

Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO
an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages

Kapazitäts- und Klimaschutzwirkungen des Vorhabens „Digitale Schiene Deutschland“

Kapitel 1202 Titel 891 06 (bis 2024), Kapitel 6093 Titel 891 12 (ab 2025)

8. Dezember 2025

Geschäftszeichen: V 2 - 0001259/3

Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des § 96 Absatz 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Er ist auf www.bundesrechnungshof.de veröffentlicht.

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Digitale Schiene bewirkt wenig Kapazitätssteigerung und kaum zusätzlichen Klimaschutz

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) erwartet, dass das Vorhaben „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) die Kapazität des Schienennetzes deutlich steigern und so signifikant Treibhausgas (THG) einsparen wird. Tatsächlich sind die absehbaren Kapazitäts- und Klimaschutzwirkungen unwesentlich. Vorhaben ohne signifikante zusätzliche Klimaschutzwirkungen sollten nicht über Klimaschutzprogramme des Bundes – und damit auch nicht aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) – finanziert werden.

→ Worum geht es?

Das BMV will mit dem Vorhaben DSD bis zum Jahr 2040 das bundeseigene Schienennetz digitalisieren. Es stellt u. a. über Klimaschutzprogramme im Bundeshaushalt erhebliche Mittel für das aktuell bis zu 53,9 Mrd. Euro teure Vorhaben bereit. Es erwartet bis zu 35 % mehr Kapazität im Schienenverkehr. Tatsächlich ist nur ein Bruchteil davon realistisch, und das auch erst ab dem Jahr 2043. Deshalb trägt das Vorhaben DSD auch nicht dazu bei, die THG-Emissionen des Verkehrs signifikant zu senken.

→ Was ist zu tun?

Das BMV muss seine Erwartungen zu Kapazitätssteigerungen und Klimaschutzwirkungen einer Digitalisierung der Schiene korrigieren und künftig realistisch darstellen, insbesondere gegenüber dem Haushaltsgesetzgeber. Mit den hohen Investitionen kann das BMV nur unwesentliche THG-Einsparungen erreichen. Es muss deshalb prüfen, ob das Vorhaben DSD weiter über Klimaschutzprogramme des Bundes bzw. künftig aus dem KTF finanziert werden darf.

→ Was ist das Ziel?

Das BMV muss sich – über das Vorhaben DSD hinaus – mit den Wirkungen seiner Kapazitätssteigerungs- und Klimaschutzmaßnahmen im Schienenverkehr vertieft fachlich beschäftigen. Es hat insbesondere den Haushaltsgesetzgeber transparent über die absehbaren Klimaschutzwirkungen von Vorhaben und die dafür erforderlichen Bundesmittel zu informieren. Vorhaben ohne signifikante zusätzliche Klimaschutzwirkungen sollten weder über Klimaschutzprogramme des Bundes noch künftig aus dem KTF finanziert werden.

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	6
1	Anlass der Berichterstattung.....	9
2	Vorhaben „Digitale Schiene Deutschland“	10
3	Erwartungen an die Kapazitätssteigerung überhöht	13
4	Kaum Treibhausgas-Minderungspotenzial.....	20

Abkürzungsverzeichnis

B

BMV *Bundesministerium für Verkehr*

D

DARP *Deutscher Aufbau- und Resilienzplan*

DB AG *Deutsche Bahn AG*

DSD *Vorhaben „Digitale Schiene Deutschland“*

DSTW *Digitale Stellwerke*

E

ERTMS *European Rail Traffic Management System; Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem*

ESTW *Elektronische Stellwerke*

ETCS *European Train Control System; Europäisches Zugsicherungssystem*

H

Haushaltsausschuss *Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages*

I

IB *Integrierte Berichte*

IZB *Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichte*

K

KSG *Bundes-Klimaschutzgesetz*

KTF *Klima- und Transformationsfonds*

S

SVIK *Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität*

T

TEN-V-Netz *Transeuropäisches Verkehrsnetz*

THG *Treibhausgas*

tkm *Tonnenkilometer*

0 Zusammenfassung

0.1

Das BMV beabsichtigt, mit dem nach aktueller Schätzung 53,9 Mrd. Euro (Stand: August 2024) teuren Vorhaben DSD das bundeseigene Schienennetz bis zum Jahr 2040 mit dem europäischen Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) und digitalen Stellwerken (DSTW) auszurüsten.

Mit dem vorliegenden Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO informiert der Bundesrechnungshof über die absehbaren Kapazitäts- und Klimaschutzwirkungen des Vorhabens DSD. Er weist insbesondere darauf hin, dass das BMV seit Jahren unrealistisch hohe Kapazitätssteigerungen und Einsparungen beim THG durch das Vorhaben erwartet. (Nummer 1)

Im Einzelnen:

0.2

Das BMV entschied im Dezember 2018, das Vorhaben DSD umzusetzen. Grundlage war eine von ihm beauftragte Studie aus dem Jahr 2018 (Machbarkeitsstudie 2018). Ziel des BMV ist es, mit dem Vorhaben DSD im Schienenverkehr deutlich mehr Kapazität zu erreichen sowie die Qualität (Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit) zu erhöhen. Der Kapazitätswachstum könne mehr Verkehr auf die Schiene verlagern. Die Verkehrsverlagerung diene dem Klimaschutz. Das BMV ließ die Machbarkeitsstudie 2018 zwischenzeitlich aktualisieren. Die letzte DSD-Gesamtstrategie 2024 (Stand: August 2024) veröffentlichte es im März 2025.

Das Vorhaben DSD ist in verschiedenen Klimaschutzprogrammen des Bundes sowie im Deutschen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) enthalten. Auf deren Grundlage werden Mittel für das Vorhaben DSD im Bundeshaushalt bereitgestellt. Dem Koalitionsvertrag vom Mai 2025 zufolge soll die Digitalisierung der Schiene künftig aus dem Sondervermögen KTF finanziert werden.

Der Bundeshaushalt 2025 sowie der vom Parlament beschlossene Bundeshaushalt 2026 sehen vor, die Digitalisierung der Schiene aus dem „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIK, Kapitel 6093 Titel 891 12) zu finanzieren. (Nummer 2)

0.3

Das BMV ging jahrelang davon aus, dass mit der Digitalisierung der Schiene eine Kapazitätssteigerung von bis zu 35 % erreicht werde. Kapazitätssteigerungen von 30 bis 40 % stellten sogar „eher die untere Grenze“ dar. Die Fachwelt sieht das anders: Ihre Untersuchungen zeigen, dass netzweit tatsächlich nur ein Bruchteil der vom BMV erwarteten Kapazitätssteigerung realistisch ist. Der letzten DSD-Gesamtstrategie 2024 des BMV zufolge könne die ETCS/DSTW-Ausrüstung netzweit eine Kapazitätssteigerung von 2 bis 3 % (bzw. 3,5 bis 4,5 % beim Einsatz weiterer Zukunftstechnologien) ermöglichen. Zuletzt äußerte sich das BMV im September 2025 in seiner „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ zu den „Zukunftspotenzialen“ der Digitalisierung. Mit der Digitalisierung könne „mehr [...] Kapazität“ erreicht werden. Wieviel genau und zu welchem Zeitpunkt, ließ das BMV in seiner Agenda offen.

Die undifferenzierten Angaben des BMV zu den Kapazitätswüchsen („bis zu 35 %“ bzw. „mehr“) durch das Vorhaben DSD sind irreführend. Sie spiegeln eine insgesamt übersteigerte Erwartung wider. Darauf hatte der Bundesrechnungshof das BMV bereits im Mai 2023 hingewiesen. Das BMV muss seine Erwartungen an die Kapazitätssteigerung durch die Digitalisierung der Schiene korrigieren und künftig transparent, realistisch und zutreffend darstellen, auch gegenüber dem Haushaltsgesetzgeber. Zudem sollte es prüfen, ob und wie es das Vorhaben DSD noch stärker mit kapazitätssteigernden Baumaßnahmen (sog. Zusammenhangsmaßnahmen) und geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen verknüpfen bzw. optimieren kann. Die Planung des ETCS/DSTW-Rollouts sollte es danach ausrichten und neu priorisieren.

Das BMV hat in seiner Stellungnahme die vom Bundesrechnungshof dargestellten Sachverhalte im Wesentlichen eingeräumt. Mit der vom BMV im März 2025 veröffentlichten DSD-Gesamtstrategie 2024 sei es bereits der Forderung des Bundesrechnungshofes nach höherer Transparenz und einer realistischen Darstellung der Kapazitätswirkungen des Vorhabens DSD nachgekommen. Entsprechend der Empfehlung des Bundesrechnungshofes werde es auch Zusammenhangsmaßnahmen betrachten.

Der Bundesrechnungshof sieht seine Auffassung bestätigt. Er erkennt an, dass das BMV bereits mit der DSD-Gesamtstrategie 2024 die Angaben zur Kapazitätssteigerung weit nach unten korrigiert hat. Es bleibt jedoch gefordert, künftig auch bei allen weiteren Vorhaben zur Steigerung der Kapazität im Schienenverkehr die tatsächlich möglichen Wirkungen von Anfang an zutreffend darzustellen. (Nummer 3)

0.4

Die Digitalisierung der Schiene soll zu den Klimaschutzzielen des Bundes beitragen: Dem BMV zufolge soll sie aufgrund der erwarteten Kapazitätssteigerungen Verkehr auf die

Schiene verlagern und so zu signifikanten THG-Minderungen im Verkehrssektor führen. Welchen konkreten Beitrag die Digitalisierung der Schiene tatsächlich zur THG-Minderung leisten kann, hat das BMV allerdings jahrelang nicht ermittelt. Der letzten DSD-Gesamtstrategie 2024 zufolge entsprechen die THG-Minderungen lediglich rund 1 % der aktuellen THG-Emissionen des Verkehrs im Jahr 2024.

Das BMV hat das THG-Minderungspotenzial der Digitalisierung der Schiene jahrelang als „signifikant“ bezeichnet, ohne dass dafür auch nur eine annähernd belastbare Grundlage vorhanden ist. Darauf hatte der Bundesrechnungshof das BMV bereits im Mai 2023 hingewiesen. Das BMV muss die erwarteten Wirkungen der Digitalisierung der Schiene auf die Klimaschutzziele des Bundes künftig auf der Grundlage belastbarer Untersuchungen korrigieren und realistisch darstellen, insbesondere gegenüber dem Haushaltsgesetzgeber. Es muss aufgrund der nur unwesentlichen THG-Minderungen (1 %) hinterfragen, ob das Vorhaben DSD künftig weiter auf der Grundlage von Klimaschutzprogrammen des Bundes finanziert werden kann. Der Bundesrechnungshof rät vor diesem Hintergrund auch grundsätzlich davon ab, das Vorhaben DSD künftig (wie im Koalitionsvertrag vorgesehen) aus dem KTF zu finanzieren.

Das BMV hat in seiner Stellungnahme mitgeteilt, es gebe einen Dissens zwischen ihm und dem Bundesrechnungshof bei der Bewertung der Klimaschutzwirkung des Vorhabens DSD. Aus Sicht des BMV diene es dem Klimaschutz, wenn der Verkehr auf der Schiene nicht eingestellt werde. Die Digitalisierung müsse jetzt und schnell kommen, um den Klimaschutzbeitrag der Schiene zu sichern und zu erhöhen. Wie hoch dieser Beitrag sei, ließ das BMV offen. Zudem sei der Klimaschutz lediglich eines von vielen Zielen der Digitalisierung der Schiene. Eine Finanzierung aus dem KTF sei aktuell nicht angedacht, sondern aus dem SVIK.

Die Stellungnahme des BMV überzeugt nicht. Der Bundesrechnungshof hält an seiner Auffassung fest. Es ist unseriös, dass das BMV erneut pauschal – tatsächlich unbedeutende – Klimaschutzeffekte des Vorhabens DSD hervorhebt, ohne diese sorgfältig mit den Klimaschutzzielen des Bundes abzugleichen. Zudem ist die Argumentation des BMV abwegig, es diene dem Klimaschutz, wenn der Schienenverkehr nicht eingestellt werde. Der Bund ist unabhängig von Klimaschutzaspekten verfassungsrechtlich dazu verpflichtet, für ein am Allgemeinwohl ausgerichtetes Schienennetz zu sorgen (Gewährleistungsauftrag). Das BMV erkennt jedoch weiter, dass die mit dem Vorhaben DSD – über den Status Quo hinaus – zusätzlich bewirkten Klimaschutzwirkungen äußerst gering sind. Maßnahmen im Schienenverkehr ohne signifikante zusätzliche Klimaschutzwirkungen sollten künftig nicht über Klimaschutzprogramme – und damit auch nicht aus dem KTF – finanziert werden. (Nummer 4)

1 Anlass der Berichterstattung

Das BMV beabsichtigt mit dem nach aktueller Schätzung 53,9 Mrd. Euro (Stand: August 2024) teuren Vorhaben DSD, das bundeseigene Schienennetz bis zum Jahr 2040 mit ETCS und DSTW ausrüsten zu lassen.

Der Bundesrechnungshof hat begleitend geprüft, wie das BMV das Vorhaben DSD geplant hat und umsetzt. Schwerpunkte seiner Prüfung waren dabei

- die Finanzierung und die Umsetzung des Vorhabens DSD sowie
- dessen Kapazitäts- und Klimaschutzwirkungen.

Zu beiden Themenschwerpunkten hat der Bundesrechnungshof den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss) beraten:

- Mit seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO vom 9. November 2023¹ hatte der Bundesrechnungshof den Haushaltsausschuss bereits über den aktuellen Sachstand und die geplante Finanzierung des Vorhabens DSD informiert. Er wies darauf hin, dass das BMV mit dem Vorhaben bislang kaum vorangekommen ist: Viele Projekte haben sich erheblich verzögert und verteuert. Zudem bestehen finanzielle Risiken in Milliardenhöhe und es fehlt ein Gesamtfinanzierungskonzept. Darüber hinaus hat sich das BMV bei der Finanzierung und bei der Umsetzung des Vorhabens DSD bislang viel zu sehr auf Informationen der DB InfraGO AG (die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn AG – DB AG) verlassen. Der Bundesrechnungshof hat empfohlen, dass das BMV die Planung und Realisierung des Vorhabens DSD durch die DB InfraGO AG aktiver steuern und kontrollieren muss. Zudem muss es für das Vorhaben DSD den Investitionsbedarf, die Gesamtfinanzierung sowie eine realistische Zeitplanung klären. Der Haushaltsausschuss der 20. Legislaturperiode hat die Bundesregierung deshalb aufgefordert, ihm künftig jährlich zu Beginn des parlamentarischen Haushaltsaufstellungsverfahrens über den aktuellen Stand des Vorhabens DSD zu berichten. Dabei soll sie auf die Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes eingehen.
- Zuletzt hatte der Bundesrechnungshof mit seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO vom 21. Oktober 2024 den Haushaltsausschuss der 20. Legislaturperiode über die unrealistisch hohen Erwartungen des BMV zu den Kapazitäts- und Klimaschutzwirkungen des Vorhabens DSD informiert.

Mit dem vorliegenden Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss der 21. Legislaturperiode aktualisiert der Bundesrechnungshof seinen Bericht vom

¹ Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zum Vorhaben „Digitale Schiene Deutschland“ – Sachstand und geplante Finanzierung vom 9. November 2023, Geschäftszeichen V 2 - 0002044/1.

21. Oktober 2024 an den Haushaltsausschuss der 20. Legislaturperiode. Er hat dabei auch die aktuellen Entwicklungen berücksichtigt.

Das BMV und die DB InfraGO AG haben zum Entwurf des Berichts Stellung genommen. Die Stellungnahmen sind im Bericht berücksichtigt.

2 Vorhaben „Digitale Schiene Deutschland“

BMV will die Schiene digitalisieren

Seit dem Jahr 2013 ist Deutschland unionsrechtlich verpflichtet, das bundeseigene Schienennetz auf den Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz) mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem „European Rail Traffic Management System“ (ERTMS) auszurüsten.² Wesentlicher Bestandteil von ERTMS ist das ETCS. ETCS soll die europaweit unterschiedlichen Zugsicherungssysteme der Mitgliedstaaten ersetzen und vereinheitlichen. Die sogenannten TEN-V-Kernnetzkorridore auf dem bundeseigenen Schienennetz haben eine Streckenlänge von 8 970 km, das gesamte bundeseigene TEN-V-Schienennetz umfasst 17 000 km.

Im Jahr 2018 ließ das BMV von einem Gutachter eine Studie erstellen (Machbarkeitsstudie 2018). Nach deren Ergebnis entschied es im Dezember 2018, das gesamte bundeseigene Schienennetz von 33 000 km beschleunigt bis zum Jahr 2040 mit ETCS und mit DSTW auszurüsten (Vorhaben DSD). DSTW sind Nachfolger der elektronischen Stellwerke (ESTW). Aktuell bestehen überwiegend elektromechanische bzw. Relais- und teilweise noch mechanische Stellwerke.

Ziel des BMV ist es, mit dem Vorhaben DSD im Schienenverkehr deutlich mehr Kapazität zu erreichen sowie die Qualität (Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit) zu erhöhen. Der Kapazitätswachstum könne den Bau zusätzlicher Gleise verringern, aber trotzdem mehr Verkehr auf die Schiene verlagern. Die Verkehrsverlagerung diene dem Klimaschutz. Mit der beschleunigten Einführung von ETCS und DSTW bis zum Jahr 2040 könnten zudem die bestehenden Zugsicherungssysteme (punkt- und linienförmige Zugbeeinflussung) früher abgeschaltet werden. So könne der kostenträchtige parallele Betrieb von zwei Zugsicherungssystemen (Bestandssysteme und ETCS) vermindert werden. DSTW werden die Technikvielfalt reduzieren und zu deutlich geringerem Personal-, Betriebs- und Instandhaltungsaufwand führen.

² Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024.

Dem Koalitionsvertrag vom Dezember 2021 zufolge sollte der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr bis zum Jahr 2030 auf 25 % gesteigert und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppelt werden. Dazu sollte das „Potential der Digitalisierung“ genutzt und die „Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken“ prioritär vorangetrieben werden.³

Das BMV ließ im Jahr 2024 die Machbarkeitsstudie 2018 aktualisieren. Das BMV hatte zugesagt, dabei auch Empfehlungen des Bundesrechnungshofes aus vorangegangenen Berichterstattungen aufzugreifen. Die letzte DSD-Gesamtstrategie 2024 des Bundes für die wirtschaftliche, verkehrliche und technisch-betriebliche Einführung von ETCS⁴ (Stand: August 2024) veröffentlichte es im März 2025.⁵ Danach betragen die Gesamtkosten für das Vorhaben DSD nunmehr 53,9 Mrd. Euro⁶. Davon entfallen 45,3 Mrd. Euro auf die Infrastruktur und 8,6 Mrd. Euro auf die Fahrzeugausstattung einschließlich der Ausrüstung mit dem Mobilfunkstandard FRMCS (Future Railway Mobile Communication System).

Dem Koalitionsvertrag vom Mai 2025 zufolge sollen Investitionen in die Digitalisierung der Schiene mit einem Schwerpunkt auf digitale Stellwerke und eine flächendeckende ETCS-Ausrüstung priorisiert und die fahrzeugseitige Ausstattung im Blick behalten werden.⁷

Im September 2025 stellte das BMV seine „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ (Agenda) vor.⁸ Der Agenda zufolge soll die DB InfraGO AG bis Ende des Jahres 2026 einen mit der Branche und dem BMV abgestimmten, verbindlichen Vorschlag vorlegen, wie die bundeseigene Schieneninfrastruktur insgesamt digitalisiert werden kann. Im ersten Schritt sollen die mit ETCS auszurüstenden Eisenbahnstrecken bis Ende 2025 festgelegt werden. Der Bund werde dann im Jahr 2027 eine Entscheidung zur Digitalisierungsstrategie treffen.

Vorhaben DSD ist Teil von Klimaschutzprogrammen

Das Vorhaben DSD ist in verschiedenen Klimaschutzprogrammen des Bundes sowie im DARF enthalten:

³ Koalitionsvertrag vom Dezember 2021 zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, Seiten 39 und 102.

⁴ Ausschreibungen der Europäischen Union, Bekanntmachungen, 549613-2023 - Ergebnis.

⁵ BMV, Neuausrichtung der Gesamtstrategie zur Digitalisierung der Schiene, Rollout von ETCS/DSTW und weiteren Technologien des digitalen Bahnsystems, Zusammenfassung der Ergebnisse (Stand: August 2024).

⁶ Siehe auch Bundestagsdrucksache 20/15102 vom 11. März 2025.

⁷ Koalitionsvertrag vom Mai 2025 zwischen CDU, CSU und SPD, Zeilen 826 bis 830.

⁸ BMV, Pressemitteilung vom 22. September 2025: BMV stellt „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ vor.

- So ist die Digitalisierung der Schiene Gegenstand des Klimaschutzprogramms 2030⁹ vom Oktober 2019, des Klimaschutz-Sofortprogramms 2022¹⁰ vom Juni 2021 und des Klimaschutzprogramms 2023 vom September 2023¹¹.
- Das Vorhaben DSD ist zudem im DARF¹² vom April 2021 enthalten. Das BMV bezifferte den Klimaschutzanteil des Vorhabens im DARF auf 40 %. Auf dieser Grundlage stellte die Europäische Union für das Vorhaben (zusätzliche) Mittel über den Wiederaufbaufonds bereit.

Vordringliches Ziel der Klimaschutzprogramme ist das Erreichen der nationalen und europäischen Klimaschutzziele entsprechend dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG): die (signifikante) Minderung von THG.

Auf der Grundlage der Klimaschutzprogramme (einschließlich DARF) werden Mittel für das Vorhaben DSD im Bundeshaushalt bereitgestellt.

Finanzierung über das SVIK und den KTF

Das BMV finanzierte das Vorhaben DSD bis zum Jahr 2024 aus Kapitel 1202 Titel 891 06 des Bundeshaushalts.

Der Gesetzgeber hat im März 2025 das Grundgesetz geändert und die Einrichtung des SVIK von 500 Mrd. Euro ermöglicht.¹³ Von den 500 Mrd. Euro sollen 100 Mrd. Euro dem KTF zugeführt und für zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen genutzt werden.¹⁴

Dem Koalitionsvertrag vom Mai 2025 zufolge soll die Digitalisierung der Schiene aus dem KTF finanziert werden. Die Effizienz der Mittelvergabe des KTF soll stärker an den Kriterien der CO₂-Vermeidung ausgerichtet werden.¹⁵ Der Bundesregierung zufolge sei „jede Investition in die Schiene aktiver Klimaschutz.“¹⁶

Der Bundeshaushalt 2025 sowie der vom Parlament beschlossene Bundeshaushalt 2026 sehen vor, die Digitalisierung der Schiene nicht mehr wie bisher aus Kapitel 1202 Titel 891 06 zu finanzieren, sondern aus dem SVIK (Kapitel 6093 Titel 891 12).¹⁷

⁹ Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Bundestagsdrucksache 19/13900.

¹⁰ Klimaschutz Sofortprogramm 2022, BMV vom 23. Juni 2021.

¹¹ Klimaschutzprogramm 2023 der Bundesregierung, Bundestagsdrucksache 20/8150 vom 28. September 2023.

¹² Deutscher Aufbau- und Resilienzplan, Bundestagsdrucksache 19/29682 vom 28. April 2021.

¹³ Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 109, 115 und 143h) vom 23. März 2025, BGBl. I 2025, Nummer 94 vom 24. März 2025.

¹⁴ Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG), BGBl. 2025 I Nummer 230 vom 2. Oktober 2025.

¹⁵ Koalitionsvertrag vom Mai 2025 zwischen CDU, CSU und SPD, Zeilen 829 f. und 1 697 bis 1 699.

¹⁶ BMV, Rede des Bundesministers für Verkehr vom 15. Mai 2025.

¹⁷ Haushaltsgesetz 2025, BGBl. 2025 I Nummer 232 vom 2. Oktober 2025; Bundestagsdrucksache 21/600 vom 15. August 2025; Plenarbeschluss des Deutschen Bundestages zum Haushaltsgesetz 2026 vom 28. November 2025.

3 Erwartungen an die Kapazitätssteigerung überhöht

Mit dem Vorhaben DSD soll die Kapazität auf der Schiene gesteigert werden. Zur Höhe liegen unterschiedliche Erwartungen und Bewertungen vor.

Erwartungen der an der Digitalisierung Beteiligten

Im Dezember 2018 veröffentlichte das BMV die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie 2018. Darin wies der Gutachter darauf hin, den Nutzen der Digitalisierung des Schienennetzes „konservativ abgeschätzt und nur klar quantifizierbare Effekte in die Kosten-Nutzen-Abwägung aufgenommen“ zu haben. Der „Klimabeitrag des Verkehrssektors [...] aufgrund höherer Kapazität im Netz“ gehörte nicht dazu. Dennoch bescheinigte der Gutachter den qualitativen Vorteil einer erhöhten Kapazität auf der Schiene mit der Möglichkeit, Verkehr von der Straße zu verlagern.

Die DB AG schätzte in einem Faktenblatt („ETCS für mehr Kapazität“) vom Dezember 2022, dass dank ETCS und DSTW „bis zu 20 % mehr Kapazität im Netz“ zu erreichen seien. In Kombination mit weiteren Zukunftstechnologien sei „sogar bis zu 35 % mehr Kapazität“ möglich.¹⁸ Zu den weiteren Zukunftstechnologien zählen u. a.

- mehr befahrbare Gleisabschnitte durch sogenannte Blockverdichtungen¹⁹,
- hochautomatisiertes Fahren und
- optimierte Zugdisposition mit Kapazitäts- und Verkehrsmanagementsystemen.

Das BMV ging jahrelang davon aus, dass mit der bundesweiten Einführung von ETCS und DSTW ein Kapazitätsgewinn von bis zu 20 % im Personen- und Güterverkehr erreicht werden könne. In einem Internetbeitrag („So funktioniert der Schienenverkehr“) aus dem Jahr 2023 hoben das BMV und die Bundesregierung „bis zu 35 % mehr Platz für Züge“ als Ziel der Digitalisierung des Schienennetzes hervor.²⁰ Das BMV geht zudem bisher davon aus, die Digitalisierung der Schiene könne den Bau zusätzlicher Gleise verringern, aber trotzdem mehr Verkehr auf die Schiene verlagern.²¹

¹⁸ DB AG, Faktenblatt ETCS für mehr Kapazität im Netz vom Dezember 2022.

¹⁹ Eisenbahngleise sind auf freier Strecke durch Signale in Abschnitte (sog. „Blöcke“) aufgeteilt. Ein Abschnitt kann von jeweils einem Zug besetzt werden. Blockverdichtung bedeutet, die bestehende Länge der Abschnitte zu verkürzen. Damit erhöht sich die Anzahl der Abschnitte.

²⁰ Bundesregierung, Fragen und Antworten zur Verkehrspolitik: So funktioniert der Schienenverkehr vom 16. März 2023.

²¹ BMV, Digitalisierung der Schiene vom 6. März 2025.

Erwartungen auf europäischer Ebene

Die Europäische Union veröffentlichte im Jahr 2019 eine von ihr beauftragte „ERTMS-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“.²² Die ERTMS-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 2019 bezog sich auf die TEN-V-Kernnetzkorridore. Der Gutachter stellte die mit ERTMS möglichen Kapazitätssteigerungen differenziert dar: Es sei nicht möglich, allgemeine Annahmen für eine Kapazitätssteigerung zu treffen. Deshalb bezog der Gutachter den Nutzen aus Kapazitätssteigerungen (quantitativ) auch nicht in die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ein. Der Bericht enthielt nur qualitative Beschreibungen von Einzelfällen, bei denen der Hauptnutzen die Kapazitätssteigerung war.

Die Europäische Union äußerte davon abweichend im Juli 2021 ihre Auffassung, „dass ein vollständig eingeführtes ERTMS eine Erhöhung der Kapazität um bis zu 30 % auf der bestehenden Eisenbahninfrastruktur ermöglichen würde“.²³ Im Dezember 2021 teilte sie mit, es sei „allgemein anerkannt und durch Erfahrungswerte belegt“, dass durch ERTMS mit einem geeigneten Blocksysteem eine „Kapazitätssteigerung der bestehenden Infrastruktur von bis zu 40 %“ ermöglicht werde.²⁴

Das BMV äußerte gegenüber dem Bundesrechnungshof im Juni 2023, dass der vom BMV prognostizierte Wert für Kapazitätssteigerungen von bis zu 35 % im Einklang mit der von der Europäischen Union geschätzten Größenordnung von 30 bis 40 % stehe. Ein Abweichen von seiner bisherigen Darstellung erschien dem BMV mit Blick auf die Erwartungen der Europäischen Kommission nicht sachgerecht. Vielmehr belege die „konservative Abschätzung“ und der „Bezug auf die TEN-V-Kernnetzkorridore“, dass Werte von 30 bis 40 % „eher die untere Grenze darstellen“ als nur unter günstigen Konstellationen erreichbare Spitzenwerte. Eine „öffentlich kommunizierte Abweichung“ von den auch von der Europäischen Union angenommenen Kapazitätssteigerungen erschien dem BMV deshalb „wenig zielführend“.

Untersuchungen zu netzweiten Kapazitätssteigerungen

In der Fachwelt bestand zur Frage der Kapazitätssteigerung schon im Jahr 2021 die Auffassung, dass die vielfache Erwartungshaltung zu kurz greife, die bloße Ausrüstung einer Strecke mit ETCS und DSTW führe „automatisch“ zu bis zu 35 % mehr Leistungsfähigkeit. So könne die Digitalisierung der Schiene im Vergleich zu konventioneller Leit- und Sicherungstechnik durchaus zu weniger Kapazität führen. Neue

²² Europäische Union, ERTMS Business case vom Juni 2019.

²³ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 7. Juli 2021 zur Eisenbahnsicherheit und Signalgebung im Eisenbahnverkehr: Bewertung des Sachstands in Bezug auf die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) (2019/2191(INI)) Präambel, E.

²⁴ Europäische Union, Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken vom Dezember 2021, Nummer 3.1.

Kapazitätspotenziale könnten erst mit der Einführung von weiteren Zukunftstechnologien und konsequenter Optimierung des Gesamtsystems – Infrastruktur einschließlich Fahrzeuge – erschlossen werden. Für eine optimierte Infrastruktur seien u. a. schnell befahrbare Weichen und geänderte Oberleitungen notwendig (sog. Zusammenhangsmaßnahmen).²⁵

Eine im Jahr 2022 veröffentlichte Studie untersuchte erstmals die mit ETCS und DSTW netzweit zu erreichenden Kapazitätssteigerungen.²⁶ Die Untersuchung verglich verschiedene Ausrüstungsvarianten. Sie kam zu dem Ergebnis, dass sich die netzweite Leistungsfähigkeit bei der Ausrüstung mit ETCS, jedoch ohne DSTW, um 2,4 % verringere. Mit DSTW und hohen zusätzlichen Blockverdichtungen seien Kapazitätssteigerungen um 5,8 bis 8,2 % möglich. Die ermittelten zusätzlichen Kapazitäten seien tatsächlich nicht vollständig nutzbar. Großen Kapazitätssteigerungen auf Nebenstrecken stünden nur geringe Verbesserungen auf hoch ausgelasteten Strecken gegenüber. Die Studie hielt als wesentliches Ergebnis fest, dass künftig die Verkehrsknoten noch stärker die Gesamtkapazität bestimmen. Ob auf Strecken mögliche zusätzliche Züge von den Verkehrsknoten tatsächlich aufgenommen werden könnten, wurde in der Studie nicht untersucht. Der umfassende infrastrukturelle Ausbau von Verkehrsknoten sei bautechnisch oft nicht möglich. Verkehrsknoten dürften jedoch nicht zum „Flaschenhals“ werden. Die Digitalisierung könne insofern nur gemeinsam mit Neu- sowie Ausbauten von Strecken und Verkehrsknoten einen spürbaren Qualitäts- und Kapazitätsnutzen erzielen.

Speziell für den Digitalen Knoten Stuttgart²⁷ liegt eine Untersuchung aus dem Jahr 2019 zur Einführung von ETCS und DSTW vor. Demnach könnten im Kernnetz der S-Bahn zusammen mit hochautomatisiertem Fahren Kapazitätssteigerungen von mehr als 20 % erreicht werden.²⁸

Das BMV äußerte im Juni 2023 gegenüber dem Bundesrechnungshof, die Studie aus dem Jahr 2022 zu den netzweit untersuchten Kapazitätssteigerungen habe „nicht alle Einflüsse“ berücksichtigt. Ein Vergleich der prognostizierten Kapazitätssteigerungen der Studie aus dem Jahr 2022 mit denen der Machbarkeitsstudie 2018 sei ihm deshalb nicht möglich.

Eine andere Studie²⁹ aus dem Jahr 2024 untersuchte die Kapazitätswirkung der Digitalisierung mit unterschiedlichen Varianten der weiteren Zukunftstechnologien. Hochautomatisiertes Fahren bewirke eine Qualitäts-, jedoch keine Kapazitätswirkung. Mit den weiteren Zukunftstechnologien lägen die Kapazitätssteigerungen bei 3 bis 14 %. Die

²⁵ Maximierung der Fahrwegkapazität mit Digitaler Leit- und Sicherungstechnik, Eisenbahntechnische Rundschau von Juli/August 2021.

²⁶ Vorteile und Nutzen von ETCS L2oS und DSTW im Schienenverkehr, Eisenbahn Ingenieur Kompendium von 2022.

²⁷ DB AG, Informationen zum Projekt Digitaler Knoten Stuttgart.

²⁸ Untersuchung im Auftrag des Landes Baden-Württemberg, des Verbandes Region Stuttgart und DB AG: Untersuchung zur Einführung von ETCS im Kernnetz der S-Bahn Stuttgart, Abschlussbericht vom Januar 2019, S. 278.

²⁹ Zum verkehrlichen Nutzen der Digitalen Schiene Deutschland, Der Eisenbahningenieur von Februar 2024.

Studie ging bei ihrer Simulation von Idealzuständen aus: Es sei eine immense Herausforderung, die simulierten Kapazitätssteigerungen auch in der Praxis umzusetzen.

Der letzten DSD-Gesamtstrategie 2024 des BMV (Stand: August 2024) zufolge könne die ETCS/DSTW-Ausrüstung mit Blockverdichtungen netzweit eine Kapazitätssteigerung von **2 bis 3 %** ermöglichen. Steigerungen bis auf **insgesamt 3,5 bis 4,5 %** seien durch den Einsatz weiterer Zukunftstechnologien erreichbar.³⁰ Auf ausgewählten Strecken könne die Steigerung mit bis zu 7 % noch höher ausfallen. Die Zukunftstechnologien seien jedoch derzeit noch nicht verfügbar und erst frühestens im Jahr 2031 serienreif. Aktuelle Presseberichten zufolge wird sich die Entwicklung der Zukunftstechnologien weiter verzögern.³¹

Aktuelle Berichte und Erfahrungen aus der Praxis

Die Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichte (IZB) der DB AG für die Jahre 2021 und 2022 enthielten zur Wirkung von ESTW/DSTW-Projekten auf die Kapazität stets folgende Aussage: „In der Regel wird eine Kapazitätsmehrung erreicht.“ Im April 2024 veröffentlichte die DB AG den IZB 2023 und ergänzte darin die vorgenannte Aussage zur Kapazitätsmehrung erstmals um den Einschub „geringfügige“.³² Dieser Einschub ist auch im IZB 2024 vom April 2025 enthalten.³³

Die Integrierten Berichte (IB) der DB AG für die Jahre 2021 und 2022 enthielten zur Wirkung von ETCS/DSTW-Projekten auf die Kapazität stets folgende Aussage: Damit „heben wir ein Potenzial von zusätzlichen 100 Millionen Trassenkilometern“³⁴ – ohne neue Gleise zu bauen“.³⁵ Im April 2024 veröffentlichte die DB AG ihren IB 2023.³⁶ Anders als in der vorgenannten Aussage zur Kapazitätssteigerung ist die Zahl der Trassenkilometer („100 Millionen“) nicht mehr vorhanden. Nun heißt es lediglich: Damit „können wir ein Potenzial von zusätzlichen Trassenkilometern heben – ohne neue Gleise zu bauen“. Auch im IB 2024 vom März 2025 ist diese Angabe enthalten.³⁷

Die DB InfraGO AG bilanzierte im April 2024 in einem Fachvortrag („Alles digital – alles gut?“), dass die bis dahin in Betrieb genommenen ETCS-Strecken (520 km³⁸) die Kapazität offenbar nicht erhöht, sondern eher gesenkt haben.³⁹

³⁰ Siehe auch [Bundestagsdrucksache 20/15102](#) vom 11. März 2025.

³¹ [Interne Aufnahmen enthüllen: Bahn streicht bei der Digitalstrategie](#), Presseartikel vom 24. März 2025; Railbusiness vom 31. März 2025.

³² DB AG, [Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2023](#) vom April 2024, S. 138.

³³ DB AG, [Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2024](#) vom April 2025, S. 147.

³⁴ Trassenkilometer werden auch als Zugkilometer bezeichnet.

³⁵ DB AG, [Integrierter Bericht 2022](#) vom März 2023, S. 54.

³⁶ DB AG, [Integrierter Bericht 2023](#) vom März 2024, S. 55.

³⁷ DB AG, [Integrierter Bericht 2024](#) vom März 2025, S. 58.

³⁸ [Bundestagsdrucksache 20/10865](#) vom 27. März 2024.

³⁹ DB InfraGO AG, [Alles digital – alles gut? Eine Einführung in den Digitalen Knoten Stuttgart](#) vom 11. April 2024, Folie 18.

Zuletzt äußerte sich das BMV im September 2025 in seiner „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ zu den „Zukunftspotenzialen“ der Digitalisierung. Mit der Digitalisierung könne „mehr [...] Kapazität“ erreicht werden. Wieviel genau und zu welchem Zeitpunkt, ließ das BMV in seiner Agenda offen.⁴⁰

Würdigung und Empfehlungen des Bundesrechnungshofes

Der Bundesrechnungshof bewertet aus fachlicher Sicht die bisherige Einschätzung des BMV zu der Machbarkeitsstudie 2018 und der ERTMS-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2019 als Fehlinterpretation. Denn diese Untersuchungen belegen nicht, dass pauschal netzweite Kapazitätssteigerungen von mindestens 30 bis 40 % möglich („untere Grenze“) seien. Vielmehr hatten sich die Gutachter als Autoren der vorgenannten Untersuchungen bewusst zurückhaltend positioniert. Die Angaben des BMV zu von ihm erwarteten überhöhten Kapazitätssteigerungen belegen, dass sich das BMV bisher einer eingehenden Befassung mit der Thematik entzieht. Es ist nicht hinnehmbar, dass das BMV sich über Jahre geweigert hat, die vorliegenden Ergebnisse von Studien und Untersuchungen – auch des eigenen Hauses – zur Kenntnis zu nehmen. Angesichts der für die Digitalisierung notwendigen Bundesmittel in Milliardenhöhe ist diese Vorgehensweise des BMV nicht sachgerecht.

Der Bundesrechnungshof erkennt nicht, dass sich die Qualität im Schienenverkehr (Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit) durch die Digitalisierung in bestimmten Fällen verbessern kann. Er erkennt auch nicht, dass in hochkomplexen und teuren Einzelfällen für Verkehrsknoten nach künftiger Inbetriebnahme durchaus Kapazitätssteigerungen mit ETCS und DSTW – wie beim Digitalen Knoten Stuttgart im Kernnetz der S-Bahn – eintreten können. Solche Einzelfälle wie der Digitale Knoten Stuttgart einschließlich S-Bahn-Verkehr sind jedoch regional begrenzt. Ziel des BMV ist es aber, nicht nur regionale Einzelfälle, sondern das gesamte Schienennetz zu digitalisieren.

Die Ergebnisse der letzten Studien aus dem Jahr 2024 bestätigen erneut die in der Fachwelt bereits bekannten Einschätzungen. Sie zeigen klar die Grenzen der Kapazitätssteigerung einer netzweiten Digitalisierung der Schiene auf. Die mit ETCS und DSTW maximal erreichbaren Kapazitätssteigerungen liegen demnach netzweit bei nur 2 bis 4,5 % (durch Blockverdichtung und zusätzlichen Einsatz weiterer Zukunftstechnologien) bzw. 3 bis 14 % (durch zusätzlichen Einsatz und Variation weiterer Zukunftstechnologien). Die Maximalwerte sind dabei jedoch nur dann möglich, wenn die weiteren Zukunftstechnologien auch tatsächlich serienreif sind. Das ist aber absehbar auf Jahre hinaus (noch) nicht der Fall, da die DB InfraGO AG mittlerweile die Entwicklung von Teilen dieser Zukunftstechnologien nicht mehr weiterverfolgt. Mit dem alleinigen Einsatz

⁴⁰ BMV, Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene vom September 2025.

von ETCS und DSTW lässt sich die Kapazität nach den vorliegenden Studien kaum und vor allem nicht kurzfristig steigern.

Zudem hat das BMV mit seiner Agenda im September 2025 eingeräumt, dass sich das Vorhaben DSD weiter verzögert. Denn über eine (aktualisierte) Digitalisierungsstrategie will es auf Grundlage der bis Ende 2026 angekündigten Vorschläge der DB InfraGO AG nun erst im Jahr 2027 entscheiden (siehe Nummer 2). Das BMV vermittelt in diesem Zusammenhang den Eindruck, dass es die Koordinierung und Steuerung des Vorhabens DSD völlig neu aufsetzen muss. Angesichts der unionsrechtlichen Ausrüstungsverpflichtungen mit ETCS ist es besonders dringlich, dass das BMV diese Arbeiten deutlich beschleunigt.

Darüber hinaus muss klargestellt werden: Ohne ergänzende Optimierungen von digitalisierten Strecken und vor allem Verkehrsknoten („Flaschenhälse“) durch kapazitätssteigernde Baumaßnahmen (sog. Zusammenhangsmaßnahmen) sowie darüber hinaus Neu- und Ausbaumaßnahmen lassen sich (netzweit) kaum weitere Steigerungen der Kapazität erreichen. Bleiben solche Kapazitätssteigerungen jedoch aus, können auch keine Verkehre von der Straße zusätzlich auf das (überlastete) Schienennetz verlagert werden.

Die Studienlage wird durch die bisherigen Erfahrungen der DB InfraGO AG bestätigt, wonach die neu eingerichteten ETCS-Betriebsstrecken (bisher 520 km) bislang eher Kapazitätsverluste bringen. Wenig vertrauensbildend ist in diesem Zusammenhang, dass die DB AG erst Jahre nach Beginn des Vorhabens im April 2024 damit begonnen hat, in ihren Berichten IZB und IB die mit ESTW/DSTW-Projekten erreichbaren Kapazitätssteigerungen geringer zu beschreiben.

Nach alledem lässt sich auch die These des BMV kaum halten, wonach sich durch die Digitalisierung (weitere) Investitionen in die Schieneninfrastruktur senken ließen („Bau zusätzlicher Gleise verringern“). Das muss das BMV nun alsbald richtigstellen.

Die undifferenzierten Angaben des BMV zu den Kapazitätswüchsen durch das Vorhaben DSD sind irreführend. Zwar ist die Darstellung des BMV, die Digitalisierung der Schiene bringe netzweite Kapazitätswüchse von „bis zu“ 35 %, durch den Einschub „bis zu“ formal korrekt. Dies ändert jedoch nichts daran, dass der Wert von 35 % eine insgesamt übersteigerte Erwartung widerspiegelt. Darauf hatte der Bundesrechnungshof das BMV bereits im Mai 2023 hingewiesen.

Das BMV muss seine Erwartungen an die Kapazitätssteigerung durch die Digitalisierung der Schiene korrigieren und künftig transparent, realistisch und zutreffend darstellen, auch gegenüber dem Haushaltsgesetzgeber. Es hat alle Fakten heranzuziehen, die in der Fachwelt bereits allseits bekannt sind.

Es sollte aufgrund der Ergebnisse der aktuellen Untersuchungen einschließlich seiner letzten DSD-Gesamtstrategie 2024 sowie den Erfahrungen der DB InfraGO AG zudem

- prüfen, ob und wie es das Vorhaben DSD noch stärker mit kapazitätssteigernden Bau-
maßnahmen und geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen verknüpfen bzw. optimie-
ren kann, sowie
- die Planung des ETCS/DSTW-Rollouts danach ausrichten und neu priorisieren.

Die Ergebnisse muss es bei der von ihm geplanten Aktualisierung einer Digitalisie-
rungsstrategie dringend berücksichtigen. Ein weiteres Festhalten an überhöhten Er-
wartungen an die Kapazitätssteigerung durch die Digitalisierung trägt nicht zur Glaub-
würdigkeit der Konzepte des BMV bei.

Stellungnahme des BMV

Das BMV hat in seiner Stellungnahme die vom Bundesrechnungshof dargestellten Sachverhalte im Wesentlichen eingeräumt und die Würdigung und Empfehlungen zur Kenntnis genommen. Mit der vom BMV im März 2025 veröffentlichten DSD-Ge-
samtstrategie 2024 sei es bereits den Forderungen des Bundesrechnungshofes nach höherer Transparenz und einer realistischen Darstellung der Kapazitätswirkungen des Vorhabens DSD nachgekommen. Entsprechend den Empfehlungen des Bundesrech-
nungshofes werde es auch Zusammenhangsmaßnahmen betrachten. Die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ zeige die nächsten Etappen auf dem Weg zur Digi-
talisierung der Schiene.

Stellungnahme der DB InfraGO AG

Die DB InfraGO AG hat mitgeteilt, dass sie sich der Stellungnahme des BMV anschließe. Das Vorhaben DSD sei bedeutend und ein wichtiger Beitrag zur Attraktivitäts- und Ka-
pazitätssteigerung der Schiene.

Abschließende Wertung des Bundesrechnungshofes

Der Bundesrechnungshof sieht angesichts der beiden Stellungnahmen seine Auffas-
sung bestätigt. Er nimmt zur Kenntnis, dass das BMV für das Vorhaben DSD künftig re-
alistische Zahlen zur Kapazitätssteigerung ermitteln und transparent darstellen will.

Der Bundesrechnungshof erkennt an, dass das BMV bereits mit der DSD-Gesamtstrate-
gie 2024 die Angaben zur Kapazitätssteigerung weit nach unten korrigiert hat. Das ist
ein erster Schritt in die richtige Richtung. Das BMV bleibt jedoch weiter gefordert, seine
pauschalen Angaben zur Kapazitätswirkung des Vorhabens DSD wie in der „Agenda für

zufriedene Kunden auf der Schiene“ („mehr [...] Kapazität“) richtigzustellen und sie künftig zu unterlassen. Es muss stattdessen dem Haushaltsgesetzgeber transparent zur (geringen) Höhe und zum (in weiter Zukunft liegenden) Zeitpunkt von möglichen Kapazitätswüchsen berichten.

Das BMV bleibt gefordert, künftig auch bei allen weiteren Vorhaben zur Steigerung der Kapazität im Schienenverkehr die tatsächlich möglichen Wirkungen von Anfang an zutreffend darzustellen: Vorhaben ohne nennenswerte Kapazitätssteigerung im Schienenverkehr können kaum zur Verlagerung von Verkehren von der Straße (hohe THG-Emissionen) auf das (überlastete) Schienennetz (geringe THG-Emissionen) beitragen. Mit ihnen lassen sich notwendige signifikante THG-Minderungen im Verkehrssektor folglich nicht realisieren. Sie sollten daher nicht über Klimaschutzprogramme des Bundes – und damit auch nicht aus dem KTF – finanziert werden.

4 Kaum Treibhausgas-Minderungspotenzial

Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes

Mit dem KSG will der Bund die Erfüllung seiner nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben gewährleisten. Ziel des KSG ist es, die THG-Emissionen im Vergleich zum Jahr 1990 zu senken: bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 % und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 %. Im KSG sind die Jahresemissionsgesamtmenen verbindlich festgelegt. Sie sollen von 813 Millionen Tonnen CO₂-Äq.⁴¹ im Jahr 2020 auf 438 Millionen Tonnen CO₂-Äq. im Jahr 2030 sinken.

Die Einhaltung der nationalen Klimaschutzziele prüft der Bund nach der Novellierung des KSG im Juli 2024 mit einer sektorübergreifenden mehrjährigen Gesamtrechnung. Die sektorale Betrachtung ist im KSG im Monitoring als Orientierungsgrundlage erhalten geblieben. Danach sollen die Jahresemissionsmenen des Sektors „Verkehr“ gemäß dem KSG von 150 Millionen Tonnen CO₂-Äq. im Jahr 2020 auf 85 Millionen Tonnen CO₂-Äq. im Jahr 2030 reduziert werden.⁴² Das KSG verpflichtet den Bund zudem, bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen zu prüfen, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele beigetragen werden kann.⁴³ Für den Verkehrssektor ist grundsätzlich das BMV verantwortlich.

⁴¹ Das CO₂-Äquivalent (CO₂-Äq.) einer chemischen Verbindung gibt an, wie viel eine bestimmte Masse eines THG im Vergleich zur gleichen Masse CO₂ zur globalen Erwärmung beiträgt.

⁴² KSG, Anlage 2a, Jahresemissionsmenen für die Jahre 2020 bis 2030.

⁴³ § 13 Absatz 2 KSG.

Die Digitalisierung der Schiene soll zu den Klimaschutzzielen des Bundes beitragen: Dem BMV zufolge soll sie aufgrund der erwarteten Kapazitätssteigerungen (siehe Nummer 3) Verkehr von der Straße (relativ hohe THG-Emissionen) auf die Schiene (relativ niedrige THG-Emissionen) verlagern und so zu signifikanten THG-Minderungen im Verkehrssektor führen.

THG-Emissionen im Verkehrssektor

Im Jahr 2024 überschritt der Verkehrssektor mit 143,1 Millionen Tonnen CO₂-Äq. die im KSG genannten Jahresemissionsmengen von 124,9⁴⁴ Millionen Tonnen CO₂-Äq. um rund 18 Millionen Tonnen CO₂-Äq.⁴⁵ Von den 143,1 Millionen Tonnen CO₂-Äq. im Verkehrssektor im Jahr 2024 entfielen

- auf den Straßenverkehr 139,8 Millionen Tonnen CO₂-Äq. (97,7 %),
- auf den Schienenverkehr 0,76 Millionen Tonnen CO₂-Äq. (0,5 %),
- auf den Schiffsverkehr 1,4 Millionen Tonnen CO₂-Äq. (1,0 %) und
- auf den Flugverkehr 1,1 Millionen Tonnen CO₂-Äq. (0,8 %).⁴⁶

Die 0,76 Millionen Tonnen CO₂-Äq. des Schienenverkehrs gehen auf den Dieserverbrauch des nichtelektrischen Schienenverkehrs zurück. Jedoch werden im Schienenverkehr bereits 90 % der Verkehrsleistung⁴⁷ elektrisch erbracht. Der elektrische Schienenverkehr belastet die THG-Bilanz des Verkehrssektors nicht. Vielmehr werden die THG-Emissionen der Stromerzeugung für den elektrischen Schienenverkehr – wie auch die THG-Emissionen der Erzeugung der Kraftstoffe/Energieträger für den gesamten Verkehr – im Sektor „Energiewirtschaft“ bilanziert.

Im September 2023 stellte die Bundesregierung fest, dass sich das Tempo der THG-Minderungen mit Blick auf das Klimaziel 2030 und die gewünschte Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 gemäß KSG in den kommenden Jahren insgesamt mehr als verdoppeln und dann bis zum Jahr 2030 nahezu verdreifachen müsse.⁴⁸ Im April 2024 räumte sie ein, dass der Verkehrssektor das Klimaziel 2030 nicht erreichen werde, wenn nicht weitere Maßnahmen getroffen werden.⁴⁹

Im Mai 2025 stellte der Expertenrat für Klimafragen aufgrund der sektorübergreifenden mehrjährigen Gesamtrechnung für das Jahr 2025 fest, dass die Jahresemissionsmengen gemäß den Vorgaben des novellierten KSG weder über- noch unterschritten seien.⁵⁰ Jedoch verfehle der Verkehrssektor im sektorübergreifenden Vergleich am

⁴⁴ Emissionshöchstmengen laut novelliertem KSG; vom Umweltbundesamt angepasst auf aktuellen Zielpfad.

⁴⁵ Umweltbundesamt, [Daten der Treibhausgas-Emissionen des Jahres 2024 nach KSG](#), Stand: 14. März 2025.

⁴⁶ Umweltbundesamt, [Datentabelle zu den Treibhausgas-Emissionen 2024](#), Stand: März 2025.

⁴⁷ Personenkilometer im Personenverkehr bzw. Tonnenkilometer (tkm) im Güterverkehr.

⁴⁸ Klimaschutzprogramm 2023 der Bundesregierung, Bundestagsdrucksache 20/8150 vom 28. September 2023.

⁴⁹ Bundesregierung, [Klimaziel 2030, Treibhausgasemissionen sinken deutlich](#) vom 15. April 2024.

⁵⁰ Expertenrat für Klimafragen, [Pressemitteilung vom 15. Mai 2025](#).

stärksten die bis zum Jahr 2030 kumulierten Ziele.⁵¹ Der Expertenrat für Klimafragen stellte ferner fest, dass vom aktuellen Koalitionsvertrag vom Mai 2025⁵² kein nennenswerter Impuls für die Zielerreichung im Jahr 2030 ausgehe. Nach dem KSG ist spätestens zwölf Monate nach Beginn einer Legislaturperiode verpflichtend ein Klimaschutzprogramm zu beschließen.⁵³ Der Expertenrat für Klimafragen empfahl, mit dem bis März 2026 zu beschließenden Klimaschutzprogramm das Erreichen der Klimaschutzziele bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus bis zum Jahr 2040 sicherzustellen. Im Klimaschutzprogramm nach KSG seien explizit auch die wiederholten Zielverfehlungen des Verkehrssektors bis zum Jahr 2030 zu adressieren.⁵⁴

Erwartungen der an der Digitalisierung Beteiligten

Die Digitalisierung der Schiene soll THG-Jahresemissionen einsparen. Die Höhe bewerteten die am Vorhaben Beteiligten – BMV, DB InfraGO AG und Bahnindustrie – bereits im September 2019 sehr unterschiedlich:

- Das BMV erklärte, das Vorhaben DSD trage durch Verkehrsverlagerungen auf die Schiene aufgrund möglicher Kapazitätssteigerungen zur „CO₂-Agenda des Bundes“ bei. Es könne einen signifikanten Beitrag zur THG-Einsparung leisten.⁵⁵ In welcher Höhe ließ das BMV dabei offen.
- Die DB InfraGO AG ging davon aus, mit dem Vorhaben DSD 1,6 Millionen Tonnen CO₂-Äq. bis zum Jahr 2030 einsparen zu können.⁵⁶
- Ein Interessenverband erklärte, nur eine digitalisierte Schiene könne bei doppeltem Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 24 Millionen Tonnen CO₂-Äq. einsparen.

Im November 2020 erklärte das BMV gegenüber dem Bundesrechnungshof, den Beitrag der Digitalisierung der Schiene zu THG-Minderungen nicht berechnet zu haben. Das Hauptziel der Digitalisierung der Schiene sei, die von der Europäischen Union vorgegebenen Ausrüstungsziele mit ETCS möglichst wirtschaftlich zu erfüllen. Die Ziele der Digitalisierung der Schiene seien kohärent mit dem Klimaschutzprogramm 2030 des Bundes, weil „die Eisenbahnen im Vergleich zur Straße ein klimafreundliches Verkehrsmittel darstellen“.

Im April 2021 gab das BMV im DARP an, dass die Digitalisierung der Schiene „einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der THG-Emissionen im Verkehrssektor und zur Erreichung der nationalen und europäischen Klimaziele“ leiste.⁵⁷

⁵¹ Nach Anlage 2a in Verbindung mit § 4 Absatz 2 KSG.

⁵² Koalitionsvertrag vom Mai 2025 zwischen CDU, CSU und SPD.

⁵³ § 9 Absatz 1 KSG.

⁵⁴ Expertenrat für Klimafragen, Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2024 und zu den Projektionsdaten 2025, Seiten 16, 25 f., 67, 91 und 185.

⁵⁵ DB AG, Digitale Schiene Deutschland. Die Zukunft der Eisenbahn, Broschüre vom September 2019, S. 13.

⁵⁶ DB AG, Digitale Schiene Deutschland. Die Zukunft der Eisenbahn, Broschüre vom September 2019, S. 5. sowie Nachhaltige Effekte der Digitalisierung im Bereich der Deutschen Bahn, DB InfraGO AG vom 17. August 2021, Folie 12.

⁵⁷ Deutscher Aufbau- und Resilienzplan, Bundestagsdrucksache 19/29682 vom 28. April 2021, S. 527.

Fachliche Bewertungen der THG-Minderungen

Eine Bewertung der zu erwartenden THG-Minderungswirkungen für die Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030⁵⁸ enthält der Projektionsbericht 2021 der Bundesregierung vom Oktober 2021.⁵⁹ Dort ist das THG-Minderungspotenzial der Digitalisierung der Schiene nicht gesondert dargestellt, sondern zusammengefasst für die betreffenden Maßnahmepakete:

- Stärkung des Schienenpersonenverkehrs (Handlungsfeld „Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr“; Maßnahmepaket 3.4.3.1) und
- Stärkung des Schienengüterverkehrs (Handlungsfeld „Güterverkehr“; Maßnahmepaket 3.4.3.6).

Für diese Maßnahmepakete ging der Gutachter insgesamt von einer THG-Minderung gegenüber dem Jahr 2020 von 0,78 Millionen Tonnen CO₂-Äq.⁶⁰ im Jahr 2030 und von 1,07 Millionen Tonnen CO₂-Äq.⁶¹ im Jahr 2040 aus. Bezogen auf die gesamten THG-Emissionen im Verkehrssektor im Jahr 2024 von 143,1 Millionen Tonnen CO₂-Äq. sind das 0,5 % bis zum Jahr 2030 bzw. 0,7 % bis zum Jahr 2040.⁶² Für den Schienengüterverkehr unterstellte der Gutachter (gegenüber dem Jahr 2019 vor der Corona-Pandemie⁶³) dabei einen Anstieg der Verkehrsleistung um 41 % bis zum Jahr 2034⁶⁴ und um 55 % bis zum Jahr 2040⁶⁵.

Im August 2023 bewertete der Expertenrat für Klimafragen das Klimaschutzprogramm 2023.⁶⁶ Er stellte fest, dass das BMV die darin enthaltenen Maßnahmen „Digitalisierungspaket Schiene“ und „Stärkung und Digitalisierung des Bestandsnetzes Schiene“ als „flankierend“ bezeichnet und die THG-Minderungen nicht berechnet hatte. Im April 2024 bekräftigte der Expertenrat für Klimafragen, dass die Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2023 „nicht hinreichend“ seien und im Verkehr „erhebliche Erfüllungslücken“ verblieben.⁶⁷

Der letzten DSD-Gesamtstrategie 2024 des BMV (Stand: August 2024) zufolge können durch Verkehrsverlagerungen auf die Schiene kaum THG eingespart werden. Der Gutachter rechnete nach einer vollständigen Umsetzung der Digitalisierung der Schiene („frühestens im Jahr 2043“) mit einer THG-Minderung von höchstens 1,4 Millionen

⁵⁸ Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, Bundestagsdrucksache 19/13900.

⁵⁹ Bundestagsdrucksache 19/32706 vom 12. November 2021.

⁶⁰ Ebenda, S. 269, 0,10 + 0,68 = 0,78.

⁶¹ Ebenda, S. 269, 0,11 + 0,96 = 1,07.

⁶² Jahr 2024: $0,78 / 143,1 = 0,005$; $1,07 / 143,1 = 0,007$.

⁶³ BMV, Verkehr in Zahlen 2023/2024, Verkehrsleistung Schienengüterverkehr 2019: 129 Milliarden tkm.

⁶⁴ Bundestagsdrucksache 19/32706 vom 12. November 2021, S. 233. „Bis zum Jahr 2034 können ca. 182 Milliarden tkm auf der Schiene transportiert werden (...); $182 / 129 = 1,41$.

⁶⁵ Ebenda, „(...) und bis zum Jahr 2040 ca. 200 Milliarden tkm.“; $200 / 129 = 1,55$.

⁶⁶ Expertenrat für Klimafragen, Stellungnahme zum Entwurf des Klimaschutzprogramms 2023 vom August 2023.

⁶⁷ Expertenrat für Klimafragen, Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2023 vom 15. April 2024, S. 9.

Tonnen CO₂-Äq. Durch hochautomatisiertes Fahren seien Energieeinspareffekte von 3 % möglich.

Würdigung und Empfehlungen des Bundesrechnungshofes

Der Bundesrechnungshof erkennt nicht, dass der Schienenverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr mit Abstand geringere THG-Emissionen verursacht. Welchen konkreten (zusätzlichen) Beitrag die Digitalisierung der Schiene tatsächlich zur THG-Minderung leisten kann, hat das BMV allerdings jahrelang nicht ermittelt. Zudem ist nicht nachvollziehbar, auf welcher Grundlage die weiteren Beteiligten am Vorhaben, die DB InfraGO AG und der Interessenverband, die von ihnen erwarteten THG-Minderungspotenziale von 1,6 und 24 Millionen Tonnen CO₂-Äq. berechnet haben.

Nach dem Projektionsbericht 2021 beträgt das THG-Minderungspotenzial der beiden maßgeblichen Maßnahmenpakete von 0,78 Millionen Tonnen CO₂-Äq. bezogen auf die aktuellen THG-Emissionen des Jahres 2024 von 143,1 Millionen Tonnen CO₂-Äq. nicht einmal 1 %. Dass das BMV dieses Minderungspotenzial bisher jahrelang als „signifikant“ und „wichtigen Beitrag“ bezeichnet hat, entspricht nicht den Tatsachen und ist irreführend. Weil darin auch die Wirkungen vieler weiterer Maßnahmen enthalten sind, dürfte das (anteilige) THG-Minderungspotenzial für die Digitalisierung der Schiene letztlich noch weit unter den Werten liegen, die der Projektionsbericht 2021 prognostiziert.

Das BMV hat zudem bisher im Unklaren gelassen, wie das Schienennetz die vom Gutachter des Projektionsberichtes 2021 prognostizierten Steigerungen der Verkehrsleistung des Güterverkehrs von bis zu 55 % aufnehmen soll. Denn das Schienennetz ist bereits hochbelastet bzw. überlastet und THG-Einsparungen über Verkehrsverlagerungen lassen sich nur realisieren, wenn Verkehr von Verkehrsträgern mit hohen THG-Emissionen (wie die Straße⁶⁸) auf Verkehrsträger mit geringen THG-Emissionen (wie die Schiene⁶⁹) verlagert wird.

Der letzten DSD-Gesamtstrategie 2024 zufolge betragen die THG-Minderungen 1,4 Millionen Tonnen CO₂-Äq. und das auch erst ab dem Jahr 2043. Sie entsprechen damit lediglich rund 1 % der aktuellen THG-Emissionen des Verkehrssektors im Jahr 2024 von 143,1 Millionen Tonnen CO₂-Äq. und sind insofern als marginal zu bezeichnen. Der Bundesrechnungshof hält es angesichts des erwartbar marginalen Beitrags der Digitalisierung der Schiene zu THG-Minderungen im Verkehrssektor für irreführend und kontraproduktiv, wenn das BMV den Beitrag der Digitalisierung der Schiene zum Klimaschutz weiter „als erheblich“ in den Vordergrund stellt. Denn dem sehr hohen Mittelaufwand

⁶⁸ 139,8 Millionen Tonnen CO₂-Äq. im Jahr 2024 (Umweltbundesamt, Stand: 2025).

⁶⁹ 0,76 Millionen Tonnen CO₂-Äq. im Jahr 2024 (Umweltbundesamt, Stand: 2025).

des Bundes von bis zu 53,9 Mrd. Euro (Stand: August 2024) stehen faktisch kaum Wirkungen bei der Erreichung der Klimaschutzziele des KSG gegenüber. Der Bundesrechnungshof verkennt dabei nicht, dass mit der Digitalisierung der Schiene weitere Ziele verfolgt werden.

Insgesamt zeigt sich: Die Investitionen in das Vorhaben DSD tragen lediglich marginal zu den Klimaschutzzielen des Bundes bei. Daher lassen sich diese nicht mit der bisherigen These des BMV rechtfertigen, Investitionen in klimafreundliche Verkehrsträger dienen per se dem Klimaschutz. Die über Jahre hinweg überhöhte Darstellung des BMV der vermeintlichen Klimaschutzwirkungen der Digitalisierung der Schiene ist nach Auffassung des Bundesrechnungshofes derart realitätsfern, dass sie als „Greenwashing“ zu bezeichnen ist.

Der Bundesrechnungshof hatte bereits im Mai 2023 gegenüber dem BMV seine Bedenken geäußert, dass es das THG-Minderungspotenzial der Digitalisierung der Schiene als „signifikant“ und „wichtig“ bewertet hat, ohne dass dafür auch nur eine annähernd belastbare Grundlage vorhanden ist.

Das BMV muss die erwarteten Wirkungen der Digitalisierung der Schiene auf die Klimaschutzziele des Bundes auf der Grundlage belastbarer Untersuchungen korrigieren und realistisch darstellen, insbesondere gegenüber dem Haushaltsgesetzgeber. Es muss aufgrund der nur unwesentlichen THG-Minderungen (1 %) hinterfragen, ob das Vorhaben DSD künftig weiter auf der Grundlage von Klimaschutzprogrammen des Bundes finanziert werden kann.

Der Bundesrechnungshof sieht es vor diesem Hintergrund auch kritisch, das Vorhaben DSD künftig (wie im Koalitionsvertrag vorgesehen) aus dem KTF zu finanzieren. Eine Finanzierung über den KTF steht insbesondere im Widerspruch dazu, die Mittelvergabe des KTF „stärker an den Kriterien der CO₂-Vermeidung“ ausrichten zu wollen (siehe Nummer 2). Denn mit dem Vorhaben DSD lassen sich weder signifikant und schon gar nicht kurzfristig zusätzliche THG-Minderungen erzielen. Diese sind im Verkehrssektor jedoch dringend erforderlich, um die Vorgaben des KSG künftig auch nur annähernd zu erreichen. Letztlich sorgt die Finanzierung des Vorhabens DSD über Klimaschutzprogramme bzw. aus dem KTF dafür, dass die dafür vorgesehenen Mittel für andere wirksamere Klimaschutzmaßnahmen mit tatsächlich signifikanten THG-Einsparungen fehlen.

Das BMV ist über den Einzelfall der Digitalisierung der Schiene hinaus verpflichtet, sich künftig mit den Wirkungen von Maßnahmen im Schienenverkehr auf die Klimaschutzziele des Bundes – die signifikanten Minderungen von THG-Emissionen – vertieft fachlich zu beschäftigen. Es muss die Wirkungen dieser Maßnahmen auf die Klimaschutzziele des Bundes künftig realistisch ermitteln und gegenüber dem Haushaltsgesetzgeber darstellen. Es muss ausschließen, dass Maßnahmen ohne Klimaschutzwirkungen weiterhin über Klimaschutzprogramme des Bundes finanziert werden. Der

Bundesrechnungshof rät vor diesem Hintergrund auch grundsätzlich davon ab, das Vorhaben DSD künftig (wie im Koalitionsvertrag vorgesehen) aus dem KTF zu finanzieren.

Stellungnahme des BMV

Das BMV hat in seiner Stellungnahme mitgeteilt, es nehme zur Kenntnis, dass es einen Dissens zwischen ihm und dem Bundesrechnungshof gebe, was die Bewertung der Klimaschutzwirkung des Vorhabens DSD angehe. Aus Sicht des BMV diene es dem Klimaschutz, wenn der Verkehr auf der Schiene nicht eingestellt werde, sondern an Attraktivität gewinne. Ersatzteile für alte bestehende Stellwerke seien in wenigen Jahren nicht mehr verfügbar. Deshalb müsse die Digitalisierung der Schiene jetzt und schnell kommen, um den Klimaschutzbeitrag der Schiene zu sichern und zu erhöhen. Wie hoch dieser Beitrag sei, ließ das BMV offen.

Zudem sei der Klimaschutz lediglich eines von vielen Zielen der Digitalisierung der Schiene. Weitere Ziele seien unter anderem, den Schienenverkehr aufrecht zu erhalten sowie pünktlichere Züge durch zuverlässigere, neuere Technik.

Eine Finanzierung aus dem KTF sei aktuell nicht angedacht. Die Digitalisierung der Schiene solle auch künftig aus dem SVIK (Kapitel 6093 Titel 891 12) finanziert werden. Sie trage wesentlich zu einer modernen und zukunftsweisenden Verkehrsinfrastruktur bei. Der Sachzusammenhang zum SVIK sei gegeben.

Stellungnahme der DB InfraGO AG

Die DB InfraGO AG hat mitgeteilt, dass sie sich der Stellungnahme des BMV anschließe. Der Klimaschutz stelle bei dem Vorhaben DSD einen Zusatznutzen dar. Das Vorhaben DSD eröffne die Möglichkeit, mehr Verkehr auf der Schiene zu realisieren. Das unterstütze die Reduzierung von THG im Verkehr. Wie hoch dieser Beitrag sei, ließ die DB InfraGO AG offen. Sie sehe Investitionen in den Verkehrsträger Schiene weiterhin als einen Beitrag zum Klimaschutz an.

Abschließende Wertung des Bundesrechnungshofes

Die Stellungnahme des BMV überzeugt nicht. Es ist unseriös, dass das BMV erneut pauschal – tatsächlich unbedeutende – Klimaschutzeffekte des Vorhabens DSD hervorhebt, ohne diese zu konkretisieren und sorgfältig mit den Klimaschutzzielen des Bundes abzugleichen.

Zudem ist die Argumentation des BMV abwegig, es diene dem Klimaschutz, wenn der Schienenverkehr nicht eingestellt werde. Der Bund ist unabhängig von Klimaschutzaspekten verfassungsrechtlich dazu verpflichtet, für ein am Allgemeinwohl ausgerichtetes Schienennetz zu sorgen (Gewährleistungsauftrag). Dementsprechend ist die Frage, den Schienenverkehr einzustellen, nicht relevant. Das BMV erkennt weiter, dass die mit dem Vorhaben DSD – über den Status Quo hinaus – zusätzlich bewirkten Klimaschutzwirkungen äußerst gering sind.

Schließlich hat das BMV eingeräumt, dass die Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs ein weiteres Ziel des Vorhabens DSD sei. Dabei entzieht sich das BMV jedoch der Auseinandersetzung mit der Frage, ob Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs über Klimaschutzprogramme des Bundes finanziert werden sollten. Das gilt vor allem dann, wenn die (zusätzlichen) Beiträge zu den Klimaschutzzielen des Bundes nach dem KSG tatsächlich nur marginal sind.

Aus den vorstehenden Gründen überzeugt auch die Stellungnahme der DB InfraGO AG nicht.

Der Bundesrechnungshof nimmt zur Kenntnis, dass eine Finanzierung des Vorhabens DSD aus dem KTF derzeit nicht angedacht sei. Das BMV muss gewährleisten, dass es dabei bleibt.

Der Bundesrechnungshof hält nach alledem an seiner Auffassung fest. Maßnahmen im Schienenverkehr ohne signifikante zusätzliche Klimaschutzwirkungen sollten künftig nicht über Klimaschutzprogramme des Bundes – und damit auch nicht aus dem KTF – finanziert werden.

Elbert

Bauer-Siewert

Beglaubigt: Trimborn, Amtsinspektorin

Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.