

Berlin, 27. März 2025

## Erstbewertung der Ergebnisse der AG 04 - Verkehr und Infrastruktur, Bauen und Wohnen

### Grundausrichtung

*„Wir wollen mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern.“*

Ohne messbares Verlagerungs- oder Verkehrsleistungsziel bleibt diese Aussage lediglich ein Lippenbekenntnis.

*„Für DB Cargo prüfen wir, wie ihre Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann.“*

Zwar wird der Schienengüterverkehr namentlich erwähnt, allerdings taucht kein einziges Mal das Wort „Wettbewerb“ auf. Stattdessen wird ausschließlich die hochdefizitäre DB Cargo hervorgehoben, die sich schon in einem Sanierungsprozess unter EU-Aufsicht befindet, was aber auch ein Hinweis darauf sein könnte, dass das Unternehmen möglicherweise durch bestehende oder neue Förderprogramme stärker unterstützt werden soll. Es bleibt zu prüfen, ob aus dieser spezifischen Nennung bzw. von Folgeaktivitäten wettbewerbsrechtliche Konsequenzen auf EU-Ebene folgen könnten.

*„Mit strategischen Partnern werden wir die Transformation des Einzelwagenverkehrs kombiniert mit einem Hub-System prüfen und entwickeln.“*

Die Flexibilisierung starrer Bedienkonzepte ist sinnvoll. „Hub-System“ ist jedoch kein definierter Begriff im Schienengüterverkehr. Grundsätzlich lässt sich darunter viel vermuten, jedoch vor allem i. S. akademischer Diskussionen über intermodale Bedienkonzepte. Vermutlich verbirgt sich hinter der Erwähnung des sogenannten „Einzelwagenverkehrs“ auch eine kontroverse Beurteilung des bestehenden – und großteils nach den Vorstellungen der DB Cargo konzipierten – Förderprogramms. Die notwendige Erarbeitung eines schlüssigen logistischen, kommerziellen und förderpolitischen Ersatz-Konzepts zum bisherigen ineffizienten DB-Einzelwagenverkehr wäre schon deswegen komplex, weil sehr viele Akteure (v. a. Verlader, Spediteure, EVU) mit ihren eigenen Interessen beteiligt und vermutlich viele infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen wären. Unklar bleibt im Übrigen, wer die genannten „strategischen Partner“ sein sollen.

Wir würden es ausdrücklich begrüßen, wenn vorhandene (und auch zusätzliche) Gleisanschlüsse durch Anreize möglichst auch für KV-Verladung und generell zusätzliche Verlade geöffnet würden und/oder die großen Rangieranlagen im DB-Netz partiell in KV- bzw. Verladezentren umgewandelt werden können.

### Infrastruktur: Neu- und Ausbau

*„Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur soll neben dem Sondervermögen weiterhin aus dem Bundeshaushalt erfolgen, ergänzt durch Einnahmen aus den Trassenentgelten.“*

*„Das Sanierungskonzept der Hochleistungskorridore wird fortlaufend überprüft und angepasst. Die HLK-Sanierung wird aus dem Sondervermögen Infrastruktur finanziert und an dessen Laufzeit gekoppelt. Dadurch stehen die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wieder für die Fläche zur Verfügung“*

Die HLK-Sanierungsfinanzierung in das geplante Sondervermögen auszulagern, ist ein nachvollziehbarer Ansatz, nicht zuletzt, um den Raum für andere Infrastrukturmaßnahmen zu erhalten oder zu schaffen. Allerdings muss auch die für das übrige Netz gedachte LuFV weiterentwickelt werden.

In der sinnvollen Überprüfung muss vor allem geklärt werden, ob und wo diese Art des Bauens mit längeren Vollsperrungen tatsächlich effektiver ist als gebündeltes Bauen mit der üblichen eingleisigen Sperrung und ob die Realisierung bisher nicht üblicher zusätzlicher und kapazitäts- und resilienzerhöhender Maßnahmen im gleichen Zeitraum gelingt. Ebenso muss die Harmonisierung mit der Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS und Stellwerkstechnik) gesichert werden.

*„Zentrale Teile der Verkehrsinfrastruktur nach Polen und der Tschechischen Republik werden zügig ausgebaut. Dafür stellen wir schnellstmöglich Planungsrecht und Finanzierung sicher.“*

Den großen Modernisierungs- und Ausbaurückstand bei der Schieneninfrastruktur nach Tschechien (hier gibt es z. B. weiterhin nur einen einzigen elektrifizierten Schienenübergang) und Polen anzugehen, ist sehr sinnvoll, wobei eine schlichte Erweiterung der unpriorisierten langen Ausbaulisten im Bedarfsplan Schiene allein keinen Sinn macht.

*„Elektrifizierung ist Klimaschutz: Wir werden sie beschleunigen und auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichten.“*

Der wirtschaftliche und ökologische Nutzen von Elektrifizierungen im bestehenden Netz wurde erkannt: Sehr gut! Hier fehlen allerdings messbare Ausbauziele (z. B. von heute 62 auf 75 Prozent der Netzlänge bis 2030). Der Verzicht auf die KNV-Prüfung ist sinnvoll.

*„Durch gezielten Aus- und Neubau werden wir etappenweise und fahrplanorientiert einen integrierten stabilen Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (Deutschlandtakt) etablieren.“*

Eine gute Beschreibung der Aufgabe und ein wichtiges Bekenntnis zur fahrplanorientierten Entwicklung der Schieneninfrastruktur, die aber zu viele Punkte und vor allem die Arbeitsgeschwindigkeit offenlässt. Mindestens die Etappierungsschritte 2035 (gekoppelt an das 200-jährige Jubiläum der deutschen Eisenbahnen) und 2040 sollten neben dem schon definierten Schritt 2030 bereits heute festgelegt werden, um sofort konkreter planen zu können.

***„Der Infraplan wird als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden, verbindlichen Finanzierungszusage („Eisenbahninfrastrukturfonds“) versehen. Damit sichern wir die vom Eigentümer priorisierten Vorhaben.“***

***„Am bestehenden Bundesverkehrswegeplan und den Verfahren zu seiner Aufstellung und Überprüfung halten wir fest, ebenso am Grundsatz „Erhalt vor Neubau“.***

Den Infraplan gesetzlich festzuschreiben und ihn mit einer verbindlichen Finanzierungszusage in Form eines „Eisenbahninfrastrukturfonds“ zu verbinden, ist ein sehr sinnvoller Doppelschritt. Wenn jedoch die bisherige Planungssystematik des Bundesverkehrswegeplans bzw. des Bedarfsplans Schiene und der (unverbindlichen) Investitionsrahmenplanung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) nicht daran angepasst (und vor allem die Betrachtungszeiträume über fünf Jahre hinaus besser regelt), wird er kaum von Nutzen sein.

Erhalt und Neubau dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden – es braucht beides, um mehr Qualität und Wachstum von Verkehren auf der Schiene zu ermöglichen.

Es fehlt eine klare Aussage bzw. eine erkennbare Priorisierung der Schiene im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern, zumal gerade im Bereich der See- und Binnenschiffahrts-Infrastrukturen zwar allgemeine, aber auf deutliche Ausgabensteigerungen hindeutende Aussagen im vorliegenden Papier getätigt werden.

***„Programme zur Modernisierung von Bahnhöfen, zur Schaffung von Barrierefreiheit und zum Lärmschutz werden fortgesetzt.“***

Das ist gut, es fällt allerdings auf, dass sowohl die Elektrifizierung als auch Programme zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen nicht erwähnt werden, obwohl der Modernisierungsrückstand hier besonders hoch ist.

### Schieneninfrastruktur: Finanzierung

***„Investitionen in das deutsche Schienennetz werden gesteigert. Das gilt für Haupt- und Nebenstrecken sowie die Großknoten gleichermaßen.“***

Grundsätzlich gut, aber ohne konkrete Vorgaben nahezu wertlos.

*„Es gilt ein Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital, z. B. über ÖPP in begrenztem Umfang. Es wird eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung garantiert.“*

Sehr gut ist die vorgesehene Überjährigkeit der Finanzierung, die effizienzsteigernd wirkt. Eine Nutzerfinanzierung (aus höheren Trassenpreisen) beim Ausbau und Ersatz der Schieneninfrastruktur ist jedoch abzulehnen, weil sie gegen die im Grundgesetz (Art. 87 e GG) verankerte Verantwortung der öffentlichen Hand (des Bundes) verstößt und die Schiene gegenüber der Straße aus dem Markt drängt. Auch die bereits üblichen "Eigenanteile" der DB InfraGO bei Investitionsvorhaben, die aus Trassenentgelten finanziert werden, müssen künftig durch den Bund getragen werden – die davon erhoffte Kostendisziplin des Schieneninfrastrukturbetreibers muss durch Vereinbarungen und eine effektive behördliche Begleitung sichergestellt werden.

Bisher besteht eine Nutzerfinanzierung im Straßenverkehr nur hinsichtlich der Einnahmen aus der Lkw-Maut. Die Mittel des Finanzierungskreislauf „Verkehr finanziert Verkehr“ sollten daher auch vorrangig für güterverkehrsrelevante Verbesserungen eingesetzt werden.

*„Für die Verkehrsträger werden geschlossene Finanzierungskreisläufe eingeführt, Einnahmen kommen dem jeweiligen Verkehrsträger zugute. Es gilt ein Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital, z. B. über ÖPP in begrenztem Umfang.“*

Die erneute Einführung eines geschlossenen Finanzierungskreislaufs „Straße finanziert Straße“ wäre ein massiver Rückschritt. Der Straßenausbau wurde über Jahrzehnte aus allgemeinen Steuermitteln bevorzugt finanziert, wodurch ein ungerechter Rückstand der Schiene entstanden ist. Wie in der Schweiz sollten Einnahmen aus der Lkw-Maut zum Ausbau und der Modernisierung der Schiene eingesetzt werden, um Transportalternativen zu schaffen, die u. a. die Straße entlasten könnten. Die Rücknahme der 2023 eingeführten Mitfinanzierung der Schiene aus der Klimakomponente der Lkw-Maut würde auch die noch von der letzten GroKo (2017 bis 2021) beschlossene Finanzierung von Schieneninfrastrukturmaßnahmen mit diesen Mitteln beenden und Zusagen brechen.

**"Die Digitalisierung und die Elektrifizierung finanzieren wir aus dem KTF"**

Gut, aber bezogen auf das Leit- und Sicherungssystem ETCS keine Neuigkeit, denn das war schon 2022 geplant. Bezogen auf die Elektrifizierung stellt sich die Frage, ob überhaupt relevante Mittel bereitgestellt werden, nachdem mehrere Regierungen an dieser Stelle besonders stark gespart haben, so dass trotz hehrer Ankündigungen kaum elektrische Oberleitungen neu errichtet wurden.

*„Zur Stärkung des ÖPNV werden Bund und Länder die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und einen Modernisierungspakt starten. Die*

*Regionalisierungsmittel sollen vorrangig als Bestellmittel für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden. Wir werden den Status quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue Verkehre schaffen. Die Dynamisierung werden wir anpassen. Das GVFG wird vereinfacht und entbürokratisiert, für innovative Ansätze (z.B. Magnetschwebebahn) geöffnet und der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen erleichtert. Die GVFG-Mittel werden wir schrittweise deutlich aufstocken und den Fördersatz erhöhen. Finanzieren werden wir dies auch aus dem Sondervermögen Infrastruktur und an dessen Laufzeit koppeln. Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2027 schrittweise und sozialverträglich erhöht. Um Planungssicherheit für die Kunden beim Ticket aber auch für Bund und Länder bei der Finanzierung zu gewährleisten, werden die Kosten für das Ticket nach einem festen Schlüssel aufgeteilt.“*

Grundsätzlich gut – mit Ausnahme des Hinweises auf die „Magnetschwebebahn“. Es wird jedoch ein erheblicher zusätzlicher Finanzbedarf vermutet, der nicht quantifiziert und gegenfinanziert ist.

### Straßeninfrastruktur: Finanzierung

*Die Autobahn GmbH wird begrenzt kreditfähig und ihr werden Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt (Einnahmekompetenz). Aus dem Sondervermögen werden für die Straße zur Auflösung des Sanierungsstaus insbesondere bei Brücken und Tunneln Mittel zur Verfügung gestellt. Es wird geprüft, wie sich die Autobahn GmbH dauerhaft stabil finanzieren kann.“*

Problematisch ist, dass nicht klar gesagt wird, wo die Mauteinnahmen landen sollen. Außerdem ist es kritisch, dass die Mittel offenbar grundsätzlich nicht dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt werden sollen. Mit der unten skizzierten Reform des Trassenpreissystems würden die Nutzungsentgelte durch den Bundesgesetzgeber kalkulatorisch in der Gesamtrechnung der Entgelte fixiert werden. Um Vergleichbarkeit und faire Rahmenbedingungen sicherzustellen, sollte dieser Ansatz auch bei den Einnahmen aus der Lkw-Maut gelten bzw. gültig bleiben.

### Politische Rahmenbedingungen/Intermodaler Wettbewerb

*„Das Trassenpreissystem reformieren wir.“*

Sehr gut, dass das Problem erkannt wurde. Jedoch bleibt dieser Satz hinter den Erwartungen zurück: Es braucht eine konkrete Zielstellung mit ambitioniertem Zeitplan zur Umsetzung. Ziel muss es sein, die Trassenpreise planbar, transparent und gemeinwohlorientiert zu gestalten. Es fehlt darüber hinaus der Hinweis, wie die hohen Trassenpreise bis zum Wirksamwerden einer Reform kompensiert werden (v. a. durch die vorgeschlagene

kurzfristige gesetzliche Kappung des möglichen hohen Gewinnanspruchs der DB InfraGO AG und die Trassenpreisförderung).

***„Im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie wird geprüft, wie Mehrfachbelastungen des Straßengüterverkehrs durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung reduziert werden können.“***

Damit wird das Gegenteil von fairem Wettbewerb erreicht. Gerade im Lkw-Verkehr darf die CO<sub>2</sub>-Bepreisung, die von der AG 15 als Leitinstrument zum Klimaschutz definiert wird, nicht ausgehebelt werden.

***„Die Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge und Trailer ist vorzuziehen. Eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotten begrüßen wir grundsätzlich, eine pauschale gesetzliche Quote lehnen wir jedoch ausdrücklich ab.“ (aus AG 02)***

Hintergrund dieser Absichten ist der gegenüber früheren Ankündigungen kaum stattfindende „Hochlauf“ klimafreundlicher Antriebe vor allem bei schweren Lkw/im Fernverkehr. Damit fallen Szenarien zur Reduktion der Treibhausgasemissionen aus dem Straßengüterverkehr, der rund ein Drittel aller verkehrsbedingten THG-Emissionen verursacht, in sich zusammen. Dies erschwert massiv die Zielerreichung der gesetzlichen Klimaziele und entwertet die Prognosen des Bundesverkehrsministeriums für 2040 und darüber hinaus. Die fehlende Internalisierung der Klimafolgekosten führt prognostisch zu noch höheren Steigerungsraten beim Lkw-Verkehr gegenüber diesen Prognosen (bis 2040 plus 34 Prozent und bis 2050 plus 54 Prozent gegenüber 2019). Diese Entwicklungen hätten sowohl für die Verkehrsdichte als auch für den Investitionsbedarf und das Baugeschehen in der Straßeninfrastruktur gravierende Folgen und sind nicht nachhaltig.

***„Wir wollen die E-Mobilität mit folgenden Kaufanreizen fördern: [...] 9. Befreiung emissionsfreier LKWs von der Mautpflicht über das Jahr 2026 hinaus“***

Eine sachliche Begründung hierfür gibt es nicht und sie ist auch europarechtlich nicht geboten. Sie stellt auch eine relative Benachteiligung der Schiene dar, wo Nutzungsentgelte auch für klimaneutral angetriebene Fahrzeuge erhoben werden. Der Bund würde hier außerdem zusätzlichen Druck erzeugen, Einnahmen aus Nutzungsentgelten durch solche aus dem allgemeinen Steueraufkommen zu ersetzen.

***„Wir wollen eine zeitnahe Umsetzung der RED III, erhöhen die nationale Treibhausgasminderungsquote und nutzen die möglichen Spielräume der EU-Vorgaben. Dabei wollen wir den Einsatz alternativer Kraftstoffe, inklusive Biokraftstoffe, voranbringen. Die Betrugsprävention beim Import von regenerativen Kraftstoffen wird gestärkt. Die Industrie-Emissionsrichtlinie und die EU-Luftqualitätsrichtlinie übertragen wir 1:1 und so schlank wie möglich. Wir heben weitere Beschleunigungspotenziale im Bundesmissionsschutzgesetz (BImSchG), ohne die Schutzziele zu gefährden.“ (aus AG 11)***

Die möglichen Spielräume der EU-Vorgaben bei der THG-Quote zu nutzen ist sehr sinnvoll, allerdings fehlt hier als konkreter Vorschlag, Bahnstrom als Erfüllungsoption für die THG-

Quote möglich zu machen. Dies würde die Erfüllung der RED-Ziele bis 2030 und darüber hinaus erheblich unterstützen, zusätzliche Anreize zur Vergrünung des Bahnstroms setzen und Wettbewerbsverzerrungen im intermodalen Wettbewerb zwischen Straße und Schiene korrigieren (Fahrstrom auf der Straße gilt bereits als Erfüllungsoption).

*„Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und nehmen in einem ersten Schritt die Erhöhung der Luftverkehrssteuer aus 2024 zurück.“*

Eine solche Maßnahme engt den finanziellen Spielraum im Verkehrsbereich noch weiter ein und torpediert sinnvolle Verkehrsverlagerung.

### Bahnreform/Eisenbahnorganisation

*„Um sicherzustellen, dass das Geld des Bundes künftig bei der Schieneninfrastruktur ankommt, sich die Qualität des Schienenverkehrs deutlich verbessert und die Arbeitsplätze nachhaltig gesichert werden, wollen wir mittelfristig eine grundlegende Bahnreform umsetzen.“*

Richtige Feststellung. Aber was bedeutet „mittelfristig“ und was „grundlegend“?

*„Wir werden die DB InfraGO vom DB-Konzern weiter entflechten innerhalb des integrierten Konzerns.“*

Gleicher Ansatz wie 2021, der bisher zu keiner Verbesserung geführt hat. Es bleibt offen, wie die Infrastrukturqualität so erhöht werden soll.

*„Hierzu sind sowohl personelle, rechtliche als auch organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Sowohl beim DB Konzern als auch bei der InfraGO soll eine Neuaufstellung von Aufsichtsrat und Vorstand erfolgen mit dem Ziel, mehr Fachkompetenz abzubauen und eine Verschlankung zu erreichen.“*

Änderung der Governance für das Unternehmen ist grundsätzlich ein guter Ansatz, allerdings gehen die angedeuteten Maßnahmen mit Sicherheit nicht weit genug. Notwendig ist eine Herauslösung des Schieneninfrastrukturunternehmens aus dem DB-Konzern und eine direkte Führung als bundeseigene GmbH sowie eine Begleitung durch ein und stellenneutral neu zu gründendes „Bundesamt für Schieneninfrastruktur“.

*„Der Fortbestand des BEAV zwischen DB-Konzern und InfraGO wird geprüft.“*

Der Vertrag muss schlicht aufgehoben werden.

*„Der konzerninterne Arbeitsmarkt bleibt erhalten.“*

Nicht nachvollziehbar, denn es gibt in der Branche praktisch kein Risiko eines Arbeitsplatzverlustes aufgrund von etwaigen Personalabbau-Maßnahmen – der Fachkräftemangel ist viel zu groß. Es handelt sich im Übrigen um eine interne Angelegenheit der DB AG, soweit nicht wettbewerbsrelevante Aspekte betroffen sind. Dies ist allerdings beim faktischen kontinuierlichen Fach- und Führungskräfteaustausch zwischen Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen der DB der Fall, der die notwendigen “chinese walls” überwindet und auf einen wettbewerbsneutralen, die gesamte Branche umfassenden Personaltausch eingegrenzt werden muss.

### Innovationen

*„Investitionen in die Digitalisierung werden mit einem Schwerpunkt auf Digitale Stellwerke und eine flächendeckende ETCS-Ausrüstung priorisiert, die fahrzeugseitige Ausstattung haben wir im Blick.“*

Es „im Blick zu haben“ reicht nicht. Es braucht stattdessen die klare Übernahme der Verantwortung der neuen Bundesregierung, ETCS und eine zukunftsfähige Stellwerkstechnik anhand eines realistischen Ausrüstungsplans und einer verbindlichen Finanzierung einzuführen.

*„Das Deutsche Zentrum für Mobilität bauen wir weiter aus.“*

Wir begrüßen die Forschungsförderung, plädieren jedoch für eine breit, d. h. auf Intermodalität angelegte Themensetzung, die Effizienzgewinne ermöglicht, anstatt eine einzelne Forschungseinrichtung besonders hervorzuheben. Ein zentraler Baustein in diesem Kontext ist das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung.

### Energie (aus AG 15)

*“Wir stehen für eine konsequente Ausrichtung aller Bereiche auf Bezahlbarkeit, Kosteneffizienz und Versorgungssicherheit. Unser Ziel sind dauerhaft niedrige und planbare, international wettbewerbsfähige Energiekosten”*

*“Wir wollen Unternehmen und Verbraucher in Deutschland dauerhaft um mindestens fünf Cent pro kWh mit einem Maßnahmenpaket entlasten. Dafür werden wir als Sofortmaßnahme die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß senken und Umlagen und Netzentgelte reduzieren. Um Planungssicherheit zu schaffen, ist unser Ziel, die Netzentgelte dauerhaft zu deckeln. Wir werden die Strompreiskompensation dauerhaft verlängern und auf weitere Branchen ausweiten. Für die anderweitig nicht weiter zu entlastenden energieintensiven Unternehmen führen wir eine besondere*



*Entlastung (Industriestrompreis) ein. Dazu gehört auch, die energieintensiven Verbraucher ohne Flexibilisierungspotenzial wie bisher zu entlasten.“*

Maßnahmen für wettbewerbsfähige und planbare Strompreise sowie Versorgungssicherheit begrüßen wir. Der Schienengüterverkehr sollte in weitere Entlastungen (Industriestrompreis) einbezogen werden, da hier eine energieintensive Produktion tatsächlich energie- und klimaeffizient gegenüber der Alternative (Straßengüterverkehr) ist.

*“Das Energieeffizienzgesetz und das Energiedienstleistungsgesetz werden novelliert und vereinfacht [Union: und auf EU-Recht zurückgeführt]. Energieeffizienzziele dürfen die Flexibilität des Stromverbrauchs nicht behindern.“*

Wir begrüßen Bürokratieabbau für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Formulierung löst allerdings nicht die bestehenden Unsicherheiten und könnte die Umsetzung bei vielen Unternehmen verzögern, wenn nicht schnell klar wird, was genau vereinfacht werden soll. Ggf. werden die „First-Movers“ bestraft. Die hohe systembedingte Energieeffizienz der Schiene im Vergleich zur Straße wird in der bisherigen Gesetzgebung des Bundes und der EU kaum berücksichtigt und sollte stärker zum Ausbau der Schiene beitragen.

### Emissionshandel (aus AG 15)

*“Wir halten am System der CO<sub>2</sub>-Bepreisung als zentralem Baustein in einem Instrumentenmix fest.“*

*“Die stark betroffenen Wirtschaftsbranchen im Wettbewerb kompensieren wir unbürokratisch.“*

*“Wir unterstützen die Einführung des ETS 2, um europaweit gleiche Bedingungen zu schaffen. Dabei wollen wir einen fließenden Übergang des deutschen BEHG in das ab 2027 europäisch wirkende Emissionshandelssystem (ETS 2) gewährleisten. Dabei werden wir uns für Instrumente einsetzen, die CO<sub>2</sub>-Preissprünge für Verbraucherinnen und Verbraucher und Unternehmen vermeiden.“*

*“Die CO<sub>2</sub>-Einnahmen geben wir an die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen zurück.“*

Wir begrüßen den Emissionshandel als zentralen Baustein im Instrumentenmix des Klimaschutzes und den Übergang zum ETS 2, weil klimaschädliches Verhalten durch die Emission von Treibhausgasen einen Preis bekommt. Klimafreundlichere Technologien, wie der Schienengüterverkehr, werden so wirtschaftlicher gegenüber besonders klimaschädlichen, wie dem Lkw. Bedenklich ist es, dass gleichzeitig Kompensationen für besonders stark betroffener Wirtschaftsbranchen im Wettbewerb angekündigt werden und der Bahnstrom seit der Einführung des Emissionshandels für seine externen Kosten

## Erstbewertung AG04 - Verkehr

bepreist wird, während dies im Straßengüterverkehr 2023 erstmals erfolgte und nun wieder zur Disposition gestellt wird. Dies läuft dem marktwirtschaftlichen Ansatz des Emissionshandels zuwider und beeinträchtigt dessen Wirkung.