

Sehr geehrte Damen und Herren,

die heutige Einigung beim Sondervermögen erweitert den finanziellen Spielraum der nächsten Jahre. Im Koalitionsvertrag muss jetzt die (effiziente) Verwendung der Mittel ausdefiniert werden. Dazu gehört auch die Weiterentwicklung der Finanzierungssystematik für die Schiene, für die sich die 109 privaten Schienengüterverkehrsunternehmen der GÜTERBAHNEN schon länger einsetzen.

Anbei übersende ich eine kompakte Übersicht, was die Bundespolitik aus Sicht der GÜTERBAHNEN bei der Finanzierung der Schieneninfrastruktur nun tun muss. Dazu gehören:

- Mindestens 20 Milliarden Euro pro Jahr für Ersatz und Neubau
- Überjährige Mittelbereitstellung durch einen (oder zwei) Schieneninfrastrukturfonds mit gesetzlich fixierten Anteilen an stetigen Einnahmen des Bundes (u.a. Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“)
- Bessere Organisation, Steuerung und Kontrolle der Infrastruktur(planung) und Mittelverwendung

Des Weiteren habe ich Ihnen unseren Einseiter zum Sondervermögen Infrastruktur angehängt. Kurz aufbereitete Informationen zur Eisenbahn- und Verkehrspolitik finden Sie auch in unserem „[One-Stop-Shop](#)“ für die Koalitionsverhandlungen.

Für Details und weiteren Austausch stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Ich wünsche ein schönes Wochenende und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Florian Ney

Verkehrs- und eisenbahnpolitischer Referent



DIE GÜTERBAHNEN

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Reinhardtstraße 46

10117 Berlin

#gernePerDu

E-Mail: ney@netzwerk-bahnen.de

Mobil: [+49 175 331 0040](tel:+491753310040)

Internet: www.die-gueterbahnen.com

Social-Media: [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

Sitz des Vereins: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg,

VR 23902 B

Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)

Vorstand: Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender), Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Roger Mahler, Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Henrik Würdemann

Berlin, 14. März 2025

Weiterentwicklung der Finanzierungssystematik für die Schiene

Bis 2022 stiegen die im deutschen Schienennetz gefahrenen Zug-Kilometer langsam an. Das trifft sowohl auf den Personen- als auch den Gütertransport zu. Möglich wurde dies durch längere und besser ausgelastete Züge. Das **Schienennetz** wurde hingegen **kaum ausgebaut**, nur wenig modernisiert, teilweise geschrumpft und die **Instandhaltung wurde vernachlässigt**. Seit einigen Jahren nehmen die Schäden und Störungen im immer weiter gealterten Netz kontinuierlich zu. Zwar ist die Infrastruktur nicht der einzige Grund für Verspätungen und Zugausfälle. Die negative Dynamik, kombiniert mit zu schwacher Automatisierung, schlägt aber immer stärker auf das Image der Schiene. Das System Schiene muss vor dem Kollaps bewahrt und zugleich ausgebaut werden – gemäß Artikel 87 e (4) GG ist das eine **Bundesaufgabe**.

Die langsam angestiegenen Bundesmittel für Ersatzinvestitionen (LuFV III) sowie zusätzliche Bundesmittel am Ende der vergangenen Legislaturperiode zeigen zwar Reaktionsbereitschaft der Politik. Die dringend erforderliche Verstetigung und Überjährigkeit der Mittel, die Bündelung der vielen verschiedenen Finanzierungsinstrumente sowie eine solide Verwendungsplanung und -steuerung gibt es jedoch nicht. Die aktuelle Debatte um ein **Infrastruktur-Sondervermögen ist Chance und Verpflichtung** zugleich, den Weg zu höheren Schieneninfrastruktur-Investitionen fortzusetzen, neue Wege in der Finanzierungssystematik zu gehen und die Mittel hocheffizient einzusetzen. Ziel sollte es sein, mit der Finanzierung der notwendigen Maßnahmen Wachstum zu ermöglichen und im Jahr 2035 einen Marktanteil der Schiene im Güterverkehr von 35 Prozent zu erreichen.

Das muss die Bundespolitik nun tun:

Zunächst muss das Gesamtvolumen der Investitionen in die Schieneninfrastruktur aus den regulären Haushaltsmitteln (auch für GVFG, SGFFG und andere Spezialfinanzierungen) und dem geplanten Sondervermögen des Bundes bestimmt werden. Für Ersatz und Neubau sind (mit Kostenstand 2019) zu Beginn **mindestens 20 Milliarden Euro pro Jahr** vorzusehen. Als Anhaltspunkt für das dahinterliegende Verhältnis von Bestand und Ausbau: Im modernen Schweizer Netz steigt ebenfalls der Ersatzinvestitionsbedarf, allerdings werden weiterhin 30 Prozent des Budgets für Neu- und Ausbau investiert.

Die Mittel sollten über einen (oder zwei) **Schieneninfrastrukturfonds** überjährig bereitgestellt werden. Ein Fonds, wenn Mittel für Instandhaltung, Ersatzinvestitionen, Neu- und Ausbau in einem Fonds bereitgestellt werden. Zwei, wenn Instandhaltung und Ersatzinvestitionen in einem, Neu- und Ausbau als kapazitätserweiternde Maßnahmen aber in einem separaten Fonds abgesichert werden sollen. In den Fonds sollten die Erlöse des geplanten Verkaufs der DB Schenker AG eingebracht werden.

Der oder die Fonds sollten in relevantem Umfang durch **gesetzlich fixierte Anteile an stetigen Einnahmen des Bundes** langfristig teilfinanziert werden (exemplarisch: siehe [hier](#) die Finanzierungslogik in der Schweiz). Zum Zweck der Tilgung der Schienenanteile des

geplanten Sondervermögens sollte die gleiche Strategie gewählt werden und für Mauteinnahmen das Prinzip „**Verkehr finanziert Verkehr**“ weiterhin gelten.

Welche Vorhaben im Bereich der Ersatzinvestitionen (Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Zugänge für Reisende und Güter zur Schiene, Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik, Schaffung weiterer Serviceeinrichtungen) wann finanziert und realisiert werden, soll im neu zu schaffenden **Infraplan** fixiert werden. Dabei sollen konkret bestimmte Jahresscheiben verbindlich den jeweils realisierbaren Projekten zugeordnet und einzelne Finanzierungsvereinbarungen geschlossen werden können. Im Infraplan soll auch geregelt werden, in welcher Höhe Bundesmittel für die Instandhaltung bereitgestellt werden.

Der Infraplan, der noch gesetzlich fixiert werden muss, konkretisiert die längerfristige **Leitstrategie des Bundes zur Schieneninfrastrukturentwicklung**. Diese soll im Bundesschienenwegeausbaugesetz dem Grunde nach und in Ausbausritten/Etappen projektscharf niedergelegt und vom Bundesgesetzgeber mit dem Zielhorizont beschlossen werden. Der erste Zielhorizont sollte zunächst 2035 sein und anschließend in verkehrlich sinnvollen weiteren Mittelfrist-Etappen ausgearbeitet werden. Genau wie die Leitstrategie ist der Infraplan-Entwurf initial und anschließend kontinuierlich jährlich mit der Schienenbranche, Ländern und Kommunen und den Vertretungen der Kund:innen ergebnisoffen und intensiv zu diskutieren. Beschluss, Vollzug und Fortschreibung des Infraplans sind eine Aufgabe des hierfür gesetzlich mandatierten und den verkehrspolitischen Zielen des Bundes verpflichteten, neu zu bildenden **Bundesamtes für Schieneninfrastruktur** (BaSchi), das Parlament, Regierung und Bundesrat berichtet und die Öffentlichkeit kontinuierlich informiert.

Die Umsetzung der Vorhaben wird durch eine direkt vom zuständigen Bundesministerium geführte **GmbH des Bundes** („Schiene Deutschland GmbH“ als Rechtsnachfolgerin der DB InfraGO AG) vorbereitet und realisiert. Das Bundesamt für Schieneninfrastruktur (BaSchi) begleitet und kontrolliert sie bei diesen Aufgaben.

Berlin, 07. März 2025

Dauerbrenner statt Strohfeuer: Sondervermögen Infrastruktur zur nachhaltigen Verbesserung der Schieneninfrastruktur einsetzen

500 Milliarden Euro Sondervermögen Infrastruktur: Mit dieser Ankündigung gehen die an den Sondierungen beteiligten Parteien einen für die deutsche Schieneninfrastruktur überfälligen und notwendigen Schritt. Auch die [Mehrheit der Deutschen wünscht sich Investitionen in Ausbau und Sanierung der Schiene](#). Damit Qualität, Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nachhaltig verbessert werden und in 2035 35 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene fährt, sind bei der genaueren Ausgestaltung des Sondervermögens eine langfristige Perspektive, Zuverlässigkeit und Kapazitätsorientierung zentral.

Langfristige Perspektive: Gelder aus dem Sondervermögen dürfen die regulären Aufwendungen nicht ersetzen.

- Der **Nachhol- und Zukunftsbedarf** ist bei der Schiene am größten. Der Bedarfsplan wurde in der Vergangenheit kaum umgesetzt, bei gleichzeitig zu wenig Ersatzinvestitionen.
- **20 Milliarden Euro jährlich** sind dynamisiert eine sinnvolle Zielgröße für Sanierung sowie Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur (Kostenstand vor Corona/2019).

Zuverlässigkeit: Die Schiene braucht über die gesamte Laufzeit des Sondervermögens fest zugesagte Beträge.

- **Zweckbindung** von Mitteln, etwa durch Bereitstellung der für die Schieneninfrastruktur vorgesehenen Mittel in einem eigenen [Schieneninfrastrukturfonds](#). So kann Planungssicherheit zum Kapazitätsaufbau für Schienen- und Baubranche hergestellt werden.
- **Effiziente Steuerung** der Mittelverwendung durch gesetzliche Verankerung verkehrlicher Ziele, Eigentümerstrategie, [Bundesamt für Schieneninfrastruktur \(BaSchi\)](#) und [Herauslösung des Monopols Schieneninfrastruktur aus dem DB-Konzern](#).

Koordiniertes und kapazitätsorientiertes Upgrade des Schienennetzes: Zur Kapazitäts- und Qualitätssteigerung müssen Sanierung, Instandhaltung, Neu- und Ausbau, Modernisierung und Digitalisierung zusammengedacht werden.

- **Kurzfristige Engpassbeseitigungen** bei Strecken sowie Elektrifizierung, Brückensanierung, zusätzliche Serviceeinrichtungen und Bahnhofsmmodernisierung. Zeitlich zunehmend Modernisierung von Fahrzeugen und Infrastruktur bei Funk-, Leit- und Sicherungstechnik.
- **Perspektivisch deutsches Netz in die Spitzengruppe der europäischen Netze** bringen, mit einer Zustandsnote, die sich stetig über die 3,0-Grenze verbessert.

Für Details und weiteren Austausch steht Ihnen Geschäftsführer Peter Westenberger jederzeit unter Westenberger@netzwerk-bahnen.de oder +49 170 485 48 64 zur Verfügung.