

Verbandepapier Weiterentwicklung Finanzierungssystematik Schiene

Hintergrund

Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist entscheidend für die Mobilität von Bürgerinnen und Bürgern und zugleich ein maßgeblicher Standortfaktor, der die Wettbewerbsfähigkeit und Wachstumsaussichten der Wirtschaft wesentlich beeinflusst. Nicht zuletzt mit Blick auf die Energieeffizienz- und Klimaschutzziele des Bundes muss das Schienennetz in der Lage sein, deutlich größere Verkehrsmengen aufnehmen zu können. In Deutschland sind die Bundes-Investitionen sowohl in den Bestandserhalt als auch in den Aus- und Neubau des Schienennetzes allerdings über einen langen Zeitraum deutlich zu gering ausgefallen. Sanierung und Ausbau des Netzes haben mit der stark und anhaltend wachsenden Nachfrage nach Schienenverkehr nicht Schritt gehalten. Im Bereich der Schieneninfrastruktur besteht heute ein erheblicher Sanierungsstau und ein ebenfalls erheblicher Nachholbedarf bei Aus- und Neubau.

Die aktuelle Debatte um ein Infrastruktur-Sondervermögen ist eine Chance, den in jüngster Zeit begonnenen Hochlauf der Schieneninfrastruktur-Investitionen fortzusetzen und künftig auf einem hohen Niveau zu verstetigen.

Der Reformbedarf geht aber über eine deutliche Anhebung des Investitionsniveaus hinaus. Um Kapazität, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Schienennetzes spürbar und rasch zu erhöhen, bedarf es einer Weiterentwicklung der Finanzierungssystematik für die Schieneninfrastruktur. Entscheidend sind dabei eine Bündelung der Finanzierungsquellen, eine deutliche Reduzierung der Komplexität von Finanzierungsverträgen und Zuwendungsregeln, eine überjährige Planbarkeit und Verlässlichkeit der Mittelbereitstellung sowie eine zielgerichtete Steuerung der Infrastrukturentwicklung durch den Bund.

Anforderungen an die Weiterentwicklung der Finanzierungssystematik

Aus Sicht der unterzeichnenden Verbände des Bahnsektors sollte die anstehende Reform folgenden Anforderungen gerecht werden:

- Nötig ist eine klare **Leitstrategie** des Bundes für die Infrastrukturentwicklung, die deutlich mehr Verkehr auf der Schiene möglich macht bei hoher Qualität und Zuverlässigkeit. Basis dafür ist der Deutschlandtakt, der durch ein stufenweises Umsetzungskonzept (Etappierungskonzept) konkretisiert werden muss.
- **Verbindlichkeit** bei der Umsetzung von **Sanierung** und **Ausbau** im Schienennetz: Der Bund muss ein verbindliches und mit Umsetzungszeiträumen versehenes Maßnahmenportfolio samt der dafür erforderlichen Finanzierung vorlegen.

- Klare **Rollenverteilung** zwischen Bund und DB bzw. Sektor:
Bund muss federführend die gewünschte Schieneninfrastruktur (Umfang, Leistungsfähigkeit und Qualität) **definieren**, finanzieren und über Kennzahlen steuern. Hierzu muss er auch kapazitativ und inhaltlich in der Lage sein. Der Bund agiert damit im Rahmen eines Offertenmodells als Infrastruktur-Besteller gegenüber der DB InfraGO (Orientierung am Schweizer Vorbild). Die DB InfraGO verpflichtet sich dementsprechend die Infrastruktur effizient und zuverlässig bereitzustellen und zu betreiben. Eine höhere Kosteneffizienz muss die DB InfraGO unter anderem durch Überprüfung von nicht sicherheitsrelevanten Standards und Straffung interner Prozesse erreichen.
- **Leitinstrument** der Umsetzung muss ein gesetzlich verankerter „**Infraplan**“ werden, der verbindliche Entwicklungsschritte (abgestimmte Verbesserung der Netzzustandsnoten, Maßnahmenportfolio) für die Schieneninfrastruktur mit einem Fünfjahres-Horizont (Minimum) und jährlicher Fortschreibung formuliert.
- Im Infraplan als Leitinstrument werden **sowohl Bestandserhalt und Sanierung als auch Aus- und Neubau verbindlich festgelegt**. Der Infraplan ist die Basis für eine vertragliche Regelung zwischen dem Bund als Infrastruktur-Besteller und der DB InfraGO, in der Umsetzung und Finanzierung des Maßnahmenportfolios für die gesamte Laufzeit des Infraplans fixiert werden. Ebenso wie der Infraplan selbst wird auch **die vertragliche Regelung zwischen Bund und DB InfraGO jährlich um ein weiteres Jahr fortgeschrieben**.
- Der **Gesamtfinanzierungsbedarf** für alle Maßnahmen des Infraplan (d.h. für Bestandserhalt, Sanierung, Modernisierung sowie für Aus- und Neubau) muss bundesseitig **überjährig und verbindlich durchfinanziert** und abgesichert sein. Wie der Infraplan selbst muss auch der Gesamtfinanzierungsbedarf **jährlich fortgeschrieben** und verbindlich abgesichert werden.
- Eine verbindlich durchfinanzierte Umsetzung des Infraplan erfordert eine **stärkere Bündelung der Finanzierungsquellen** für die Schieneninfrastrukturinvestitionen. Für einen effizienten Mitteleinsatz **muss die Komplexität von Finanzierungsverträgen und Zuwendungsregeln deutlich reduziert werden**. Sofern die Finanzierung aus dem Regelhaushalt durch Mittel aus einem Sondervermögen ergänzt wird, muss es einen einheitlichen Mittelabruf trotz unterschiedlicher Finanzierungsquellen geben sowie eine überjährige Durchfinanzierung aller Maßnahmen des Infraplans.
- Teil der Infrastrukturfinanzierung Schiene ist die Nutzerfinanzierung durch Infrastrukturentgelte. Hier muss der Bund den bestehenden Regulierungsrahmen reformieren und einen größeren Anteil der Infrastrukturkosten übernehmen, mit dem Ziel, die **Infrastrukturentgelte** auf die unmittelbaren Kosten der Zugfahrt („Grenzkosten“) zu **begrenzen** und für die Nutzer **längerfristig planbar** zu machen. Hierzu gehört auch, dass der Bund bei der Finanzierung von Schieneninvestitionen anstelle von Eigenkapitalerhöhungen wieder zu Baukostenzuschüssen als alleinigem Instrument der Infrastrukturfinanzierung zurückkehrt.

Berlin, den 11. März 2025