

Berlin, 08. Oktober 2024

## **Woraus sich ein Schieneninfrastrukturfonds speisen könnte DIE GÜTERBAHNEN empfehlen, sich am Vorbild der Schweiz zu orientieren**

Parteiübergreifende Unterstützung erfährt der Vorschlag, mithilfe einer Fondslösung Schienen- oder allgemein Verkehrsinfrastrukturinvestitionen auf ein langfristig stabiles Fundament zu stellen. In der Schweiz existiert ein langjähriger Erfahrungsschatz – auch zur besonders schwierigen Frage, woher die notwendigen Mittelzuflüsse kommen können.

Am morgigen Mittwoch werden zwei gewichtige Runden annähernd gleichzeitig die Möglichkeiten eines Fonds für die Schienen- bzw. Verkehrsinfrastruktur diskutieren: die Konferenz der Verkehrsminister:innen von Bund und Ländern und der Verkehrsausschuss des Bundestages. Die Vorteile für die Investitionsplanung – Verlässlichkeit und Effizienz – scheinen erfreuliche Einigkeit hervorzurufen. Das seit jeher größere Problem ist die Verlässlichkeit der Mittelbereitstellung. DIE GÜTERBAHNEN empfehlen, nun auch die Diskussion zu regelmäßigen Einnahmen eines solchen Fonds zu führen und dafür in die Schweiz zu blicken. „Die Bereitstellung der Gelder muss verlässlich geregelt sein, sonst würde sich das jährliche politische Gezerre künftig auf diese Frage verlagern. Das Eisenbahn-Vorzeigeland Schweiz zeigt uns, wie das gehen kann“, kommentiert Neele Wesseln, Geschäftsführerin der GÜTERBAHNEN.

Der dortige Bahninfrastrukturfonds deckt ungefähr zwei Drittel der Gesamtkosten für Betrieb, Erhalt und Ausbau des Schweizer Schienennetzes ab. In den Fonds fließen fixierte Gelder aus den allgemeinen Haushalten des Bundes und der Kantone, die über mehrere Jahre festgelegt werden, sowie gesetzlich entweder unbegrenzt oder langfristig fixierte Anteile aus fünf Steuern und Abgaben. Das restliche Kostendrittel tragen die Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Trassenentgelte.

DIE GÜTERBAHNEN empfehlen weiter, ausgerichtet am Vorbild Schweiz, die Einnahmen auf die verkehrspolitischen Ziele auszurichten. Das bedeutet: Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu forcieren. Wesseln: „In der Schweiz wird der Schienen-Fonds muster-gültig unter anderem aus Einnahmen der Lkw-Maut gespeist.“ Als Startkapital für den Fonds sollte der Verkaufserlös von DB Schenker verwendet werden: Diese Lösung wäre nachhaltig und für den Start eines Schienenfonds vergleichsweise unbürokratisch.

„Bund und Länder sollten dieses Momentum der Einigkeit nutzen und den Schieneninfrastrukturfonds noch in dieser Legislatur im geplanten Moderne-Schiene-Gesetz verabschieden. Er wäre eine Errungenschaft, der diese Regierung in die Geschichtsbücher deutscher Verkehrspolitik eingehen lassen würde“, so Wesseln abschließend.