

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.