

Berlin, 18. März 2025

## **GÜTERBAHNEN begrüßen Sondervermögen Infrastruktur Papier für erforderliche neue Finanzierungs- und Planungssystematik vorgelegt**

Der Bundestag entscheidet heute über eine Grundgesetzänderung, mit der 500 Milliarden Euro zusätzlich für Infrastrukturinvestitionen von Bund, Ländern und Kommunen bereitgestellt werden sollen. Auch das überalterte und geschrumpfte Schienennetz soll davon profitieren. Die Details sind allerdings bisher noch unklar. DIE GÜTERBAHNEN haben in einem [Kompakt-Papier](#) für die Koalitionsverhandlungen Vorschläge gemacht, wie die aus der Zukunft geliehenen Mittel effektiv eingesetzt werden können.

„Richtig eingesetzt könnten die Milliarden des geplanten Sondervermögen Infrastruktur zum großen Frustabbau führen.“ sagte GÜTERBAHNEN-Geschäftsführer Peter Westenberger in Berlin. Beim Ausbau des Schienennetzes wurden viele Versprechen gemacht – und ebenso viele gebrochen. Nun könnte sowohl der lange verschleppte Ausbau als auch die überfällige Sanierung Fahrt aufnehmen. Qualität und Kapazität im Schienennetz könnten endlich steigen, der Improvisationsaufwand sinken. Verladende Wirtschaft und Reisende könnten wieder Vertrauen in die Schiene fassen und Lkw und Auto häufiger stehen lassen. Die politischen Ziele für größere Schienenanteile im Verkehr könnten erreichbar und Deutschland seiner verkehrlichen Verantwortung in der Mitte Europas gerecht werden. Der 200-jährige Geburtstag der deutschen Eisenbahnen 2035 könnte ein Fest des Stolzes statt der Agonie werden.

Westenberger weiter: „Natürlich gibt es auch Risiken bei einem solchen Programm: Preissteigerungen ohne Zusatzleistung, Gießkannenprinzip, jahrelanges Gezerre und mehr. Die neue Bundesregierung muss die zusätzlichen Mittel zum Anlass nehmen, ihre Prozesse für Planung und Finanzierung zu modernisieren. Die Beschleunigungskommission Schiene hatte Ende 2023 dazu viele gute Vorschläge gemacht.“

Zunächst muss sich die Koalition grob darauf verständigen, welches Investitions-Gesamtvolumen aus regulärem Haushalt, Sondervermögen und Klima- und Transformationsfonds für die Schieneninfrastruktur in den kommenden zehn bis zwölf Jahren bereitgestellt werden soll.

Zusammen mit dem Bundeshaushalt 2025 sollte je ein überjähriger Finanzierungsfonds für Ersatzinvestitionen und für Ausbau geschaffen werden. Der Fonds sollte aus laufenden Einnahmen, dem Sondervermögen und als Einmalbeitrag aus dem Verkaufserlös des geplanten DB Schenker-Verkaufs gespeist werden. Er sollte von einem neu und stellenneutral zu gründenden Bundesamt für Schieneninfrastruktur (BASchi) administriert werden. Wie in der Schweiz muss eine solche Behörde dafür sorgen, dass bei Sanierung, Errichtung und Finanzierung der Schieneninfrastruktur in puncto Dauer, Kosten und Qualität die erwartbare Verlässlichkeit herrscht. Westenberger: „Statt einer DB InfraGO AG wäre aus unserer Sicht eine direkt dem Bund gehörende und neu aufgestellte „Schiene

Deutschland GmbH“ der richtige Auftragnehmer für Planung und Bau. Sollte die Herauslösung aus dem DB-Konzern nicht gelingen oder später kommen, würde die neue Behörde nicht überflüssig, sondern noch wichtiger.“

„Eine Riesenbaustelle“ ist nach Westenbergers Worten darüber hinaus „die Planlosigkeit des Bundes. Das Grundgesetz benennt es als seine Aufgabe, zu sagen, was wann wo in der Schieneninfrastruktur geschehen soll und das soll er nach Art. 87 e Abs. 4 Satz 2 GG in einem – bisher nicht existierenden – Bundesgesetz regeln.“ Derzeit gibt es keinen belastbaren Plan für die Netzsanierung und den unzähligen Ausbau-Aufträgen, die der Bund im Bundesschienenwegeausbaugesetz erteilt hat, fehlen Priorisierung und zeitliche Realisierungs-Etappen.

Als „zurzeit noch vollkommen untauglich für diese riesige Aufgabe aus Analyse, Planung und Entscheidungsvorbereitung“ bezeichnen DIE GÜTERBAHNEN den Infraplan, den die Ampel-Regierung seit Jahren diskutiert. Vor allem die fehlende gesetzliche Verankerung und verbindliche Verknüpfung mit der Finanzierung sowie Kurzfristigkeit beklagen die GÜTERBAHNEN in ihrem Papier am derzeitigen Diskussionsstand des Infraplan-Konzepts. Denn schon die bisherige Kaskade aus Bundesverkehrswegeplan, Bedarfsplan Schiene, Investitionsrahmenplan und einzelnen Finanzierungsvereinbarungen sehen sie nur als vordergründig plausibel und geeignet an. Westenberger: „Die faktische Mangelernährung der Schieneninfrastruktur entstand parallel zu diesem Blendwerk durch Übersteuerung aus einer straßenorientierten Finanzplanung. Nur mit der Fondslösung und der Revision der Planungsinstrumente werden wir die überwiegend schuldenfinanzierten Zukunftsinvestitionen für das deutsche Schienennetz und seine Kund:innen effektiv nutzbar machen.“