

Schieneninfrastrukturfonds statt Erhöhung des DB-Eigenkapitals Nicht schwindelerregend hohe Zahlen, sondern echte Steigerungen zählen

Einen vom Bundestag beschlossenen und für mindestens zehn Jahre verbindlichen Schieneninfrastrukturfonds forderte das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) heute in Berlin. Der geplante Kabinettsbeschluss zum Klimaschutzkonzept müsse dringend eine neue und transparente Ordnung der Finanzierung von Neubau- und Ersatzinvestitionen der Schiene auf den Weg bringen. Der Fonds sei auch der richtige Ort für die vom Klimakabinett vorgeschlagenen elf Milliarden Euro, die bis 2030 in den Ausbau der Schieneninfrastruktur gehen sollen, aber als „Eigenkapitalerhöhung der DB“ in die Diskussion gebracht wurden.

Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) begrüßte den offenkundigen Willen der Regierung, die Schiene und damit den Klimaschutz zu stärken. Allerdings fehlten bisher verlässliche Aussagen, in welchem Umfang sich Berlin stärker engagieren wolle.

Westenberger: „Bisher wurde jedes Jahr neu entschieden und die Jojo-Schieneninvestitionsbudgets des Bundes in den vergangenen drei Jahrzehnten haben nur eine Gemeinsamkeit – sie sind immer unter den Summen geblieben, die zur politisch proklamierten Stärkung der Schiene im Verkehrssektor erforderlich gewesen wären.“ Mit einem mittelfristig verbindlichen Budget und Finanzierungsquellen könnte wie in der Schweiz oder in anderen Politikfeldern die notwendige Verlässlichkeit für den Ausbau der Schiene geschaffen werden. Westenberger: „Ein solches Gesetz schwächt nicht etwa das Parlament als Haushaltsgesetzgeber, es stärkt im Gegenteil seine Rolle als Politikgestalter.“

Derzeit treibt die wachstumsorientierten Güterbahnen außerdem die Sorge um, dass hinter den politischen Ankündigungen nicht wirklich mehr Mittel stehen. Westenberger: „Bisher gibt es kaum Zählbares.“

- Über konkrete Beiträge des Bundes zum Neu- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur schweigt sich das Eckpunktepapier des Klimakabinetts aus. 2020 und 2021 hat die Regierung im Haushalt mit 1,52 Mrd. Euro sogar etwas weniger Geld als bisher (1,6 Mrd. Euro/Jahr) hierfür eingeplant. Tatsächlich müssen diese Mittel jedoch in den kommenden vier bis fünf Jahren auf drei Milliarden Euro und danach noch weiter gesteigert werden, wenn die Leistungsfähigkeit des deutschen Schienennetzes tatsächlich erhöht werden soll. Selbst mehr als fünf Milliarden Euro ab 2025 könnten unter Umständen nicht ausreichen, um die von der Regierung im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen neuen Schienen bis Anfang der 30er-Jahre auch fertigzustellen. Die Größe dieser Zukunftsaufgabe haben mehrere Bundesregierungen schlicht jahrelang ignoriert, so dass nun umso mehr investiert werden muss. Beim Vergleich mit der Straße müssten auch die Investitionen von Ländern und Kommunen einbezogen werden, dann werde deutlich, wie groß der Rückstand der Schiene sei.
- Im Entwurf einer neuen Vereinbarung für die Finanzierung von Investitionen zur Erhaltung des bestehenden Eisenbahnnetzes (LuFV III) sind gegenüber dem derzeitigen Niveau für die kommenden zehn Jahre nur zusätzliche Bundesmittel in Höhe von insgesamt 16,425 Mrd. Euro vorgesehen. Das wären im Schnitt 47 Prozent mehr als die bisherigen Ausgaben und damit vermutlich zu wenig, um die aufgelaufenen Modernisierungsrückstände aufzuarbeiten, allemal bei gleichzeitig steigenden Baupreisen. Im Entwurf haben die Bundeszuschüsse einen Anteil von nur 60 Prozent der öffentlich kommunizierten Riesensumme von gut 86 Milliarden Euro. Der Rest sind doppelt gezahlte Bundesmittel aus dem Budget Neu- und Ausbau (s.o.) sowie DB-Dividenden und

andere „Eigenmittel“ der DB. Hierdurch würde sich der Bund zu Lasten der Eisenbahnkunden von seinen eigenen grundgesetzlichen Verpflichtungen entledigen, denn „Eigenmittel“ der DB gibt es quasi nicht. Die Gewinne des DB-Konzerns werden in immer höherem Maße von den DB-Infrastrukturunternehmen beigesteuert, die sie wiederum von den Eisenbahnverkehrsunternehmen innerhalb und außerhalb des Konzerns durch überhöhte Nutzungsentgelte erheben müssen. Kein anderes Verkehrsmittel wird auf diese Weise belastet.

- Auch zum Ersatz der vorhandenen Leit- und Sicherungstechnik, zusätzlicher Elektrifizierung und der Förderung der technologischen Modernisierung hat sich die Regierung im Klimaackpunkte-Papier zum wiederholten Mal nur verbal bekannt.
- Es bestehen erhebliche Zweifel, ob die überraschend angekündigte „Eigenkapitalerhöhung“ für die DB von elf Mal einer Milliarde Euro bis 2030 tatsächlich zusätzliche Kapazitäten in der Infrastruktur schaffen würde. Infrastrukturinvestitionen werden gewöhnlich seitens der DB aus bilanztechnischen Gründen nicht aus eigenem Kapital bestritten, sondern aus Baukostenzuschüssen des Bundes. Nicht undenkbar sind aber Szenarien, in denen die DB von ihrem Eigentümer in die Lage versetzt werden soll, wie bisher hohe Dividenden aus Infrastrukturgewinnen zu zahlen oder Mehrkosten beim Projekt Stuttgart 21 verdauen zu können.

Westenberger: „Beides und auch weitere denkbare Ausgaben des DB-Konzerns wie subventionierte Fahrzeugbeschaffungen, höhere Zinszahlungen als Folgen einer weiteren Verschuldung, Defizitabdeckungen bei DB-Verkehrsunternehmen oder überhöhter Aufwand durch konzerninterne Auftragsvergaben helfen der Schiene im Wettbewerb mit der Straße oder dem Luftverkehr nicht und könnten eine Diskriminierung der Wettbewerber nach sich ziehen.“

Daher fordern die Wettbewerbsbahnen, die „zusätzlichen elf Infrastrukturmilliarden“ dem vorgeschlagenen Fonds zuzuschlagen. Sollte das Bahnhofsprojekt in Stuttgart das Budget der DB sprengen, müssten die Urheber zunächst über ein „Notopfer Stuttgart“ nachdenken als deutschlandweit die Streichung von Schieneninfrastrukturprojekten auszulösen.

Pressekontakt: Peter Westenberger (Geschäftsführer), Mobil +49 170 485 486 4, E-Mail: westenberger@netzwerk-bahnen.de