

Aktueller Stand und Anliegen der Schiene für den Bundeshaushalt 2025

Zur umfassenden Sanierung, Modernisierung und Digitalisierung der Schiene wurden mit dem Bundeshaushalt 2024 erhebliche Mehrmittel für die Schiene hinterlegt. Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2025 und der Finanzplanung bis 2028 wird das hohe Investitionsniveau für die Infrastruktur fortgesetzt. Mit dem vorgesehenen Mittelvolumen sind die mit dem Bund abgestimmten Infrastrukturvorhaben bis 2027 im Wesentlichen finanziert, darunter die Bestandsnetzsanierung inklusive der geplanten Generalsanierungen. Voraussetzung hierfür ist, dass noch einzelne Anpassungen zur Absicherung der Bestandsnetz-Finanzierung vorgenommen werden. Zur Fortsetzung der Investitionsoffensive ab 2028 sind die notwendigen Mittel im Rahmen des Haushaltsverfahrens 2026 zu hinterlegen.

Neben der Infrastrukturfinanzierung sind die Wettbewerbsbedingungen der eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen von entscheidender Bedeutung für die Erreichung der verkehrspolitischen Wachstumsziele auf der Schiene. Hier verschlechtern sich aktuell die Rahmenbedingungen massiv auf Grund hoher Belastungen durch v.a. inflationsbedingt gestiegener Infrastrukturkosten. Weiterer Druck auf die Nutzerentgelte entsteht in Folge der Eigenkapitalmaßnahmen zur Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur.

Für den Bundeshaushalt 2025 bestehen für die Schiene daher drei wesentliche Anliegen: 1. die Erhöhung der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (SGV) und im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zum Ausgleich der Preiserhöhungen 2025, 2. die Implementierung einer Kompensationslösung zur Stabilisierung der Trassenpreise in Folge der Eigenkapitalmaßnahmen und 3. die Absicherung der Dotierung für das Bestandsnetz.

1. Trassenpreisförderung zum Ausgleich der Preiserhöhungen 2025: Der SPFV und der SGV werden im kommenden Jahr mit deutlich überproportionalen Trassenpreissteigerungen belastet: Für den SGV beträgt die effektive Steigerung +16,2%, für den SPFV +17,7%. Wesentlicher Grund ist die gesetzliche Deckelung der Trassenpreissteigerungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (2025 = 0,6%). Damit wird die Fortführung des eigenwirtschaftlichen Angebots im heutigen Umfang gefährdet. Um die Preiseffekte kurzfristig abzumildern, sind im Entwurf zum Bundeshaushalt 2025 zusätzliche Mittel zur Förderung der Trassenpreise eingeplant. Der vorgesehene Umfang von 105 Mio. Euro im SPFV und 275 Mio. Euro im SGV reicht jedoch nicht zur Kompensation aus. Es ist eine zusätzliche Förderung von insgesamt 170 Mio. EUR erforderlich. Die Bereitstellung der Mittel kann über zwei Schritte erfolgen.

Schritt 1: Anpassung Dotierung im Haushalt 2025:

- ➔ Erhöhung der SPFV-Trassenpreisförderung (Titel 682 53) um zusätzlich 65 Mio. Euro auf 170 Mio. EUR.
- ➔ Erhöhung der SGV-Trassenpreisförderung (Titel 682 52); um zusätzlich 45 Mio. Euro auf 320 Mio. EUR.

Die Erhöhung um insgesamt 110 Mio. EUR kann im Umfang von 63 Mio. EUR aus der Absenkung der Dotierung des ERTMS-Titels (891 06) und im Umfang von 47 Mio. EUR aus der Absenkung der Dotierung des FABB-Titels (891 09) gegenfinanziert werden.

Schritt 2: Nutzbarkeit von Rückzahlungen von Zuwendungen für Trassenpreisförderung:

Die Bereitstellung von weiteren bis zu 60 Mio. EUR für die Trassenpreisförderungen kann im Zuge der Haushaltsbewirtschaftung 2025 über die Auszahlung von Mitteln aus Einnahmen des Titels „Rückzahlungen von Zuwendungen“ (Kap. 1202, Titel 281 02) erfolgen. Aus der Verfehlung von Qualitätskennzahlen der LuFV III im Jahr 2023 wird im kommenden Jahr eine Rückzahlung von vsl. 60 Mio. EUR erwartet. Zur Nutzung dieser Mittel für die Trassenpreisförderung ist der Haushaltsvermerk im Titel 281 02 anzupassen:

- ➔ Ergänzung des Haushaltsvermerks, dass die von DB InfraGO zu entrichtenden LuFV-Pönalen bei Nicht-Erreichung von Qualitätskennziffern zweckgebunden vorrangig in Höhe von bis zu 60 Mio. EUR in die Titel 682 52 und 682 53 fließen.

2. Weitere Stabilisierung der Trassenentgelte nach Eigenkapitalmaßnahmen: Die Eigenkapitalmaßnahmen ermöglichen die Finanzierung wesentlicher Investitionen zur Sanierung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Eigenkapitalmaßnahmen führen aber zu Abschreibungen und Kapitalkosten, die auf die Nutzerentgelte umgelegt werden müssen. Ein Anstieg der Trassenpreise kann durch höhere Instandhaltungsförderung des Bundes vermieden werden. Diese Förderung kann aus den Dividenden der DB InfraGO AG sowie Umschichtungen im Haushalt zu Gunsten des Bestandserhalts finanziert werden. In der Folge bleiben die über die Nutzerentgelte zu deckenden Kosten stabil.

Notwendig im Haushalt 2025 sind:

- ➔ Umschichtung von 436 Mio. EUR aus dem Bedarfsplan-Titel (891 01) zu Gunsten einer höheren Dotierung für das Bestandsnetz (891 11).

Die abgesenkten Zuschüsse für den Bedarfsplan werden durch eine Umschichtung der geplanten Verwendung der Eigenkapitalmaßnahme 2025 in Höhe von 436 Mio. EUR vom Bestandsnetz zum Bedarfsplan vollständig ausgeglichen. Die entfallenden Mittel aus der Eigenkapitalmaßnahme für das Bestandsnetz werden durch die DB InfraGO vollständig über zusätzliche, verschuldungswirksame Eigenmittel ausgeglichen. Es finden damit keine Kürzungen von Mitteln für den Bedarfsplan und das Bestandsnetz statt.

Ein vergleichbarer Mechanismus soll auch für die Jahre 2026 und 2027 angewendet werden. Etwaige Anpassungen sind im Rahmen der kommenden Haushaltsverfahren erforderlich. Die TPS-Stabilisierung soll nur als Übergangslösung bis spätestens 2027 zur Kompensation der Effekte aus der Eigenkapitalerhöhung dienen. Danach soll eine Überarbeitung des TPS greifen.

3. Absicherung der ausreichenden Dotierung für das Bestandsnetz bis 2027: Zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Bestandsnetz ist die Absicherung der Mittelverfügbarkeit in den kommenden Jahren erforderlich. Für die Jahre 2026 und 2027 bildet der aktuelle Ansatz der VE-Linien die in der Finanzplanung vorgesehenen Mittel nicht vollständig ab. Die VE-Linien sind so zu veranschlagen, dass die in der Finanzplanung vorgesehenen Mittel und noch nicht vorgebundenen Mittel vollständig gebunden werden können.

Notwendig im Haushalt 2025 sind:

- ➔ Erhöhung der VE-Linie für das Bestandsnetz (Titel 891 11) um 930 Mio. EUR für das Jahr 2026 und 936 Mio. EUR für das Jahr 2027 zur Angleichung an den Finanzplan.

Im Gegenzug können über den Finanzplan hinausgehende VE in den Jahren 2028 (1,45 Mrd. EUR) und 2029 (1,25 Mrd. EUR) abgesenkt werden.

Darüber würden im Bestandserhalt 2025 weitere Mittel von bis zu 250 Mio. EUR zur Verbesserung des Infrastrukturzustands beitragen und so positiv auf Qualität und Pünktlichkeit wirken. Diese Mittel lassen sich auch zuverlässig verbauen. Sie wären insbesondere für folgende Vorhaben vorgesehen: Zusätzliche Erneuerung von ca. 400 Weichen sowie ca. 70 km Gleisen mit positiven Effekten für Pünktlichkeit und Anlagenzustand. Hierfür gibt es nach heutigem Stand allerdings keine Gegenfinanzierung im Einzelplan 12. Sollten sich Handlungsspielräume im Haushalt ergeben, würden solche Zusatzmittel für den Bestandserhalt unmittelbar helfen. Alternativ oder ergänzend könnten unterjährig entstehende Ausgabereste für den Bestandserhalt eingesetzt werden, sofern die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden.