

DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de
www.die-gueterbahnen.com
www.db-watch.de

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

An das
Bundesministerium für Finanzen

Per E-Mail: [REDACTED]

Berlin, 10. Juni 2025

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, zum Entwurf des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität Stellung nehmen zu können.

Aus der Perspektive von Eisenbahnunternehmen ist die im März 2025 beschlossene Grundgesetzänderung in Artikel 143 h GG eine bedeutende Maßnahme, um vor allem Versäumnisse bei Modernisierung und Ausbau der Infrastrukturen für den klimafreundlichen, sicheren und leistungsfähigen Schienengüterverkehr in einem mittelfristigen Zeitraum ausgleichen zu können und somit einen wesentlichen Beitrag auch zur Erfüllung des Staatsziels in Artikel 20 a GG, aber auch für die Gleichheit der Lebensverhältnisse im gesamten Bundesgebiet.

Die Fokussierung einer zusätzlichen Mittelbereitstellung auf die Sanierung des vorhandenen Schienennetzes folgt der Logik, dass mit einem zeitlich befristeten Sondervermögen entstandene qualitätsmindernde Alterungsprozesse der vorhandenen Infrastruktur beseitigt bzw. „aufgearbeitet“ werden sollten. Ziel ist es dabei, dass die Infrastruktur ihre volle Funktionsfähigkeit für die vorhandene – und in geringerem Umfang auch zusätzliche – Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen wieder erbringen können und nicht weiter altern soll. Damit sind angesichts des Modernisierungsrückstands in der vorhandenen Schieneninfrastruktur die Aufgaben des Bundes gemäß Artikel 87 e Absatz 4 noch nicht vollständig erbracht, so dass für diese Aufgabe zusätzliche Mittel aus dem regulären Haushalt bereitgestellt werden müssen. Der guten Ordnung halber soll hier auch darauf hingewiesen werden, dass mit „Sanierung des vorhandenen Schienennetzes“ nicht allein das DB-Konzept der „General- oder Korridorsanierung“ von Strecken im hochausgelasteten Schienennetz gemeint ist, sondern das gesamte Schienennetz des Bundes einschließlich seiner Serviceeinrichtungen.

Das im Entwurf des Errichtungsgesetzes näher beschriebene Sondervermögen kann dennoch den finanzpolitischen Rahmen für eine umfassende Investitionsoffensive in die Modernisierung zentraler Infrastrukturen in Bund, Ländern und Kommunen bilden. Insgesamt sollen über einen Zeitraum von zwölf Jahren bis zu 500 Milliarden Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt werden – davon 100 Milliarden Euro für Projekte auf Landes- und kommunaler Ebene und 100 Milliarden Euro für den Klima- und Transformationsfonds des Bundes.

Im Rahmen der Grundgesetzänderung wurden bereits einige grundsätzliche Regelungsnormen getroffen, die das Errichtungsgesetz entsprechend vorstrukturieren. Diese sind u.a.:

- Das Sondervermögen soll eine eigene Kreditermächtigung erhalten, die Kreditaufnahme ist von den Regelungen der Schuldenbremse ausgenommen.
- Finanziert werden können nur „zusätzliche Investitionen“ in die Infrastruktur. „Zusätzlichkeit“ setzt eine angemessene Investitionsquote im Bundeshaushalt im jeweiligen Jahr voraus.

Vor dem Hintergrund der in § 4 beschriebenen Zwecke und des anerkanntermaßen hohen Bedarfs für infrastrukturbezogene Investitionen auch in anderen Bereichen als dem Verkehrs-, bzw. Eisenbahnbereich stellt sich vor allem die Frage, in welchem Umfang für Maßnahmen der Schieneninfrastrukturinvestitionen Mittel insgesamt und im Zeitablauf bereitgestellt werden sollen. Für den im Gesetzentwurf genannten Wirtschaftsplan ist weder für das laufende noch Folgejahre ein Entwurf bekannt. Gleichwohl sollen die Mittel aus dem Sondervermögen bereits für das Jahr 2025 genutzt werden.

Für die notwendige Finanzierungs- und Planungssicherheit des Sondervermögens für die Verbesserung in der Schieneninfrastruktur bedarf es folgender zusätzlicher Regelungen im Errichtungsgesetz sowie in den zugehörigen Wirtschaftsplänen bzw. einem entsprechenden Planungssystem:

Verbindliche Mittelzuweisung für die Eisenbahninfrastruktur: Die Gesamtsummen für die Verwendungsbereiche sind verbindlich mit dem Errichtungsgesetz festzuschreiben. So werden die notwendige Planungssicherheit für langlaufende Vorhaben und die Vorbereitung auf das prognostizierte Wachstum gewährleistet. Die Dotierung für die Schiene sollte mindestens in dem Volumen erfolgen, das im Zusammenspiel mit der Finanzierung aus dem Regelhaushalt für die dringend notwendige Stabilisierung und Verbesserung der Infrastruktur unerlässlich ist. Hierfür ist eine Annahme für die Entwicklung der aus dem regulären Haushalt bereitgestellten Mittel zu treffen, in der auch eine realistische Teuerung und ein sinnvoller Hochlauf des Einsatzes von Mitteln aufgrund einer steigenden Effizienz, aber auch Leistungsfähigkeit von Bau- und Ausrüstungsindustrie unterstellt

werden muss. Wir schlagen vor, hierfür den Wert aus der Mittelfristigen Finanzplanung für das Jahr 2027 fortzuschreiben. Für den (zusätzlichen) Beitrag aus dem Sondervermögen halten wir eine jährliche Tranche von durchschnittlich rund zehn Milliarden Euro für sinnvoll. Maßgeblich ist die Gesamtdotierung für die Schiene.

Zusätzlichkeit zum Regelhaushalt: Klarzustellen ist, dass die Mittel aus dem Sondervermögen der Eisenbahninfrastruktur zusätzlich zu den im Regelhaushalt für die Schiene vorgesehenen Investitionsmitteln zur Verfügung gestellt werden, um die oben beschriebene Zielsetzung zu erreichen. In der Gesetzesbegründung sollte ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass eine Kürzung von vorgesehenen Investitionsvorhaben, die bei Neu- und Ausbauprojekten ebenso wie bei Sanierungsmaßnahmen häufig über mehr als zehn Jahre finanziert werden müssen, durch Finanzierungsanteile aus dem Sondervermögen nicht vorgesehen ist.

Unabhängigkeit vom Haushaltsjahr: Die aus dem Sondervermögen bereitgestellten Investitionsmittel sollten für die im Rahmen von Wirtschaftsplan und Leistungsvereinbarungen konkreten Vorhaben zuzuordnenden Mittel unabhängig von der üblichen jahresscheibenscharfen Bindung bereitstellen. Mittel, die nicht in einem Haushaltsjahr verausgabt oder gebunden werden und die im Wirtschaftsplan des Sondervermögens für Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen veranschlagt wurden, sind über die gesamte Laufzeit des Sondervermögens flexibel zur Verfügung zu stellen (siehe auch unten zum Eisenbahninfrastrukturfonds). Die Regelung sollte sich am Gesetz zum Sondervermögen Bundeswehr orientieren, wonach Mittel für die jeweilige Zweckbestimmung über das Haushaltsjahr hinaus nutzbar sind.

Klarstellung des Umgangs mit Mitteln aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF): Gemäß Koalitionsvertrag sollen die Digitalisierung und die Elektrifizierung der Schiene aus dem KTF finanziert werden. Aus dem Sondervermögen Infrastruktur sollen 100 Mrd. EUR an den KTF zugeführt werden. Es sollte im Gesetzestext, als Rückfallebene in der Gesetzesbegründung, klargestellt werden, dass auch aus diesen Mitteln eine Finanzierung der Schiene erfolgt. Ggfs. sollte ergänzend ausgewiesen werden, welcher Anteil dieser KTF-Mittel aus dem Sondervermögen für die Schiene bereitgestellt wird.

Mittelbereitstellung als Baukostenzuschuss: Die Ausreichung der Mittel des Sondervermögens muss ausschließlich in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen erfolgen. Weitere Eigenkapitalerhöhungen als Substitut für Baukostenzuschüsse wie zuletzt führen zu steigenden Trassenpreisen und hätten damit eine erdrosselnde Wirkung für den Betrieb der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Stärkung laufender Programme: Es muss klargestellt werden, dass die Mittel zur Stärkung laufender Programme und Maßnahmen eingesetzt werden können.

Zielgerechte Fassung des Investitionsbegriffes: Im Gesetzestext, als Rückfallebene in der Gesetzesbegründung, sollte klarstellend ausgeführt werden, dass die Mittel für die Schiene für alle im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) geregelten und danach zuwendungsfähigen Sachverhalte eingesetzt werden können.

Keine Mittelunterteilung und keine eigenen Zuwendungsregeln: Im Errichtungsgesetz sollte keine weitere Unterteilung der Mittelverwendung innerhalb der Eisenbahninfrastruktur vorgenommen werden. Die Bestimmung der Ziele und Programme obliegt der schienenpolitischen Leitstrategie des Bundes, dem Zusammenspiel von Bedarfsplan/Investitionsrahmenplan gemäß BSWAG und dem vorgesehenen Infraplan und den Leistungsvereinbarungen. Ebenso sollten keine eigenen Zuwendungsregeln erlassen werden. Die Möglichkeit einer Ko-Finanzierung von Vereinbarungen aus Sondervermögen, KTF und Regelhaushalt muss gegeben sein.

Anschlussfähigkeit mit dem angekündigten Eisenbahninfrastrukturfonds: Das Errichtungsgesetz sollte die Option vorsehen, dass die Mittel in den Eisenbahninfrastrukturfonds fließen, der laut Koalitionsvertrag zur Durchfinanzierung aller Maßnahmen des Infraplans vorgesehen ist. Sobald der Eisenbahninfrastrukturfonds eingerichtet ist, sollte er die Mittel aus den verschiedenen Quellen bündeln und eine mehrjährige sowie sachverhaltsübergreifende Finanzierung nach einheitlichen Regeln ermöglichen (siehe auch oben zur Überjährigkeit). Für die Aufgabe, den „Eisenbahninfrastrukturfonds“ zu administrieren, schlagen wir eine Prüfung der Aufgabenerweiterung des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) vor, an das die für die Schieneninfrastruktur vorgesehenen Mittel übertragen werden sollten..

Regelung der Anschlussfinanzierung: Da aus dem Sondervermögen auch Maßnahmen finanziert werden, deren Laufzeit über 2036 hinausgeht, ist die Verankerung einer Anschlussregelung erforderlich. So sollte im Errichtungsgesetz festgehalten werden, dass rechtzeitig über eine Verlängerung oder eine verlässliche Dotierung der Bedarfe im Regelhaushalt entschieden werden muss.

Flankierende Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung: Mit dem Sondervermögen sollen zusätzliche Investitionsmittel bereitgestellt werden. Eine damit verbundene höhere und verstetigte Mittelbereitstellung für die Schiene ist eine wesentliche Voraussetzung, um den Zustand und die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur zügig zu verbessern. Die Umsetzung des Sondervermögens allein ist allerdings nicht ausreichend, sondern muss zwingend durch eine Anpassung/Vereinfachung der Finanzierungsregeln so

wie Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung begleitet werden, damit die notwendigen Investitionsmaßnahmen schneller als bisher und effektiv umgesetzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer



Neele Wesseln
Geschäftsführerin