

Anforderungen an das Errichtungsgesetz für ein Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität aus Sicht der Schienenbranche

Mit der im März 2025 beschlossenen Grundgesetzänderung wurden die Grundlagen für das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (im weiteren „Sondervermögen“) gelegt. Das Sondervermögen bildet den finanzpolitischen Rahmen für eine umfassende Investitionsoffensive in die Modernisierung zentraler Infrastrukturen in Bund, Ländern und Kommunen. Insgesamt sollen über einen Zeitraum von zwölf Jahren bis zu 500 Milliarden Euro zur Verfügung stehen – davon 100 Milliarden Euro für Projekte auf Landes- und kommunaler Ebene. Die unterzeichnenden Verbände der Schienenbranche begrüßen die Einrichtung des Sondervermögens. Es muss die deutsche Schieneninfrastruktur schnell, mehrjährig planbar, nachhaltig und mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen stärken.

Die Umsetzung des Sondervermögens erfolgt über ein Errichtungsgesetz. Der Gesetzentwurf zum Errichtungsgesetz Sondervermögen soll parallel mit dem Bundeshaushalt 2025 im Bundestag beraten werden. Mit Fassung vom 5. Juni 2025 liegt den Verbänden ein Referentenentwurf für das Gesetz vor. Der zugehörige Wirtschaftsplan ist noch nicht bekannt. Die Mittel aus dem Sondervermögen sollen bereits für das Jahr 2025 genutzt werden. 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.

Für die notwendige Finanzierungs- und Planungssicherheit des Sondervermögens für die Schiene bedarf es folgender zusätzlicher Regelungen im Errichtungsgesetz sowie im zugehörigen Wirtschaftsplan:

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. Dieser Mindestbedarf beträgt nach Einschätzung der DB InfraGO bis 2036 in Summe rund 320 Mrd. EUR. Bei Fortschreibung der Werte des Regelhaushalts aus der bisherigen Finanzplanung des Bundes bedeutet dies, dass mindestens 130 Mrd. EUR aus dem Sondervermögen für die Schiene bereitzustellen wären. Maßgeblich ist die bedarfsgerechte Gesamtdotierung für die Schiene.

Zusätzlichkeit zum Regelhaushalt: Klarzustellen ist, dass die Mittel aus dem Sondervermögen der Eisenbahninfrastruktur zusätzlich zu den im Regelhaushalt vorgesehenen Mitteln für die Schiene zur Verfügung gestellt werden, um eine auskömmliche Finanzierung für die Schiene sicherzustellen.

Unabhängigkeit vom Haushaltsjahr: Der Einsatz der jahresscheibenscharf gebundenen Mittel über ein Haushaltsjahr hinaus (Überjährigkeit) ist zu ermöglichen. 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 haben 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).

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