

Neuordnung der Infrastruktur-Finanzierung für den Verkehr von morgen

Einleitung

Mit einer sich wandelnden Mobilität ändern sich auch die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Viel zu lange ist der Ausbau des Schienennetzes, der Nahverkehrsinfrastruktur und der Radwegenetze in Deutschland vernachlässigt worden. Zudem gibt es einen massiven Sanierungsstau in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, der alle Verkehrsträger betrifft. Vor diesem Hintergrund ist die Neuordnung der Infrastruktur-Finanzierung eine zentrale Gestaltungsaufgabe, die nun unverzüglich angegangen werden muss.

Wo stehen wir?

Besonders groß ist der Reformbedarf bei der Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland. Die bestehenden Regularien sind überkomplex und im Ergebnis dysfunktional. Darüber hinaus mangelt es an mehrjähriger Planbarkeit und Finanzierungssicherheit, insbesondere bei Aus- und Neubaumaßnahmen im Schienennetz. Eine überjährige und zielgerichtete Steuerung der Netzentwicklung ist so nicht möglich.

Immerhin liegen für eine künftige Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland bereits sehr konkrete Reformvorschläge vor. Die Beschleunigungskommission Schiene hat Ende 2022 in ihrem Abschlussbericht einen Schieneninfrastrukturfonds vorgeschlagen. An die Stelle der bisherigen vielfältigen Finanzierungswege sollten eine Fondslösung mit einer Säule für Sanierung und Instandhaltung und einer weiteren Säule für Ausbau und Erweiterung treten. Inzwischen hat die neue Regierungskoalition in ihrem Koalitionsvertrag die Einrichtung eines Eisenbahninfrastrukturfonds angekündigt.

Aber auch die Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur ist reformbedürftig. Der Ausbau der Radverkehrsnetze ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Bislang fehlt jedoch eine koordinierte Bedarfs- und Investitionsplanung zur bundesweiten Einrichtung durchgängig befahrbarer Radwegenetze sowie eine gesetzliche Regelfinanzierung für die dauerhafte Mit-Finanzierung des Radverkehrs durch den Bund.

Was ist unser Vorschlag?

Um die Verkehrsnetze im Sinne einer Verkehrswende zu gestalten, braucht es eine ausreichende und langfristig gesicherte Finanzierung für den Bestandserhalt sowie für den enormen Nachholbedarf bei der Sanierung der Verkehrsinfrastrukturen bei allen Verkehrsträgern. Zudem muss es verlässlich und überjährig planbar Finanzierungssicherheit für den nötigen Ausbau des Schienennetzes, der Nahverkehrsinfrastruktur und der Radwegenetze geben.

Mit dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität werden erhebliche zusätzliche Mittel für die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur mobilisiert. Damit diese Mittel zielgerichtet eingesetzt werden können, plädieren wir für eine verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturfondslösung mit Finanzierungssäulen für den Bestandserhalt bei allen Verkehrsträgern sowie für den Ausbau des Schienennetzes, des ÖPNV sowie der Radverkehrsinfrastruktur.

Was bedeutet das konkret?

- Mit einer Fondslösung können mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit sowie einfache und transparente Strukturen geschaffen werden.
- Bei Einrichtung einer verkehrsträgerübergreifenden Fondslösung muss die Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger klar geregelt sein, da nur so das Ziel der Planungs- und Finanzierungssicherheit erreicht werden kann.
Für den Einsatz der Mittel sollten transparente Kriterien und klare Ziele festgelegt werden, die sich an der Wirksamkeit im Sinne der Verkehrswende orientieren, wie: Siedlungsentwicklung, Verkehrssicherheit, Verlagerungswirkung, Klima- und Umweltentlastung, Reduktion des Ressourcenverbrauchs und Qualität der Erreichbarkeit.
- Die Finanzierungsquellen für eine Fondslösung müssen klar benannt sein. Erste Priorität liegt auf der Finanzierung aus öffentlichen Einnahmen wie Steuern und Mauteinnahmen. Ein Infrastrukturfonds sollte vollständig im öffentlichen Besitz bleiben.
- Die Fondslösung muss so ausgestaltet werden, dass kein Renditedruck auf die Infrastruktur entsteht. Nur unter dieser Prämisse kann über die Beteiligung von privatem Kapital an der Finanzierung eines Infrastrukturfonds z.B. über den Erwerb von Anleihen diskutiert werden; die Verzinsung privaten Kapitals müsste dann aus Haushaltsmitteln zu den üblichen Zinssätzen etwa von Bundesanleihen erfolgen.
- Parlamentarische Kontrolle: Die Einführung der Fondslösung unterliegt der Zustimmung von Bundestag und Bundesrat und damit notwendigen Gesetzgebungsverfahren. Bei der Administration des Fonds soll bewusst auf die haushaltsrechtliche Genehmigung von Einzelmaßnahmen verzichtet werden. Dafür muss ein parlamentarisches Kontrollverfahren etabliert werden, in dem der sachgerechte Einsatz der Mittel aus den Fonds im Sinne der Infrastruktur-Entwicklungsziele haushaltsrechtlich und verkehrspolitisch überprüft wird.
- Die Entwicklungsziele für die Schieneninfrastruktur sollten mehrjährig festgeschrieben, mit einer entsprechenden Finanzierung hinterlegt und jährlich rollierend fortgeschrieben werden („Infra-plan“).
- Für den Ausbau der Radverkehrsnetze sollten Entwicklungsziele auch den Aspekt der intermodalen Verknüpfung berücksichtigen. Bahnhöfe und Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr sollten grundsätzlich eine gute Rad- und Fußwegeanbindung sowie sichere Fahrradabstellanlagen erhalten.

Was muss jetzt passieren?

Jetzt kommt es darauf an, verlässliche und transparente Finanzierungsstrukturen zu schaffen, damit die bereitstehenden Mittel unverzüglich für die Realisierung einer besseren Verkehrsinfrastruktur genutzt werden können, und Anschlussfähigkeit zu weiteren Finanzierungsquellen herzustellen.

Notwendig ist ein baldiger Grundsatzbeschluss des Parlaments; hierbei sollte auch die Opposition einbezogen werden, um möglichst eine parteiübergreifende Position zu finden.

- Der Grundsatzbeschluss sollte einen Auftrag an die Exekutive erteilen, ein Konzept vorzulegen.
- Im Anschluss könnte dann eine „Task Force“ aus Parlament und Exekutive zur konkreten Ausgestaltung gebildet werden.

Berlin, September 2025