

Einführungsrede Udo Schiefner MdB

15. November 2023 / Parlamentsgruppe Schienenverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

liebe Kolleginnen und Kollegen,

ich begrüße Sie herzlich zum Parlamentarischen Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr des Deutschen Bundestages mit dem heutigen Thema:

*„Fonds, Töpfe, InfraGO – Wie sichern wir hohe Schieneninvestitionen langfristig ab?“*

Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer, Schienenbranche und Verkehrspolitik befinden sich zurzeit in gespannter Erwartung. Manche würden wohl auch von angespannter Erwartung sprechen.

Seit der ersten Bahnreform vor fast 30 Jahren stand kein solcher Umbruch bevor, war der Reformdruck nie mehr so groß wie heute. Und überhaupt noch nie wurden so viele Mittel in die Bahn investiert, wie für die kommenden vier Jahren eingeplant sind. Bis 2027 sollen 80 Milliarden Euro in das deutsche Schienennetz fließen. Vorausgesetzt, dass die Pläne der Bundesregierung zur Finanzierung der Schiene die morgige Bereinigungssitzung überstehen.

Vor uns liegt eine gravierende Veränderung der Struktur des Konzerns Deutsche Bahn durch die bevorstehende Gründung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte. Vor uns liegt

der im kommenden Jahr beginnende Kraftakt der Generalsanierung von 40 Hochleistungskorridoren bis 2030. Und vor uns liegt eine Reform der Finanzierungsstrukturen der Schiene – unser heutiges Thema.

Denn die Zeit der maroden Infrastruktur, die Zeit der Verspätungen, der Weichenstörungen, der verpassten Anschlussverbindungen, der tagelang irgendwo herumstehenden Güterzüge - sie soll in Zukunft vorbei sein.

Das ist auch nötig, denn wir brauchen und wollen mehr Schiene im Modal Split.

Dafür braucht es mehr Kapazität und mehr finanzielle Mittel. Diese Mittel müssen ausreichend, langfristig und verlässlich zur Verfügung stehen und sie müssen transparent, effektiv und effizient eingesetzt werden. Mit Blick auf die zurückliegenden Zeiten ist das keine Selbstverständlichkeit.

Doch das gegenwärtige System der Finanzierung erfüllt diese Kriterien nicht: 200 verschiedene Finanzierungsquellen speisen das System Bahn. Diese stehen für unterschiedlich lange Zeiträume zur Verfügung und sind für die gewaltige Aufgabe der Instandsetzung und gleichzeitigen Modernisierung und Digitalisierung des Schienennetzes auch nicht ausreichend. Das System ist nicht darauf ausgelegt, flexibel auf Bedarfe – geschweige denn auf Mehrbedarfe - zu reagieren oder gar Synergien zu ermöglichen.

Daher hat die Beschleunigungskommission Schiene empfohlen, dieses Finanzierungssystem zu reformieren und

sich dabei an einem Fondsmodell zu orientieren. Die Bundesregierung selbst spricht zunächst von der Einrichtung von zwei, vielleicht drei „Töpfen“. Dabei fordert der Bundesrechnungshof zu Recht eine umfassende parlamentarische Kontrolle der Mittel, die der Eigentümer Bund der Bahn zur Verfügung stellt.

Wie die Ausgestaltung einer langfristigen, ausreichend ausgestatteten und umfassend kontrollierbaren Finanzierung aussehen kann, das machen andere Länder bereits vor: die Schweiz und Österreich werden dabei besonders oft genannt.

Wir wollen heute besprechen, welche Vorstellungen die Bundesregierung selbst zu diesem Zeitpunkt von der zukünftigen Finanzierungsstruktur bereits hat und wann mit einer Einführung des neuen Systems gerechnet wird. Frau Staatssekretärin Susanne Henckel wird uns dies heute Abend dankenswerterweise darlegen.

Nicht vergessen werden soll dabei, dass VOR der großen Reform „auf die Schnelle“ noch das Bundesschienenwegeausbaugesetz geändert werden muss, damit die Korridorsanierung im kommenden Jahr auch beginnen kann. Doch dieses Vorhaben erweist sich ebenfalls als schwierig. Wir werden hören, wo wir hier stehen.

Anhand des Schweizer Modells soll gezeigt werden, wie eine Fondslösung erfolgreich ausgestaltet werden kann. Dafür begrüße ich heute Abend ganz herzlich Peter Füglistaler, den Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr.

Diese Beispiele wollen wir mit den Erwartungen des Parlaments und Bundesrechnungshofes an die Transparenz und Effizienz der Mittelverwendung spiegeln. Ich freue mich daher auf die Beiträge von Christian Ahrendt, dem Vizepräsidenten des Bundesrechnungshofes, und von Valentin Abel, dem stellvertretenden Vorsitzenden der Parlamentsgruppe Schienenverkehr, der auch Mitglied in der Beschleunigungskommission Schiene war.

Aus Sicht der Industrie werden die Anforderungen an die Planungssicherheit für die Realisierung von großen Aufgaben wie etwa die Digitalisierung des Schienensystems skizziert. Hierzu freue ich mich – last but not least – besonders auf die Perspektive von Müslüm Yakisan, den Präsidenten der DACH Region bei ALSTOM.

Ich wünsche uns für die Debatte, die von Caspar Schwietering vom Tagesspiegel Background moderiert wird, spannende Erkenntnisse.

Bedanken möchte ich mich auch noch beim Deutschen Verkehrsforum für die Vorbereitung des heutigen Abends.

Bevor wir in die Diskussion starten übergebe ich jedoch für einen Impuls an Frau Staatssekretärin Henckel.

Liebe Frau Henckel, Sie haben das Wort!