

PRESSEMITTEILUNG

Klima- und Transformationsfonds: Mehr Fragen als Antworten

Ehrliche Haushaltsfinanzierung statt undurchsichtige Unterfinanzierung

Berlin (09. August 2023):

Wie heute durch das BMDV bekanntgegeben, soll der Klima- und Transformationsfonds (KTF) helfen, die noch offenen Milliardenlöcher der Schieneninfrastruktur zu schließen. Schon das ist gegenüber einer echten Finanzierung über den Bundeshaushalt unehrlich. Darüber hinaus deckt der KTF jedoch nicht einmal den gesamten Mittelbedarf und wirft mehr Fragen auf, als er beantwortet.

mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen: „Die Zahlen machen auf den ersten Blick Eindruck: Weitere 12,5 Milliarden Euro werden aus dem KTF für die Schiene zur Verfügung gestellt. Die Wahrheit aber ist: Von den unstrittig benötigten 45 Milliarden Euro bis 2027 ist man auch damit noch weit entfernt. Wie und woher sollen die übrigen Mittel also kommen? Es fehlen weiterhin 18 Milliarden Euro für die Schiene!“

„Noch irritierender ist die Aussage des BMDV, die DB AG erbringe darüber hinaus einen Eigenbeitrag von 3 Milliarden Euro, den sie über einen Kredit am Kapitalmarkt, also Schulden, finanziere“¹, so Stoffregen weiter. „Wie kann der so unabhängigen AG – wie es im Zuge des InfraGo-Projekts gebetsmühlenartig wiederholt wird – eine derartige Schuldenlast aufgebürdet werden? Ist inzwischen jede Schuldenobergrenze des DB-Konzern außer Kraft gesetzt, der Ende des Jahres 2023 ohnehin Schulden von rund 40 Milliarden Euro angehäuft haben könnte?“²

Klar ist: Der Abbau des gewaltigen Investitionsstaus bei der Schiene benötigt entsprechende Mittel; Reparaturen sowie Aus- und auch Neubau von dringender benötigter Kapazität kostet – umso mehr, da die Schieneninfrastruktur über viele Jahre kaputtgespart wurde. Klar ist aber auch: Das Vorhaben muss unter voller Transparenz mit einer aufs Gemeinwohl orientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft, der künftigen InfraGo, vonstatengehen.

Dass die Finanzierung nun auf derart viele Töpfe und Schattenhaushalte aufgeteilt wird, verspricht hingegen keinerlei Transparenz und lässt zudem vermuten, dass der wahre Finanzbedarf noch immer nicht in allen Köpfen angekommen – oder zumindest durchsetzbar

¹ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/081-wissing-ktf-klimafreundliche-schiene.html>

² Tagesspiegel, Ausgabe vom 05.08.2023: „Mehr Kredite nötig – Bahn rast immer tiefer ins Schuldenloch“



– ist. Die Wettbewerbsbahnen, der gesamte Sektor Schiene und nicht zuletzt die Fahrgäste, benötigen Planungssicherheit, die nur gegeben sein kann, wenn für die anstehenden Bau- und Reparaturprojekte auch die Finanzierung gesichert ist. Sich solcher Krücken wie einer zusätzlichen Verschuldung des DB Konzerns zu bedienen, lässt dabei nichts Gutes für das Vorhaben vermuten. Zielführender wäre eine ehrliche und transparente Finanzierung über den regulären Bundeshaushalt. Die noch bestehende Finanzierungslücke von 18 Milliarden Euro muss geschlossen werden.

Die DB AG muss zudem sicherstellen, dass die 3 Milliarden Euro zusätzlicher Schulden nicht im gesamten Schuldenberg von bereits jetzt mehr als 36 Milliarden Euro untergehen, sondern eindeutig und transparent der Schieneninfrastruktur zugewiesen werden. Zusätzliche Eigenkapitalerhöhungen, wie vom BMDV in Aussicht gestellt, dürfen ebenso ausschließlich der künftigen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft zur Verfügung gestellt werden und nicht zugunsten der DB-EVU den Wettbewerb verzerren.

Schließlich dürfen die Eigenkapitalerhöhungen die Trassenpreise nicht weiter treiben, die schon heute im Fernverkehr die teuersten in Europa sind. Die Verkehrswende hin zu mehr Klimaschutz gelingt nur bei einem auch intermodal wettbewerbsfähigen System Schiene.

Ansprechpartner für die Presse:

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer mofair
+49 (0)30 53149147-5
+49 (0)160 9690 6143
matthias.stoffregen@mofair.de

