



WARTEN AUF DIE BAHN

Wie weiter im Zugverkehr?

18.04.2024

Leon Eckert MdB & Jamila Schäfer MdB



Jamila Schäfer

Mitglied des
Deutschen Bundestages



Direkte gewählte
Abgeordnete aus
München Süd



Mitglied im
Haushaltsausschuss



Sprecherin der bayerischen
Landesgruppe

Mitglied im Auswärtigen
Ausschuss



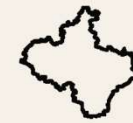
Vorsitzende des
Bundesfinanzierungsgremiums





Leon Eckert

Mitglied des
Deutschen Bundestages



Wahlkreis
Freising
Pfaffenhofen
Schrobenhausen

Mitglied im
Rechnungsprüfungs-
ausschuss zuständig für
das BMDV



3. Bürgermeister,
Gemeinderat und Kreisrat
aus Eching

Stv. Mitglied im
Verkehrsausschuss



Aktives Mannschaftsmitglied der
Freiwilligen Feuerwehr Eching



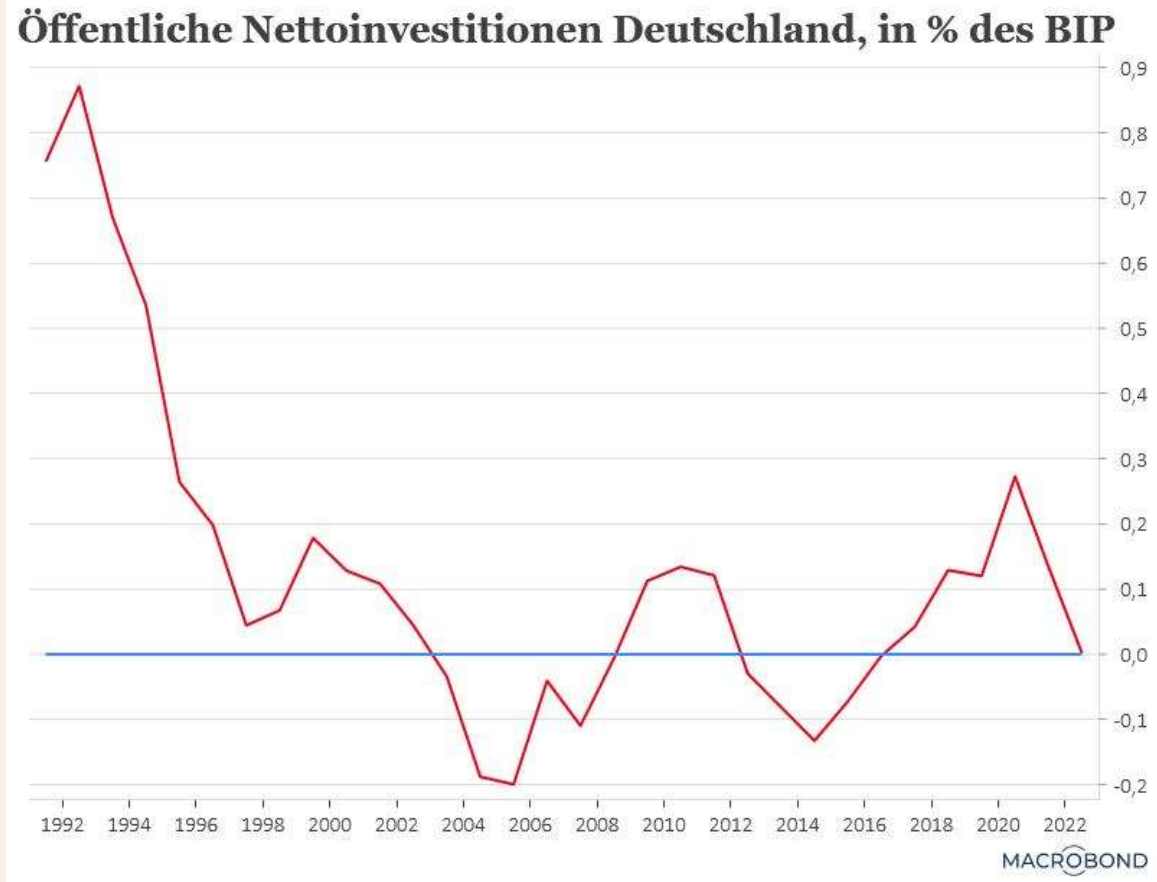
Warten auf die Bahn

- Der Schienenverkehr spielt in einem klimaverträglichen Verkehrssystem eine tragende Rolle.
- Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln und den Marktanteil des Schienengüterverkehrs von 20 % auf 25 % zu erhöhen.
- Das kann nur gelingen, wenn deutlich mehr Mittel in den Ausbau und den Erhalt der Schieneninfrastruktur investiert werden.
- Hier wurde in den letzten Jahrzehnten deutlich zu wenig investiert.



Mangel an öffentlichen Investitionen

- Die öffentlichen Investitionen sind schon seit den 90iger Jahren massiv rückläufig.
- Ursache u.a. das Neoliberale Paradigma den Staat zurückzudrängen.





Mangel an öffentlichen Investitionen

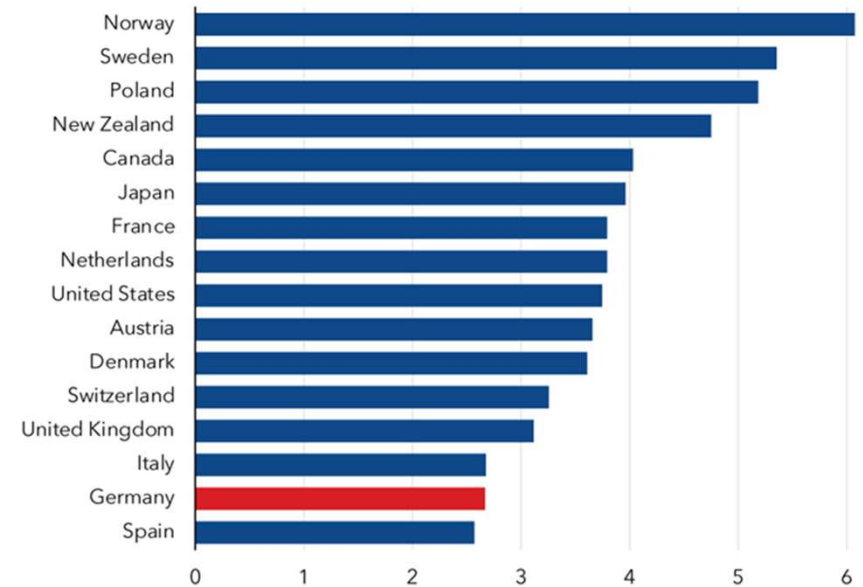
- In 2023 war Deutschland das einzige G7 Land mit negativen Wachstum.
- Deutschland ist bei öffentlichen Investitionen eines der Schlusslichter der OECD Länder.
- Neben kurzfristigen Ursachen (hohe Inflationsraten und Zinsen der EZB die Konsum, Hausbau etc. gedämpft haben) sind die strukturellen langfristigen Ursachen schwaches Produktivitätswachstum und alternde Bevölkerung.

Lack of public investment

Germany invests less in public infrastructure than other countries.

Gross public investment

(percent of GDP, 2018-22 average)



Source: OECD and IMF staff calculations.

IMF



Mangel an öffentlichen Investitionen

- Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind in den letzten Jahren gestiegen, im europäischen Vergleich aber immer noch gering.

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur



Auf Bundesebene in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2022

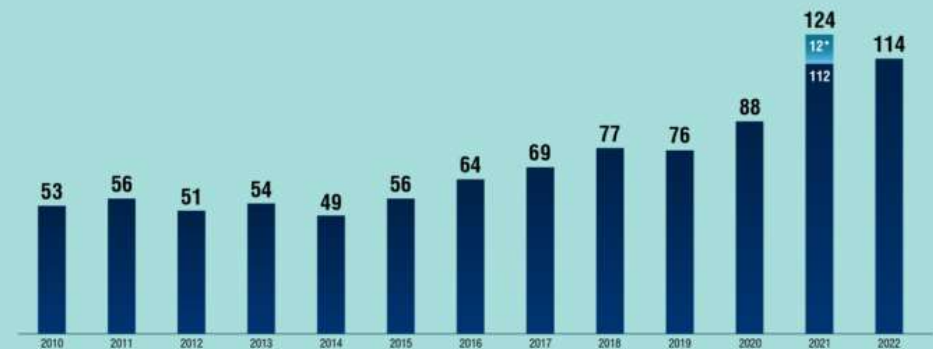


Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2023 | auf Basis von BMF, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP, SCI Verkehr GmbH
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Investitionen in Deutschlands Schieneninfrastruktur



Pro-Kopf-Investitionen des Staates auf Bundesebene in die Schieneninfrastruktur, in Deutschland, in Euro



Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2023 | auf Basis von BMDV und BMF
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

* Nachgeholt: DB-Eigenkapitalerhöhung für Infrastruktur aus 2020



Finanzierungsbedarf der Bahn

- Laut Schätzungen der Bundesregierung braucht es bis 2027 ca. 90 Mrd. € an Gesamtinvestitionen um die Ziele für die Bahn zu erreichen.
- Nur. ca. 43 Mrd. € waren durch den Bundeshaushalt bereitgestellt.
- Im Finanzplan des HH 24 sind bis 2027 bisher Zusatzmittel von ca. 27 Mrd. € vorgesehen.
- Nach dem KTF Urteil des BVerfG sind die verplanten 11,5 Mrd. € aus dem Topf weggefallen.



Probleme der DB

- Strukturelle Unterfinanzierung (u.a. durch jahrzehntelanges Aufblähen des Straßenbauetats) führten konzernintern zu Sparzwängen
 - Stilllegung von Bahnstrecken
 - Streichung von Ausbauprojekten
 - Verschleppte Sanierung und Digitalisierung
 - Sparmaßnahmen u.a. am Winterdienst
 - Personalmangel
- Managementstrukturen und Agieren des DB-Konzerns in der Vergangenheit nicht gemeinwohlorientiert
- Parlamentarische Kontrolle oft herausfordernd



Öffentliche Investitionen in Milliardenhöhe brauchen Kontrolle



Investitionssicherheit in der Schiene

- Jährliche Haushalte führen zu **Investitionsunsicherheiten**
 - **Lösungsskizzen:**
 - Überjährige Infrastrukturfonds
 - Staatliche Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft
 - **Vorteile:**
 - Reduzierung von Schwankungen / Kapazitätenerhalt
 - Langfristigeres Investieren
 - **Nachteile:**
 - Kontrolle wird schwieriger
 - Fenster für Privatisierungsvorhaben
-



Wer soll das alles bezahlen?

- Es wäre jetzt notwendig (in der bereits lang andauernden Wirtschaftsflaute) die Infrastrukturinvestitionen deutlich auszuweiten (transformative Investitionen direkt und über günstigere Abschreibungsmöglichkeiten).
- Eine Mehrheit der dt. Bevölkerung sind für mehr (auch kreditfinanzierte) Investitionen.
- Die Schuldenbremse, in ihrer jetzigen Form, dämpft öffentliche (auch kreditfinanzierte) Investitionen.



Was ist die Schuldenbremse und wieso müssen wir sie reformieren?

- Die Schuldenbremse ist eine verfassungsrechtliche Regelung, sie verbietet strukturelle Neuverschuldung für die Länder und beschränkt die des Bundes auf maximal 0,35% des BIP, ermöglicht jedoch Ausnahmen für Naturkatastrophen und Wirtschaftskrisen.
- Die transformativen Herausforderungen entschlossen anzugehen ist eine gesellschaftliche Notwendigkeit und die Schuldenbremse verhindert die notwendigen Investitionen in den Klimaschutz und Klimaanpassung.
- Schlechte Fiskalregeln können zu politischen Fehlern führen und dazu führen, dass die Klimaziele nicht erreicht werden.



Was ist die Schuldenbremse und wieso müssen wir sie reformieren?

• 1. Reformoption

- Die Schuldenbremse könnte durch eine verbindliche Investitionsregel („goldene Regel“) ergänzt werden.
- Die öffentlichen Investitionen sollten mindestens so hoch sein, dass sich das öffentliche Vermögen mit dem Wirtschaftswachstum bewegt.
- **Praxisbeispiel: Die Eisenbahnbrücken in Deutschland**
 - Ein Großteil der über 25.700 Eisenbahnbrücken in Deutschland stammt noch aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, wobei 45 Prozent sogar älter als 100 Jahre sind. Aufgrund von Vernachlässigung können viele dieser Brücken nicht mehr wirtschaftlich saniert werden und müssen ersetzt werden.
 - Die Kosten für den Ersatz dieser Brücken belaufen sich auf über 7 Milliarden Euro. Diese Mittel dienen jedoch nicht dem Bau neuer Brücken, sondern lediglich der Erhaltung des vorhandenen Vermögens.



Was ist die Schuldenbremse und wieso müssen wir sie reformieren?

• 2. Reformoption

- Am 30. Januar 2024 hat der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung („Wirtschaftsweise“) einstimmig einen Reformvorschlag vorgelegt.
- Handlungsoptionen:
 - Einführung einer Übergangsphase für die unmittelbaren Jahre nach Anwendung der Ausnahmeklausel der Schuldenbremse.
 - Erhöhung der strukturellen Defizitgrenze der Schuldenbremse bei niedrigen Schuldenstandsquoten.
 - Weniger revisionsanfällige Ausgestaltung der Konjunkturbereinigung durch methodische Verbesserungen der Schätzung des Produktionspotenzials.



Welche Möglichkeiten gibt es darüber hinaus?

- Insgesamt wäre es wichtig, weg von einer Schuldenbremse hin zu einer progressiven Fiskalregel zu kommen, welche notwendige Investitionen von Staat ermöglicht.
- Hauptproblem: Willkürliche Grenzen für Kreditaufnahme und Schulden. Fiskalische Regeln und Schuldengrenzen setzen unnötige Barrieren für staatliche Ausgaben.
- Angesichts der Klimakrise und globalen gesellschaftlichen Herausforderungen muss die Finanzpolitik neu überdacht werden.
- Öffentliche Kreditaufnahme zur Finanzierung von Maßnahmen wie der sozial-ökologischen Transformation bringen langfristige Vorteile für Produktivität, Nachhaltigkeit und Vermeidung von Umweltschäden.