

I. Substanzverfall der Infrastruktur stoppen, Wohlstand sichern

Es läuft nicht mehr rund in Deutschland – Dinge, die in den letzten Jahrzehnten für die Bevölkerung selbstverständlich waren, funktionieren nicht mehr so, wie es die Menschen erwarten. Bei allem Verständnis der Menschen für die Anstrengungen, die es braucht, um die Herausforderungen des Klimawandels und des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine zu meistern, so treibt es die Menschen zunehmend um, dass das „normale Leben“ immer mehr Einschränkungen erfährt und scheinbar vernachlässigt wird. Dies gilt insbesondere für die **Versäumnisse bei der Infrastruktur für Verkehr, Bildung und Gesundheitswesen**, die für die Menschen fast tagtäglich spürbar sind.

Das Vertrauen in die Politik und die Institutionen, die für den Betrieb dieser Infrastruktur verantwortlich sind, **sinkt, Unzufriedenheit und Protest (auch im Wahlverhalten) nehmen zu.**

Eine **leistungsfähige und moderne Verkehrsinfrastruktur** war nach dem zweiten Weltkrieg ein großer Standortvorteil Deutschlands und **Basis unseres Wohlstands**. Sie ließ die Wirtschaft und damit den Wohlstand wachsen. Ein hoher Lebensstandard mit gleichen Lebensbedingungen auch im ländlichen Raum, eine flächendeckende leistungsfähige Industrie- und Gewerbelandschaft mit Exportgütern, die in der ganzen Welt gefragt sind, die Erreichbarkeit von Einrichtungen für Bildung und Gesundheit sowie von Arbeitsplätzen – all das war nicht vorstellbar, ohne eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur. Das gilt für Straße, Schiene und Wasserstraße gleichermaßen. Heute zeigt sich jedoch ein anderes Bild. Die **Verkehrsinfrastruktur ist an ihrer Belastungsgrenze**, – ihr Zustand genügt nicht mehr den Anforderungen, der Investitionsrückstau wächst kontinuierlich an, Kapazitätsengpässe nehmen deutlich zu und Co2-Einsparziele des Verkehrssektors werden nicht erreicht.

Für die Bildungseinrichtungen oder Einrichtungen des Gesundheitssektors lässt sich eine analoge Entwicklung erkennen – das, was uns früher stark gemacht, wird zunehmend zu einem Hemmnis, **wir drohen den Anschluss zu verlieren.**

Es liegt daher in **unserer Verantwortung**, jetzt die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen, damit auch die **Folgegenerationen von einer leistungsfähigen Infrastruktur profitieren können**. Jetzt zu investieren, bedeutet Wohlstand zu erhalten, Wohlstand, der unser Land stark macht. Nicht zu investieren, heißt dagegen, Deutschlands gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklung zu schaden und der Folgegeneration die Hypothek einer maroden Infrastruktur aufzubürden.

Für die **Infrastrukturinvestitionen müssen wir daher neue Wege gehen**, andere Maßstäbe anlegen und neue Instrumente entwickeln. Es darf nicht darum gehen, Ausgaben zu begrenzen, sondern wir müssen durch Investitionen zusätzlichen Wohlstand und Einnahmen generieren.

Ein **Infrastrukturfonds**, der außerhalb der Schuldenbremse die **langfristige und bedarfsgerechte Bereitstellung der erforderlichen Mittel** ermöglicht, soll helfen diese Aufgabe für uns und die nachfolgenden Generationen zu bewältigen. Dazu im Einklang steht auch die Einigung der EU-Staaten Ende 2023 zu den Grundsätzen neuer Schuldenregeln in der EU, die etwa eine Stärkung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen ohne Verletzung der EU-Schuldenbremse ermöglichen sollen.

II. Der Infrastrukturfonds als neues Instrument für eine nachhaltige Finanzierung

Die in der Vergangenheit zur Verfügung stehenden Mittel waren nicht ausreichend, um den Substanzverfall der Infrastruktur zu stoppen. Ohne einen **Aufwuchs der Mittel** werden wir

die Kehrtwende nicht schaffen. Es geht aber nicht nur um mehr Geld, der **Infrastrukturfonds soll strukturelle Veränderungen** ermöglichen, so dass wir verfügbare **Mittel effektiver einsetzen** können. Am Beispiel der Eisenbahninfrastruktur lässt sich der Veränderungsbedarf verdeutlichen:

Die Bereitstellung der Investitionszuschüsse für den Erhalt und Neu- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur durch den Bund war in der Vergangenheit häufig volatil und abhängig von der allgemeinen Haushaltslage. Kurzfristig bereit gestellte Mittel konnten nicht immer wie geplant abgerufen werden, Mittelkürzungen erforderten umgekehrt tlw. Anpassungen laufender Projekte oder haben den Beginn neuer Vorhaben verzögert. Daher ist einer der wichtigsten Hebel für eine nachhaltige Finanzierung, die **Verstetigung und Planbarkeit der Mittel**. Denn die Verkehrsinfrastruktur ist nicht nur durch lange Nutzungszeiten gekennzeichnet, auch die Planung und Realisierung der Vorhaben selbst ist häufig zeitintensiv. Ein effizienten Mitteleinsatz und der notwendige Ressourcenaufbau bei den Infrastrukturbetreibern, dem Baugewerbe und der Zuliefer-Industrie (z. B. Signaltechnik) erreicht man nur dann, wenn eine langfristige Finanzierungssicherheit für die Vorhaben und Programme gewährleistet ist.

Es braucht daher ein **klares Bekenntnis der Politik** zur Eisenbahninfrastruktur und eine **langfristige Mittelzusage** in Form eines ausreichend dotierten Verkehrsinfrastrukturfonds. Der Fonds schafft langfristige Finanzierungssicherheit über mehrere Jahre hinaus und kann kontinuierlich durch weitere Mittelzuflüsse entsprechend der anstehenden Herausforderungen bedarfsgerecht „aufgefüllt“ werden. Gleichzeitig erhöht er die inhaltliche und **zeitliche Flexibilität des Mitteleinsatzes**, in dem Freiheitsgrade bei der Gestaltung von Spielregeln und parlamentarischen Kontrollprozessen genutzt werden. Durch die Bündelung einer Vielzahl bestehender Finanzierungsinstrumente wird zudem die **Transparenz der Mittelbereitstellung und -verwendung erhöht**. Neben der Option einer gemeinsamen Speisung des Fonds aus Bundes- und Ländermitteln, ist auch eine **Zuführung privaten Kapitals denkbar**. Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur beteiligt sich bereits heute die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Rahmen ihres eigenen wirtschaftlichen Interesses mit Eigenmitteln an Investitionen, im Bereich der Autobahnen existieren Konzessionsmodelle, die ggf. ebenfalls in ein Fondsmodell überführt werden können. **Der Fonds kann dabei sowohl die Mittel für Erhalt & Modernisierung der Infrastruktur als auch den Neu- und Ausbau umfassen** (Vgl. Systematik in der Schweiz), es lassen sich aber auch getrennte Finanzierungsinstrumente für Erhalt und Erweiterung entwickeln (Vorschlag der Beschleunigungskommission Schiene).

Die Vorbilder aus Österreich und der Schweiz zeigen, dass das Fondskonzept so gestaltbar ist, dass das **Jährlichkeitsprinzip der Haushaltsführung und der Steuerungsanspruch des Bundes bzw. der öffentlichen Zuschussgeber erhalten bleibt** bzw. sogar gestärkt wird.