



Pressemitteilung vom 8.8.2024



## Haushaltskompromiss zu Lasten der InfraGo

Um den wegen der verschärften Aufrüstung und der Waffenhilfe für die Ukraine aus den Fugen geratenen Bundeshaushalt für 2025 zu retten, sollen die bisher eingeplanten Zuschüsse für die Sanierung der Bahninfrastruktur als rückzahlbare und verzinsliche Darlehen an die DB InfraGo AG gegeben werden. Diese von den Medien bisher kaum kommentierten Pläne haben vier entscheidende Auswirkungen:

- 1.** Die dafür nötigen Zinszahlungen belasten das wirtschaftliche Ergebnis der DB InfraGo in den kommenden Jahren massiv.
- 2.** Die InfraGO ist trotz der sogenannten Gemeinwohlorientierung als Aktiengesellschaft gegründet worden und daher verpflichtet, Gewinne zu machen. Daraus folgt: die DB InfraGo muss ihre Einnahmen erhöhen. Und das kann sie nur mit Hilfe von höheren Stationsgebühren und Trassenentgelten.
- 3.** Da eine Erhöhung der Trassenentgelte für den Nahverkehr die Defizite der öffentlichen Haushalte der Aufgabenträger erhöhen würde und diese dann mit Reduzierungen der bestellten Nahverkehre reagieren müssten, werden die Steigerungen der Trassen- und Stationsentgelte politisch gegenüber den Ländern kaum durchsetzbar sein. Dann wäre die DB InfraGo gezwungen, die Trassenentgelte für die Güterbahnen und den Personenfernverkehr überproportional zu erhöhen. Derzeit wird über Erhöhungen zwischen 15 und 20 Prozent spekuliert.
- 4.** Erhöhungen der Trassenpreise im Fernverkehr führen im Personenverkehr zu stark steigenden Fahrpreisen und im Güterverkehr zur Abwanderung der Transporte auf die Straße. Beide Preissteigerungen sind für eine Verkehrswende und Klimapolitik extrem kontraproduktiv. ▶▶

## **Bürgerbahn stellt dazu fest:**

- 1.** Anstatt die Trassen- und Stationspreise zu erhöhen, muss die DB endlich eine sinnvolle Sparpolitik bei ihren milliarden schweren Großprojekten beginnen. Alle prestigebehafteten, verkehrlich kontraproduktiven Großbauvorhaben (Stuttgart 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnhofsverlagerung Altona, Fernverkehrstunnel Frankfurt) sowie alle Planungen für neue Hochgeschwindigkeitsstrecken müssen umgehend eingestellt werden. Das Einsparvolumen sollte ausreichen, um die Höhe der bisher veranschlagten Zuschüsse für die Sanierung des Bestandsnetzes zu kompensieren.
- 2.** Die kostenmäßig völlig aus dem Ruder gelaufenen Generalsanierungsprojekte, die zudem volkswirtschaftlich mit einer gigantischen Ressourcenverschwendung einhergehen und katastrophale Folgen für die Akzeptanz der Bahn im Personen- und Güterverkehr haben, müssen zugunsten einer konventionellen Sanierung unter dem rollenden Rad nach Schweizer Vorbild umgewandelt werden.
- 3.** Alle kontraproduktiven und kundenfeindlichen Zwangsdigitalisierungsprojekte (z.B. Bahncard nur noch in digitaler Version) sind einzustellen. Die Digitalisierung kann den Vertrieb ergänzen, aber darf die konventionellen Vertriebsformen nicht ersetzen, weil damit ganze Bevölkerungsgruppen als potenzielle Kunden ausgeschlossen werden.
- 4.** Das fachfremde DB-Management auf den oberen Führungsebenen in allen DB-Konzernunternehmen ist auszutauschen und durch fachlich qualifizierte Eisenbahner zu ersetzen, damit die DB personell in die Lage versetzt wird, ihre ureigenste Aufgabe wahrzunehmen: nämlich einen bezahlbaren, pünktlichen und zuverlässigen Bahnverkehr in Deutschland als Basis der Verkehrswende zu organisieren.
- 5.** Die umfangreichen Auslandsprojekte der DB, die viel Geld und Personal verschlingen und hoch riskant sind, müssen beendet werden. Die Bahn muss sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren.
- 6.** Die Verkehrspolitik im Parlament muss sich endlich mit angemessenen sachkundigen Debatten um die Zukunft der Bahnen in Deutschland kümmern und die zuständigen Fachressorts (Verkehr, Umwelt, Klima, Stadt- und Raumentwicklung) beauftragen, gemeinsam einen klimagerechten Gesamtverkehrsplan zu erarbeiten, der den völlig aus der Zeit gefallenen Bundesverkehrswegeplan ersetzt.

### **Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von Bürgerbahn – Denkfabrik:**

*„Die Finanzierung der Erneuerung und der Ergänzung der Bahninfrastruktur ist eine ureigenste öffentliche Aufgabe und muss kontinuierlich und planbar aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden. Eine Finanzierung der Sanierung der Bahninfrastruktur darf nicht über eine weitere Ausweitung der Verschuldung der DB oder ihrer Tochterunternehmen erfolgen. Vor allem darf die Sicherstellung einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur nicht von den Launen des Kapitalmarktes abhängig gemacht werden. Trassenpreiserhöhungen sind ein untaugliches Mittel, um die Bahn im Personen- und Güterverkehr als Rückgrat der Verkehrswende zu stärken.“*

---

### **Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von den folgenden Bahn-Initiativen:**

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau / Prellbock Altona