



**SEEHEIMER KREIS**  
in der SPD-Bundestagsfraktion

Seeheimer Strategiepapier - Oktober 2024

# **UNSERE INFRASTRUKTUR – ZUKUNFTSFEST UND MODERN MACHEN.**





## SEEHEIMER STRATEGIEPAPIER

# UNSERE INFRASTRUKTUR – ZUKUNFTSFEST UND MODERN MACHEN.

Zuverlässige Verkehrsangebote ermöglichen den Zugang zu Arbeit, Schule und Dienstleistungen, zur täglichen Versorgung und zur Gesundheitsvorsorge. Mobilität sichert unsere Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Die Menschen in unserem Land haben daher zu Recht den Anspruch an eine leistungsfähige Infrastruktur. Ist sie nicht gegeben, entsteht Unverständnis und Frust über Politik und Verwaltung.

Darüber hinaus ist auch unsere Wehrfähigkeit von funktionierender Infrastruktur und Logistik abhängig. Gleichzeitig braucht auch der Klimaschutz dringend weitgehende Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und Mobilität. Alle Wirtschafts- und Industriezweige sind auf funktionierende und hinreichend dimensionierte Infrastrukturen angewiesen. Unsere dauerhafte Wettbewerbsfähigkeit und damit die Zukunft Deutschlands hängen von leistungsfähigen Schienen, Straßen, Brücken, Kanälen und Luftverkehrswegen ab, von einem leistungsfähigen und intelligenten Netz aller Verkehrsträger. Die Erneuerung der Infrastruktur ist das Querschnittsproblem unserer Zeit. Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sind kein Selbstzweck.

### INFRASTRUKTUR VOR DEN HERAUSFORDERUNGEN UNSERER ZEIT

Die geopolitischen Veränderungen durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine unterstreichen die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur Deutschlands als zentralem Transitland Europas und ihre auch strategisch herausragende Bedeutung. Unsere Verkehrsinfrastruktur ist für die landbezogene Logistik zentraler Dreh- und Angelpunkt. Zum einen müssen Güter für den Wiederaufbau der Ukraine transportiert werden. Zum anderen stellen wir mit unserer Infrastruktur die Verteidigungsfähigkeit der NATO-Ostflanke sicher.

Gleichzeitig muss unsere Mobilität insgesamt nachhaltiger und klimaneutral werden. Unser Mobilitätsverhalten ist ein wesentlicher Baustein, um unsere Klimaziele zu erreichen. Dem muss die Infrastruktur gerecht werden. Schiene und ÖPNV, aber auch die Straße mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen stehen für klimafreundliche Mobilität. Robuste Netze im öffentlichen Personennahverkehr, der für alle Menschen verfügbar sein muss, sind die Basis der Ver-





kehrswende. Doch auch die notwendige Mobilitätswende im Straßenverkehr erzwingt erhebliche zusätzliche Finanzierungsbedarfe, beispielsweise ein flächendeckendes Angebot an E-Ladepunkten, und nicht zuletzt Gütertransporte auf den Straßen müssen wir mit Hochdruck dekarbonisieren.

Wir haben in den letzten Jahren massiv und stetig mehr in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Durch enorme finanzielle Kraftanstrengungen wurden in dieser Legislaturperiode zum Beispiel das Brückenmodernisierungsprogramm für den Straßenverkehr und die Korridorsanierungen im Schienenverkehr auf den Weg gebracht.

Dennoch gibt es über alle Verkehrsträger hinweg Instandhaltungsdefizite und massive Bedarfe für Ersatzneubauten. Letzteres gilt insbesondere für Ingenieurbauwerke wie Tunnel, Schleusen und Brücken, die teils weit über ihre vorgesehene Nutzungsdauer in Betrieb sind. Gleichzeitig sind für diese Bauwerke dringende Kapazitätserweiterungen nötig. Zusammengefasst ist die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu alt, zu störanfällig und insbesondere im Schienenverkehr am Rande ihrer Kapazitätsgrenzen. Dabei bildet ein Deutschlandtakt, auch in einer weiterentwickelten Form, die Planungsgrundlage für den Ausbau der Schieneninfrastruktur.

## **VERKEHRSINFRASTRUKTUR ÜBERJÄHRIG FINANZIEREN, EFFIZIENT PLANEN UND UMSETZEN**

Für einen nachhaltigen und zukunftsfesten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland braucht es grundlegende strukturelle Änderungen in den Finanzierungsstrukturen, die für mehr Planbarkeit und Transparenz sorgen.

Dabei geht es vor allem um die Herstellung einer verlässlichen, zweckgebundenen, verkehrsträgerbezogenen Finanzierungsstruktur, die eine Überjährigkeit der Mittelverwendung ermöglicht und sich von kurzfristigen Haushaltslogiken löst. Dies ist auch als klares Signal in die Bauwirtschaft notwendig, damit diese entsprechende Umsetzungskapazitäten vorhält und entwickelt.

Eine solche Finanzierungsstruktur müssen wir zudem deutlich vereinfachen. Gerade in der Finanzierung der Schieneninfrastruktur gibt es derzeit 189 Finanzierungsinstrumente, die wir vereinfachen und verschlanken müssen. Auch die derzeitige Trennung von Erhalt auf der einen sowie Neu- und Ausbau der Infrastruktur auf der anderen Seite müssen wir grundlegend hinterfragen.





Zudem wollen wir die Effizienz in der Mittelverwendung, Planung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben steigern, um Maßnahmen in kürzerer Zeit umzusetzen. Mit den Planungsbeschleunigungsgesetzen der vergangenen Jahre haben wir hier erste wichtige Schritte getan. Diesen Weg müssen wir konsequent weiterverfolgen und insbesondere das Antrags-, Genehmigungs- und Bauwesen weiter digitalisieren. Hierzu braucht es neben weiteren gesetzlichen Regelungen vor allem entsprechende Kapazitäten im Personalbereich sowie in der digitalen Ausstattung auf allen Verwaltungsebenen.

Um den Bau von Ingenieurbauwerken wie Tunnel und Brücken zu beschleunigen, müssen wir modulares Bauen und Typengenehmigungen sowie kooperative Beschaffungsmodelle, die etwa Projektplanung und Bau miteinander vernetzen, stärker in den Blick nehmen. Durch die Beteiligung aller Projektpartner, von der Planung bis zu Bauausführung, können Planungsfehler vermieden, Schnittstellenrisiken minimiert und Projektplanungen vor Baubeginn ökonomisch und ökologisch optimiert werden.

#### **DER SEEHEIMER KREIS FORDERT:**

Um diese Bedarfe umzusetzen, müssen wir verlässlich und überjährig finanzielle Mittel in die Infrastruktur investieren, um für mehr Flexibilität zu sorgen. Dafür streben wir Lösungen mit klarer Zweckbindung und transparenter Steuerung an, entweder durch eine lockernde Reform der Schuldenbremse oder durch verkehrsträgerbezogene Fondslösungen. Um nicht nur den wirtschaftlichen Wohlstand, sondern auch um Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern, sind Investitionen in unseren Wirtschaftsstandort nun drängender als je zuvor.

Dem heutigen System fehlt die Flexibilität, um auf Bedarfe und Mehrbedarfe angemessen zu reagieren oder Synergien zu ermöglichen. Gerade auch die Beschleunigungskommission Schiene hatte empfohlen, das gegebene Finanzierungssystem zu reformieren und sich dabei an einem Fondsmodell zu orientieren.

Eine umfassende parlamentarische Kontrolle der Mittel muss dabei gewährleistet bleiben. Andere Länder gehen bereits den Weg einer langfristigen, ausreichend ausgestatteten und umfassend kontrollierbaren Finanzierung. Das Schweizer Infrastrukturfinanzierungsmodell zum Beispiel zeigt, wie Ausbau-, Instandhaltungs- und Folgekosten unbefristet, überjährig und haushaltsunabhängig sicher und überaus erfolgreich darstellbar sind. Dies kann als Vorbild für die Ausgestaltung der deutschen Infrastrukturfinanzierung dienen.





Um langfristige Umsetzungs- und Finanzierungsplanung von Infrastrukturmaßnahmen zu ermöglichen, müssen solche Finanzierungsmodelle auf zuverlässigen Einnahmen beruhen. Diese wären neben festen Zuschüssen aus dem Bundeshaushalt beispielsweise die Trassenpreise im Schienenverkehr, Anteile an der CO<sub>2</sub>-Bepreisung und Mittel aus der Lkw-Maut. Da die Verkehrsinfrastruktur insgesamt unterfinanziert ist, muss darauf geachtet werden, dass die verschiedenen Verkehrsträger sich bei der Mittelzuweisung nicht gegenseitig ausspielen. Es werden alle Verkehrsträger für die Mobilität in Deutschland gebraucht.

Zudem können **Anreize zur Einbindung privaten Kapitals** gesetzt werden. Damit der investierte Euro in diesem Sinne nicht durch ineffiziente Projektstrukturen an Investitionskraft verliert, müssen öffentliche Auftraggeber mehr Flexibilität bei der Projektumsetzungsvariante erhalten. Eine **Privatisierung** von Infrastrukturen muss dabei jedoch **ausgeschlossen** bleiben.

Für die Umsetzung eines solchen Modells müssen wir **grundsätzliche Fragen** klären. Dies betrifft insbesondere die Frage, **wie wir ein solches Modell im Verhältnis zur Schuldenbremse ausgestalten**. Infrastrukturen weisen immer auch einen gemeinwohlorientierten Charakter auf und wirken zudem nachhaltig positiv auf die Gesamtleistung der Volkswirtschaft. Deswegen müssen wir einen Weg finden, diese Infrastrukturmaßnahmen nachhaltig zu finanzieren, beispielsweise durch eine Reform der Schuldenbremse.



## SEEHEIMER KREIS

in der SPD-Bundestagsfraktion

c/o Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1 11011 Berlin

Tel.: 030 227-70035

Fax: 030 227-70043

E-Mail: [seeheimer.kreis@bundestag.de](mailto:seeheimer.kreis@bundestag.de)

[www.seeheimer-kreis.de](http://www.seeheimer-kreis.de)

[www.facebook.com/Seeheimer.Kreis](https://www.facebook.com/Seeheimer.Kreis)

Twitter: [@seeheimer](https://twitter.com/seeheimer)

Instagram: [seeheimerkreis](https://www.instagram.com/seeheimerkreis)