



Fachbereich WD 4

**Rechtliche Zulässigkeit eines Verzichts auf einen
gesamtwirtschaftlichen Nachweis in den Bereichen Elektrifizierung
von Schienenstrecken und Digitalisierung des Verkehrsträgers
Schiene**

Rechtliche Zulässigkeit eines Verzichts auf einen gesamtwirtschaftlichen Nachweis in den Bereichen Elektrifizierung von Schienenstrecken und Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene

Aktenzeichen: WD 4 - 3000 - 042/26
Abschluss der Arbeit: 12.06.2026
Fachbereich: WD 4: Haushalt und Finanzen

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Fragestellung | 4 |
| 2. | Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit | 5 |
| 2.1. | Rechtliche Verankerung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit | 5 |
| 2.2. | Vereinbarkeit mit § 6 Abs. 1 HGrG und § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO | 6 |
| 2.2.1. | Reichweite des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit | 6 |
| 2.2.2. | Anwendbarkeit des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit | 6 |
| 2.2.3. | Pflicht zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung | 7 |
| 2.2.4. | Finanzwirksame Maßnahme | 7 |
| 2.2.5. | Angemessenheit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung | 7 |
| 2.2.6. | Methoden zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung | 8 |
| 3. | Zur Frage der Möglichkeit der Bevorzugung von Verkehrsinfrastrukturprojekten mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 | 9 |
| 4. | Ergebnis und Ausblick | 10 |

1. Fragestellung

In dieser Arbeit wird der Frage nachgegangen, ob ein Verzicht auf einen gesamtwirtschaftlichen Nachweis in den Bereichen Elektrifizierung von Schienenstrecken und Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene durch den Gesetzgeber im Rahmen eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes rechtlich zulässig wäre. Zudem wird nach der Einschätzung der Möglichkeit einer zukünftigen Bevorzugung von Verkehrsinfrastrukturprojekten mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von < 1 gefragt.

Im Dezember 2025 leitete die Bundesregierung dem Bundesrat den Gesetzentwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes¹ zu. Auf Drucksache 21/4099 wurde der Gesetzentwurf in den Bundestag eingebracht.² Art. 2 des Gesetzentwurfs sieht Änderungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes³ (BSWAG) vor. Der Bundesrat hat in seiner 1061. Sitzung am 30. Januar 2026⁴ beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Art. 76 Abs. 2 GG unter anderem wie folgt Stellung zu nehmen:

„32. Zu Artikel 2 Nummer 3 – neu – (§ 3 Absatz 3 Satz 2 – neu – BSWAG), Artikel 17a – neu – (§ 3 Nummer 1 c Satz 2 GVFG)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Artikel 2 Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

„3. Nach § 3 Absatz 3 Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Für die Elektrifizierung von Schienenstrecken nach Absatz 1 Satz 2 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich; das Gleiche gilt für Vorhaben der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene.“ ‘

b) Nach Artikel 17 ist der folgende Artikel 17a einzufügen:

„Artikel 17a

Änderung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

-
- 1 Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes, BR-Drucksache 780/25, abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/brd/2025/0780-25.pdf>.
 - 2 Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes, BT-Drucksache 21/4099, abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/040/2104099.pdf>.
 - 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 224) geändert worden ist.
 - 4 Stellungnahme des Bundesrates, Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes, BR-Drucksache 780/25 (Beschluss), S. 29 (Unterstreichung und Fettaufmachung im Original), abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/brd/2025/0780-25B.pdf>.

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 3 Nummer 1 Buchstabe c Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Für die Elektrifizierung von Schienenstrecken nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 und Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich; das Gleiche gilt für Vorhaben der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene, insbesondere nach § 2 Absatz 1 Nummer 3.““

Dieser Änderungsvorschlag betrifft sowohl das Bundesschienenwegeausbaugesetz als auch das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG)⁵. In ihrer Gegenäußerung⁶ betont die Bundesregierung einerseits ihre Unterstützung der Zielrichtung des Vorschlages des Bundesrates, äußert jedoch andererseits hinsichtlich des konkreten Änderungsvorschlages inhaltliche Bedenken. Die Bundesregierung werde eigene Regelungsvorschläge zum BSWAG und GVFG ausarbeiten.⁷

2. Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

2.1. Rechtliche Verankerung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (Wirtschaftlichkeitsgrundsatz) folgt zum einen aus § 6 Abs. 1 HGrG⁸. Hiernach sind „für alle finanzwirksamen Maßnahmen [...] angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen“, und zum anderen aus § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO⁹, wonach „bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans [...] die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten“ sind.

5 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

6 Gegenäußerung der Bundesregierung, Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes, BT-Drucksache 21/4301, abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/043/2104301.pdf>.

7 Gegenäußerung der Bundesregierung, Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes, BT-Drucksache 21/4301, S. 6, abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/043/2104301.pdf>.

8 Haushaltsgrundsätzegesetz vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1273), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 137) geändert worden ist.

9 Bundeshaushaltsordnung vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1284), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 137) geändert worden ist.

Die ganz herrschende Meinung geht darüber hinaus (unter anderem aufgrund von Art. 114 Abs. 2 GG) von einer verfassungsrechtlichen Verankerung des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes aus.¹⁰

Darüber hinaus normieren das BSWAG und das GVFG die Einhaltung des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes ebenfalls. Nach § 3 Abs. 3 Satz 1 BSWAG hat das Bundesverkehrsministerium für die beschriebenen Maßnahmen „die Modalitäten für das anzuwendende Verfahren des Nachweises der Wirtschaftlichkeit festzulegen.“ Gemäß § 3 Nr. 1 Buchst. c Satz 1 GVFG müssen die Vorhaben „unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant“ sein.

2.2. Vereinbarkeit mit § 6 Abs. 1 HGrG und § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO

2.2.1. Reichweite des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wird als „Grundregel der öffentlichen Haushaltswirtschaft“ angesehen und verpflichtet dazu, „aus den staatlichen Ressourcen den größtmöglichen Nutzen zu ziehen“.¹¹ „Zur Erreichung des verfolgten Zwecks ist das (im Nutzen/Aufwand-Vergleich) günstigste Mittel einzusetzen.“¹² Mithin ist die „günstigste Relation zwischen dem gesteckten Ziel und den eingesetzten Mitteln anzustreben“.¹³

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ist kein starres Prinzip. Es ist für jeden Einzelfall zu prüfen, mit welchen Maßnahmen die vorhandenen Ressourcen am besten eingesetzt werden.

2.2.2. Anwendbarkeit des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

Der Wirtschaftlichkeitsgrundsatz ist Maßstab für jegliche staatliche Entscheidungen, welche sich auf den Haushaltsplan auswirken.¹⁴ Neben der Exekutive sind auch Legislative und Judikative an das Wirtschaftlichkeitsprinzip gebunden.¹⁵

Damit wäre die durch den Bundesrat vorgeschlagene Gesetzesänderung mit dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar, soweit der Grundsatz im konkreten Fall auch ohne gesamtwirtschaftlichen Nachweis erfüllt ist. Aus dem Wirtschaftlichkeitsgebot lassen sich keine

10 Kloepfer, Finanzverfassungsrecht mit Haushaltsverfassungsrecht, 2014, § 10, Rn. 39, § 15, Rn. 29; Tappe/Wernsmann, Öffentliches Finanzrecht, 3. Auflage 2023, § 7, Rn. 579; Nebel, in: Piduch, Bundshaushaltsrecht, 52. EL Mai 2020, Art. 110 GG, Rn. 25; Kube, in: Dürig/Herzog/Scholz, Grundgesetz-Kommentar, Werkstand: 109. EL Januar 2026, Art. 110 GG, Rn. 153; Gröpl, in: Isensee/Kirchhof, Handbuch des Staatsrechts, 3. Aufl. 2007, § 121, Rn. 17; Gröpl, Bundshaushaltsordnung/Landshaushaltsordnungen, 2. Auflage 2019, § 7 BHO, Rn. 15 („nahezu einhellig anerkannt“) mit weiteren Nachweisen. Abweichend wohl: Schenke und Püttner, VVDStRL 41, 1983, S. 274 (275 und 282, Diskussionsbeiträge), Walther, VR 1993, 14 ff. (jeweils zitiert bei Gröpl, a.a.O.). Zweifelnd: Siekmann, in: Sachs, Grundgesetz, 9. Auflage, 2021, Art. 110 GG, Rn. 67; Gumboldt, NVwZ 2005, 36, 41 f.

11 Kloepfer, Finanzverfassungsrecht mit Haushaltsverfassungsrecht, 2014, § 10, Rn. 39.

12 Ebd.

13 Tappe/Wernsmann, Öffentliches Finanzrecht, 3. Auflage 2023, § 7, Rn. 580.

14 Ley in: Vergabehandbuch, 01.09.2020, 11.2.1 Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, Rn. 11.2.1.

15 Gröpl BHO/Gröpl BHO § 7 Rn. 16.

inhaltlichen Aufgabenprioritäten ableiten.¹⁶ Der verfassungsrechtliche Gehalt des Wirtschaftlichkeitsgebotes als Vorgabe an Haushaltsaufstellung und Haushaltsvollzug konzentrierte sich vor allem darauf, eine möglichst sparsame Zielerreichung zu verlangen.¹⁷ Damit besteht eine Pflicht zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die auf mehrere Arten und Weisen erfüllt werden kann.

2.2.3. Pflicht zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

§ 6 Abs. 2 HGrG und § 7 Abs. 2 Satz 1 BHO normieren für alle finanzwirksamen Maßnahmen die Pflicht zu einer angemessenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Außerdem ist in geeigneten Bereichen eine Kosten- und Leistungsrechnung einzuführen, § 6 Abs. 3 HGrG, § 7 Abs. 3 BHO.

2.2.4. Finanzwirksame Maßnahme

„Eine finanzwirksame Maßnahme ist ein auf der Grundlage eines verantwortlichen Entscheidungsprozesses beruhendes Verwaltungshandeln, mit dem innerhalb einer begrenzten Zeitspanne ein vorab definiertes Ziel erreicht werden soll.“¹⁸ Dabei ist die Maßnahme dann finanzwirksam, soweit sie sich mindestens mittelbar auf die Einnahmen oder Ausgaben des Bundes auswirken kann.¹⁹ Ein Beispiel für finanzwirksame Maßnahmen sind Gesetze mit finanziellen Auswirkungen.²⁰

2.2.5. Angemessenheit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Die Kosten für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung müssen im Verhältnis zu ihrem Nutzen stehen.²¹ Damit ist die im Einzelfall einfachste und wirtschaftlichste Methode zu verwenden.²² Der Aufwand für die Datenerhebung und Berechnung muss in einem angemessenen Verhältnis zur finanziellen Bedeutung der Maßnahme stehen.²³

16 Dürig/Herzog/Scholz/Kube GG Art. 110 Rn. 154.

17 Dürig/Herzog/Scholz/Kube GG Art. 110 Rn. 154.

18 Lausen/Müller Nachhaltigkeit im VergabeR/Demir § 10 Rn. 85.

19 Lausen/Müller Nachhaltigkeit im VergabeR/Demir § 10 Rn. 85.

20 Lausen/Müller Nachhaltigkeit im VergabeR/Demir § 10 Rn. 86.

21 Lausen/Müller Nachhaltigkeit im VergabeR/Demir § 10 Rn. 125; Gröpl BHO/Gröpl BHO § 7 Rn. 31.

22 Gröpl BHO/Gröpl BHO § 7 Rn. 31.

23 Lausen/Müller Nachhaltigkeit im VergabeR/Demir § 10 Rn. 127.

2.2.6. Methoden zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Die Stellungnahme des Bundesrates sieht unter Ziffer 32 eine Entbehrlichkeit des gesamtwirtschaftlichen Nachweises für die Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie für Vorhaben der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene vor.²⁴

Dies bedeutet, dass in Zukunft auf eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse für die Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie Vorhaben der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene verzichtet werden soll. Zur Begründung führt der Bundesrat an, dass Elektrifizierungen und Digitalisierungen volkswirtschaftlich vorteilhaft seien und dies allgemein anerkannt sei.²⁵

Die Kosten-Nutzen-Analyse ist die anspruchsvollste Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.²⁶ Hierbei findet eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung statt.²⁷

Gänzlich auf eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu verzichten ist weder durch einen hohen Aufwand für die Datenerhebung noch auf Grundlage einer geringfügigen finanziellen Bedeutung der Maßnahme zu rechtfertigen.²⁸ Das bedeutet, dass trotz Verzicht auf einen gesamtwirtschaftlichen Nachweis eine Methode zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung angewandt werden muss. Anerkannte Methoden sind neben der Kosten-Nutzen-Analyse auch die Kapitalwertmethode und die Nutzwertanalyse.²⁹ Außerdem könnte dann nicht auf eine Kosten-Nutzen-Analyse verzichtet werden, soweit eine gesamtwirtschaftliche Untersuchung vorgegeben wäre und damit eine einzelwirtschaftliche Untersuchung nicht ausreichen würde.

Gemäß § 5 BHO erlässt das Bundesministerium der Finanzen allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung, die nur verwaltungsinterne Gültigkeit beanspruchen dürfen. Gegenüber einer abweichenden Anordnung des Gesetzgebers käme ihnen keine rechtliche

24 Bereits der aktuell geltende § 3 Nr. 1 Buchst. c Satz 2 GVFG sieht für Vorhaben nach § 2 Abs. 3 GVFG (Gründerneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart; Gründerneuerung von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen) die Entbehrlichkeit des gesamtwirtschaftlichen Nachweises vor.

25 Allerdings weist die Beschleunigungskommission Schiene in ihrem Abschlussbericht von Dezember 2022 darauf hin, dass Elektrifizierungsmaßnahmen von Bestandsstrecken aufgrund der aktuellen Bewertungsmaßstäbe häufig an NKV[Nutzen-Kosten-Verhältnis]-Bewertungen scheiterten. Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Beschleunigungskommission Schiene: Abschlussbericht, S. 48, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 12.06.2026.

26 Gröpl BHO/Gröpl BHO § 7 Rn. 40; Bundesministerium der Finanzen, Arbeitsanleitung Einführung in Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (AAWU), 13.01.2026, Rn. C. IV. 2, abrufbar unter https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_13012026_IIA3H100500150006005DOKCOO7005100213785493.htm, zuletzt abgerufen am 12.06.2026.

27 Gröpl BHO/Gröpl BHO § 7 Rn. 40.

28 Lausen/Müller Nachhaltigkeit im VergabeR/Demir § 10 Rn. 127.

29 Gröpl BHO/Gröpl BHO § 7 Rn. 38 ff.

Bedeutung zu. Zur Einordnung der vorgeschlagenen gesetzlichen Änderungen sei gleichwohl auf die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur BHO³⁰ verwiesen, in denen es unter § 7 Nr. 2 heißt:

„Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind Instrumente zur Umsetzung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und bei allen finanzwirksamen Maßnahmen in angemessener Weise durchzuführen. Sie sind bei der Planung neuer einschließlich der Änderung bereits laufender finanzwirksamer Maßnahmen (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in der Planungsphase) sowie ggf. während der Umsetzung (begleitende Erfolgskontrolle) und stets nach Abschluss von finanzwirksamen Maßnahmen (abschließende Erfolgskontrolle) vorzunehmen.“³¹

Nach § 7 Nr. 2.3 VV-BHO kommen als Methoden der Wirtschaftlichkeitsberechnung aktuell sowohl einzelwirtschaftliche als auch gesamtwirtschaftliche Methoden in Betracht.³² Daraus folgt, dass im Grundsatz mehrere Methoden eingesetzt werden können, um die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen. „Die Anwendung bestimmt sich nach der Art der finanzwirksamen Maßnahme, hierbei insbesondere anhand der mit ihr verbundenen erwarteten Wirkungen (beabsichtigte und unbeabsichtigte).“³³ Gesamtwirtschaftliche Methoden sind dabei für die Wirtschaftlichkeitsberechnungen anzuwenden, soweit nicht zu vernachlässigende gesamtwirtschaftliche Wirkungen zu erwarten sind.³⁴ Zu diesen Methoden zählt die Kosten-Nutzen-Analyse, bei der eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung stattfindet. Gesamtwirtschaftlich orientierte Verfahren seien für Maßnahmen der Sozial- oder Steuerpolitik, bei Investitionen im Verkehrs- oder Bildungsbereich oder Subventionen nötig.³⁵ Eine erhebliche Auswirkung der finanzwirksamen Maßnahme auf die Volkswirtschaft stelle in der Verwaltungspraxis eher die Ausnahme dar.³⁶ Darüber hinaus steht es der Finanzverwaltung zu, ihre Verwaltungsvorschriften jederzeit zu ändern.³⁷

3. Zur Frage der Möglichkeit der Bevorzugung von Verkehrsinfrastrukturprojekten mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1

Auch bei Umsetzung der Ziffer 32 der Stellungnahme des Bundesrates durch den Gesetzgeber könnte bei der Elektrifizierung von Schienenstrecken und der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene nicht auf eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verzichtet werden. Der

30 Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) vom 14. März 2001 (GMBI 2001 Nr. 16/17/18, S. 307) in der Fassung des BMF-Rundschreibens vom 13. Januar 2026 – II A 3 - H 1005/00150/006/005 DOK: COO.7005.100.2.13785493 –, abrufbar unter https://www.verwaltungsvorschriften-im-inter-net.de/bsvwbund_14032001_DokNr20110981762.htm.

31 § 7 Nr. 2 VV-BHO.

32 § 7 Nr. 2.3 VV-BHO.

33 § 7 Nr. 2.3 VV-BHO.

34 § 7 Nr. 2.3 VV-BHO.

35 Lausen/Müller Nachhaltigkeit im VergabeR/Demir § 10 Rn. 98; Gröpl BHO/Gröpl BHO § 7 Rn. 35.

36 Lausen/Müller Nachhaltigkeit im VergabeR/Demir § 10 Rn. 98.

37 Nonnenmacher/Peterich/Reifarh-Belli: Der Wolf im Schafspelz – Verwaltungsvorschriften in der Praxis, DStR 2024, 329 (335).

gesamtwirtschaftliche Nachweis ist jedoch gerade nicht die einzige Methode, um die Wirtschaftlichkeit einer finanzwirksamen Maßnahme nachzuweisen. Möglicherweise würden bei den betroffenen Maßnahmen künftig weniger umfassende Informationen in die Entscheidungsfindung eingehen. Auf der anderen Seite könnten Zeit- und Kostenersparnisse in der Planungsphase der Projekte realisiert werden.

4. Ergebnis und Ausblick

Der Verzicht auf einen gesamtwirtschaftlichen Nachweis bei der Elektrifizierung von Schienenstrecken und der Digitalisierung des Verkehrsträgers Schiene stünde dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit grundsätzlich nicht entgegen. Rechtlich gefordert ist lediglich eine angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Allein der gänzliche Verzicht auf eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wäre haushalts(verfassungs)rechtlich problematisch.

Am 4. Dezember 2025 haben die Regierungschefs von Bund und Ländern die Föderale Modernisierungsagenda³⁸ beschlossen. Diese enthält Maßnahmen, mit denen die staatliche Verwaltung und öffentliche Organisation erneuert und verschlankt werden soll. Unter Nummer 38 soll die Pflicht zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in § 7 Abs. 2 BHO und § 6 Abs. 2 HGrG zukünftig auf finanziell bedeutende Investitionen beschränkt werden. Der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV) sieht in dieser beabsichtigten Änderung das falsche Mittel zur Erreichung des Ziels der Modernisierungsagenda.³⁹ Die Umsetzung dieses Vorhabens von Bund und Ländern, die für spätestens Ende 2027 in Aussicht gestellt wurde, bleibt abzuwarten.

38 Bundesregierung, Föderale Modernisierungsagenda: Ein schneller, digitaler und handlungsfähiger Staat, abrufbar unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/foederale-modernisierungsagenda-2397632>, zuletzt abgerufen am 12.06.2026.

39 Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV), Beschränkung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen – Reform an falscher Stelle, 16.04.2026, https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/BWV-Veroeffentlichung/wirtschaftlichkeitsuntersuchungen-volltext.pdf?__blob=publication-File&v=2, zuletzt abgerufen am 12.06.2026.