



Kurzinformation

Zur Vorfinanzierung von Planungskosten beim Schienenbau

Der Arbeit liegt die Frage zugrunde, ob es eine – beim auftraggebenden Büro vermutete – Möglichkeit zur Vorfinanzierung von Planungskosten beim Schienenbau gebe. Dabei kann sich der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages nur auf Bundeszuständigkeiten beschränken.

Auf der Basis einer Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und weiteren Recherchen konnte der Fachbereich eine Möglichkeit der Vorfinanzierung nicht finden.

Zum Neu- und Ausbau von Schienenwegen hat sich das BMVI auf Nachfrage in einer E-Mail vom 16. Juli 2018 wie folgt geäußert:

„Mit Inkrafttreten der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung [<https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.html>, Anm. des Verfassers] werden die nachgewiesenen Planungskosten mit Bundesmitteln finanziert. Die Finanzierung erfolgt im Abrufverfahren auf Grundlage der Ergebnisse der Planungsbegleitung und nach Leistungserbringung. Die Planungskosten unterliegen der Verwendungsprüfung.“

Die Stellungnahme des BMVI legt nahe, dass eine Vorfinanzierung von Planungskosten nicht möglich ist („nach Leistungserbringung“).

Zu Ersatzinvestitionen ins Schienennetz führte der Bundesrechnungshof 2016 aus:

„Für Ersatzinvestitionen, d. h. für Bauvorhaben zur Erneuerung des Bestandsnetzes, stellt der Bund den EIU finanzielle Mittel zur Verfügung. Dafür schlossen der Bund und die EIU erstmals im Jahr 2009 einen öffentlich-rechtlichen Zuwendungsvertrag, die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

Eine Folgevereinbarung regelt, dass die EIU für die Jahre 2015 bis 2019 Zuwendungen von insgesamt 18,8 Mrd. Euro erhalten. Die EIU finanzieren damit sowohl die Kosten für den Bau selbst (Baukosten) als auch für die Planung und Verwaltung (Planungskosten). Nach § 9 LuFV sind sie verpflichtet, die Zuwendungen wirtschaftlich und sparsam zu verwenden. Dies überprüft das BMVI mit Output-Kontrollen. Danach müssen die EIU eine mit

dem Bund vereinbarte Qualität für das Bestandsnetz erreichen, die durch Zielwerte definiert ist. Zusätzlich müssen sie die Höhe der verwendeten Mittel insgesamt nachweisen. Die Höhe der zuwendungsfähigen Planungskosten begrenzt die LuFV nicht. Die Prüfungen des Bundesrechnungshofes sollen nach § 21 LuFV dazu beitragen, diesen Zuwendungsvertrag fortzuentwickeln. Der Bundesrechnungshof hat sich, unterstützt vom Prüfungsamt des Bundes Hannover, deshalb mit den Planungskosten der LuFV der Jahre 2012 und 2013 befasst. Die EIU bestimmen eigenverantwortlich die Höhe der aus der LuFV in Anspruch genommenen Planungskosten, ohne deren Notwendigkeit dem Bund gegenüber nachweisen zu müssen. Der Bundesrechnungshof stellte fest, dass die Planungskosten der Jahre 2012 und 2013 einem Aufschlag von 21% bzw. 23% auf die Baukosten entsprachen. Dabei geht etwa ein Drittel der Zuwendungen in den sogenannten Oberbau (Schienen, Schwellen, Schotter). Dieser kommt mit deutlich geringeren Planungskosten aus. Im Jahr 2000 vereinbarten das BMVI und die DB AG für die Planungskosten des Oberbaus einvernehmlich einen Aufschlag von 8%. Nach Aussage der DB AG soll in den Jahren 2012 und 2013 der tatsächliche Aufschlag für die Planungskosten 15 bzw. 14% betragen haben.“ [<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2016/langfassungen/2016-bemerkungen-nr-36-bundesministerium-fuer-verkehr-und-digitale-infrastruktur-toleriert-zu-hohe-planungskosten-bei-investitionen-in-die-bestehenden-schienenwege-pdf.>]

Für den Zeitraum ab 1.1.2015 gilt die LuFV II [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv_node.html].

Anhaltspunkte, dass in diesem Kontext eine Vorfinanzierung möglich ist, haben sich auch aus dem Bericht nicht ergeben.
