



Dokumentation

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 112/20
Abschluss der Arbeit: 04.11.2020
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Landwirtschaft, Ernährung
und Verbraucherschutz

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.	Einleitung	4
2.	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	4
2.1.	Quellen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung	4
2.2.	Bundesverkehrswegeplan (BVWP)/Investitionsrahmenplan (IRP)	5

1. Einleitung

Die folgende Arbeit skizziert die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland anhand von Quellen des federführend zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

2. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

2.1. Quellen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Das BMVI verweist auf folgende Quellen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung¹:

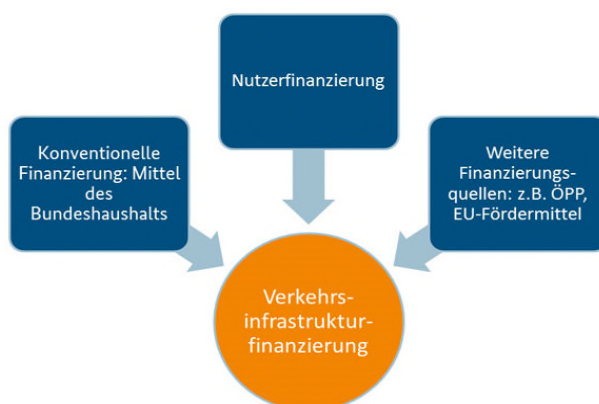
„Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erfolgt aus verschiedenen Quellen. Der größte Teil der bereitgestellten Mittel kommt aus dem Steueraufkommen (rd. 2/3), knapp 1/3 beträgt der Anteil der Lkw-Maut, hinzukommen weitere Mittel von der Europäischen Union. Der Verkehrshaushalt tritt bei der Bereitstellung von Steuermitteln mehr und mehr in Konkurrenz zu anderen Politikfeldern, wie beispielsweise Bildung, Forschung, Arbeit. Daher ist es erforderlich geworden, eine Neuausrichtung der Infrastrukturfinanzierung vorzunehmen. Im Jahr 2005 wurde durch die Einführung der entfernungsabhängigen Maut auf schwere Lkw der Systemwechsel von einer reinen Haushalts- zur Nutzerfinanzierung eingeleitet. Die Einnahmen aus der Maut werden zur Verbesserung des Zustandes der Verkehrsinfrastruktur – seit dem Jahr 2011 ausschließlich für die Bundesfernstraßen - verwendet. Angesichts der dringend erforderlichen Investitionen zur Erhaltung des hohen Standards des Verkehrsnetzes ist die Nutzerfinanzierung ein wichtiger und sinnvoller Beitrag zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.

Mit dem Bundeshaushalt werden die für die einzelnen Verkehrsträger – die Schienenwege des Bundes sowie die Bundesfern- und Wasserstraßen – jährlich aus dem Steueraufkommen des Bundes und den Mauteinnahmen verfügbaren Haushaltsmittel festgelegt. Von den für Investitionen in die Bundesschienenwege vorgesehenen Mitteln entfallen 20 % auf Investitionen der Länder in den Schienenpersonennahverkehr. Darüber hinaus stellt der Bund den Ländern Investitionsmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden sowie für den Nahverkehr gem. Regionalisierungsgesetz zur Verfügung. Die Länder entscheiden eigenverantwortlich über die Verwendung dieser Mittel. Es gilt die Prämisse „Erhalt vor Aus- und Neubau“.

Die Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und privatem Know-how in ÖPP-Projekten hat vielfach Effizienzgewinne zur Folge, weil durch die Anwendung des Lebenszyklusansatzes Bau, Erhalt, Betrieb und Finanzierung aus einer Hand erfolgen. Unter Nutzung von ÖPP können Projekte schneller realisiert werden, woraus zusätzlicher volkswirtschaftlicher Nutzen entsteht. Im Bereich des Verkehrs werden erfolgreich die Betreibermodelle an Bundesfernstraßen umgesetzt.“

Einen Überblick gibt ergänzend die folgende Grafik:

1 <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Finanzierung/finanzierung.html>



Quellen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, Quelle: BMVI

<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Finanzierung/finanzierung.html>

2.2. Bundesverkehrswegeplan (BVWP)/Investitionsrahmenplan (IRP)

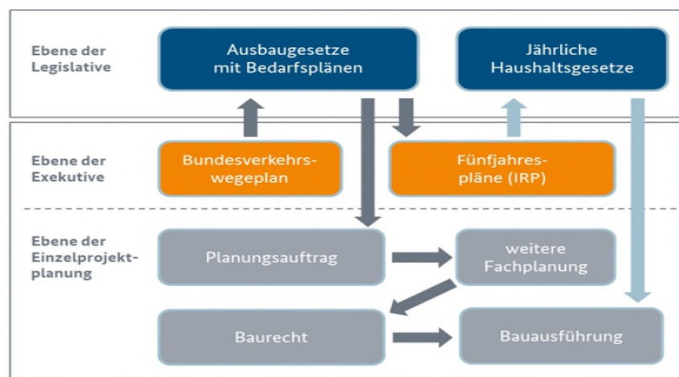
Zu den Grundlagen der Bundesverkehrswegeplanung bemerkt das BMVI wie folgt²:

„Die Bundesregierung ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesschienenwege: Art. 87e GG, Bundeswasserstraßen: Art. 89 Abs. 2 GG, Bundesfernstraßen: Art. 90 GG). Grundlage für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind die Bundesverkehrswegepläne (BVWP). Ein Bundesverkehrswegeplan wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er enthält alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte sowie den Erhaltungsbedarf. Beim BVWP handelt es sich um ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument, er ist jedoch kein Finanzierungsplan oder -programm und hat keinen Gesetzescharakter. Er gilt für den angegebenen Zeitraum (in der Regel 10 bis 15 Jahre), jedenfalls aber so lange, bis es einen neuen Bundesverkehrswegeplan gibt.

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bewertet der Bund, ob ein erwogenes Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist. Der Aus- und Neubaubedarf wird auf Basis des in Verkehrsprognosen vorhergesagten Verkehrsaufkommens ermittelt. Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Der Deutsche Bundestag beschließt über die Aufnahme der Projekte des BVWP und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt.

² <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplanung/bundesverkehrswegeplanung.html>

„Lebenszyklus“ eines Bundesverkehrswegeplans



Schematische Darstellung der Bundesverkehrswegeplanung, Quelle: BMVI

<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplanung/bundesverkehrswegeplanung.html>

Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur **Fünfjahrespläne** auf, aus denen der Investitionsbedarf für die nächsten Jahre hervorgeht. Dafür hat das BMVI in 2006/2007 erstmals einen verkehrsträgerübergreifenden **Investitionsrahmenplan** für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) entwickelt. Der IRP legt die Investitionsschwerpunkte zum Erhalt sowie für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur fest. Er enthält neben den Bedarfsplanmaßnahmen für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen auch Aussagen zu den im BVWP enthaltenen Bundeswasserstraßenprojekten.

In vorgeschriebenen Abständen nach Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (alle fünf Jahre) prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob die Bedarfspläne für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen der aktuellen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Die Ergebnisse der **Bedarfsplanüberprüfungen** haben keine unmittelbare Auswirkung auf den BVWP. Sie können aber das Parlament zur Anpassung der Bedarfspläne oder die Bundesregierung zur Neuaufstellung eines Bundesverkehrswegeplans veranlassen, um die verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturpolitik Deutschlands neu auszurichten.“

Bezogen auf den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVBW) 2030 führt das BMVI ergänzend wie folgt aus³:

„Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für die kommenden 10 bis 15 Jahre. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße.

Die im neuen Bundesverkehrswegeplan bewerteten Vorhaben wurden einer Kosten- Nutzen-Analyse unterzogen und zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Auf dieser Basis wurden sie in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingruppiert.

3 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030>

Kernanliegen des BVWP 2030 sind der Erhalt der Bestandsnetze und die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten. Vom Gesamtvolumen des Plans von rd. 269,6 Mrd. € fließen allein bis 2030 rd. 141,6 Mrd. € in den Erhalt der Bestandsnetze. Für Aus- und Neubauprojekte sind rd. 98,3 Mrd. € vorgesehen.

Die Umsetzung der Projekte des BVWP 2030 bedeutet konkret: Weniger Staus auf den Bundesfernstraßen, mehr Kapazität im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und wirtschaftlichere Transportmöglichkeiten auf den Wasserstraßen des Bundes.

Der im BVWP 2030 vorgesehene Aus- und Neubau im Bereich des Schienennetzes orientiert sich erstmals am Ziel eines Deutschland-Takts und bildet die infrastrukturelle Grundlage für seine Einführung. Der Deutschland-Takt hat das Ziel, mit einem netzweit abgestimmten Taktangebot im Schienenpersonenverkehr die Wegekette im System Bahn für eine große Anzahl von Personen attraktiver zu gestalten.“

Eine Zusammenstellung weiterer Dokumente zum Bundesverkehrswegeplan (BVBW) 2030 ist dem folgenden Link zu entnehmen: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>.

Weiterführende Informationen zum aktuellen Investitionsrahmenplan 2019-2023 sind dem folgenden Link zu entnehmen: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.html>.
