

Planungssicherheit für die Schiene

Was Deutschland von Österreich und der Schweiz lernen kann

@ Dr. Vera Huwe, Niklas Illenseer
vera.huwe@dezernatzukunft.org

01.06.2026

Executive Summary

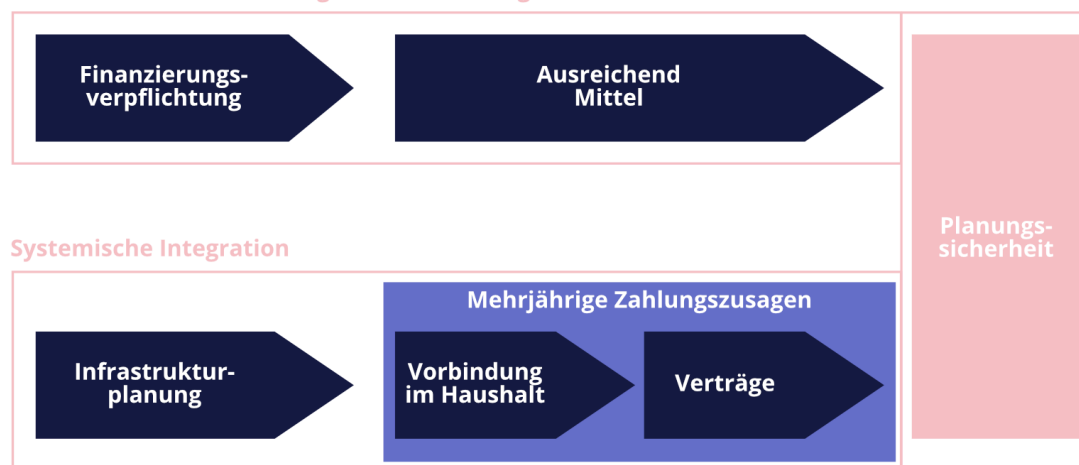
Die Schienenfinanzierung ist in Deutschland kurzfristig angelegt: Mittel werden jährlich politisch neu ausgehandelt (Neu- und Ausbau) oder lediglich in revidierbaren Verträgen vorstrukturiert (Erhalt). Zwar stellt das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) temporär deutlich mehr Geld bereit. An der geringen Planungssicherheit ändert es aber nichts.

Das kostet. Denn die geringe Planbarkeit verteuert die Schienenfinanzierung systematisch: Projekte werden kostenintensiv geplant, bevor ihre Finanzierung gesichert ist; Bauunterbrechungen erzeugen Wiederanlaufkosten und weil die Bauindustrie nicht langfristig kalkulieren kann, investiert sie nicht in neue Maschinen und Fachkräfte. Das verschärft Engpässe und treibt Margen.

Dieses Papier beschreibt die Finanzierungsmodelle der Schweiz (Bahninfrastrukturfonds) und Österreichs (Annuitätenfinanzierung) und destilliert zentrale Elemente einer erfolgreichen Schienenfinanzierung: Planungssicherheit entsteht durch die (1) institutionelle Verankerung der Finanzierungsverpflichtung und (2) systemische Integration. Das heißt: Eine dauerhafte Finanzierungsstruktur außerhalb des Haushalts und ein von der Planung bis zur Zahlung abgestimmtes System.

Zentrale Elemente einer erfolgreichen Schienenfinanzierung

Institutionelle Verankerung der Finanzierung



Lesebeispiel: Die institutionelle Verankerung der Finanzierung und die systemische Integration von Planung und Finanzierung führen zu Planungssicherheit.

Dezernat Zukunft
Institut für Makrofinanzien

Abbildung 1: Zentrale Elemente einer erfolgreichen Schienenfinanzierung; Quelle: Eigene Darstellung

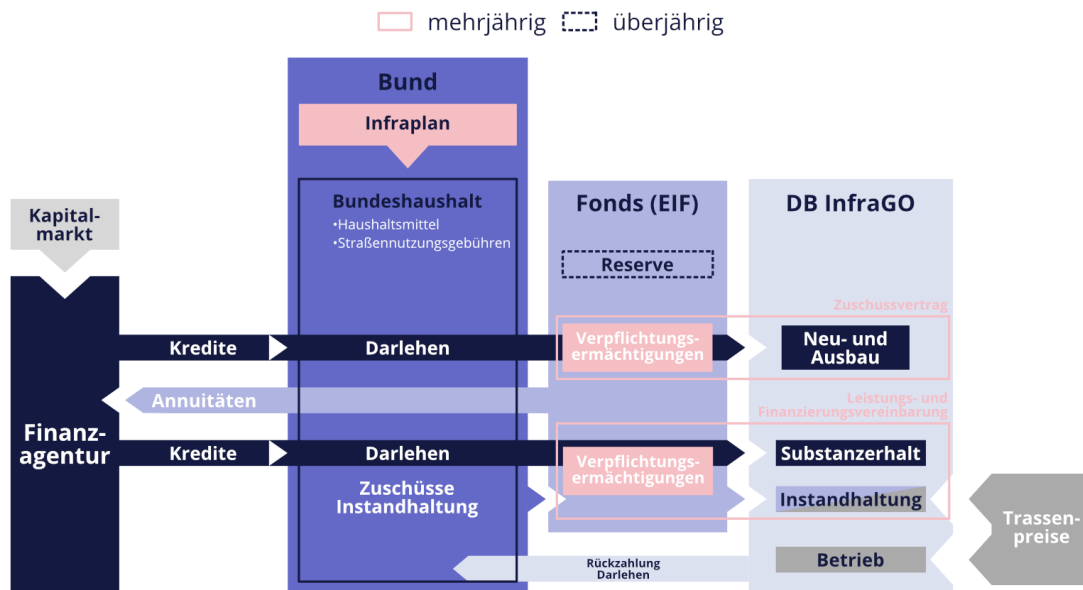
Der Abgleich zeigt: Deutschland weist erhebliche Schwachstellen auf.

Institutionelle Verankerung der Finanzierung: Beide Finanzierungsmodelle können die Planungssicherheit verbessern und in Deutschland haushaltsrechtlich umgesetzt werden. Ökonomisch ist die Annuitätenfinanzierung sinnvoll, die hohe Investitionen bei reduzierter jährlicher Haushaltsbelastung ermöglicht. Sie ist in Form von finanziellen Transaktionen zudem bereits im deutschen Fiskalrahmen angelegt, ohne dass dafür eine Grundgesetzänderung notwendig wäre. Da mit dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) jedoch bereits ein Vorläufer eines Fonds existiert, schlagen wir vor, beide Modelle zu kombinieren und schrittweise aufzubauen.

Es wird ein dauerhaftes Sondervermögen ohne Kreditermächtigung zur Finanzierung von Schieneninvestitionen geschaffen, **der Eisenbahninfrastrukturfonds** (EIF). Der EIF verwaltet Einnahmen und Ausgaben überjährig mit eigenem Wirtschaftsplan. Beginnend als „kleiner“ Fonds parallel zum SVIK, finanziert der EIF zunächst Neu- und Ausbau sowie kleine Programme, die das Nutzererlebnis spürbar verbessern. Zum Ende des SVIK wächst er zur dauerhaften Nachfolgestruktur heran und übernimmt die gesamte Schienenfinanzierung.

Dafür braucht es eine Anschlussfinanzierung. **Nach Ende des SVIK wird der Fonds mit der Annuitätenfinanzierung kombiniert.** Investitionen werden durch Darlehen des Bundes an die DB InfraGO schuldenbremsenneutral vorfinanziert; der Bund bezuschusst die Rückzahlung (Annuitäten). Zur Deckung dieser Zuschüsse werden Mindestzuweisungen aus dem Bundeshaushalt oder den Mauteinnahmen gesetzlich festgelegt. Durch die Kombination kommen die Vorteile beider Modelle zum Tragen: zeitnahe Verbesserung der Planungssicherheit und mittelfristig niedrigere Finanzierungskosten im Bundeshaushalt.

Schematische Darstellung des Eisenbahninfrastrukturfonds nach Ende des SVIK



Weitere kleinere Programme (Digitalisierung, Bahnhöfe etc.) sind im Substanzerhalt enthalten.

Lesebeispiel: Der Ausbau wird durch Bundesdarlehen vorfinanziert. Der Bund bezuschusst die Rückzahlung aus dem Fonds. Die Höhe der Zuschüsse wird im Zuschussvertrag festgelegt und über Verpflichtungsermächtigungen für zukünftige Jahre im Fonds eingeplant.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzien

Abbildung 2: Schematische Darstellung des Eisenbahninfrastrukturfonds nach Ende des SVIK; Quelle: Eigene Darstellung

Systemische Integration: Es wird nur noch geplant, was auch finanziert wird. Infrastrukturplanung, haushaltsrechtliche Verbindung und Vertragsleistung werden eng aufeinander abgestimmt. Konkret für den deutschen Kontext heißt das:

1. **Weiterentwicklung des Infraplans** zu einem verbindlichen, demokratisch legitimierten Mehrjahresplan mit projektspezifischen Kostenprojektionen
2. Ableitung der Investitionsvolumina und **haushaltsrechtlichen Verbindung** für mehrere Jahre im Voraus
3. **Unterlegung mit passgenauen Verträgen** mit der DB InfraGO, insbesondere einem neuen Zuschussvertrag für Neu- und Ausbau.

Mit einem gut abgestimmten Finanzierungssystem kommt mehr Geld auf der Schiene an. Das gilt auch für die Milliardeninvestitionen aus dem SVIK.

#INFRASTRUKTUR¹

#SCHIENE

#FISKALPOLITIK

¹ Wir danken Dr. Frank Schley und Viktor Plank für ihr wertvolles Feedback.

1. Einleitung	5
Fehlende Planungssicherheit treibt Finanzierungskosten.....	5
Weniger Kosten, aber auch weniger demokratische Kontrolle?	6
2. Finanzierungsmodelle in den Nachbarländern	7
Schweiz: Der Bahninfrastrukturfonds als Referenzmodell	7
Österreich: Planungssicherheit und hohe Investitionsvolumina ohne Fonds.....	11
3. Zentrale Elemente einer erfolgreichen Schienenfinanzierung	16
4. Deutschland: keine Verbindlichkeit bei Plan und Geld	18
5. Handlungsoptionen für Deutschland	23
Institutionelle Verankerung der Finanzierung	23
Systemische Integration	27
5. Fazit	29
6. Wichtige Begriffe und Abkürzungen	31
7. Literaturverzeichnis	32

1. Einleitung

Die Schiene hat ein Finanzierungsproblem. Das ist weitgehend unstrittig. Das Grundgesetz fordert den Bund auf, das Verkehrsangebot auf der Schiene zu gewährleisten. Das EU-Recht verpflichtet ihn zu einer auskömmlichen Finanzierung (2012/34/EU). Mit dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) stehen nun für einige Jahre deutlich mehr Mittel bereit.

Doch mehr Geld allein reicht nicht. Die Finanzierungsarchitektur selbst macht Investitionen unnötig teuer.

Bei der Suche nach Verbesserungsmöglichkeiten fällt der Blick immer wieder auf zwei Nachbarländer: die Schweiz und Österreich. Beiden gelingt – auf unterschiedliche Weise – eine verlässliche und effiziente Finanzierung der Schieneninfrastruktur. Dieses Papier analysiert beide Finanzierungsmodelle, identifiziert die Erfolgsfaktoren und skizziert, was Deutschland für eine Reform daraus lernen kann.

In der Schweiz wie in Österreich hat sich über viele Jahre ein parteiübergreifender Konsens herausgebildet: Investitionen in die Schieneninfrastruktur werfen einen hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen ab. Sie sollten nicht dem jährlichen Tauziehen um Haushaltsmittel unterworfen sein. Dieser Konsens wurde in konkrete institutionelle Arrangements übersetzt. Die Schweiz verankerte einen Fonds außerhalb des Bundeshaushalts in der Verfassung. Dem Fonds fließen Haushaltsmittel und eine Reihe an Steuereinnahmen automatisch und zweckgebunden zu. Österreich schuf ein gut abgestimmtes System, in dessen Zentrum die Annuitätenfinanzierung steht. Investitionen werden dabei durch Bundesdarlehen an die ÖBB-Infrastruktur AG (ÖBB Infra) vorfinanziert; der Schuldendienst wird zeitlich gestreckt aus Steuermitteln bedient. Das ermöglicht hohe Investitionen bei deutlich geringerer jährlicher Belastung des Bundeshaushalts.

Unsere Länder-Analyse zeigt: Neben der ausreichenden Höhe der Gelder ist die Planungssicherheit entscheidend. Die beiden Aspekte können interagieren: Unter den aktuellen Haushaltsbedingungen mag es zum Beispiel einfacher sein, ein geringeres Investitionsvolumen verlässlich bereitzustellen. Dennoch haben sie unterschiedliche Problemstrukturen. Planungssicherheit hängt primär von verbindlichen Planungsinstrumenten, gesetzlichen Verpflichtungen und einer verlässlichen Bereitstellung der Mittel ab. Deshalb behandeln wir beide Aspekte analytisch so weit wie möglich getrennt.

Das Sondervermögen stellt temporär ausreichend Mittel für den prioritären Erhalt der Schiene bereit. Deshalb fokussieren wir uns auf die Frage, *wie mehr Planungssicherheit in Deutschland hergestellt werden kann*. Grundsätzlich vergibt die Regierung Mittel jedes Jahr nach politischem Ermessen neu (jährlichkeitsprinzip), auch im Aus- und Neubau der Schiene. Für Ersatzinvestitionen existieren immerhin fünfjährige Finanzierungszusagen, die der Bund jedoch unter Haushaltsdruck revidieren kann. Zukünftige Zahlungen sind vergleichsweise schwach im Haushalt vorgebunden.

Fehlende Planungssicherheit treibt Finanzierungskosten

Fehlende Planungssicherheit kann zu erheblichen Kostensteigerungen führen. Projekte müssen oft kostenintensiv geplant werden, bevor ihre Finanzierung abschließend gesichert ist. Ob und wie viel Geld dann kommt, bleibt lange ungewiss. Unterbricht der Bund ein Ausbauprojekt aus Haushaltsgründen, entstehen erhebliche Zusatzkosten: Baustellensicherung, erneute Ausschreibungen, Preissteigerungen, Wiederanlaufkosten. Diese Stop-and-Go-Finanzierung ist teuer. Unsicherheit über zukünftige Investitionen hemmt auch den Aufbau dringend benötigter Baukapazitäten. Wenn Bauun-

ternehmen und Ingenieurbüros nicht langfristig kalkulieren können, verlangen sie Risikoaufschläge und investieren nicht in den Aufbau ihrer Kapazitäten, Fachkräfte und Maschinen. Zusätzliche Mittel münden dann nicht zwangsläufig in mehr Infrastruktur, sondern versickern teilweise in höheren Preisen.

Weniger Kosten, aber auch weniger demokratische Kontrolle?

Mehr Planungssicherheit ist entscheidend, um den Bedarf öffentlicher Mittel zu senken. Wie viel genau diese Ineffizienzen kosten, lässt sich nicht robust quantifizieren.² Doch die Mehrkosten sind unmittelbar relevant für den Bundeshaushalt, der den Großteil der Schieneninvestitionen stemmt. Bisher wurde punktuell versucht, mit diesem Problem umzugehen, allerdings mit wenig Erfolg.

Verlässliche Mittelzusagen über das aktuelle Haushaltsjahr hinaus nehmen jedoch auch Entscheidungen künftiger Parlamente vorweg. Dabei ist das Parlament der Souverän und die jährliche Haushaltsaufstellung eine zentrale parlamentarische Befugnis. Eine neue Regierung möchte ihren Gestaltungsspielraum wahrscheinlich nicht durch Vorgänger einge-

schränkt sehen. Und bei einer amtierenden Regierung können sich politische Prioritäten und fiskalpolitische Bedingungen verändern.

Unsere Länder-Analysen zeigen: Das Spannungsfeld zwischen Kostenreduktion auf der einen und demokratischer Legitimation auf der anderen Seite lässt sich ausbalancieren. Der Fokus verschiebt sich dabei weg von kleinteiliger, oft reaktiver Kontrolle hin zu strategischer Mittelfriststeuerung. Wie dieser Ausgleich gelingt, hängt wesentlich von der Finanzierungsarchitektur ab.

Dieses Papier beschreibt ausführlich die Mechanik der Finanzierungsmodelle der Schweiz und Österreichs (Kapitel 2). In Kapitel 3 identifizieren wir die Elemente, die in beiden Modellen – wenn auch unterschiedlich ausgeformt – vorhanden und für eine erfolgreiche Schienenfinanzierung wesentlich sind. Im Abgleich damit analysieren wir die Schwachstellen des deutschen Finanzierungssystems (Kapitel 4). In Kapitel 5 skizzieren wir Handlungsoptionen und leiten aus den fiskalpolitischen Bedingungen eine Empfehlung ab. Kapitel 6 fasst die zentralen Erkenntnisse zusammen.

² Es lassen sich keine robusten Vergleichswerte für die globalen Finanzierungskosten von Neubaustrecken oder Gleiskilometer Sanierung finden. Auch in der Anlage zu den Verkehrsinvesti-

onen des Verkehrsetats sind Mehrkosten zwar ausgewiesen, aber bleiben oft unbegründet.

2. Finanzierungsmodelle in den Nachbarländern

Wir beschreiben die Finanzierungsmodelle der Schweiz und Österreichs: ihre historische Entwicklung, Finanzierung, Planung und Umsetzung sowie Governance und demokratische Legitimation.

Schweiz: Der Bahninfrastrukturfonds als Referenzmodell

Die Schweiz gilt international als Vorbild für eine langfristig stabile Eisenbahninfrastrukturfinanzierung. Zentrales Instrument ist der **Bahninfrastrukturfonds (BIF)**.

Historische Entwicklung

Der BIF geht auf den *Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs* (FinÖV) zurück, 1998 durch Volksabstimmungen legitimiert. Der FinÖV war befristet und auf bestimmte Großprojekte beschränkt. Mit ihm wurden erstmals Steuereinnahmen zweckgebunden für die Schiene reserviert. Außerdem konnte sich der FinÖV beim Bund verschulden („Bevorschussung“).³ 2016 wurde der FinÖV in den zeitlich entfristeten BIF überführt. Der BIF deckt alle Aufgabenbereiche der Eisenbahninfrastruktur ab.

Finanzierungsmodell

Der BIF ist ein unbefristeter, rechtlich unselbstständiger Spezialfonds mit eigener Rechnung außerhalb des Bundeshaushalts. Seine Existenz, seine Einnahmequellen und deren Zweckbindung sind in der Verfassung verankert (**Greinus & Sutter 2021; Becker 2022**). Damit entzieht sich die Höhe der Schienenfinanzie-

rung weitgehend dem Zugriff jährlicher Haushaltsdebatten und wechselhafter politischer Prioritäten.

Das Eisenbahngesetz (EBG) legt fest, dass der Bund die Hauptlast der Finanzierung der Schieneninfrastruktur trägt (Art. 49 EBG). Er ist verpflichtet, geplante Infrastrukturkosten des Betriebs und des Substanzerhalts zu finanzieren, die von den Trassenerlösen nicht gedeckt werden (Art. 51(1) b EBG).⁴

Der BIF ist für alle Aufgabenbereiche der Eisenbahninfrastruktur zuständig: Er finanziert Aus- und Neubau und bezuschusst Betrieb und Substanzerhalt, mit klarer Priorität für Betrieb und Erhalt. Die Mittel werden als Zuschüsse (2024: etwa zwei Drittel des Gesamtvolumens) und für einen Teil der Investitionen als zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen an die Infrastrukturbetreiber vergeben.⁵

Mehrere Einnahmequellen fließen verbindlich in den BIF. Verfassungsrechtlich garantiert sind ein Mindestbeitrag des Bundes, Anteile der Mehrwert- und allgemeinen Bundessteuer, „angemessene“ Beiträgen der Kantone sowie ein erheblicher Anteil aus der Schwerverkehrsabgabe (vergleichbar mit der deutschen Lkw-Maut).⁶ Die Schweiz nutzt damit gezielt Einnahmen aus dem Straßengüterverkehr für die Schiene. Verschiedene Elemente sind preisindexiert.⁷ Dazu kommen befristet weitere Anteile aus der Mehrwert- und der Mineralölsteuer. In Summe sind knapp zwei Drittel der Einnahmen fest definiert.

³ Dafür konnte der Bund Kredite von bis zu 25 Prozent der Projektkosten am Kapitalmarkt aufnehmen. Der FinÖV zahlt die Bevorschussung verzinst an den Bund zurück.

⁴ Bei Aus- und Neubau wird lediglich geregelt, wie er zu finanzieren ist; nicht dass oder wie viel ausgebaut wird.

⁵ Da Betrieb und Substanzerhalt Pflichtaufgaben des Bundes sind, werden sie über sogenannte Abgeltungen und Investitionen über eine bestimmte Höhe mit bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert (Art. 51b EBG). Aus- und Neubau ist keine ge-

setzliche Pflichtaufgabe und wird durch A-fonds-perdu Beiträge und Darlehen finanziert (Art. 58a EBG).

⁶ Die Regierung kann die Höhe der zugeführten Schwerlastabgabe jährlich innerhalb des definierten Rahmens („höchstens zwei Drittel“) anpassen. Die Höhe der Beiträge der Kantone ist einfachgesetzlich definiert.

⁷ Siehe Bahninfrastrukturfondsgesetz (BIFG) Art. 3 Abs. 2 und <https://www.bav.admin.ch/de/bahninfrastrukturfondsbif>.

Im Unterschied zu seinem Vorgänger kann der BIF keine Kredite aufnehmen – weder beim Bund noch am Kapitalmarkt.⁸ Noch nimmt der Bund Kredite auf, um den BIF zu bezuschussen. Verbliebene Darlehen des FinÖV werden zurückgezahlt. Dafür wurden temporär zusätzliche Einnahmen bereitgestellt.⁹

Planung und Umsetzung

Der Bund sagt Zahlungen aus dem BIF für mehrere Jahre im Voraus zu und hinterlegt sie mit Ausbau- bzw. Qualitätserwartungen. Die verfassungsrechtlich verankerten Zuflüsse in den BIF sichern ab, dass die erforderlichen Mittel in zukünftigen Haushaltsjahren zur Verfügung stehen.

Für Neu- und Ausbau beschließt das Parlament **Ausbauschritte** (STEP) mit langen Horizonten – aktuell bis 2035. Die Ausbauschnitte beziehen sich auf konkrete Angebotsverbesserungen (z. B. besserer Takt) und werden nach Systemnutzen priorisiert. Was in die Planung aufgenommen wird, wird aus dem BIF finanziert.

Der Mittelabruf aus dem BIF erfolgt auf Basis von Verträgen zwischen Infrastrukturbetreiber und der Bundesregierung. Diese Verträge legen im Detail fest, welche Leistung der Infrastrukturbetreiber für die bereitgestellten Mittel erbringt. Dafür werden im BIF Mittel für mehrere Jahre vorstrukturiert. Für Neu- und Ausbauvorhaben bewilligt das Parlament **Verpflichtungskredite**. Diese erlauben dem Bund bis zu einer festen Kostenobergrenze Verpflichtungen einzugehen, die in zukünftigen Haushaltsjahren wirksam werden (für Unterschiede in der Haushaltsmechanik siehe Box 1). Darauf aufbauend werden **Umsetzungsvereinbarungen** für einzelne Projekte oder regionale Projektbündel abgeschlossen. Baupreisinflation kann berücksichtigt werden.¹⁰ Für Betrieb und

Substanzerhalt legt das Parlament mehrjährige **Zahlungsrahmen** fest. Der Zahlungsrahmen definiert, wie viel Geld in dieser Periode ausgegeben werden darf. Auf dieser Grundlage schließt der Bund mehrjährige **Leistungsvereinbarungen** mit den Infrastrukturbetreibern.

Das Parlament genehmigt den jährlichen Mittelabfluss aus dem BIF mit der jährlichen Haushaltsaufstellung innerhalb des gesetzten Rahmens.¹¹

Die Finanzierung ist nicht nur mehrjährig, sondern auch überjährig organisiert. Mittel verfallen zum Jahresende nicht, sondern verbleiben im Fonds. Die jährlichen Ausgaben dürfen die Einnahmen übersteigen, solange eine ausreichende **Reserve** besteht. Investitionen lassen sich damit unabhängig von kurzfristigen Haushaltsschwankungen glätten und umsetzen. Mittelfristig müssen sich Einnahmen und Ausgaben ausgleichen.

Governance

Der BIF wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) verwaltet. Das Parlament kontrolliert strategisch und finanziell, nicht operativ. Es beschließt zunächst die mehrjährigen Ausbauschnitte (STEP) und setzt die finanziellen Leitplanken (Verpflichtungskredit und Zahlungsrahmen). Die jährlichen Entnahmen genehmigt es weiterhin im jährlichen Haushaltsverfahren – jedoch innerhalb der zuvor festgelegten Mehrjahresrahmen. Die Mittelzuflüsse an den BIF stehen hingegen nicht mehr zur Diskussion.

Das Parlament kann auf Basis regelmäßiger Berichte der Regierung sowie Prüfungen der Finanzaufsicht und der Eidgenössischen Finanzkontrolle künftige Ausbauschnitte anpassen. Beim FinÖV, der auch durch Kredite finanziert

⁸ Die SBB kann hingegen Tresoreriedarlehen bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung aufnehmen, um Investitionen außerhalb der Sparte Infrastruktur vorzufinanzieren (z. B. Rollmaterial, Energieanlagen, Immobilien). Diese Darlehen werden marktkonform verzinst und fallen nicht unter die Schuldenbremse (Art. 20 SBBG). Siehe <https://www.efv.admin.ch/de/tresorerieanlagen> und <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20233915>

⁹ Diese sind: ein zusätzliches Promille der Mehrwertsteuer (bis längstens 2030) und neun Prozent des Reinertrags der Schwerlastabgabe (bis zur vollständigen Rückzahlung), maximal je-

doch 310 Millionen Euro zum Preisstand 2014.

¹⁰ Die Kostenschätzungen erfolgen auf einer bestimmten Preisbasis. Der Höchstbetrag kann mit dem Bahnbau-Teuerungsindex an die effektive Baupreisentwicklung angepasst werden, ohne nochmal einen parlamentarischen Beschluss einholen zu müssen.

¹¹ In der Haushaltsaufstellung ist auch eine Aufstockung des Verpflichtungskredits möglich; eine Reduktion nur für den Teil, der noch nicht verpflichtet ist.

wurde, gab es noch ein gesondertes Aufsichtsgremium als vertrauensbildende Maßnahme.

Demokratische Legitimation des Mehrjahresrahmens

2014 verankerte eine Volksabstimmung den BIF in der Bundesverfassung (62 Prozent Ja). Die dauerhafte Finanzierungsstruktur erhielt damit eine direkte demokratische Legitimation. Die Zustimmung war in allen Parteien hoch. Auch ein Drittel der Abgeordneten der nationalkonservativen SVP stimmte – entgegen der Empfehlung ihrer Partei – dem Bundesbeschluss zu.¹²

Zweifel und Kritik bezogen sich vor allem auf das *Wie* der Umsetzung. Diskutiert wurde unter anderem die angelegte Querfinanzierung von der Straße zur Schiene, der Fahrkostenabzug für Pendler sowie mögliche Konflikte zwischen den Kantonen.¹³ Auch die wenigen Abgeordneten, die sich gemeinsam mit Interessensvertretungen der Auto- und Nutzfahrzeugindustrie öffentlich gegen die Verabschiedung positionierten, motivierten ihre Kritik fast ausschließlich verteilungspolitisch.¹⁴ Als grundsätzlich unzulässige Einschränkung der Budgethoheit wurde der BIF nur vereinzelt kritisiert, z. B. von dem von mehreren multinationalen Unternehmen finanzierten liberalen Think Tank Avenir Suisse (Grünenfelder 2016).

Am Beispiel der kürzlich abgelehnten Volksinitiative für einen Klimafonds (70,7 Prozent Nein) zeigt sich allerdings, dass das institutionelle Design entscheidend für die breite Zustimmung sein kann.¹⁵ Dieser Klimafonds zur Finanzierung zusätzlicher Klimainvestitionen hätte auch teilweise durch Schulden finanziert werden können. In einem fiskalpolitisch konservativen Land konnte die Finanzierung von Investitionen durch eine Ausnahme von der Schuldenbremse nicht überzeugen.¹⁶

Zwischenfazit Schweiz

Im Schweizer Modell schafft die verfassungsrechtliche Verankerung des Bahninfrastrukturfonds und seiner zweckgebundenen Einnahmequellen eine stabile institutionelle Finanzierungsstruktur. Zahlungsrahmen und darauf aufbauende Leistungsvereinbarungen strukturieren die Zahlungen für Erhalt und Betrieb mehrere Jahre im Voraus vor. Verpflichtungskredite binden Mittel für Aus- und Neubau und ermöglichen einen flexiblen Abruf in den Folgejahren. Eine Reserve im BIF glättet Investitionen über die Jahre.

Grafik 1 zeigt vereinfacht das Schweizer Finanzierungsmodell.

12 <https://anneepolitique.swiss/prozesse/22764-brg-finanzierung-und-ausbau-der-eisenbahninfrastruktur-fabi-12-016>

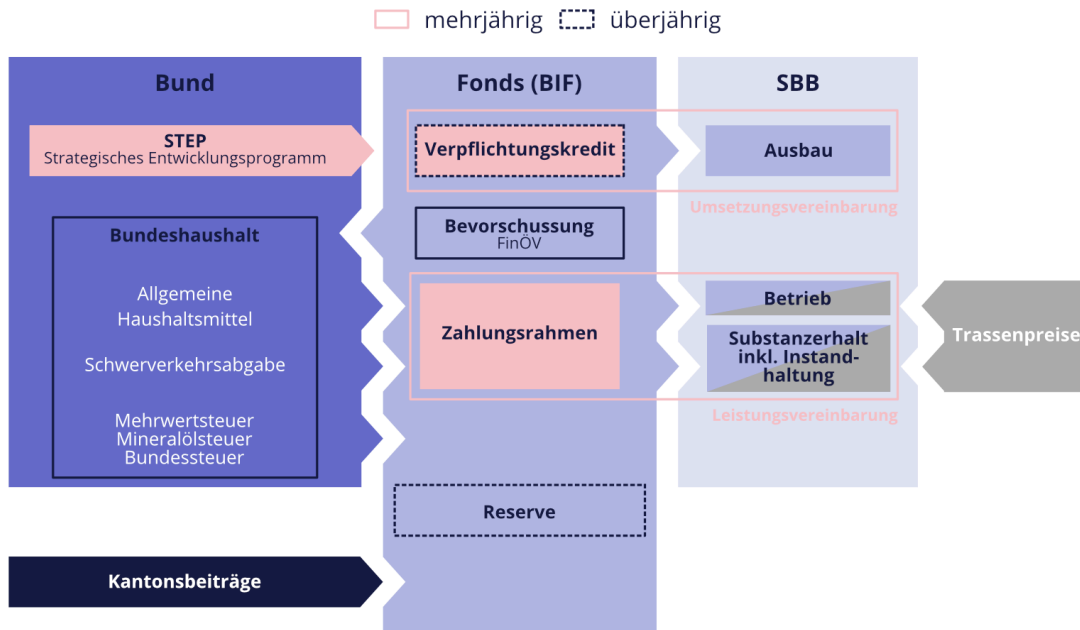
13 <https://www.srf.ch/news/schweiz/fabi-nationalrat-will-mehr-strecken-pendlerabzuege-und-keine-milchkuehe>

14 <https://www.nzz.ch/schweiz/drei-gegen-alle-anderen-id.1060507>

15 <https://www.admin.ch/de/klimafonds-initiative>

16 <https://www.srf.ch/news/schweiz/klimafonds-initiative-die-schuldenbremse-als-hauptstreitpunkt>

Schematische Darstellung des Schweizer Finanzierungsmodells



Lesebeispiel: Neu- und Ausbau wird aus dem Fonds finanziert. Die Höhe der Mittel wird im Verpflichtungskredit festgelegt.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzien

Abbildung 3: Schematische Darstellung des Schweizer Finanzierungsmodells; **Quelle:** Eigene Darstellung

Erklärbox 1: Unterschiede in der Haushaltsmechanik

Deutschland: Verpflichtungsermächtigungen

Eine **Verpflichtungsermächtigung** erlaubt dem Bund, Verpflichtungen einzugehen, die erst in künftigen Haushaltsjahren zu Ausgaben führen – etwa Verträge zu schließen oder Bestellungen auszulösen. Sie ist im Bundeshaushalt an einen Haushaltstitel geknüpft und legt fest, bis zu welchem Betrag in welchem Jahr Verpflichtungen eingegangen werden dürfen. Nicht abgerufene Ermächtigungen verfallen am Jahresende.

Schweiz: Verpflichtungskredit und Zahlungsrahmen

Der **Verpflichtungskredit** ermächtigt die Regierung, für ein bestimmtes Vorhaben bis zu einem Höchstbetrag Verpflichtungen einzugehen. Das Parlament beschließt den Höchstbetrag, Projektzweck und gegebenenfalls Projektabschnitte. Das „Ob“ ist damit geklärt; das „Wann“ kann nach Bedarf über die Haushaltsjahre flexibel gestaltet werden. Der Verpflichtungskredit ist damit eine Art überjährige Verpflichtungsermächtigung mit Projektbezug. Die tatsächlichen Jahresscheiben werden im Finanzplan ausgewiesen und im jeweiligen Haushalt bewilligt. Mit dem **Zahlungsrahmen** legt das Parlament den Höchstbetrag fest, der in einem bestimmten Ausgabenbereich über mehrere Jahre ausgegeben werden darf. Er ist das parlamentarische Instrument zur mittelfristigen Ausgabensteuerung. Die tatsächlichen Zahlungen werden jährlich im Haushalt beantragt und vom Parlament bewilligt.

Österreich: Vorbelastungen

Vorbelastungen ermächtigen die Regierung zur Bindung zukünftiger Budgets. Vorbelastungen müssen per Vorbelastungsgesetz vom Parlament beschlossen werden, wenn zumindest in einem zukünftigen Haushaltsjahr quantitativ relevante Auszahlungen des Bundes zu leisten sind, was die Entscheidung politisch sichtbar und schwer revidierbar macht. Im Falle der Schienenfinanzierung wird eine Gesamtsumme, die zur Finanzierung des Rahmenplans aus dem Bundeshaushalt benötigt wird, beschlossen. Die Jahresscheiben ergeben sich aus dem Finanzierungsmodell und werden nicht separat beschlossen.

Erklärbox 1: Unterschiede in der Haushaltsmechanik

Österreich: Planungssicherheit und hohe Investitionsvolumina ohne Fonds

Österreich hat keinen dedizierten Fonds, erreicht langfristige Planungssicherheit aber mit einem gut abgestimmten System, in dessen Zentrum die **Annuitätenfinanzierung** steht. Der Bund finanziert dabei Investitionen über Bundesdarlehen vor. Er zahlt dann 80 Prozent der Investitionskosten über 30 Jahre zurück. Das Ergebnis: Hohe Investitionen für die Schienen bei deutlich geringerer Haushaltsbelastung.

Historische Entwicklung

Ab den frühen 2000er-Jahren trieb Österreich einige wichtige Großbauprojekte voran. Gleichzeitig drohte ein Sanierungsstau. Die ÖBB stand vor ähnlichen Problemen wie die DB heute. Der Bund begann deshalb 2007, Investitionen der ÖBB Infra nicht mehr überwiegend als Baukostenzuschüsse zu finanzieren, sondern über Annuitäten. 2017 stellte Österreich vollständig auf dieses Finanzierungssystem um.

Finanzierungsmodell

Betrieb und Instandhaltung finanziert der Bund – wie in der Schweiz – über direkte Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt. Bei Investitionen läuft es anders: Der Bund nimmt über die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (OeBFA) Kredite am Kapitalmarkt auf (z. B. in Form von Bundesanleihen) und reicht sie als Darlehen an die ÖBB Infra weiter. Die OeBFA ist das Schatzamt der Republik Österreich, das die Bundesschulden verwaltet. Rechtliche Grundlage ist eine sogenannte Rechtsträgervereinba-

rung. Für mehrheitlich bundeseigene Rechtsträger wie die ÖBB Infra kann die OeBFA auf Aufforderung des Finanzministers Kredite aufnehmen und die Mittel als Darlehen weiterreichen (§81 Bundeshaushaltsgesetz (BHG), siehe auch [Rechnungshof Österreich 2019; 2022](#)).

Der entscheidende Vorteil: Auf diese Weise profitiert die ÖBB Infra von den günstigeren Refinanzierungskosten des Bundes. Formell handelt mit der OeBFA zwar der Bund. Die so entstehenden Verbindlichkeiten werden jedoch außerhalb der regulären Bundesbuchführung geführt (§99 BHG).

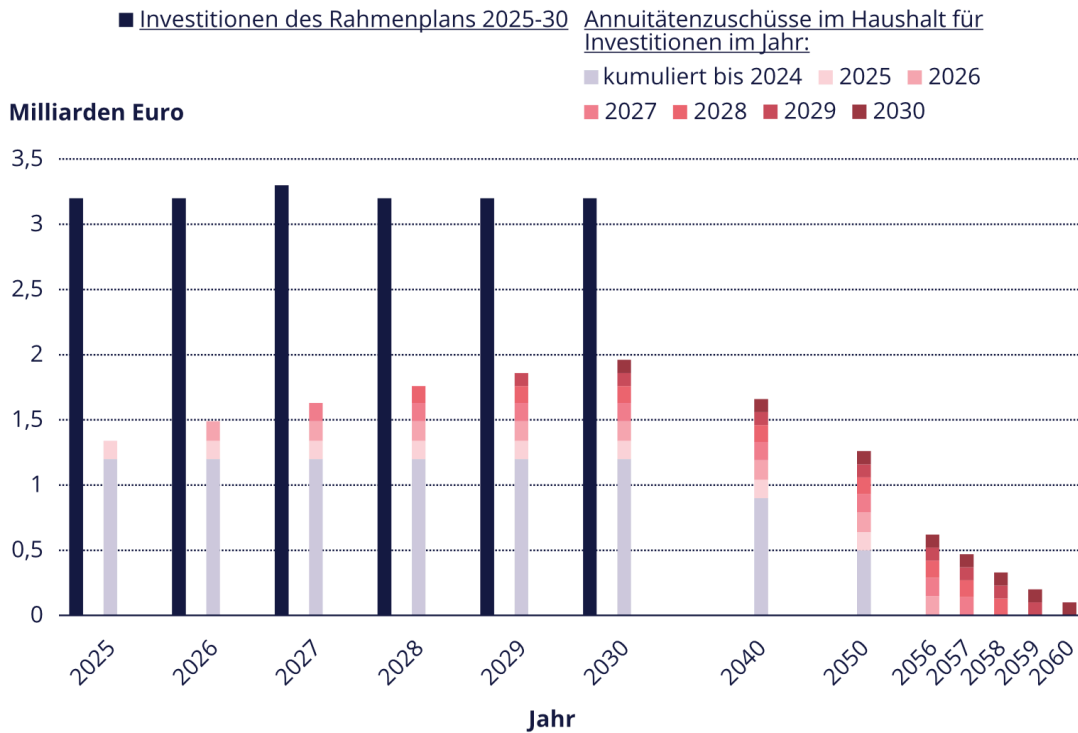
Der Bund übernimmt 80 Prozent der Investitionskosten in Form einer 30-jährigen **Annuität** (beim Großprojekt Brenner Basistunnel 100 Prozent und 50 Jahre). Mit den Annuitätenschüssen zahlt er einen konstanten Betrag für Zins und Tilgung über die jeweilige Laufzeit zurück. Die restlichen 20 Prozent trägt die ÖBB aus eigenen Erlösen, etwa den Trassenentgelten. Das Annuitätenmodell bedeutet, dass eine Investition nicht sofort in voller Höhe, sondern über viele Jahre in gleichbleibenden Raten (Annuität) im Bundeshaushalt wirksam wird (Grafik 2).

Das zeitliche Strecken der Kosten hat einen doppelten positiven Effekt: *Erstens* wird nur der Annuitätenschuss unmittelbar haushaltswirksam – ein Dreißigstel der Investitionssumme zuzüglich Zinsen. Österreich kann so höhere Investitionen tätigen, ohne die jährliche Haushaltsbelastung im gleichen Maß zu erhöhen. Aktuell sind bis 2030 jährliche Investitionen in Höhe von rund 3,3 Milliarden Euro vor-

gesehen. Das entspricht einer Annuität von etwas über 100 Millionen Euro pro Jahr über die jeweilige Laufzeit. Im Haushalt werden dann die kumulierten Annuitätenzuschüsse für bereits getätigte und neue Investitionen wirksam.

Bis 2030 sind das 1,5 bis 2 Milliarden Euro pro Jahr. *Zweitens* entsteht Planungssicherheit für die ÖBB und den Bundeshaushalt, gerade weil der Bund die langfristige Verpflichtung einget, den Kredit der OeBFA zu tilgen.

Investitionen des Rahmenplans 2025-30 und Annuitäten



Lesebeispiel: Im Jahr 2025 investiert Österreich 3,2 Milliarden Euro in die Schiene. Der Bundeshaushalt finanziert Annuitätenzuschüsse in Höhe von 1,3 Milliarden Euro.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzen

Abbildung 4: Investitionen des Rahmenplans 2025-30 und Annuitäten; **Quelle:** Eigene Berechnungen nach ÖBB Infra Rahmenplan 2025-2030

Eine wichtige Einschränkung: Die Rechtsträgerfinanzierung fällt unter die europäischen Schuldenregeln. Seit der Umstellung auf das Europäische System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG 2010) wird die ÖBB Infra dem Staatssektor zugeordnet.¹⁷ Ihre Schulden werden vollständig dem österreichischen Schuldenstand unter den Maastricht-Regeln zugerechnet. Das Annuitätenmodell reduziert zwar die unmittelbare Haushaltsbelastung, die kreditfinanzierten Investitionen zahlen jedoch

weiterhin in voller Höhe auf den Schuldenstand des Bundes ein.

Planung und Umsetzung

Das **Zielnetz 2040** gibt das langfristige strategische Zielbild für die Schieneninfrastruktur vor. Es wird in ein sechsjähriges Investitionsprogramm – den **Rahmenplan** – übersetzt. Was im Rahmenplan steht, wird verlässlich finanziert.

¹⁷ Die europäischen Fiskalregeln sind strenger als nationale Haushaltsregeln. Nach dem ESVG 2010 wird eine Einheit dem Staatssektor zugeordnet, wenn sie überwiegend (mehr als 50 Pro-

zent) durch staatliche Zuschüsse finanziert wird und nicht zu Marktpreisen operiert.

Der Rahmenplan legt Investitionsvolumen, zeitliche Verteilung und Projektprioritäten für Bestandserhalt und Ausbau fest. Er wird jedes Jahr fortgeschrieben. Der Rahmenplan weist Kosten auf Projektebene aus, wird aber als Portfolio von der ÖBB in Abstimmung mit dem Fachministerium erstellt und vom Ministerrat beschlossen.¹⁸ Diese Portfoliofinanzierung ermöglicht der ÖBB eine systemoptimale Umsetzung der Vorhaben und effiziente Steuerung. Die im Rahmenplan vereinbarten Investitionen müssen innerhalb der Obergrenzen des Bundesfinanzrahmengesetzes (BFRG) – dem zentralen Instrument der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes – liegen.¹⁹

Der Bund hat sich **gesetzlich verpflichtet**, Zuschüsse zu Investitionen und Instandhaltung (§42 Abs. 2 Bundesbahngesetz (BBG)) zu leisten sowie eine Deckungslücke bei den Betriebsausgaben (§ 42 Abs. 1 BBG) zu schließen, wenn die Trassenpreiseinnahmen nicht ausreichen. Das Besondere: Diese Finanzierungspflicht für betriebliche Deckungslücken gilt auch bei Kostenschocks und kommt einer **impliziten Staatsgarantie** gleich.

Im nächsten Schritt bindet der Bund die in zukünftigen Haushaltsjahren benötigten Auszahlungen über sogenannte **Vorbelastungen** haushaltsrechtlich vor (siehe Box 1). Für Investitionen wird der Gesamtbetrag der aus dem Rahmenplan resultierenden Annuitäten genehmigt. Das Vorbelastungsgesetz erlaubt, den Bundeshaushalt bis zum Ende der Annuitätenlaufzeit zu belasten. Beim aktuellen Rahmenplan 2025-30 werden Vorbelastungen bis 2079 erzeugt, ohne die jährlichen Beträge genau festzulegen. Für Betrieb und Instandhaltung

werden Vorbelastungen als Gesamtbewilligung für den Zeitraum des aktuellen Rahmenplans ausgegeben. Diese wirken funktional überjährig. Formale Überjährigkeit gibt es im österreichischen Modell hingegen nicht. Es werden also keine Mittel ins nächste Haushaltsjahr übertragen. Die Vorbelastungen bilden die rechtliche Grundlage für Vertragsabschlüsse mit Mehrjahreswirkung.

Zwei rollierende **Zuschussverträge** setzen auf dem Rahmenplan auf – einer für Betriebszuschüsse und einer für Investitionen. Sie werden zwischen dem Verkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und der ÖBB Infra geschlossen und legen die vertragliche Verpflichtung des Bundes zur Leistung der Zuschüsse fest. Die Zuschussverträge konkretisieren die Höhe der Zuschüsse und die Zahlungsmodalitäten, etwa die Ausgestaltung der Annuität.²⁰ Verschiebungen zwischen den Jahren sind möglich, solange die Gesamtsumme des Rahmenplans nicht überschritten wird.

Das System ist nicht starr, sondern entwickelt eine verbindliche, rechtlich abgesicherte Richtschnur. Eine Veränderung geplanter Investitionen in späteren Jahren ist über die rollierenden Instrumente möglich, wenn sich beispielsweise Zins- oder Konjunkturbedingungen verändern, Kosten bei anderen Projekten steigen oder gespart werden muss. Sparvorgaben kann die ÖBB systemschonend nach eigenem Ermessen umsetzen. Die endgültige Zahlung legt das jährliche Bundesfinanzgesetz (entspricht dem Haushaltsbeschluss in Deutschland) fest, allerdings innerhalb des vorstrukturierten Rahmens.

¹⁸ Projektkosten werden mit einer einheitlichen Berechnungsmethodik berechnet. Dabei werden auch Planungsleistungen sowie andere interne Leistungen der ÖBB Infra berücksichtigt.

¹⁹ Das BFRG legt jährlich für vier Jahre im Voraus eine verbindliche Auszahlungsobergrenze für den Gesamthaushalt fest, die dann in fünf Rubriken und 58 Untergliederungen unterteilt wird. Für die Schienenfinanzierung ist die Untergliederung 41-Mobilität maßgeblich.

²⁰ Die Zuschüsse zu Investitionen und Instandhaltung ergeben sich aus der Summe aller laufender Annuitäten aus alten und neuen Investitionen unter Berücksichtigung des Tilgungsfortschritts, Zinssatzes und der Laufzeit. Die jährlichen Kosten werden dynamisiert, üblicherweise mit 2,5 Prozent pro Jahr („Valorisierung“).

Governance

Die Regierung beschließt den Rahmenplan und übermittelt ihn dem Parlament zur Kenntnis. Das Parlament beschließt das dazugehörige Vorbelastungsgesetz – die notwendige Grundlage für die Zuschussverträge und die parlamentarische Budgethoheit. Haushaltspolitisch gewichtige Vorbelastungen benötigen ein separates Gesetz.²¹ Den Haushalt beschließt das Parlament jährlich. Dabei kann der Wert des Zuschussvertrags jedoch nicht unterschritten werden. Das Verkehrsministerium berichtet dem Parlament jährlich. Die bundeseigene Dienstleistungsorganisation Schig mbH überwacht und kontrolliert die vertraglichen Verpflichtungen im Auftrag des Verkehrsministeriums.

Neben dem System „aus einem Guss“ sticht das kooperative, vertrauensvolle Verhältnis zwischen ÖBB und Fachministerium heraus. Dieses Vertrauen spiegelt sich zum einen in der starken Trägerschaft der ÖBB wider. Zentral ist dabei die Selbstverantwortlichkeit der ÖBB. Der Rahmenplan wird nicht top-down vorgegeben, sondern ist im Wesentlichen ein Instrument der ÖBB. Die ÖBB entscheidet selbst über die systemoptimale Umsetzung von Mitteln und Vorgaben, in enger Abstimmung und Kooperation mit dem Ministerium. Diese Verbindung aus Entscheidungskompetenz und finanzieller Eigenverantwortung reduziert strukturell die Konfliktflächen mit dem Ministerium.

Das kooperative Verhältnis zeigt sich auch in der praktischen Ausgestaltung: Selbst in Jahren, in denen keine Fortschreibung des Zuschussvertrags abgeschlossen wurde, wurden Zuschüsse ausgezahlt. Die implizite Staatsgarantie spiegelt das Vertrauen wider, dass die ÖBB im Sinne des Eigentümers handelt. Können die vereinbarten Leistungen nicht kostendeckend umgesetzt werden, kann die ÖBB um einen Zuschuss in nicht definierter Höhe ersuchen. Der Gesetzestext ist hier sehr weich for-

muliert. Dieses kooperative Verhältnis ist auf der Grundlage klarer Steuerungsmechanismen und einem geteilten Verständnis der Zusammenarbeit möglich. Dass diese selbstverantwortliche Finanzierung bisher so erfolgreich war, dürfte das gegenseitige Vertrauen weiter verstärken.

Demokratische Legitimation des Mehrjahresrahmens

In Österreich legitimieren Transparenz und Regelmäßigkeit des Verfahrens die Verbindung künftiger Haushaltsjahre. Die einzeln demokratisch beschlossenen Prozessschritte wirken kumulativ und autorisieren die Haushaltsbindungen, wenngleich impliziter als in der Schweiz.

Der Rechnungshof Österreichs (2021; 2025) kritisierte in Prüfberichten Verspätungen beim Beschluss des Rahmenplans und der Zuschussverträge. Er mahnte außerdem eine Verbesserung der Verwendungsnachweise. Diese Kritikpunkte wurden jedoch als operative Fehler gerahmt, mit deren Korrektur die Legitimation der Mehrjahresbindung wieder hergestellt wird.

Wie auch in Schweiz dreht sich die mediale Diskussion vor allem um Investitionsvolumina, Streckenausbauten und regionale Verteilung spezifischer Projekte.²² Auch die Vorbelastungen wurden medial eher erklärend als problematisierend gerahmt.

Zwischenfazit Österreich

Das Zusammenspiel eng aufeinander abgestimmter Instrumente erzeugt in Österreich hohe Investitionen und Planungssicherheit. Der Bund verpflichtet sich gesetzlich zur Zuschussung von Investitionen, Instandhaltung und betrieblichen Deckungslücken der ÖBB. Das entspricht einer impliziten Staatsgarantie. Der Rahmenplan legt Investitionen für sechs Jahre fest.

²¹ Dies betrifft Vorbelastungen, die in einem Haushaltsjahr mehr als zehn Prozent der im BFRG vorgesehenen Jahresobergrenze der Untergliederung „Mobilität“ überschreiten.

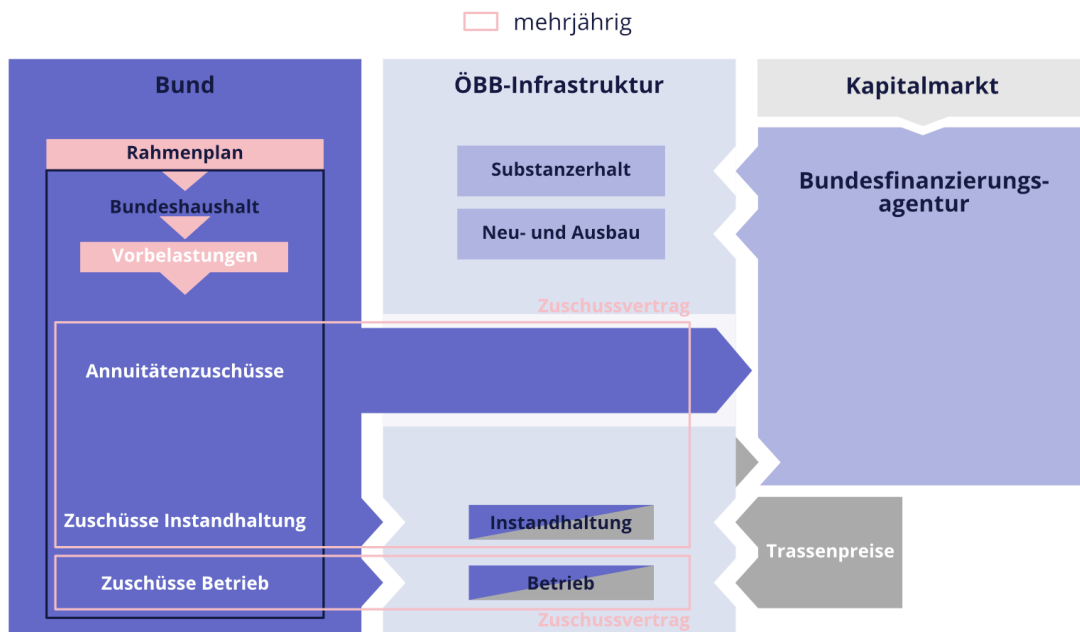
²² <https://orf.at/stories/3395915/> und <https://www.leadersnet.at/news/90052,neuer-oebb-rahmenplan-offiziell-praesentiert.html>

Der Bund nimmt über die Österreichische Finanzierungsagentur Kredite am Kapitalmarkt auf und reicht diese als Darlehen an die ÖBB Infra weiter. Die Kredite werden im Rahmen einer Rechtsträgervereinbarung aufgenommen und gesondert von den Abschlussrechnungen des Bundes geführt. Der Bund bezuschusst die Rückzahlung der Kreditsumme der ÖBB Infra über 30 Jahre. Damit werden die Finanzierungskosten über die Nutzungsdauer gestreckt. Entsprechende Zuschussverträge sa-

gen der ÖBB Infra Zahlungen über mehrere Jahre verbindlich zu. Die Annuitätenzuschüsse reduzieren dabei die unmittelbare Haushaltsbelastung deutlich. Außerdem verbessern sie die mittelfristige Ausgabensteuerung: Die Annuitäten erzeugen planbare Mittelabflüsse für einen langen Zeitraum, die über Vorbelastungen vorgebunden werden.

Grafik 3 zeigt vereinfacht die Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Österreich.

Schematische Darstellung des österreichischen Finanzierungsmodells



Lesebeispiel: Der Substanzerhalt wird durch Darlehen von der Bundesfinanzierungsagentur vorfinanziert. Die Rückzahlung wird aus dem Bundeshaushalt bezuschusst.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzen

Abbildung 5: Schematische Darstellung des österreichischen Finanzierungsmodells; **Quelle:** Eigene Darstellung

3. Zentrale Elemente einer erfolgreichen Schienenfinanzierung

Wir identifizieren vier Faktoren, die in beiden Modellen enthalten und die für eine erfolgreiche Schienenfinanzierung zentral sind. Schweiz und Österreich formen sie lediglich unterschiedlich aus.

Erstens legt der Bund in beiden Ländern die europarechtliche **Finanzierungsverpflichtung** der Schieneninfrastruktur (2012/34 EU) deutlich weiter aus als in Deutschland und verankert sie *als Verpflichtung* im nationalen Recht.²³ Sowohl in der Schweiz und in Österreich fallen Trassengebühren an. Der entscheidende Unterschied zur deutschen Regulatorik besteht darin, dass die Infrastrukturkosten nicht vollständig durch die Nutzungsgebühren finanziert werden sollen. Beide Systeme stützen sich auf gesetzlich definierte Finanzierungsverpflichtungen, insbesondere für Betrieb und Erhalt. Für die Umsetzung wurden stabile institutionelle Finanzierungsrahmen geschaffen: der verfassungsrechtlich verankerte BIF in der Schweiz und die Annuitätenfinanzierung in Österreich.

Zweitens macht der Bund innerhalb dieser Rahmen verlässliche **Zahlungszusagen für mehrere Jahre im Voraus**. Erwartete Leistungen werden klar definiert, Zahlungen im Gegenzug im Haushalt vorgehalten und über Verträge zivilrechtlich abgesichert. Schweiz und Österreichs unterscheiden sich dabei in ihrer Instrumentierung, erfüllen aber denselben Zweck: Planungssicherheit über (haushalts-)politische Konjunkturzyklen hinweg.

Drittens sind Planung, Umsetzung im Haushalt und Zahlungsvereinbarungen aufeinander abgestimmt. Die Finanzierungsmodelle der Nach-

barländer sind **systemisch integriert**. In die Planung wird jeweils aufgenommen, was finanziert ist. Von der Planung führt ein kohärenter Pfad direkt zur Verbindung der Mittel im Haushalt und verbindlichen Verträgen.²⁴

Planungssicherheit entsteht aus dem Zusammenspiel dieser drei Bestandteile: der institutionellen Verankerung der europarechtlichen Finanzierungsverpflichtung, verlässlichen mehrjährigen Zahlungszusagen und ihrer systemischen Integration von der Planung bis zum Vertrag.

Planungssicherheit ist notwendig, aber nicht hinreichend. Die Finanzierungsstruktur muss auch mit genug Geld gefüllt werden. Hier verschränken sich Planungssicherheit und Finanzierung: Es sollte nicht jedes Jahr neu ausgehandelt werden müssen, ob und in welcher Höhe das passiert.

Deshalb ist **viertens** die **dauerhafte Absicherung auskömmlicher Finanzmittel** entscheidend für eine erfolgreiche Schienenfinanzierung. Die Schweiz erreicht dies durch die Zweckbindung fest definierter Steueranteile, die automatisch an den Fonds fließen. Österreich nutzt mit der Annuitätenfinanzierung einen Mechanismus, der hohe Investitionen bei gleichzeitig deutlich reduzierter Haushaltsbelastung ermöglicht.

Tabelle 1 fasst die vier Elemente und ihre jeweilige Ausprägung zusammen.

²³ Auch Deutschland hat mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz die EU-Richtlinie umgesetzt; nur eben nicht als Finanzierungsverpflichtung.

²⁴ In Deutschland dagegen gibt es derzeit fünf fertig geplante Bauprojekte, die wegen fehlender Gelder nicht beginnen können, siehe <https://dserver.bundestag.de/btd/21/035/2103591.pdf>.

Element		Schweiz	Österreich
Planungssicherheit	Institutionalisierung der Finanzierungsverpflichtung	Gesetzliche Zuschusspflicht für Betrieb und Erhalt; Fonds und Zweckbindung Einnahmen in der Verfassung	Gesetzliche Zuschusspflicht, implizite Staatsgarantie für Betriebsdefizit
	Mehrjährige Zahlungszusagen	Vorbindung im Haushalt	Vorbelastungen
		Verträge	Umsetzungs- bzw. Leistungsvereinbarung
Finanzierung	Systemische Integration	Ja	Ja, über Rahmenplan
	Dauerhaft auskömmliche Mittel	Zweckbindung mehrerer Steueranteile und Mindesteinlage Haushalt	Annuitätenmodell streckt Haushaltsbelastung

Tabelle 1: Wesentliche Elemente einer erfolgreichen Schienenfinanzierung in der Schweiz und Österreich; **Quelle:** Eigene Darstellung

Im Gesamtbild ergibt sich ein System mit zwei Komponenten:

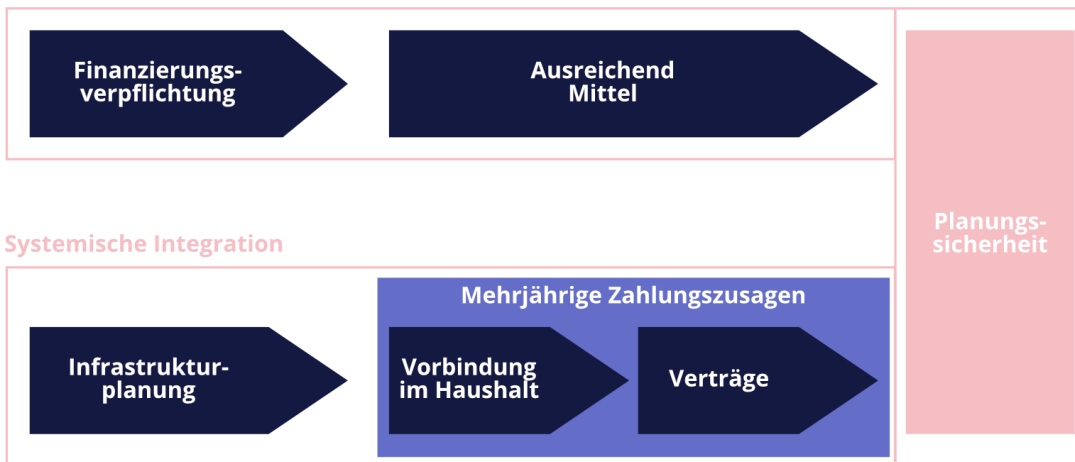
Institutionelle Verankerung der Finanzierung: Zunächst wird eine stabile Finanzierungsstruktur geschaffen. Diese wird dann in ausreichender Höhe befüllt.

Systemische Integration: Die Planung führt direkt zur Vorbindung der Mittel im Haushalt und zu passenden Verträgen.

Grafisch lässt sich das System einer erfolgreichen Finanzierungsstruktur wie folgt darstellen:

Zentrale Elemente einer erfolgreichen Schienenfinanzierung

Institutionelle Verankerung der Finanzierung



Lesebeispiel: Die institutionelle Verankerung der Finanzierung und die systemische Integration von Planung und Finanzierung führen zu Planungssicherheit.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzien

Abbildung 6: Zentrale Elemente einer erfolgreichen Schienenfinanzierung; **Quelle:** Eigene Darstellung

4. Deutschland: keine Verbindlichkeit bei Plan und Geld

Um die Defizite der Finanzierungsarchitektur in Deutschland zu verstehen, beschreiben wir die aktuelle Infrastrukturplanung und -finanzierung.

Die Planung: keine Verbindlichkeit beim Zielbild

Auf die Frage, was die deutsche Schieneninfrastruktur eigentlich leisten soll, gibt es keine klare Antwort.

Formal ist der **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** das zentrale verkehrsträgerübergreifende Planungsinstrument der Bundesregierung. Der BVWP orientiert sich an Verkehrsprognosen und ermittelt für Straße, Schiene und Wasserstraße, welche Infrastrukturprojekte sich volkswirtschaftlich lohnen. Projekte werden anhand von Kosten-Nutzen-Analysen bewertet und nach Dringlichkeit priorisiert.²⁵ Der aktuelle BVWP stammt aus dem Jahr 2016 und gilt bis 2030.

Der BVWP hat selbst keine unmittelbare Rechtswirkung. Er bildet die Grundlage für den **Bedarfsplan Schiene**, eine Anlage des Bundesgesetzes über den Ausbau der Schieneninfrastruktur (BSWAG). Nur was in den Bedarfsplan aufgenommen wird, darf geplant und gebaut werden.

Effektiv wurde der BVWP bei der Schiene jedoch vom **Deutschlandtakt** abgelöst. Der Deutschlandtakt verfolgt einen anderen Ansatz: Er spezifiziert das gewünschte Verkehrsangebot – also welche Takte, Anschlüsse und Reisezeiten erreicht werden sollen. Daraus leitet er den Infrastrukturbedarf im Bestandsnetz sowie für Aus- und Neubau ab. Das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz 2023 verankerte den Deutschlandtakt-Zielfahrplan de facto als maßgeblichen Planungsmaßstab. Seither leitet der Bund die Projektliste des Bedarfsplans

Schiene direkt aus dem Zielfahrplan des Deutschlandtakt ab.

Die Fokussierung auf das Angebot statt auf Einzelprojekte ist lange überfällig. Doch öffentlich existiert bislang nur eine Arbeitsversion. 2025 wurde die erste Etappe „Zielnetz 2035“ angekündigt. Die Veröffentlichung steht aus. Auch der rechtliche Status des Deutschlandtakts ist bis heute unklar: Bundestag und Bundesregierung unterstützen ihn als Zielbild. Beschlossen wurde er jedoch nicht.²⁶

Die Aufnahme in den Bedarfsplan ist jedoch eine notwendige, keine hinreichende Bedingung für den Bau. Viele Projekte im Bedarfsplan werden nicht oder nur nach sehr langer Zeit umgesetzt, unter anderem weil sich keine konkrete Umsetzungsstrategie anschließt. Eine Umsetzungs- oder Finanzierungsgarantie gibt es somit auch nach diesem Schritt nicht.

Der für 2026 angekündigte **Infraplan** soll diese Lücke schließen. Er soll den Deutschlandtakt in eine kohärente, auf fünf Jahre angelegte Umsetzungsstrategie übersetzen. Damit wird der Infraplan ein verbindliches Arbeitsprogramm für die DB InfraGO. Der Infraplan soll Neu- und Ausbau, Bestandserhalt, Sanierung und Modernisierung umfassen und jährlich fortgeschrieben werden.

Der Infraplan ist ein Fortschritt, doch seine Wirksamkeit steht und fällt mit der Finanzierung. Wie genau die Vorhaben mit der Finanzierung verzahnt werden entscheidet, ob sich die Planungssicherheit verbessert – oder ob nur ein weiteres Planungsinstrument geschaffen wird, das die Steuerung weiter verkompliziert.

²⁵ An der zugrundeliegenden Methodik gibt es seit Langem Kritik: Die Nutzen-Kosten-Analyse basiere auf veraltete Kosten- und Nutzenannahmen, die CO₂-Schadenskosten und Baupreise massiv unterschätzen, und die Verkehrsprognosen seien zu stark am Status quo orientiert. Anpassungen sind spätestens alle fünf Jahre in der Bedarfsplanüberprüfung möglich. In der letzten Prüfung 2024 wurde kein Anpassungsbedarf festgestellt.

²⁶ In der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ (2025) wurde der Deutschlandtakt vom BMV als das Zielbild für die Schieneninfrastruktur bestätigt. Für die Bestätigung durch den Bundestag im Jahr 2023 siehe <https://dserver.bundestag.de/btd/20/089/2008922.pdf>

Die Finanzierung: Jährlichkeit und Haushaltsvorbehalt

Die Schiene wird aktuell aus drei Quellen finanziert (Grafik 5): Verkehrsetat, Verteidigungsetat

und dem SVIK. Das SVIK trägt den Großteil, ist aber zeitlich und quantitativ begrenzt. Der Kern des Problems: Die gesamte Finanzierung steht effektiv unter Haushaltsvorbehalt.

Finanzierung der Schieneninfrastruktur im Jahr 2026 (schematisch)



Lesebeispiel: Das SVIK finanziert Substanzerhalt und Digitalisierung der Schiene.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzen

Abbildung 7: Finanzierung der Schieneninfrastruktur im Jahr 2026 (schematisch); **Quelle:** Eigene Darstellung

Neu- und Ausbau

Der Bund finanziert Aus- und Neubau weitgehend **diskretionär über den Bundeshaushalt**. Das ist normal – schließlich ist das Parlament der Souverän. Das bedeutet aber auch: Die Mittel werden jedes Jahr nach politischem Ermessen neu ausgehandelt, ohne verbindliche Zusagen für priorisierte Ausbauprojekte. Finanziert wird projektbasiert. Dafür müssen im Rahmen der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) für Projekte einzeln oder im Verbund **Finanzierungsvereinbarungen** geschlossen werden.²⁷ Diese Mittel stehen unter Haushaltsvorbehalt (§4 BUV). Bei Haushaltsdruck können die Vereinbarungen angepasst werden.

Erhalt

Beim Substanzerhalt gibt es mit der **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung** (LuFV, ab 2027 LV InfraGO) einen mehrjährigen Vertrag zwischen Bund, DB und DB InfraGO. Dieser Vertrag definiert für üblicherweise fünf Jahre, wie Ersatzinvestitionen und Instandhaltung finanziert werden und welche Qualitätsstandards die DB InfraGO im Gegenzug einhalten muss.²⁸ Die LuFV suggeriert damit Planungssicherheit, doch auch hier werden die tatsächlichen Mittel jährlich bewilligt und können in Nachträgen angepasst werden. Da dafür ein Vertrag geändert werden muss, ist die Bindungswirkung etwas höher als bei den Finanzierungsvereinbarungen für den Ausbau. Den-

²⁷ Die BUV ist ein Rahmenvertrag zwischen Bund und DB InfraGO. Sie regelt unter anderem, welche Projekte umgesetzt werden, welche Kosten förderfähig sind und wie Planung, Bau, Abrechnung und Controlling erfolgen.

²⁸ Der Bund stellt dafür den sogenannten Infrastrukturbeitrag zur Verfügung. Die DB InfraGO entscheidet dann, welche konkreten Ersatzinvestitionen sie damit finanziert. Außerdem werden

Dividendenzahlungen der DB an den Bund und die seitens der DB für die Instandhaltung einzusetzenden Eigenmittel festgeschrieben. Die Dividende enthält mindestens die Gewinne aus der Infrastruktur und geht wiederum in den Infrastrukturbeitrag ein. Seit 2024 zahlt der Bund auch einen Instandhaltungsbeitrag (§ 11a BSWAG).

noch ist die mehrjährige Zahlungszusage nicht rechtlich bindend.

Sonstiges

Zusätzlich zu den Finanzierungsvereinbarungen der BUV und der LuFV gibt es eine Vielzahl weiterer individualisierter Finanzierungsvereinbarungen (FinVen), zum Beispiel für die Finanzierung der Digitalisierung und Lärmschutz.

Haushaltsrechtliche Verbindung

Als Absichtsbekundung für zukünftige Zahlungen existiert der verkehrsträgerübergreifende **Investitionsrahmenplan** (IRP). Dieser fünfjährige, rollierende Finanzierungsplan des BMV zeigt auf, aus welchen Finanzquellen und in welchem Zeitraum die Investitionen des Bundes finanziert werden sollen – allerdings rein indikativ und rechtlich unverbindlich.

Über **Verpflichtungsermächtigungen** (VE) werden Ausgabenzusagen für zukünftige Haushaltsjahre ermöglicht. Das klingt nach Verbindlichkeit, greift in der Praxis aber zu kurz. VE werden im Bundeshaushalt an Haushaltstitel gebunden und beziehen sich also auf bestimmte Aufgabenbereiche, z. B. Neu- und Ausbau. Das Verkehrsministerium soll näherungsweise wissen, für welche Projekte die VE ausgereicht werden. Eine Finanzierungsgarantien für einzelne Projekte sind VE nicht. Nicht genutzte Er-

mächtigungen verfallen am Jahresende. Verpflichtungsermächtigungen stellen damit eher Absichtserklärungen dar, die abgerufen werden können – oder eben auch nicht.

Dabei sind die Ressorts aufgefordert, nur einen bestimmten – mit Entfernung zum Haushaltsjahr abnehmenden – Anteil des Titelansatzes im Finanzplan über VE vorzubinden.²⁹ Bei gesetzlichen Verpflichtungen wie der LuFV kann jedoch davon abgewichen werden.

Das deutsche Haushaltsrecht räumt schon heute die Möglichkeit der überjährigen **Übertragbarkeit** ein (§ 19 Bundeshaushaltsordnung (BHO)). Nicht abgerufene Mittel können bis zum Ende des übernächsten Haushaltsjahres verfügbar gehalten werden, wenn dies der sparsamen Mittelverwendung dient. Für Investitionsausgaben ist dies grundsätzlich der Fall. Das heißt, die Ausgabereste erscheinen im Folgejahr zwar wieder im Titel. Es heißt aber nicht unbedingt, dass der geplante Mittelansatz um diesen Betrag erhöht wird.³⁰ Eine wirkliche Überjährigkeit der Gelder wie im Schweizer Modell ist also nicht gewährleistet.

Zwischenfazit Deutschland

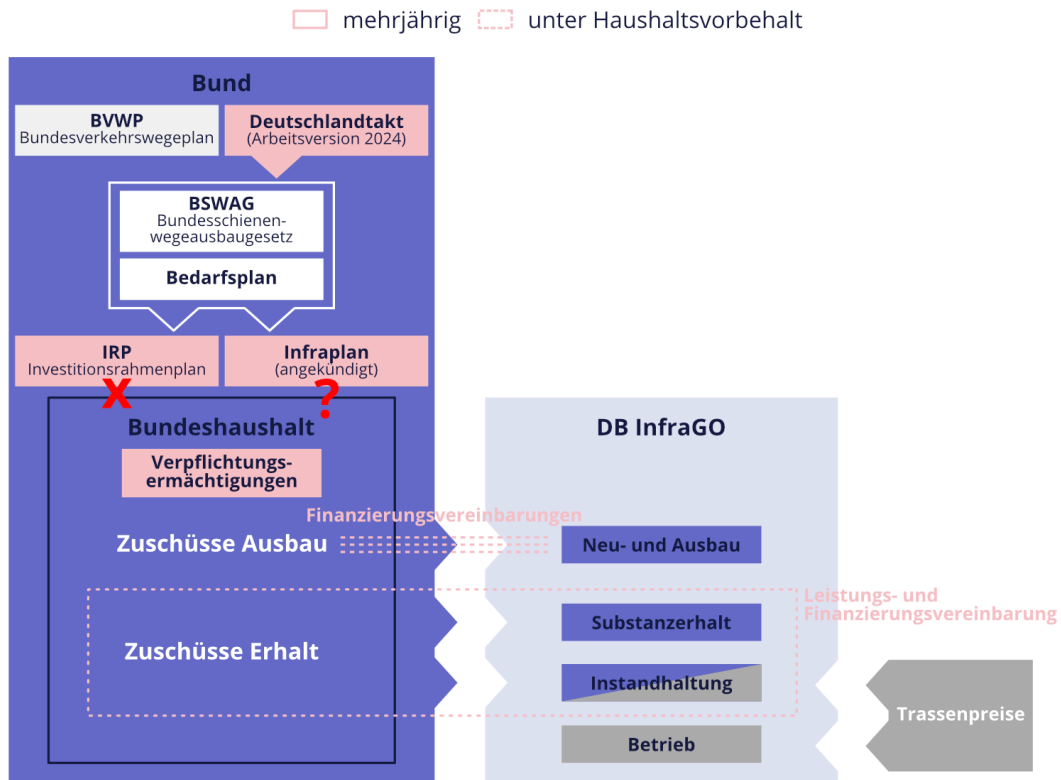
Grafik 6 visualisiert die Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland (Stand Februar 2025).

²⁹ Für das folgende Haushaltsjahr dürfen 80 Prozent vorgebunden werden, für die beiden darauffolgenden jeweils 60 bzw. 40 Prozent. Siehe https://www.bundeshaushalt.de/static/daten/2026/soll/Aufstellungsroundschreiben_2_RegE_2025_und_Entwurf_2026%20-%20gesamt.pdf.

³⁰ Am Jahresende werden Ausgabenreste gebildet und Ausgabeermächtigungen übertragen – es betrifft also nicht die Barmittel

selbst, die stattdessen in die Gesamtdeckung des Haushalts einfließen. Für Schieneninvestitionen hat das BMV die Zusage, dass die Ausgabeermächtigungen im nächsten Haushaltsjahr aus dem Gesamthaushalt gedeckt werden.

Schematische Darstellung des deutschen Finanzierungsmodells



Lesebeispiel: Der Bestandserhalt wird derzeit über Zuschüsse vom Bund finanziert. Die Höhe der Zuschüsse wird für mehrere Jahre in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung festgelegt.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzien

Abbildung 8: Schematische Darstellung des deutschen Finanzierungsmodells; **Quelle:** Eigene Darstellung

Auffällig im deutschen Finanzierungsmodell ist die Vielzahl der Planungsinstrumente, die – zumindest formal – nicht aufeinander abgestimmt sind. Hier scheint sich mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz 2023 und dem angekündigten Infraplan jedoch eine pragmatische Lösung durchgesetzt zu haben.

Mit Blick auf die Finanzierung treten drei zentrale Schwachstellen hervor:

Erstens existiert **keine institutionelle Verankerung der Finanzierung**, die dauerhaft ausreichend Mittel hinterlegt. Deutschland kennt mit Art. 87e GG eine verfassungsrechtliche Gewährleistungspflicht für das Schienennetz und ist unionsrechtlich zur auskömmlichen Finanzierung der Infrastruktur verpflichtet. Diese ist aber nicht institutionalisiert. Die tatsächliche Mittelhöhe wird teilweise im jährlichen Haushaltsverfahren diskretionär festgesetzt. Der

Haushaltsvorbehalt zieht sich durch *alle* Finanzierungsinstrumente (BUV, LuFV, FinVen). Das bedeutet effektiv: Alles, was heute zugesagt wird, kann morgen wieder in Frage gestellt werden. Je nach Finanzierungsinstrument geht das sehr leicht oder etwas schwerer, doch möglich ist es immer.

Zweitens **fehlen verlässliche, mehrjährige Zahlungszusagen**. Die haushaltsrechtliche Verbindung mehrjähriger Zahlungszusagen ist in Deutschland strukturell schwächer angelegt als in den Nachbarländern (vgl. Box 2). VE können zwar Mittel für mehrere Jahre vormerken. Doch ob und für welche Projekte sie abgerufen werden, bleibt offen und an die Zeitlichkeit der Haushaltsjahre geknüpft. Auch die vertragliche Bindung der Leistungen ist schwächer: Die LuFV ist über Nachträge revidierbar. Beim Ausbau fehlt ein Vertrag, der Mittelflüsse für mehrere Jahre festlegt.

Somit gibt es individuelle Schwachstellen bei Infrastrukturplanung, Umsetzung im Haushalt und Finanzierung – und diese sind drittens auch **kaum miteinander verzahnt**. Was geplant ist, wird noch lange nicht automatisch umgesetzt. VE werden nicht auf die Finanzierungsprofile der geplanten Vorhaben abgestimmt. Und was im Haushalt über VE theoretisch verfügbar ist, wird nicht unbedingt abgerufen.

Das Ergebnis ist ein System, das zwar in „guten“ Haushaltsjahren funktionieren kann, aber strukturell anfällig für politische Prioritätenverschiebung und Konsolidierungsdruck ist und damit zu höheren Finanzierungskosten führt.

Erklärbox 2: Die strukturellen Schwächen der deutschen Verpflichtungsermächtigungen

Haushaltsrechtlich steht in Deutschland das Instrument der Verpflichtungsermächtigung (VE) zur Verfügung: Verpflichtungsermächtigungen werden im Haushalt eingestellt und mit ihm beschlossen. Das Parlament gibt damit der Regierung eine Obergrenze, um jahres- und titelscharf Verpflichtungen einzugehen, die in zukünftigen Haushaltsjahren zu Zahlungen führen. Die VE sind jedoch kein stabiles Investitionsinstrument, sondern ein haushaltstechnischer Zwischenschritt. Im Vergleich zu Schweiz und Österreich zeigen sich zwei strukturelle Schwächen.

Erstens: Keine Verzahnung mit Planung und Leistung. Zwar sollen die VE mit Projekten hinterlegt sein, aber dieses Mapping ist öffentlich nicht dokumentiert. Die Praxis, in mehreren Jahren identische Beträge als VE einzustellen, spricht eher für einen groben Richtwert.

Eine VE erlaubt dann, eine Verpflichtung einzugehen – sie verpflichtet jedoch nicht dazu. Selbst nach Abschluss der Haushaltsverhandlungen bleibt erheblicher Ermessensspielraum bei der Exekutive, ob, wann und welche Investitionen tatsächlich geleistet werden.

In Österreich sind diese Stufen systematisch verknüpft: Der Rahmenplan führt zu Vorbelastungen, diese dann zu Zuschussverträgen, die die Zahlungen absichern (siehe auch Box 1).

Zweitens: Zeitliche Vorgaben. Verpflichtungsermächtigungen werden für konkrete künftige Haushaltsjahre ausgewiesen. Das ist für sich genommen kein Defizit. Es gibt aber eine genaue zeitliche Struktur vor, in denen Verträge abgeschlossen werden können. Andernfalls verfallen die VE zum Jahresende. Für große Investitionen sollte es jedoch nicht ausschlaggebend sein, ob der Vertrag noch im Dezember oder erst im Januar abgeschlossen wird.

In den Nachbarländern beziehen sich die haushaltsrechtlichen Instrumente auf das Volumen, weniger auf die genauen Jahre der Ausgaben. In Österreich werden Vorbelastungen in der Gesamtsumme der Annuitäten ausgegeben. Die Jahresscheiben ergeben sich dann aus dem Finanzierungsmodell. In der Schweiz gilt ein Verpflichtungskredit sogar bis zur Realisierung (oder Aufgabe) eines Vorhabens.

Erklärbox 2: Die strukturellen Schwächen der deutschen Verpflichtungsermächtigungen

5. Handlungsoptionen für Deutschland

Wir skizzieren, wie die beiden Elemente einer erfolgreichen Schienenfinanzierung, durch deren Zusammenspiel Planungssicherheit entsteht, im deutschen Kontext umgesetzt werden können:

- **Institutionelle Verankerung der Finanzierung:** Eisenbahninfrastrukturfonds und Annuitätenmodell
- **Systemische Integration:** Es werden verbindliche mehrjährige Zahlungszusagen ausgegeben und eng auf das Zielbild des Infraplans abgestimmt.

Weiterreichende Vorschläge zur grundsätzlichen Reform der Planungsprozesse liegen vor (z. B. [Beschleunigungskommission Schiene 2022](#); [Nagel et al. 2024](#)) und sind nicht Teil dieses Papiers.

Institutionelle Verankerung der Finanzierung

Finanzierungsoptionen

Der erste Baustein für mehr Planungssicherheit ist eine verlässliche Finanzierungsstruktur. Grundsätzlich lassen sich im deutschen Haushaltsrecht beide Finanzierungsmodelle der Nachbarländer – Eisenbahninfrastrukturfonds oder Annuitätenmodell – umsetzen.

Ein Eisenbahninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild entspricht im deutschen Haushaltsrecht einem dauerhaften Sondervermögen mit oder ohne Kreditermächtigung.³¹

Eine Annuitätenfinanzierung existiert im Bundeshaushalt bislang nicht als eigenständiges Instrument. Funktional äquivalente Konstrukte sind jedoch im Falle der ÖPP-Finanzierung von Straßenprojekten und auf Landesebene vorhanden.³²

Im Folgenden skizzieren wir, wie beide Modelle im deutschen Kontext aussehen könnten.

Der Eisenbahninfrastrukturfonds (EIF)

Der Bund schafft ein neues dauerhaftes Sondervermögen ohne Kreditermächtigung: den „Eisenbahninfrastrukturfonds“ (EIF). Eine grundgesetzliche Verankerung ist wünschenswert, aber nicht zwingend, da keine Kreditermächtigung erteilt wird. Der EIF finanziert die im Infraplan definierten Vorhaben in den Bereichen Neu- und Ausbau, Erhalt und Instandhaltung, Digitalisierung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Haushaltsmittel werden ebenso wie Anteile der Straßennutzungsgebühren gesetzlich verbindlich zugewiesen.³³ Für die Mindestzuweisung aus dem Haushalt schreibt das Gesetz einen Referenzwert fest.

Der EIF führt einen eigenen Wirtschaftsplan. Ausgaben sind grundsätzlich übertragbar, analog zum Sondervermögen Bundeswehr auf Ebene des Sondervermögens, nicht der Einzeltitel. Die Steuerung des EIF übernimmt das Eisenbahnbundesamt (EBA), analog zum BAV in der Schweiz und der Schig in Österreich. Das Errichtungsgesetz definiert Rechenschaftspflichten gegenüber Parlament und Öffentlichkeit.

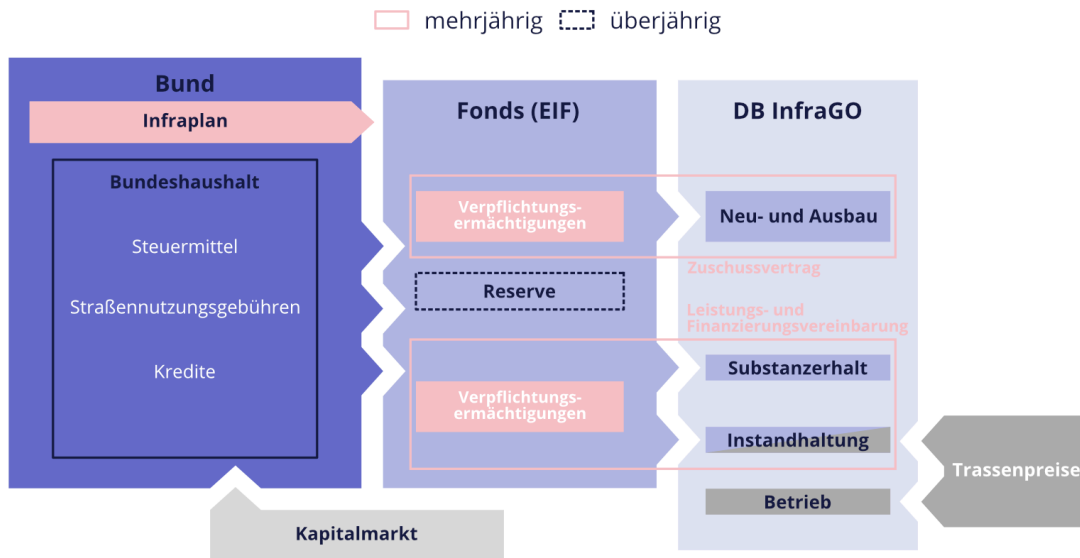
³¹ Neben dem Kernhaushalt bestehen eine Vielzahl von Sondervermögen, die sich grundsätzlich danach unterscheiden, ob sie eine eigene Kreditermächtigung aufweisen oder nicht. Sondervermögen ohne eigene Kreditermächtigung werden durch Zuweisungen aus dem Bundeshaushalt, aus anderen Sondervermögen oder durch eigene Einnahmequellen gespeist. Der Bundeshaushalt kennt aktuell alle drei Modelle.

³² Bei Öffentlich-Privaten Partnerschaften im Straßenbau übernimmt ein privater Konzessionär Bau und Betrieb eines Autobahnabschnitts. Der Bund zahlt dafür über die Vertragslaufzeit

Verfügbarkeitsentgelte. Das sind zwar keinen Annuitäten im haushaltsrechtlichen Sinne, entsprechen aber Zins, Tilgung zusätzlich Betriebskosten, verteilt über Jahrzehnte. Auf Landesebene wurde in Thüringen 2025 ein kommunales Investitionsprogramm aufgelegt, bei dem die Landesbank Investitionen vorfinanziert und das Land den Kapitaldienst übernimmt und wie bei einer Annuität über Jahrzehnte verteilt.

³³ Nutzungsgebühren auf der Schiene (Trassenentgelte) gehen wie bisher direkt an die DB InfraGO und bleiben – wie in der Schweiz und Österreich – außerhalb des EIF.

Schematische Darstellung eines Eisenbahninfrastrukturfonds (EIF)



Weitere kleinere Programme (Digitalisierung, Bahnhöfe etc.) sind im Substanzerhalt enthalten.

Lesebeispiel: Aus- und Neubau wird aus dem Fonds finanziert. Die Zuschüsse werden im Zuschussvertrag abgesichert und über Verpflichtungsermächtigungen im Fonds für zukünftige Jahre eingeplant.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzen

Abbildung 9: Schematische Darstellung eines Eisenbahninfrastrukturfonds (EIF); **Quelle:** Eigene Darstellung

Die Annuitätenfinanzierung

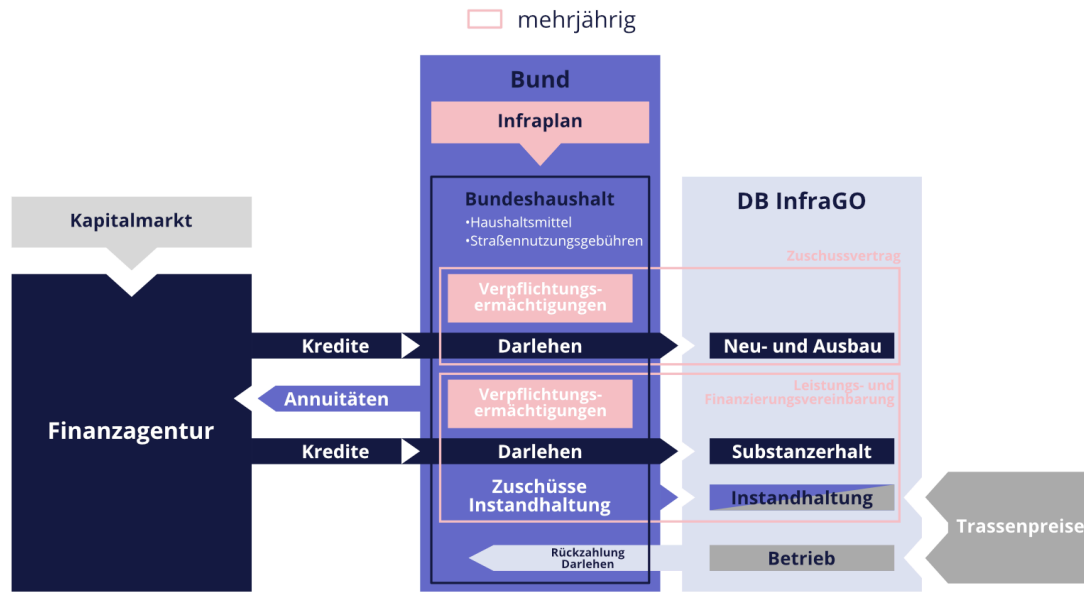
Deutschland verfügt mit der Bundesrepublik Deutschland - Finanzagentur GmbH über ein analoges Institut zur OeBFA. Die Finanzagentur wickelt als bundeseigene Serviceagentur die Kapitalmarktfinanzierung des Bundes ab. Anders als in Österreich besteht allerdings keine Möglichkeit, Kredite außerhalb des Bundesbudgets an bundeseigene Rechtsträger weiterzureichen. Jede Kreditaufnahme der Finanzagentur zählt buchungstechnisch zum Bundeshaushalt und damit zur Finanzschuld des Bundes.

Die deutsche Schuldenbremse kennt aber die Bereinigung um finanzielle Transaktionen, die zum gleichen Ergebnis führt. Der Bund kann über die Finanzagentur Kredite am Kapitalmarkt aufnehmen und daraus der DB InfraGO rückzahlbare Darlehen gewähren. Tilgung plus Zinsen bezuschusst der Bund anschließend

durch Annuitätenzahlungen, etwa in Höhe von 80 Prozent der Investitionskosten, gestreckt über 30 Jahre. Diese Zahlungen müssen jahresscharf in den Haushaltsplan eingestellt werden. Da die Rückzahlung damit verlässlich gesichert ist, verändert sich das Nettofinanzvermögen des Bundes nicht (Schuster et al. 2024). Kreditaufnahmen für solche vermögensneutralen Vorgänge („finanzielle Transaktionen“) fallen nicht unter die Schuldenbremse.

Die bestehende Struktur mit getrennten Verträgen für Aus- und Neubau einerseits und Erhalt und Instandhaltung andererseits bleibt erhalten. Annuitätenzuschüsse und Verpflichtungsermächtigungen werden entsprechend getrennt veranschlagt. Alle Zuschüsse fließen aus dem Verkehrsetat, der sich aus allgemeinen Haushaltsmitteln und Straßennutzungsgebühren speist. Alternativ ist eine anteilige Zweckbindung der Lkw-Maut für die Finanzierung der Annuitätenzuschüsse denkbar.

Schematische Darstellung einer Annuitätenfinanzierung



Weitere kleinere Programme (Digitalisierung, Bahnhöfe etc.) sind im Substanzerhalt enthalten.

Lesebeispiel: Aus- und Neubau wird über Bundesdarlehen vorfinanziert. Der Bund bezuschusst die Rückzahlung. Die Zuschüsse werden im Zuschussvertrag abgesichert und über Verpflichtungsermächtigungen für zukünftige Haushaltsjahre eingeplant.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzen

Abbildung 10: Schematische Darstellung einer Annuitätenfinanzierung; **Quelle:** Eigene Darstellung

Fiskalpolitische Bewertung

Ökonomisch spricht viel für die Annuitätenfinanzierung: Wer eine langlebige Infrastruktur wie Bahngleise über Kredit vorfinanziert und die Kosten über die Abschreibungsdauer verteilt, handelt nach denselben Grundsätzen wie Unternehmen, die ihre Investitionen finanzieren. Doch was am Ende im deutschen Kontext umsetzbar ist, hängt vom fiskalpolitischen Rahmen ab.

Sowohl die Annuitätenfinanzierung als auch ein Fonds sind im deutschen Fiskalrahmen grundsätzlich bereits angelegt.

Für die Annuitätenfinanzierung spricht: Die deutschen Schuldenregeln erlauben die schuldenbremsenneutrale Vergabe von Darlehen als finanzielle Transaktion. Der wesentliche Vorteil ist, dass nicht der gesamte Investitionsbetrag „upfront“ aus dem laufenden Haushalt geleistet werden muss (Schley, mimeo). Anders gesagt: Nur die jährliche Annuität, nicht die ge-

samte Investition muss unter die Schuldenbremse passen. Ein früheres Hemmnis ist inzwischen weggefallen: Bis vor Kurzem schlugen Kapitalkosten aus Eigenkapital und Darlehen aufgrund des Vollkostenmodells direkt auf die Trassenpreise durch. Im Haushalt 2025 führte das zu dramatischen Preissteigerungen auf der Schiene (Huwe & Illenseer 2025). Der einzige Schutz davor waren Baukostenzuschüsse in voller Höhe aus dem laufenden Haushalt. Doch mit der Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes 2025 ist diese direkte Kopplung entfallen (Schley, mimeo).

Dagegen steht: Mit dem SVIK existiert seit 2025 quasi ein Vorläufer eines Fonds, der noch für mehrere Jahre bestehen und den Großteil der Schieneninvestitionen leisten wird. Ein paralleler Aufbau neuer Strukturen ist nicht trivial. Gleichzeitig ist die Verbesserung der Planungssicherheit der logische nächste Schritt. Doch Planungssicherheit braucht es jetzt – nicht erst in zehn Jahren. Denn: Werden Planung und Finanzierung besser aufeinander abgestimmt,

kommt mehr Geld auf der Schiene an. Das gilt auch für die Mittel aus dem SVIK. Politisch ist der Fonds zudem bereits im Koalitionsvertrag angekündigt.

Diese fiskalpolitische Ausgangslage spricht dafür, einen Eisenbahninfrastrukturfonds (EIF) phasenweise einzuführen, zunächst als kleiner Fonds neben dem SVIK, der zu dessen dauerhafter Nachfolgestruktur heranwächst. Die Kombination mit der Annuitätenfinanzierung sichert die Anschlussfinanzierung.

In **Phase 1** wird zunächst ein „kleiner“ Fonds parallel zum SVIK aufgebaut, ohne ausschlaggebende Änderungen in der Mittelherkunft: Die bisher im Kernhaushalt veranschlagten Mittel werden schlicht in den Fonds überführt. Der Fonds finanziert alle Investitionsausgaben, die das SVIK nicht abdeckt (Erhalt und ERTMS). Neben Aus- und Neubau zählen dazu mehrere Programme, die zu vergleichsweise geringen Kosten das Nutzungserlebnis spürbar verbessern, etwa die sogenannten kleinen und mittleren Maßnahmen, Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe und Lärmschutz.³⁴ Die Finanzierung dieser sichtbaren Verbesserungen kann wesentlich zur Legitimation und Bekanntheit des Fonds beitragen. Die neue Architektur wird so erprobt. Die Einphasung über einen auf Ausbauprojekte begrenzten Fonds ähnelt damit dem Prozess in der Schweiz.

In **Phase 2** nach Ende des SVIK wird der EIF zur dauerhaften Nachfolgestruktur des SVIK für die gesamte Schienenfinanzierung. Der Fonds übernimmt zusätzlich die Positionen, die derzeit aus dem SVIK finanziert werden. Dazu zählen vor allem die Erhaltungsinvestitionen, der größte Investitionsposten für die Schiene.

Es braucht jedoch eine Anschlussfinanzierung. Mit dem Ende des SVIK droht ein abrupter Mittelabbruch. Auch der Bundeshaushalt steht unter Druck ([Schuster-Johnson et al. 2026](#)); ein

deutlicher (Wieder-)Aufwuchs aus dem Bundeshaushalt ist nicht garantiert. Es wäre fahrlässig, die mühsam sanierten Strecken nach Ende des Sondervermögens wieder verfallen zu lassen. Auch ist nach Abbau des Sanierungsstaus der momentan fast pausierete Neu- und Ausbau voranzubringen. Eine Größenordnung der Investitionsbedarfe lässt sich annähernd schätzen: Unter der Annahme, dass der Sanierungsstau bis Anfang der 2030er Jahre größtenteils abgebaut ist und Neu- und Ausbauprojekte mehr Gewicht erhalten, werden etwa 26 Milliarden Euro an Investitionen pro Jahr benötigt (Preisstand heute, [Agora Verkehrswende & Dezernat Zukunft 2025](#)). Dazu kommen Zuschüsse für die Instandhaltung.

Diese Investitionsbedarfe lassen sich über eine **Annuitätenfinanzierung** haushaltsschonend dauerhaft decken. Der Bund vergibt Darlehen an die DB InfraGO; diese fallen als finanzielle Transaktion nicht unter die Schuldenbremse. Die Annuitätenzuschüsse (Zins und Tilgung) zahlt der Bund aus dem Fonds ebenso wie die Instandhaltungszuschüsse.

Damit der EIF diese Zuschüsse auch dauerhaft tragen kann, weist der Bund ihm einen Mindestbeitrag verbindlich zu (Grafik 9). Das Errichtungsgesetz legt die Quellen fest. Naheliegend wäre eine Zweckbindung des Schienenanteils der Lkw-Maut – gemäß dem Schweizer Prinzip „Straße finanziert Verkehr“. Denkbar ist auch ein fester Referenzwert, beispielsweise im Gegenwert von bis zu 10 Prozent des Bundesanteils der Steuern vom Umsatz. Die Höhe der benötigten Haushaltsmittel hängt maßgeblich davon ab, in welchem Umfang die Annuitätenfinanzierung umgesetzt wird und welches Volumen aus den Mauteinnahmen der Schiene bleibt.

Alternativ oder ergänzend lassen sich neue Einnahmequellen erschließen. Das ist umso relevanter, wenn die Annuitätenfinanzierung nicht gewählt wird. Eine Ausweitung der Lkw-Maut

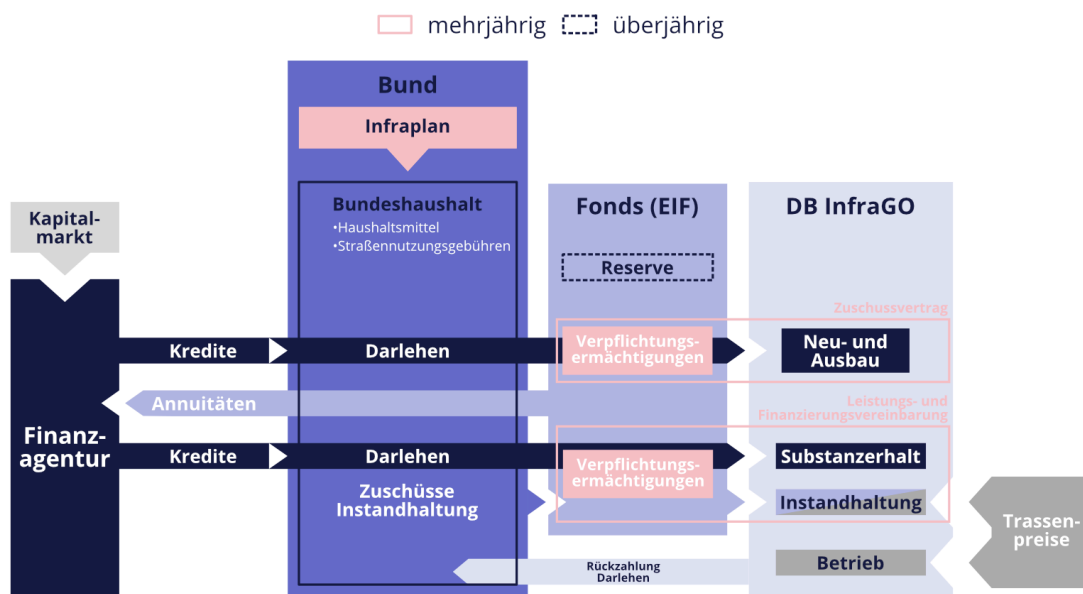
³⁴ Es ist geplant, mit dem Wechsel zur LV InfraGO die kleinen Maßnahmen in den Vertrag und den Haushaltstitel der Erhaltungsinvestitionen zu integrieren. Das ist sinnvoll. Damit sie dennoch aus dem Fonds bezahlt werden können, müssen bis

zum Ende des SVIK zwei separate Haushaltstitel erhalten werden: einer für die Ersatzinvestitionen und Instandhaltung, der aus dem SVIK bezahlt wird, und einer, der die kleinen Maßnahmen bündelt, und aus dem Fonds finanziert wird.

auf alle Gewichtsklassen und Straßentypen sowie eine schrittweise, sozial verträgliche Pkw-Maut könnten im Jahr 2035 gemeinsam etwa 10 Milliarden Euro jährlich beitragen, sofern sie etwa hälftig der Schiene bereitgestellt würden (Agora Verkehrswende & Dezernat Zukunft 2025). Mittelfristig könnte eine grundlegende Reform des Bundeshaushalts generell mehr fiskalischen Spielraum schaffen (Schuster-Johnson et al. 2026).

Durch die Kombination von Fonds und Anuitätenfinanzierung kommen die Vorteile beider Modelle zum Tragen: zeitnahe Verbesserung der Planungssicherheit und mittelfristig reduzierte Haushaltsbelastung.

Schematische Darstellung des Eisenbahninfrastrukturfonds nach Ende des SVIK



Weitere kleinere Programme (Digitalisierung, Bahnhöfe etc.) sind im Substanzerhalt enthalten.

Lebebeispiel: Der Ausbau wird durch Bundesdarlehen vorfinanziert. Der Bund bezuschusst die Rückzahlung aus dem Fonds. Die Höhe der Zuschüsse wird im Zuschussvertrag festgelegt und über Verpflichtungsermächtigungen für zukünftige Jahre im Fonds eingeplant.

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzen

Abbildung 11: Schematische Darstellung des Eisenbahninfrastrukturfonds nach Ende des SVIK; Quelle: Eigene Darstellung

Systemische Integration

Die neue Finanzierungsstruktur muss eng auf Zielbild, Verbindung im Haushalt und Leistungserfüllung abgestimmt sein. Diese systemische Integration ist der zweite wesentliche Faktor einer erfolgreichen Schienenfinanzierung. Auf drei Stufen sind Anpassungen im deutschen System notwendig: *Stufe 1* entwickelt den Infraplan zu einem verbindlichen Mehrjahresplan mit projektspezifischen Kostenprojektionen weiter. *Stufe 2* leitet daraus

systematisch Verpflichtungsermächtigungen ab. *Stufe 3* belegt die vorgebundenen Mittel mit mehrjährigen Finanzierungsverträgen mit der DB InfraGO. Im Ergebnis wird nur geplant, was auch finanziert wird. Die Anpassungen sind ausschließlich mit bestehenden haushaltsrechtlichen Instrumenten möglich und weitgehend unabhängig vom gewählten Finanzierungsmodell.

Stufe 1: Infraplan als verbindlichen Mehrjahresplan entwickeln

Verbindliche Umsetzungszusagen: Der Infraplan wird das zentrale Bindeglied zwischen Infrastrukturplanung und Projektumsetzung. Der Infraplan wird dann verbindlich, wenn er Umsetzungszusagen enthält. Diese Willensbekundung der Bundesregierung führt dann zu darauf aufbauenden Zuschussverträgen, die die Umsetzung vertraglich vereinbaren (Stufe 3).

Kostenprojektionen auf Projektebene: Der Infraplan weist nach dem Vorbild des österreichischen Rahmenplans für alle Projekte die erwarteten Kosten nach Haushaltsjahren aus. Dabei kann auf bestehenden Ansätzen aufgebaut werden.³⁵

Demokratische Legitimation: Für eine verbindliche Umsetzungsgarantie des Infraplans braucht es eine demokratische Legitimation. Das Parlament beschließt den rollierenden Mechanismus des Infraplans. Dieser wird dann als Portfolio von der Regierung beschlossen und dem Parlament zur Kenntnis übermittelt.

Stufe 2: Haushaltsvorbindung stärken

Ableitung der Investitionsvolumina aus dem Infraplan: Im nächsten Schritt werden die Kostenprojektionen des Infraplans an die Inflation angepasst und in die entsprechenden Titel („Neu- und Ausbau“, „Erhalt“, etc.) aggregiert. Da der Infraplan als Portfolio genehmigt wird, hat die DB InfraGO jedoch weiterhin etwas Flexibilität bei der Verausgabung. Die Prozesse sind so zu gestalten, dass sie zeitlich und prozessual Eingang in die mittelfristige Finanzplanung des Bundes finden können.

Vorbindung durch VE: Für Vertragsabschlüsse mit Zahlungswirkung in künftigen Haushaltsjahren (Stufe 3), braucht es eine Vorbindung durch VE – auch im Fondsmodell. Da die gesetzlich definierten Mindestzuweisungen den

Mittelfluss für zukünftige Haushaltsjahre sichern, dienen die VE nun primär der Ermöglichung von Vertragsabschlüssen. Sie sind nicht mehr das einzige Vehikel, das Planungssicherheit schafft. Die VE werden so strukturiert, dass der zulässige Teilbetrag der geplanten Investitionen bereits im aktuellen Haushaltsjahr mit Verträgen belegt werden kann.

Stufe 3: Mehrjährige Finanzierungsverträge abschließen

Auf Grundlage des Infraplans geht der Bund mit der DB InfraGO mehrjährige, rollierende Finanzierungsverträge ein. Diese Verträge definieren die Investitionsvolumina und Zielgrößen, ohne jedes Einzelprojekt im Detail festzulegen. Sie enthalten klare Zahlungspläne, Berichtspflichten und eine Kündigungs- beziehungsweise Anpassungsklausel für außergewöhnliche Notlagen.

Konkret ergeben sich zwei transparente Verträge und Geldflüsse:

LV InfraGO für Erhalt und Modernisierung: Für den Erhalt wird eine mehrjährige Finanzierungszusage heute annähernd über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erreicht. Ab 2027 ist die LV InfraGO angekündigt. Längere Laufzeiten oder stärkere Sanktionen bei Nichterfüllung verbessern die Verbindlichkeit. Außerdem wird, wie für die LV InfraGO ohnehin geplant, die Vielzahl der individuellen Finanzierungsvereinbarungen in die LV integriert. So kann die Anzahl der Haushaltstitel deutlich reduziert werden.

Neuer Zuschussvertrag für Aus- und Neubau: Für die Ausbauprojekte des Infraplans wird analog zum österreichischen Modell ein verbindlicher Zuschussvertrag geschlossen. Darin werden die Vielzahl der individuellen Finanzierungsvereinbarungen im Neu- und Ausbau gebündelt sowie Wirkungs- und Zielindikatoren definiert.

³⁵ Der Verkehrswegeinvestitionsplan führt bereits Kostenschätzungen für bestimmte Vorhaben, allerdings nicht für den quantitativ größten Block der Erhaltungsinvestitionen. Im Investitionsrahmenplan werden geplante Investitionen jahresscharf

für mehrere Jahre im Voraus ausgewiesen – allerdings nur auf Ebene der Oberkategorie (Aus- und Neubau, Erhalt und Sonstiges) und rein indikativ.

Die parlamentarische Budgethoheit bleibt unangetastet: Der Bundestag beschließt sowohl die tatsächliche Zahlung weiterhin jährlich in

der Haushaltsgesetzgebung – allerdings innerhalb des rollierenden Rahmens.

6. Fazit

Zum Schluss fassen wir die zentralen Erkenntnisse der Länderanalyse für den deutschen Kontext zusammen.

- **Alles steht und fällt mit dem Infraplan.** Ohne klares Zielbild, keine Finanzierungsreform. Ohne Finanzierung kann das Zielbild nicht verabschiedet werden. Das Henne-Ei-Problem ist real, aber jetzt gibt es mit dem SVIK ein Möglichkeitsfenster. Für eine Zeit ist genug Geld da, um den Sanierungstau zu bewältigen. Dieses Geld leistet mehr, wenn der Infraplan noch dieses Jahr die Richtung vorgibt und die Finanzierung darauf abgestimmt wird.
- **Ökonomisch ist die Annuitätenfinanzierung für Investitionen sinnvoll.** Aber beide Modelle können Planungssicherheit erzeugen und in Deutschland haushaltsrechtlich umgesetzt werden. Auch können beide Modelle kombiniert werden. Entscheidend ist, dass das gewählte Finanzierungsmodell von der Planung bis zur Zahlung „aus einem Guss“ kommt.
- **In Deutschland sprechen die fiskalpolitischen Bedingungen dafür, mit einem kleinen Fonds zu beginnen, der später mit Hilfe der Annuitätenfinanzierung zur dauerhaften Nachfolgestruktur des SVIK heranwächst.** Ein „kleiner“ Eisenbahninfrastrukturfonds finanziert zunächst parallel zum SVIK Neu- und Ausbau sowie kleinere Maßnahmen, die das Nutzungserlebnis verbessern. Damit wird die langfristige Finanzierungsstruktur geschaffen und erprobt. Nach Ende des SVIK übernimmt der Fonds die gesamte Schienenfinanzierung. Die Kombination mit der Annuitätenfinanzierung reduziert die jährliche Haushaltsbelastung deutlich. Das ermöglicht nach Ende des SVIK weiterhin hohe Investitionen auch unter Haushaltsdruck.
- **Ein gut abgestimmtes Finanzierungssystem bringt mehr von den Milliarden des Sondervermögens auf die Schiene.** Der Infraplan sollte über Verpflichtungsermächtigungen bis zur vertraglichen Leistungsvereinbarung führen. Diese Abstimmung der Prozesse kann heute schon beginnen. Davon profitieren auch die Erhaltungsinvestitionen im SVIK.
- **Eine verlässliche Schienenfinanzierung stärkt die parlamentarische Kontrolle und Kostensteuerung.** Die jährliche Haushaltshoheit ist ein zentrales parlamentarisches Recht. Ein Mehrjahresrahmen kann die parlamentarische Kostenkontrolle verbessern: Statt der jährlichen Bewilligung einzelner Posten und der reaktiven Anpassung bei Preissteigerungen werden Investitionen strategisch anhand langfristiger Ziele gesteuert.
- **Steuerung ist nicht Kontrolle.** Das auffälligste Merkmal des österreichischen Modells ist das belastbare Vertrauensverhältnis und die enge Kooperation zwischen Infrastrukturbetreiberin und Eigentümer. Die ÖBB entwickelt den Rahmenplan und kann diesen relativ eigenverantwortlich umsetzen. Das vermeidet Doppelstrukturen und spart Kosten. Dieses Vertrauen scheint in Deutschland in Teilen erodiert und muss neu aufgebaut werden. An die Stelle kleinteiliger Kontrolle sollte ein klar definiertes Zielbild sowie aussagekräftige und realistische Qualitätsmaße treten. Das

Erreichen der vereinbarten Ziele wirkt selbst vertrauensfördernd.

- **Eine Reform der Finanzierungsarchitektur kann spürbar zur Verbesserung des Netzes beitragen und den Haushalt entlasten.** Heute blicken wir aus Deutschland mit einer gewissen Wehmut in die Nachbarbahnländer. Auch wenn es anstrengend und kompliziert ist, die Finanzierungsströme neu zu ordnen, zeigt vor allem die österreichische Erfahrung, dass die Probleme lösbar sind. Ein auf Planungssicherheit ausgerichtetes Finanzierungsmodell vermeidet unnötige Kosten und hilft, Baukapazitäten zu skalieren. Am Ende wird die Finanzierung der Schiene günstiger und das Netz besser.
- **Das skizzierte Finanzierungsmodell löst noch nicht das Problem der hohen Trassenpreise.** Welchen Anteil der Infrastrukturkosten der Bund über seine neue Finanzierungsstruktur und welche die Nutzer:innen über die Trassenpreise zahlen, muss im nächsten Schritt politisch beantwortet werden.
- **Der Bundeshaushalt braucht Finanzierungslösungen, die global tragen.** Ein ausreichend hohes Investitionsniveau in die Infrastrukturen der Daseinsvorsorge ist nur eine der drei zentralen fiskalischen Herausforderungen der nächsten Jahre. Dazu kommen die sich abzeichnende Haushaltslücke und die Rücknahme der Bereichsausnahme in den Kernhaushalt. Die Optionen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sind derweil bekannt (Agora Verkehrswende & Dezernat Zukunft 2025). Keine ist überall beliebt. Das SVIK darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass Steuermehreinnahmen oder eine Reform der Schuldenregel erforderlich werden. Denn die nächste Finanzierungslücke ist bereits absehbar.

Wichtige Begriffe und Abkürzungen

		Abkürzung	Erklärung
Regulierung und Bahnwesen			
Deutschlandtakt			Zielfahrplan
Bundesverkehrswegeplan	BVWP		Zielbild für Infrastrukturausbau (alle Verkehrsträger)
Bundesschienenwegeausbau-gesetz	BSWAG		Vergibt Planungs- und Baurecht für Neu- und Ausbauprojekte; Enthält den Bedarfsplan Schiene
Bedarfsplan			Gesetzliche Anlage des BSWAG, die Projekten Planungs- und Baurecht verleiht (Liste baufähiger Projekte)
Infraplan			„Arbeitsprogramm“ für DB InfraGO für 5 Jahre
DB InfraGO			Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn; zuständig für Netz und Bahnhöfe
Erhalt			Ersatzinvestitionen (Erneuerung verschlissener Anlagen) + Instandhaltung (laufende Wartung)
Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	LuFV		Vertrag zwischen Bund und DB InfraGO über Maßnahmen und Finanzierung des Substanzerhalts
Haushaltstechnik			
Jährlichkeit			Der Haushalt wird für ein Kalenderjahr aufgestellt und beschlossen.
Jährigkeit			Bewilligte Mittel dürfen grundsätzlich nur im Jahr ihrer Bewilligung verwendet werden. Nicht verbrauchte Mittel verfallen am Jahresende. Als inhaltliches Prinzip ergänzt es das äußerliche Prinzip der Jährlichkeit.
Überjährigkeit			Ausnahme von der Jährigkeit: Durch einen expliziten Übertragungsvermerk im Haushalt können Mittel ins Folgejahr mitgenommen werden.
Mehrjährigkeit			Finanzierungszusagen oder Ausgabeermächtigungen, die über ein einzelnes Haushaltsjahr hinaus gelten, also mehrere zukünftige Jahre umfassen oder binden
Verpflichtungsermächtigung	VE		Erlaubnis, Verträge einzugehen, die Zahlungen in zukünftigen Haushaltsjahren erfordern

Tabelle 2: Wichtige Begriffe und Abkürzungen; **Quelle:** Eigene Darstellung

Literaturverzeichnis

- Agora Verkehrswende / Dezernat Zukunft (2025): "Eckpunkte für die Finanzierung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems", Agora Verkehrswende, Dezernat Zukunft, <https://dezernatzukunft.org/wp-content/uploads/2025/11/huwe-2025-eckpunkte-fuer-die-finanzierung-eines-zukunftsaehigen-verkehrssystems.pdf>, [accessed on: 26.5.2026].
- Becker, T. (2022): "Institutionenökonomische Analysen zur Bereitstellung und Finanzierung der Schweizer Verkehrsinfrastrukturen", https://www.uni-weimar.de/fileadmin/user/fak/bauing/professuren_institute/Infrastrukturwirtschaft_und-management/Forschung/Publikationen/2022/becker_2022-institutionenoeconomische_analysen_zur_bereitstellung_und_finanzierung_der_schweizer_verkehrsinfrastrukturen.pdf, [accessed on: 26.5.2026].
- Beschleunigungskommission Schiene (2022): "Beschleunigungskommission Schiene: Abschlussbericht", Bundesministerium für Digitales und Verkehr, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile, [accessed on: 22.5.2024].
- Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2025): "Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene: Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn", <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/bahn-agenda.html>, [accessed on: 26.5.2026].
- Greinus, A. / Sutter, D. (2021): "Überjährige Finanzierung der Schieneninfrastruktur (Schieneninfrastrukturfonds)", INFRAS, https://www.infras.ch/media/filer_public/96/29/962992a7-4d4c-4a6b-a821-39c87cc5ebfe/2021_10_05_policy-brief-nee-schieneninfrastrukturfonds.pdf, [accessed on: 26.5.2026].
- Grünenfelder, P. (2016): "Abkehr von finanzpolitischen Unsitten", Neue Zürcher Zeitung, <https://www.nzz.ch/meinung/strapazierter-bundshaushalt-abkehr-von-finanzpolitischen-unsitten-ld.106535>, [accessed on: 26.5.2026].
- Huwe, V. / Illenseer, N. (2025): "Warum Bahnfahren noch teurer wird", Dezernat Zukunft, <https://dezernatzukunft.org/warum-bahnfahren-noch-teurer-wird/>, [accessed on: 26.5.2026].
- Nagel, K. / Beckers, T. / Berghahn, J. / Ewert, R. / Herzog, G. / Jacobs, M. / Mariß, A. / Pfann, L. / Vornbäumen, O. (2024): "Strukturelle Erneuerung der Verkehrsplanung: der neue Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040", Friedrich-Ebert-Stiftung. Abteilung Analyse, Planung und Beratung, <http://collections.fes.de/publikationen/1572110>, [accessed on: 26.5.2026].
- Rechnungshof Österreich (2019): "Bundesrechnungsabschluss für das Jahr 2019", https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/137/imfname_806877.pdf#page=70.14, [accessed on: 26.5.2026].
- Rechnungshof Österreich (2021): "Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB", Rechnungshof Österreich, 2021/38, Bericht des Rechnungshofes, https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Bund_2021-38_Zuschussvertraege_OEBB.pdf, [accessed on: 26.5.2026].
- Rechnungshof Österreich (2022): "Österreichische Bundesfinanzierungsagentur: Risikomanagement und Finanzierung von Rechtsträgern und Ländern", Rechnungshof Österreich, 2022/20, https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Bund_2022-20_OeBFA.pdf, [accessed on: 26.5.2026].
- Rechnungshof Österreich (2025): "Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung", Rechnungshof Österreich, 2025/16, Bericht des Rechnungshofes, https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/home_7/2025_16_Zuschussvertraege_OeBB_FuP.pdf, [accessed on: 26.5.2026].
- Schley (mimeo). Chancen für eine verlässlichere Finanzierung der Schiene nutzen – Investitionen in Deutschlands Infrastruktur «richtig» finanzieren.

Schuster, F. / Sigl-Glöckner, P. / Heilmann, F. (2024): "Wie wir Bahn und Straßen finanzieren - ohne die Schuldenbremse zu ändern", Dezernat Zukunft, <https://dezernatzukunft.org/wp-content/uploads/2024/07/Schuster-et-al.-2024-Wie-wir-Bahn-und-Strassen-finanzieren-ohne-die-Schuldenbremse-zu-aendern.pdf>, [accessed on: 26.5.2026].

Schuster-Johnson, D. F. / Gottschalk, S. / Henze, L. / Illenseer, N. / Inan, M. / Merki, H. / Sigl-Glöckner, P. / Stahl, T. / Steitz, J. / Wangenheim, S. von (2026): "Der Bundeshaushaltsmonitor 2026. Unsubventionierte Beschäftigung als Schlüssel nachhaltiger Finanzen.", Dezernat Zukunft, <https://dezernatzukunft.org/wp-content/uploads/2026/02/Schuster-Johnson-et-al-2026-Bundeshaushaltsmonitor-2026-1.pdf>, [accessed on: 26.5.2026].

Hintergrundliteratur Schweiz

Schweizer Parlament (n.d.): "Kreditarten und Zahlungsrahmen", <https://www.parlament.ch/de/%C3%BCber-das-parlament/parlamentsportraet/aufgaben-der-bundesversammlung/festlegung-der-finanzen/kreditarten-und-zahlungsrahmen>, [accessed on: 26.5.2026].

Schweizerische Eidgenossenschaft (2023): "Grundlagen der Haushaltsführung des Bundes", Schweizerische Eidgenossenschaft, <https://www.efv.admin.ch/dam/de/sd-web/rP9bx2P0DXn0/Haushaltfuehrung-d.pdf>, [accessed on: 25.6.2026].

Schweizerische Eidgenossenschaft (2026): "Finanzhaushaltverordnung 2006", Fedlex, <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2006/228/de>, [accessed on: 26.5.2026].

"Zusatzdokumentation: Spezialfinanzierungen, Spezialfonds und übrige zweckgebundene Mittel" (n.d.): , Eidgenössische Finanzverwaltung EFV, <https://www.efv.admin.ch/de/staatsrechnung>, [accessed on: 26.5.2026].

Hintergrundliteratur Österreich

"Bundeshaushaltsgesetz 2013" (2013): , <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20006632>, [accessed on: 26.5.2026].

Parlament Österreich (n.d.): "Zahlungen aus dem Bundesbudget an die ÖBB", <https://www.parlament.gv.at/fachinfos/budgetdienst/Zahlungen-aus-dem-Bundesbudget-an-die-OeBB>, [accessed on: 26.5.2026].

Dezernat Zukunft

Institut für Makrofinanzen

Das Dezernat Zukunft ist eine überparteiliche Vereinigung, die Geld-, Finanz- und Wirtschaftspolitik verständlich, kohärent und relevant erklären und neu denken will. Dabei leiten uns unsere Kernwerte:

Demokratie, Menschenwürde und breit verteilter Wohlstand.

 www.dezernatzukunft.org

 [@DezernatZ](https://twitter.com/DezernatZ)

Diese Arbeit wurde unterstützt von der European Climate Foundation und der Children's Investment Fund Foundation.

Impressum

Veröffentlicht durch:

Dezernat Zukunft e.V.,
Chausseestraße 111, 10115 Berlin
www.dezernatzukunft.org

Vertretungsberechtigter Vorstand:

Dr. Maximilian Krahé

Vorstand:

Dr. Maximilian Krahé, Janek Steitz, Dr. Maximilian Paleschke

Vereinsregister des Amtsgerichts Charlottenburg
Vereinsregisternummer 36980 B
Inhaltlich Verantwortlicher nach §18 MstV: Dr. Maximilian Krahé

Herausgeber:

Dr. Maximilian Krahé, Berlin
E-Mail: max.krahe@dezernatzukunft.org

Design:

Burak Korkmaz

Diese Arbeit von Dezernat Zukunft ist lizenziert unter der CC BY-NC 4.0



Die Inhalte können mit klarer Kennzeichnung der Quelle und, sofern angegeben, unter Angabe des Autors bzw. der Autorin verwendet werden.