

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**  
(Einzelplan 12)

## **35 Entwicklung des Einzelplans 12**

Kat. A

### **35.1 Überblick**

Das BMVI hat die Aufgabe, die Entwicklung des Verkehrswesens in Deutschland zu gestalten und zu fördern, soweit der Bund zuständig ist. Es ist verantwortlich für den Ausbau und Erhalt der Straßen und der Schienen- und Wasserwege des Bundes, die Binnen- und Seeschifffahrt sowie den Luftverkehr und den Wetterdienst. Seit Ende 2013 ist es auch für die digitale Infrastruktur zuständig, insbesondere für die Telekommunikationswirtschaft und die Breitbandförderung.

Im Haushaltsjahr 2014 betragen die Gesamtausgaben aus dem Einzelplan 12 22,4 Mrd. Euro. Dies entsprach 7,6 % der Gesamtausgaben des Bundeshaushalts. Schwerpunkte bildeten die Ausgaben für Straßen (7,3 Mrd. Euro), die bundeseigene Eisenbahn und das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) (9,7 Mrd. Euro) sowie Wasserstraßen (1,8 Mrd. Euro). Weiterhin stellt der Bund bis Ende 2019 jährlich knapp 1,7 Mrd. Euro für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung. Außerdem unterstützte er die Länder im Jahr 2014 mit 7,3 Mrd. Euro nach dem Regionalisierungsgesetz, indem er ihnen Einnahmen aus der Energiesteuer zuwies. Diese sogenannten Regionalisierungsmittel für ein ausreichendes Nahverkehrsangebot in den Ländern sind im Einzelplan 60 veranschlagt.

Die Einnahmen im Einzelplan 12 stammten im Jahr 2014 ganz überwiegend aus der Lkw-Maut (4,5 von 5,4 Mrd. Euro).

Der Einzelplan 12 wird mit dem Bundeshaushalt 2016 neu strukturiert (vgl. Vorbemerkung Nr. 5). Tabelle 35.1 gibt einen Überblick über den Einzelplan und zeigt seine wesentlichen Einnahmen- und Ausgabenschwerpunkte. Die Angaben für die Jahre 2014 und 2015 sind an die veränderte Struktur des Jahres 2016 angepasst.

Tabelle 35.1

**Übersicht über den Einzelplan 12  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

	2014 Soll	2014 Ist <sup>a</sup>	Abwei- chung Ist/Soll <sup>b</sup>	2015 Soll	2016 Haus- halts- entwurf	Verän- derung 2015/ 2016 <sup>b</sup>
	in Mio. Euro					in %
Ausgaben des Einzelplans	22 861,9	22 350,2	-511,7	23 281,4	24 404,0	4,8
darunter:						
• Bundesfernstraßen <sup>c</sup>	7 093,3	7 284,4	191,1	7 230,5	7 965,9	10,2
• Eisenbahninfrastrukturunternehmen	4 223,1	4 011,2	-211,9	4 603,4	4 643,5	0,9
• Bundeseisenbahnvermögen	5 787,0	5 702,8	-84,2	5 779,8	5 712,1	-1,2
• Wasserstraßen	1 993,0	1 844,6	-148,3	2 075,8	2 094,0 <sup>d</sup>	0,9
• Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden	1 672,2	1 611,1	-61,1	1 672,2	1 672,2	0
• Digitale Infrastruktur	12,8	1,6	-11,2	6,9	347,8	4 922,4
Einnahmen des Einzelplans	5 192,4	5 427,9	235,5	5 833,9	6 018,4	3,2
darunter:						
• Lkw-Maut	4 400,0	4 464,3	64,3	4 340,0	4 629,0	6,7
• Dividende Deutsche Bahn AG <sup>e</sup>	(525,0)	(200,0)	(-325,0)	700,0	350,0	-50,0
Verpflichtungsermächtigungen	25 233,3 <sup>f</sup>	6 471,0	-18 762,4	27 189,0	20 070,9	-26,2
	<b>Planstellen/Stellen</b>					<b>in %</b>
Personal	22 387	20 220 <sup>g</sup>	-2 167	22 434	22 412	-0,1

Erläuterungen:

<sup>a</sup> Bereinigt um haushaltstechnische Verrechnungen (vgl. Haushaltsrechnung 2014, Übersicht Nr. 4.9).

<sup>b</sup> Aus den Ursprungswerten berechnet; Rundungsdifferenzen möglich.

<sup>c</sup> Einschließlich Erhebungskosten für die Lkw-Maut und Mautharmonisierungsprogramm.

<sup>d</sup> Ohne Ausgaben für die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen. Diese Oberbehörde wurde zum 1. Juli 2013 aus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes heraus eingerichtet und dort zunächst mitveranschlagt. Mit dem Haushaltsentwurf 2016 erhielt sie ein eigenes Kapitel, vgl. Tabelle 35.2.

<sup>e</sup> Seit dem Haushaltsjahr 2015 im Einzelplan 12 veranschlagt, zuvor im Einzelplan 60. Angaben in Klammern für das Jahr 2014 nachrichtlich.

<sup>f</sup> Einschließlich über- und außerplanmäßiger Verpflichtungsermächtigungen.

<sup>g</sup> Ist-Besetzung am 1. Juni. Hinzu kommen 33 261 zur Deutschen Bahn AG zugewiesene Beamtinnen und Beamte. Vgl. dazu auch die Ausführungen zum BEV in Bemerkung Nr. 1.11.5.

Quelle: Einzelplan 12. Für das Jahr 2014: Haushaltsrechnung; für das Jahr 2015: Haushaltsplan in der Fassung des Entwurfs des Zweiten Nachtragshaushalts; für das Jahr 2016: Haushaltsentwurf.

Im Jahr 2015 sind die Ausgabenansätze danach im Vergleich zum Vorjahr (Soll 2014) um 0,4 Mrd. Euro gestiegen. Im Jahr 2016 liegen sie um weitere 1,1 Mrd. Euro höher.

Überdurchschnittliche Ausgabensteigerungen sind im Jahr 2016 insbesondere bei den Bundesfernstraßen vorgesehen. Sie betreffen im Wesentlichen die ÖPP-Projekte, Neu- und Ausbauprojekte sowie Erhaltungsmaßnahmen. Zudem steigen die Ausgaben für das Einziehen der Lkw-Maut. Der geplante starke Ausgabenanstieg bei der digitalen Infrastruktur erklärt sich daraus, dass das BMVI diese relativ neue Schwerpunktaufgabe nunmehr mit entsprechenden Ressourcen unterlegt hat (Näheres hierzu vgl. Nr. 35.2.3).

Bei den Einnahmen hat das BMVI für das Jahr 2016 den Ansatz der von der Deutschen Bahn AG erwarteten Dividende gegenüber dem Vorjahr auf 350 Mio. Euro halbiert. Das BMVI hat mit dem Unternehmen vereinbart, dass das BMVI in Aussicht gestellte zusätzliche Dividendenzahlungen für Investitionen in den Erhalt der Schienenwege einsetzen und damit vollständig in die Eisenbahninfrastruktur reinvestieren wird.

Die im Jahr 2014 veranschlagten Verpflichtungsermächtigungen von 25,2 Mrd. Euro wurden nur zu 25,6 % (6,5 Mrd. Euro) in Anspruch genommen. Für das Jahr 2015 sind noch höhere Verpflichtungsermächtigungen (27,2 Mrd. Euro) veranschlagt, bevor der Ansatz im Jahr 2016 um gut ein Viertel auf 20,1 Mrd. Euro sinken soll. Zurückzuführen ist diese Entwicklung einerseits auf einmalig erhöhte Verpflichtungsermächtigungen für den Abschluss mehrjähriger Verträge zur Finanzierung von Straßen- (ÖPP-Projekte) und Schieneninfrastruktur (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, vgl. dazu Nr. 35.3.2.1). Andererseits wurden diese Verpflichtungsermächtigungen zu erheblichen Teilen in den ursprünglich vorgesehenen Haushaltsjahren nicht in Anspruch genommen und daher in den Folgejahren neu veranschlagt (vgl. zum Thema Verpflichtungsermächtigungen Bemerkung Nr. 1.7.1).

Dem BMVI waren im Jahr 2014 insgesamt 61 Behörden (14 Oberbehörden, eine Mittelbehörde und 46 Unterbehörden) nachgeordnet. Daneben beaufsichtigte es das BEV und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Gemeinsam mit den Küstenländern betrieb es zudem das Havariekommando für ein gemeinsames Unfallmanagement auf Nord- und Ostsee. Mehr als die Hälfte aller Planstellen und Stellen (Stellen) in seinem Geschäftsbereich entfielen auf die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).

Eine Übersicht über den Geschäftsbereich des BMVI gibt Tabelle 35.2.

Tabelle 35.2

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr  
und digitale Infrastruktur im Jahr 2014**

Behörde	Einnahmen 2014 (Ist) <sup>a</sup>	Ausgaben 2014 (Ist) <sup>a</sup>	Besetzte Planstellen/Stellen am 1. Juni 2014
	in Mio. Euro		
Ministerium	1,4	156,2	1 110 <sup>b</sup>
Straßenverkehr			
• Bundesamt für Güterverkehr	15,7	50,5	645 <sup>b</sup>
• Bundesanstalt für Straßenwesen	10,8	47,6	285 <sup>b</sup>
• Kraftfahrt-Bundesamt	98,1	69,9	701 <sup>b</sup>
Eisenbahnwesen			
• Bundeseisenbahnvermögen	1 583,6 <sup>c</sup>	7 290,1	3 317
• Eisenbahn-Bundesamt	28,1	85,1	1 144
Binnenschifffahrt, Seeverkehr und Wasserstraßen			
• Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie <sup>d</sup>	17,1	76,1	676
• Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes <sup>e</sup>	200,0	1777,6	11 565
Luftverkehr und Wetterdienst			
• Luftfahrt-Bundesamt <sup>f</sup>	41,3	61,3	816
• Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung	12,7	6,0	71
• Deutscher Wetterdienst	55,2	307,1	2 120
Verwaltungsdienstleistungen			
• Bundesanstalt für IT-Dienstleistungen	1,2	31,5	121 <sup>b</sup>
• Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen <sup>g</sup>	-	-	-

Erläuterungen:

- <sup>a</sup> Bereinigt um haushaltstechnische Verrechnungen (vgl. Haushaltsrechnung 2014, Übersicht Nr. 4.9).  
<sup>b</sup> Hinzu kommt ein im Haushaltsplan 2015 nicht näher bezeichneter Teil der insgesamt 925 besetzten Stellen, die im Jahr 2012 erstmals im Kapitel 1209 (Erhebung und Verwendung der Maut [Bundesfernstraßen]) ausgewiesen waren. Diese Stellen werden überwiegend vom Bundesamt für Güterverkehr bewirtschaftet. Die übrigen Stellen verteilen sich auf das Kraftfahrt-Bundesamt, die Bundesanstalt für Straßenwesen, die Bundesanstalt für IT-Dienstleistungen sowie das Bundesministerium selbst.  
<sup>c</sup> Einnahmen des BEV ohne Zuweisungen und Zuschüsse des Bundes.  
<sup>d</sup> Mit Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (Kapitel 1208).  
<sup>e</sup> Mit Bundesanstalt für Wasserbau, Bundesanstalt für Gewässerkunde und Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (Kapitel 1203).  
<sup>f</sup> Mit Dienststelle Flugsicherung und Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (Kapitel 1216).  
<sup>g</sup> Eingerichtet mit Wirkung zum 1. Juli 2013; bis einschließlich 2015 enthalten in den Ansätzen des Kapitels 1203 (vgl. Fußnote e); ab dem Haushaltsjahr 2016 veranschlagt im eigenen Kapitel 1223.

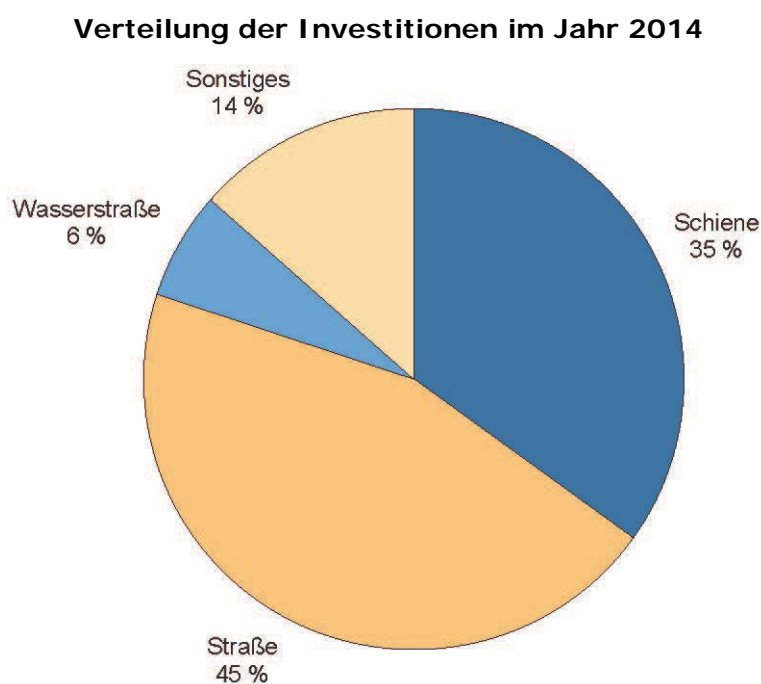
Quelle: Einzelplan 12. Für die Einnahmen und Ausgaben: Haushaltsrechnung; für die Stellenbesetzung: Haushaltsplan 2015.

## 35.2 Haushaltsstruktur und -entwicklung

### 35.2.1 Investitionen

54,6 % der Ausgaben des Einzelplans 12 (rund 12,2 von 22,4 Mrd. Euro) wurden im Jahr 2014 für Investitionen verwendet. Damit wies der Einzelplan 12 wie in den Vorjahren die mit Abstand höchsten Investitionsausgaben aller Einzelpläne des Bundeshaushalts aus. Die Investitionsmittel fließen vor allem in den Straßenbau sowie den Erhalt und Ausbau der Schienenwege. Abbildung 35.1 gibt einen Überblick über die Verteilung der Investitionen im Jahr 2014.

Abbildung 35.1



Quelle: Einzelplan 12, Haushaltsrechnung 2014.

Im November 2014 kündigte die Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 ein 10 Mrd. Euro – Programm für Zukunftsinvestitionen an (Zukunftsinvestitionsprogramm 2016 bis 2018). Als Ausgabenschwerpunkte sieht sie die öffentliche Infrastruktur und die Energieeffizienz vor. Haushaltsmittel für die Zukunftsinvestitionen werden zentral im Einzelplan 60 veranschlagt, jedoch von dem jeweils zuständigen Ressort bewirtschaftet. Auf das BMVI sollen in dem genannten Dreijahreszeitraum 4,3 Mrd. Euro entfallen. Sie sind hauptsächlich für Investitionen in die Bundesfernstraßen (1,9 Mrd. Euro), die Bundesschienenwege (1,0 Mrd. Euro), die Bundeswasserstraßen (0,2 Mrd. Euro) und die digitale Infrastruktur (1,1 Mrd. Euro) eingeplant. Bereits mit dem Nachtragshaushalt 2015 sind entsprechende Verpflichtungsermächtigungen ausgebracht worden, um eine konkrete Planungs- und Handlungsgrundlage für das Ressort zu schaffen.

### 35.2.2 Verkehrsinfrastrukturprojekte

In seinen Bemerkungen 2013 thematisierte der Bundesrechnungshof die Transparenz von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Bundeshaushalt (Bundestagsdrucksache 18/111 Nr. 38.2.2, 38.5). Er wies auf erhebliche Defizite hin, die vor allem die Gesamtkostenent-

wicklung der Projekte betrafen. Auf Bitte des Rechnungsprüfungsausschusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages berichtete er hierzu in der Folge gesondert. Dabei zeigte er eine Reihe von Möglichkeiten auf, wie die finanzielle Transparenz solcher Projekte erhöht werden kann. Der Bundesrechnungshof schlug u. a. vor, die Abbildung von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Bundeshaushalt grundsätzlich verkehrsträgerübergreifend zu vereinheitlichen. Dabei sollte ein bestimmter Mindeststandard der finanzrelevanten Angaben eingehalten werden.

Im Oktober 2014 fasste der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages den sogenannten Transparenzbeschluss. Er forderte die Bundesregierung sinngemäß auf, mit Aufstellung des Bundeshaushalts 2016

- die bisherigen Projektübersichten für Straße, Schiene und Wasserstraße zu einer grundsätzlich einheitlichen Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ zusammenzuführen und dabei einen bestimmten inhaltlichen Mindeststandard zu gewährleisten;
- das Parlament umgehend zu unterrichten, sobald bei einem Projekt Kostensteigerungen von mehr als 20 % gegenüber dem aktuellen Haushaltsansatz festgestellt werden;
- speziell Wasserstraßenprojekte in geeigneter Form darzustellen, so dass voneinander unabhängige Maßnahmen, die bislang zu einem „Gesamtprojekt“ zusammengefasst sind, künftig einzeln abgebildet werden.

Dieser Beschluss entspricht in wesentlichen Teilen den Empfehlungen des Bundesrechnungshofes.

Das BMVI hat hierzu die Struktur einer einheitlichen Anlage Verkehrswegeinvestitionen zum Einzelplan 12 erarbeitet. Im Verfahren zur Aufstellung des Haushalts 2016 hat es inzwischen einen umfangreichen Entwurf dieser Anlage nachgereicht. Zugleich hat es darauf hingewiesen, dass es bis auf Weiteres noch nicht in der Lage sei, die Wasserstraßenprojekte in der geforderten Form darzustellen.

### 35.2.3 Digitale Infrastruktur

Seit Ende 2013 ist das BMVI für die digitale Infrastruktur zuständig, namentlich für die Telekommunikationswirtschaft und die Breitbandstrategie. Die Bundesregierung beabsichtigt, bis zum Ende des Jahres 2018 die bundesdeutschen Haushalte flächendeckend mit Übertragungsraten von mindestens 50 Megabit pro Sekunde zu versorgen. Der Bundesrechnungshof hat darauf hingewiesen, dass das BMVI für die neue Aufgabe zwar umfangreiche neue Strukturen geschaffen habe. Die verfügbaren Ressourcen, z. B. Personal, seien bislang allerdings bescheiden ausgefallen (Bemerkungen 2014, Bundestagsdrucksache 18/3300 Nr. 36.2.1, 36.5). Der Haushalt 2015 sieht lediglich rund 7 Mio. Euro für die digitale Infrastruktur vor, die zu einem erheblichen Teil für das Breitbandbüro des Bundes bereitstehen. Diese von einer Agentur im Auftrag des BMVI betriebene Stelle soll sich u. a. mit den Breitbandeinrichtungen der Länder austauschen, Leitfäden zur digitalen Infrastruktur erarbeiten und Workshops zum Breitbandausbau organisieren.

Im Haushalt 2015 hat das BMVI 20 neue Stellen für die digitale Infrastruktur erhalten. Den Aufbau seiner Abteilung „Digitale Gesellschaft“ hat es mittlerweile weitgehend abgeschlossen. Im Zukunftsinvestitionsprogramm 2016 bis 2018 sind zusätzlich 1,1 Mrd. Euro für den Breitbandausbau vorgesehen. Hinzukommen sollen Einnahmen aus der Versteigerung frei werdender Frequenzen an Betreiber von Mobilfunknetzen (sog. Digitale Dividende II). Der Erlös beläuft sich auf 1,3 Mrd. Euro, die in Raten bis zum Jahr 2017 zu zahlen sind. Nach Abzug von Umstellungs- und Verwaltungskosten soll er hälftig zwischen Bund und Ländern aufgeteilt werden. Im Haushaltsentwurf 2016 weist der entsprechende Einnahmetitel im Einzelplan 12 ein Soll von 333,5 Mio. Euro aus.

Die Mittel sollen vorrangig der Breitbanderschließung bislang unterversorgter Gebiete zugutekommen. Hierzu erarbeitet das BMVI derzeit eine Richtlinie zur Förderung des Breitbandausbaus in der Bundesrepublik Deutschland (Breitbandrichtlinie – Bund).

## 35.3 Wesentliche Ausgabenbereiche

### 35.3.1 Bundesfernstraßen

Der Bund finanziert den Bau, den Erhalt und den Betrieb der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen). Im Jahr 2014 gab er dafür 7,3 Mrd. Euro aus, davon 5,5 Mrd. Euro für Investitionen. 0,9 Mrd. Euro zahlte er für den Betriebsdienst (z. B. Kontrolle, Wartung und Winterdienst). 0,8 Mrd. Euro kostete es, die Lkw-Maut zu erheben. Die übrigen Mittel erhielten die Straßenbauverwaltungen der Länder, die die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes planen, bauen und betreiben.

Von den Investitionsmitteln flossen 4,8 Mrd. Euro direkt in den Bau und die Erhaltung der Bundesfernstraßen. 57 % (2,7 Mrd. Euro) hiervon gab das BMVI für die Erhaltung und 39 % (1,9 Mrd. Euro) für den Neubau aus. Für weitere 0,2 Mrd. Euro war der Verwendungszweck nicht nach Erhaltung oder Neubau getrennt. Gegenüber dem Jahr 2013 sind die Mittel für die Erhaltung um 0,2 Mrd. Euro gestiegen; der Erhaltungsanteil hat sich damit im Vergleich zum Neubau um 2 % erhöht.

Im Haushalt 2015 sind für die Bundesfernstraßen Gesamtausgaben von 7,2 Mrd. Euro veranschlagt. Die für die Erhaltung eingeplanten Mittel steigen auf 2,8 Mrd. Euro; für den Neubau sind 1,4 Mrd. Euro vorgesehen. Bezogen auf die Investitionssumme von 4,4 Mrd. Euro, die direkt in den Bau und die Erhaltung der Bundesfernstraßen fließt, erhöht sich der Erhaltungsanteil (63 %) gegenüber dem Neubau (32 %) weiter.

Der Bundesrechnungshof hat in den vergangenen Jahren mehrfach darauf hingewiesen, dass der Informationsfluss zwischen den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem BMVI erheblich verbessert werden muss (z. B. Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung über das Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau vom 14. April 2014). Dieser Informationsfluss ist eine wesentliche Grundlage für das BMVI, um insoweit die Bundesaufsicht gegenüber den Ländern wahrnehmen zu können. Mehrere IT-Systeme können das unterstützen. Der Bundesrechnungshof hat festgestellt, dass das BMVI diese IT-Systeme bislang nicht ausreichend für seine Aufsichtsaufgaben nutzt:

- Das Controllingsystem Bundesfernstraßenbau CSBF soll Projektdaten für die Ausschreibung, Vergabe und Bauabwicklung von Baumaßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen erfassen. Das BMVI hat bisher nur die erste Stufe des Controllingsystems (Ausschreibung, Vergabe) eingeführt, obwohl es nach der zugrunde liegenden Planung bereits im Jahr 2014 dessen zweite Stufe (Bauabwicklung) realisieren wollte.
- Das IT-gestützte Verfahren für ein bundesweites Baustellenmanagement auf Bundesfernstraßen soll die verkehrlichen und monetären Auswirkungen von Baustellen aufzeigen. Das BMVI hat es über Jahre nicht erreicht, ein gemeinsames IT-System mit den Ländern zu entwickeln oder sein System auf ein bereits funktionsfähiges Landessystem aufzubauen.
- Das Bauwerks-Management-System BMS dient der Planung von Erhaltungsmaßnahmen für die Ingenieurbauwerke einschließlich Brücken und ist ein Controlling-Instrument zur bundesweiten Steuerung der Erhaltungs- und Finanzierungsprogramme. Es ist bisher nur zum Teil und auch nicht in allen Ländern einsatzfähig. Zu den wesentlichen Eingangswerten hat das BMVI bislang keine einheitlichen Standards vorgegeben.
- Das Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte VEMAGS ist ein bundesweit eingesetztes IT-Verfahren zur Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens für Schwertransporte. Auf die Daten dieses Programms greift das BMVI bisher nicht zu, obwohl es dessen Entwicklung finanziert hat.

Das BMVI sollte bei seiner Aufsicht verstärkt die vorhandenen IT-Systeme nutzen. Dabei sollte es sicherstellen, dass diese bundesweit eingesetzt, aktualisiert und gepflegt werden. Dazu sollte es auch die zur Anwendung erforderlichen Standards vorgeben.

## 35.3.2 Schienenwege

### 35.3.2.1 Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes

Die privatrechtlich organisierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) sind Eigentümer der Bundesschienenwege, betreiben das Netz und unterhalten es mit eigenen Mitteln. Beim Ausbau und Erhalt gewährleistet der Bund gemäß Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz, dass den Verkehrsbedürfnissen der Allgemeinheit Rechnung getragen wird. Er investiert in die Schienenwege der EIU. Im Jahr 2014 hat er dafür 4 Mrd. Euro ausgegeben. Für das Jahr 2015 sind insgesamt 4,6 Mrd. Euro im Einzelplan 12 veranschlagt.

Der Bund fördert seit dem Jahr 2013 auch den Ausbau und Erhalt von Schienenwegen nicht bundeseigener Eisenbahnen. Er trägt bis zu 50 % der Investitionskosten und stellt hierfür jährlich Baukostenzuschüsse von insgesamt 25 Mio. Euro bereit. Außerdem fördert der Bund die Errichtung, den Ausbau und die Reaktivierung von Gleisanschlüssen privater Unternehmen mit bis zu 14 Mio. Euro jährlich.

#### **Ausbau des Schienenwegenetzes**

Das Schienenwegenetz der EIU wird nach dem „Bedarfsplan für die Bundesschienenwege“ ausgebaut. Im Jahr 2014 hat der Bund die Vorhaben des Bedarfsplans mit 934 Mio. Euro bezuschusst. Zusätzlich finanziert er den Bau von Anlagen des Kombinierten Verkehrs. Solche Umschlaganlagen dienen dazu, Güter (insbesondere in Containern) von einem Verkehrsträger auf einen anderen zu verlagern. Die EIU haben die wirtschaftliche und zweckentsprechende Verwendung der Bundesmittel nachzuweisen. Das Eisenbahn-Bundesamt prüft die Finanzierungsanträge und die Verwendungsnachweise für die geförderten Projekte.

Der Bundesrechnungshof hat die Finanzierung der Schienenwege seit der Bahnreform begleitet und dem Parlament über seine Erkenntnisse berichtet (Bundestagsdrucksache 16/840). Er stellte wiederholt fest, dass die EIU Bundesmittel für den Schienenwegebau unwirtschaftlich einsetzen (vgl. Bemerkung Nr. 36; vgl. auch Bemerkungen 2014, Bundestagsdrucksache 18/3300 Nr. 37) oder zweckwidrig verwendeten.

#### **Ersatzinvestitionen**

Die EIU erhalten auch Bundesmittel für Ersatzinvestitionen, d. h. für die Erneuerung ihrer Infrastruktur. Hierzu schloss der Bund mit ihnen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV I) für die Jahre 2009 bis 2014 ab. Seit Januar 2015 gilt die Nachfolgevereinbarung LuFV II für die Dauer von fünf Jahren. Gegen Zuwendungen von jährlich durchschnittlich 3,3 Mrd. Euro haben sich die EIU verpflichtet, ihre Schienenwege in einem durch Qualitätskennzahlen bestimmten Zustand zu erhalten. Im Vergleich zur LuFV I hat der Bund die jährlichen Zuwendungen durchschnittlich um 800 Mio. Euro erhöht. Die Verwendung der Mittel obliegt allein den EIU. Sie müssen nicht mehr im Einzelnen belegen, ob sie die Zuwendungen wirtschaftlich und zweckentsprechend verwenden. Stattdessen haben sie dem Bund jährlich anhand der Qualitätskennzahlen über den Zustand der Schienenwege zu berichten (sog. Outputkontrolle).

Der Bundesrechnungshof hat die Ausgestaltung und Steuerungswirkung der LuFV I und II untersucht. Dabei hat er insbesondere das System der Qualitätskennzahlen und den wirtschaftlichen Mitteleinsatz geprüft. Dem Parlament hat er zuletzt im November 2014 über seine Erkenntnisse zum Vertragsentwurf der LuFV II berichtet. Er ist nach wie vor der Auffassung, dass die für die LuFV II vorgesehenen Qualitätskennzahlen den tatsächlichen Zustand der Schienenwege nicht hinreichend transparent machen. Außerdem fehlen Anreize, die Bundesmittel wirtschaftlich einzusetzen. Des Weiteren gibt es Schwachstellen bei der Finanzierung der Instandhaltung und des Ersatzes der Bahnanlagen.

### 35.3.2.2 Bundeseisenbahnvermögen

Das Sondervermögen BEV wurde aufgrund des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen als Rechtsnachfolger der ehemaligen Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ am 1. Januar 1994 errichtet. Es



hat insbesondere die Aufgabe, das der Deutschen Bahn AG zugewiesene verbeamtete Personal zu verwalten, die Versorgungsbezüge auszuzahlen, die betrieblichen Sozialeinrichtungen weiterzuführen und seine Liegenschaften zu verwalten und zu verwerten. Das BEV hat im Jahr 2014 insgesamt 5,7 Mrd. Euro aus dem Bundeshaushalt erhalten. Davon entfielen u. a. 5,3 Mrd. Euro auf die Erstattung von Verwaltungsausgaben und 0,3 Mrd. Euro auf Zuschüsse zu Rentenleistungen für die Renten-Zusatzversicherung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (vgl. zum BEV Bemerkung Nr. 1.11.5).

### **35.3.3 Bundeswasserstraßen**

Der Bund trägt die Verantwortung für Neu- und Ausbau sowie Erhaltung und Betrieb der Bundeswasserstraßen. Hierzu bedient er sich der bundeseigenen WSV mit mehr als 11 000 Beschäftigten. Im Jahr 2014 gab er hierfür insgesamt 1,8 Mrd. Euro aus; für die Jahre 2015 und 2016 sind jeweils 2,1 Mrd. Euro vorgesehen.

Auf Basis von Beschlüssen der zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages aus den Jahren 2011 und 2012 reformiert das BMVI die WSV. So fasste es im Jahr 2013 die sieben früheren Wasser- und Schifffahrtsdirektionen organisatorisch zu einer Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit sieben Außenstellen zusammen. Der Aufbau der GDWS als zentrale Mittelbehörde am Standort Bonn wird aus Sicht des BMVI noch Jahre in Anspruch nehmen. Mehr als zwei Jahre nach Einrichtung der Dienststelle ist nur die Ebene der Abteilungsleitungen und Unterabteilungsleitungen vollständig besetzt. Sonstige Dienstposten sind aus Sicht des BMVI am Standort Bonn nur durch freiwillige Versetzungen oder über Ausschreibungen zu besetzen.

U. a. zur künftigen Struktur der heutigen 39 Wasser- und Schifffahrtsämter legte das BMVI mit seinem 6. Bericht zur WSV-Reform im August 2014 einen Zeit- und Maßnahmenplan vor. Danach soll die Anzahl der Ämter bis Ende 2025 auf 18 vermindert, dabei jedoch sämtliche bestehende Standorte erhalten werden. Das BMVI misst in diesem Kontext der Kosten-Leistungsrechnung besondere Bedeutung zu. Im Übrigen geht es davon aus, dass die ursprünglich angestrebte Reduzierung des Personalbestandes der WSV nicht mehr erreichbar ist.

Der Bundesrechnungshof sieht den Stand der Umsetzung der WSV-Reform kritisch. Nachteilig wirkt sich insbesondere der mangelnde Fortschritt beim Aufbau der GDWS aus, weil diese u. a. für die Einführung der für die Reform wichtigen Kosten-Leistungsrechnung zuständig ist. Der Bundesrechnungshof wird seine Prüfungs- und Beratungstätigkeit in diesem Bereich weiter verstärken.

### **35.4 Wesentlicher Einnahmenbereich: Maut**

Seit Anfang 2005 wird in Deutschland die streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge (Lkw-Maut) erhoben. Die Höhe der Mautsätze muss sich nach dem Recht der Europäischen Union an den tatsächlichen Wegekosten orientieren, d. h. an den Kosten für Bau und Unterhaltung der betreffenden Straßeninfrastruktur. Die Wegekosten enthalten u. a. Kapitalkosten. Da das Zinsniveau in den letzten Jahren gesunken ist, verringern sich die Kapitalkosten und somit die Wegekosten. Der Bund musste deshalb die Mautsätze senken. Mindereinnahmen im Einzelplan 12 konnte das BMVI kompensieren, indem es u. a. seit dem 1. Juli 2015 die Mautpflicht auf weitere 1 100 km Bundesstraßen ausgedehnt hat. Ab 1. Oktober 2015 werden Lkw zudem bereits ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in die Mautpflicht einbezogen. Die Gesamtentwicklung der Mauteinnahmen in den letzten Jahren zeigt Tabelle 35.3.

Tabelle 35.3

<b>Lkw-Mauteinnahmen in den Jahren 2011 bis 2016</b>				
<b>Jahr</b>	<b>Soll</b>	<b>Ist</b>	<b>Veränderung zum Vorjahr (Ist)</b>	
	<b>in Mio. Euro</b>			<b>in %</b>
2011	4 637,0	4 477,4	-33,9	-0,8
2012	4 610,0	4 362,1	-115,3	-2,6
2013	4 523,0	4 391,4	29,3	0,7
2014	4 400,0	4 464,3	72,9	1,7
2015	4 340,0			
2016	4 629,0			

Quelle: Einzelplan 12. Bis zum Jahr 2014: Haushaltsrechnungen; für das Jahr 2015: Haushaltsplan in der Fassung des Entwurfs des Zweiten Nachtragshaushalts; für das Jahr 2016: Haushaltsentwurf.

Im Jahr 2015 verwendet das BMVI knapp drei Viertel der erwarteten Mauteinnahmen für den Bundesfernstraßenbau (3,1 Mrd. Euro). Von dem restlichen Viertel zahlte es 537 Mio. Euro für den Einzug der Maut an Private.

Die Bundesregierung will verstärkt in die Verkehrswege investieren, um den Standard des Bundesfernstraßennetzes aufrechtzuerhalten. Sie beabsichtigt daher, die Nutzerfinanzierung über die Lkw-Maut hinaus auszuweiten. Vor Einführung einer sogenannten Pkw-Maut sind – nach einer entsprechenden Intervention der EU-Kommission – noch unionsrechtliche Fragen zu klären.

### 35.5 Ausblick

Der Haushaltsentwurf 2016 und die Finanzplanung bis zum Jahr 2018 weisen einen stetigen Anstieg der Investitionsmittel insbesondere im Verkehrsbereich aus. Maßgeblichen Anteil hieran haben das Zukunftsinvestitionsprogramm 2016 bis 2018 (vgl. Nr. 35.2.1) und das bis ins Jahr 2017 fortwirkende 5 Mrd. Euro – Programm für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen (vgl. Bemerkungen 2014, Bundestagsdrucksache 18/3300 Nr. 36.2.2). Hinzu kommen Mittel aus der erweiterten Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen durch die Ausdehnung der Lkw-Maut. Verglichen mit der bisherigen Finanzplanung stehen so voraussichtlich bereits im Jahr 2016 rund 1 Mrd. Euro mehr für den Verkehrsbereich zur Verfügung. Aus Sicht des Bundesrechnungshofes kommt es im Interesse der Erhaltung und des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur entscheidend darauf an, nicht nur zusätzliche Investitionsmittel bereitzustellen, sondern die Mittel insgesamt zielgerichtet und wirtschaftlich einzusetzen. Das BMVI bleibt deshalb gefordert, bei der Priorisierung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten den jeweils aktuellen Bedarf und hier insbesondere das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu beachten.

Um diesen Prozess auch parlamentarisch steuern und kontrollieren zu können, ist die Transparenz der Verkehrsinfrastrukturprojekte von zentraler Bedeutung. Die Ansätze des BMVI in der Folge des Transparenzbeschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages weisen hier in die richtige Richtung. Es bleibt allerdings unerlässlich, dass das BMVI den Beschluss vollständig umsetzt. Damit ist insbesondere noch die Darstellung der

Wasserstraßenprojekte zu verbessern. Der Bundesrechnungshof wird die Bemühungen des BMVI zur Erhöhung der Transparenz weiter begleiten.

Im Bereich der digitalen Infrastruktur erscheinen die nunmehr eingeplanten Ressourcen eher geeignet, den Breitbandausbau in Deutschland voranzubringen. Noch lässt sich nicht prognostizieren, ob die verfügbaren Mittel und das vorgesehene Förderverfahren ausreichen, eine flächendeckende Versorgung mit Bandbreiten von mindestens 50 Megabit pro Sekunde bis zum Jahr 2018 zu erreichen. Wesentlich für den Erfolg wird aber sein, dass das BMVI jetzt zügig die verwaltungsseitigen Voraussetzungen für den tatsächlichen Einsatz der bereitgestellten Bundesmittel schafft.