

Sondervermögen Infrastruktur des Bundes droht zu verpuffen

Mittelverschiebungen und Haushaltstricks statt zusätzliche Investitionen: Vergaberechts- und Projektsteuerungsexperte vermisst professionelle Projektsteuerung und Priorisierung

Berlin – Vor gut einem Jahr wurde die Idee eines kreditfinanzierten Sondervermögens von 500 Milliarden Euro aus der Taufe gehoben. Damit sollte der große Schub entstehen, mit dem sich Deutschland quasi am eigenen Schopf aus dem Sumpf zieht. Und weil die militärische Drohung durch Russland mit dem Ukrainekrieg plötzlich begreifbar wurde, kam für die Verteidigung ein weiteres 500-Milliarden-Paket hinzu. Blenden wir die Militärausgaben an dieser Stelle einmal aus und blicken nur auf die Mittel für die zivile Infrastruktur.

Das enorme Volumen dieses Sondervermögens (SVIK) elektrisierte den Bundestag so sehr, dass im Frühjahr 2025 sogar unter Einbindung der Grünen, die gerade zur Opposition geworden waren, eine Grundgesetzänderung mit Auflockerung der Schuldenbremse stattfand, um viele neue Investitionsprojekte umzusetzen. Ruck-Zuck waren somit alle Voraussetzungen geschaffen, um über zehn Jahre Kreditmittel von 500 Milliarden Euro zusätzlich auszugeben. 100 Milliarden davon gehen noch in den Klimatransformationsfonds und weitere 100 Milliarden gehen an die Länder, die davon einen nicht genau festgelegten Anteil – man schätzt zirka 60 Prozent – an die Kommunen weiterleiten sollen.

Projektliste für große Investitionen gibt es nicht

Eigentlich sollte sich dieser Beitrag mit den großen neuen Projekten beschäftigen, die jetzt zusätzlich ermöglicht werden. Die Erkundigungen danach verliefen allerdings ernüchternd. Wer erwartete, dass etwa im Bundesfinanzministerium eine Stabstelle eingerichtet wird, die Projekte einsammelt, sichtet, priorisiert und dann eine Investitionsplanung mit Projektliste zumindest für die nächsten fünf Jahre entwickelt, muss sich wundern: So etwas gibt es nicht. Auf Nachfrage erklärt das Finanzministerium jedoch, dass konkrete Projekte bei den zuständigen Ressorts angefragt werden müssten. Eine Zentralstelle für die Verwendung der Milliarden oder gar ein Projektmanagement gibt es nicht.

Das meiste Geld fließt in die Verkehrsinfrastruktur. Auch das Bundesverkehrsministerium kann aber auf Anfrage keine Projektliste liefern. Gern wüsste man zum Beispiel einmal, welche Autobahnprojekte in den letzten Jahren bereits ohnehin beschlossen und mit Finanzierungsmitteln versehen waren und welche Projekte zusätzlich aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimatransformation (SVIK) dazukommen. Bei den anderen Ressorts wird es wohl ähnlich aussehen. Aus dem kommunalen Bereich, wo der Großteil der für die Länder vor-



Für Ökonomen gehören auch Investitionen in die überlastete und zu einem beträchtlichen Teil marode Fernstraßen- und Brückeninfrastruktur in Deutschland zu den prioritären Aufgaben des Staates. Im Kernhaushalt des Bundes sind allerdings hierfür im laufenden Jahr ein Drittel weniger Ausgaben als noch 2024 vorgesehen.

gesehenen Mittel hinfließen soll, heißt es hinter vorgehaltener Hand, dass die Finanzen ohnehin schon in so desolatem Zustand seien, dass man froh ist, Mittel aus dem SVIK zu erhalten, die in die Haushalte fließen. Echte Zusatzinvestitionen sind hier kaum zu erwarten, zumal die Länder und Kommunen relativ frei in der Mittelverwendung aus dem SVIK sind.

Am 17. März veröffentlichte das Ifo-Institut eine Untersuchung mit dem Titel „Monitoring der Investitionen des Bundes – werden zusätzliche Schulden auch für zusätzliche Investitionen verwendet?“ Sehr schnell entstand zu dieser Analyse eine große öffentliche Aufmerksamkeit, denn in dem Ifo-Artikel wird anhand amtlicher Zahlen belegt, dass es bereits heftige Verschiebungen von Investitionen aus dem Kernhaushalt in das SVIK gegeben hat – aber keine Zusatzinvestitionen. Bisher wird keine Gesamtbetrachtung von Kernhaushalt und Extrahaushalt vorgenommen, um zu prüfen, ob wirklich zusätzliche Investitionen entstehen oder nur haushaltsfinanzierte, bereits bekannte Maßnahmen in das kreditfinanzierte SVIK verschoben werden, damit die öffentliche Hand mit den vorhandenen Haushaltsgeldern aus Steuereinnahmen andere Lücken stopfen kann.

Daneben ist unklar, was eigentlich Infrastrukturinvestitionen sind. Nach hergebrachter Ansicht können darunter auch Ausgaben für Betei-

ligungen und Darlehen fallen. Und was ist eigentlich „zusätzlich“ investiert? Jedenfalls für die je 100 Milliarden Euro Mittel an die Länder und den Klimatransformationsfonds bestehen hierzu gar keine Vorgaben. Es wäre daher nicht rechtswidrig, die Mittel einfach für die Konsolidierung der Haushalte zu verwenden mit der Folge, dass rein gar nichts zusätzlich investiert wird.

Leider sieht es so aus, als würde das passieren. Wies der Kernhaushalt des Bundes 2024 noch 9,62 Milliarden Euro für Bundesfernstraßen aus, werden es 2026 nur noch 6,8 Milliarden Euro sein. Beim Schienennetz standen 2024 noch 16,2 Milliarden Euro zu Buche, 2026 sinkt der Kernhaushalt hier auf 2,6 Milliarden Euro. Die Differenz kommt dann wohl vom SVIK, die bisherigen Haushaltsmittel dürften für andere Haushaltslöcher (anstatt für Investitionen) verwendet werden. Gut möglich, dass überhaupt keine zusätzlichen Investitionen stattfinden.

95 Prozent des SVIK werden zweckentfremdet ausgegeben

Nach Feststellungen der Bundesbank wurden 2025 nur zweieinhalb Milliarden Euro an zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen geschätzt – im SVIK wurde allerdings mit einer Kreditaufnahme von 37 Milliarden Euro geplant. Das Ifo-Institut hat dazu ermittelt, dass im Jahr 2025 die Schuldenaufnahme des Bundes um 24,3 Milliarden Euro erhöht wurde (für den SVIK), während die

Investitionen des Bundes gegenüber dem Vorjahr aber nur um 1,3 Milliarden Euro anstiegen. So errechnet sich eine Zweckentfremdungsquote von 95 Prozent. Anders gesagt: nur fünf Prozent des SVIK werden tatsächlich zusätzlich investiert. Wird anhand des bestehenden Zahlenmaterials für mehrere Jahre von 2026 bis 2029 hochgerechnet, wird es ein wenig besser, aber noch immer geht nur der kleinere Teil des zusätzlichen Geldes in Investitionen.

Die Unklarheiten bei der Strukturierung des SVIK sind geradezu eine Einladung an Bund, Länder und Gemeinden, ihre ohnehin geplanten Investitionen, deren Finanzierung sich als schwierig erweist, in das SVIK auszulagern. Dann werden Haushaltsmittel für die anderen Aufgaben frei – das sind aber in aller Regel keine Investitionsaufgaben. Hier geht viel Geld in aufgeblähte Personalstäbe, Verwaltungen und Sozialleistungen. Böse Zungen behaupten gar, Markus Söders Lieblingsprojekt der „Mütterrente“ werde letztlich ebenfalls mit dem SVIK kreditfinanziert. Daher konstatierte der zitierte Beitrag des Ifo-Instituts auch, dass „ein großer Teil der über das SVIK kreditfinanzierten Mittel zweckentfremdet wird.“

Projektsteuerungsgruppe sollte Verwendung nachweisen

Was müsste man dagegen tun? Es braucht klare Strukturen und klare Vorgaben. Wie für jedes Großprojekt, müsste auch für das SVIK eine echte, professionelle Projektsteuer-

ungsgruppe eingerichtet werden. Alle Projekte, die aus dem SVIK finanziert werden, müssen dort aufgelistet sein, zusammen mit einem Nachweis, dass sie nicht vorher im Kernhaushalt vorgesehen waren und nur ins SVIK verschoben werden. Es muss ein klarer Nachweis erfolgen können, welche Investitionsprogramme zusätzlich angeschoben und welche nur umgeparkt werden. Die Projekte müssen politisch priorisiert werden.

Daneben muss es eine Programmgruppe geben, in der echte Zusatzprojekte identifiziert und entwickelt werden, die wirklich neu sind und nicht umgruppiert werden. Danach läuft für die nächsten zehn Jahre die Umsetzung und wir würden einen spürbaren Investitionszu-

wachs erfahren. Es bleibt zu wünschen, dass die Regierung in diesem Sinne steuernd eingreift.

Zum Autor

Prof. Dr. Ralf Leinemann ist Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht und Vergaberecht in Berlin und Gründer von **Leinemann Partner Rechtsanwälte mbB**. Er ist einer der bekanntesten Rechtsexperten in seinen Fachgebieten und in einer Vielzahl von Großprojekten, Prozessen und Schiedsverfahren anwaltlich tätig.



Ralf Leinemann

IMPRESSUM

Verlag: Emminger & Partner GmbH
Am Borsigturm 68
13507 Berlin
Tel.: +49 (0)30/40 30 43-30
Fax: +49 (0)30/40 30 43-40
E-Mail: office@der-bau-unternehmer.de
Internet: www.der-bau-unternehmer.de

Mitglied im Verband der Zeitschriftenverleger e.V.

Herausgeber: Ralf Emminger
Geschäftsführer:
Lukas Emminger (V.i.S.d.P.)

Redaktion DER BAUUNTERNEHMER
Jasch Zacharias (jz)
Tel.: +49 (0)30/40 30 43-32
E-Mail: zacharias@der-bau-unternehmer.de

Christian Schönberg (cs)
Tel.: +49 (0)30/40 30 43-39
E-Mail: schoenberg@der-bau-unternehmer.de

Anzeigenabteilung:
Nicole Hanetzok
Tel.: +49 (0)30/47 38 55 45
E-Mail: hanetzok@der-bau-unternehmer.de

Matthias Keppel
Tel.: +49 (0)30/40 79 73 61
E-Mail: keppel@der-bau-unternehmer.de

Leser- & Abo-Service
Tel.: +49 (0)30/40 30 43-37
Mail: leserservice@der-bau-unternehmer.de

Satz, Repro & Grafik:
Emminger & Partner GmbH, Berlin

Druck: NOZ Druckzentrum, Osnabrück
Erscheinungsort: Berlin

Druckauflage (IVW): 28.500

Angeschlossen der Informationsgesellschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e.V.

Meldungen und Nachrichten nach bestem Wissen, ohne Gewähr. Bei Einsendungen an die Redaktion wird das Einverständnis zur vollen oder auszugsweisen Veröffentlichung vorausgesetzt. Für unverlangte Einsendungen wird keine Haftung übernommen. Beiträge, die mit den Namen der Autoren gekennzeichnet sind, drücken nicht in jedem Falle die Meinung der Redaktion aus.

Nachdruck und/oder Vervielfältigung nur mit Quellenangabe und schriftlicher Genehmigung durch die Redaktion.

Der Bezug von **DER BAUUNTERNEHMER** ist für die Mitglieder der Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg e.V. sowie für die Mitglieder der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Der Umwelt- und Ressourcenschutz ist uns wichtig: Für die Zeitung **Der BauUnternehmer** wird Druckpapier mit höchstem Recyclinganteil eingesetzt. Der Fasergrundstoff wird aus nachhaltig bewirtschaftetem Holzaufkommen erzeugt.

Copyright © by Emminger & Partner GmbH
Es gilt die Anzeigenpreisliste 21/2026

Der BauUnternehmer ist ausschließlich im Abonnement zu beziehen.

Abonnement Digital (Inland oder Ausland):
258 Euro im Jahr
Abonnement Digital & Print (Inland):
270 Euro im Jahr, inkl. Zustellung
Abonnement Digital & Print (Ausland):
318 Euro im Jahr, inkl. Zustellung

Abonnements für Organisationen und Verbände: Preis auf Anfrage

21. Jahrgang, 211. Ausgabe
ISSN 1862-3506

Durch „Joker-Gleise“ soll Bahn zuverlässiger werden

Taskforce erarbeitet fürs Bundesverkehrsministerium 22 kurzfristig umsetzbare Maßnahmen

DBU/Berlin – Mit 22 kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen will die Bundesregierung die Pünktlichkeit im Bahnverkehr verbessern. Der Abschlussbericht der Taskforce „Zuverlässige Bahn“ setzt auf operative Eingriffe und Digitalisierung. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) sprach dabei von einem wichtigen Meilenstein der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“. Ziel sei es, bereits in den Jahren 2026 und 2027 spürbare Verbesserungen für Fahrgäste zu erreichen.

„Jetzt kommt es auf die entschlossene Umsetzung an, damit die Verbesserungen schnellstmöglich für die Fahrgäste spürbar werden“, sagte Schnieder. Details des Berichts und sämtliche Maßnahmen sind auf der Internetseite des Bundesministeriums bmv.de ein-

sehbar und können dort auch heruntergeladen werden.

An der Taskforce waren seit November Vertreter von Bund, Ländern, Behörden, Bahnunterneh-

men sowie Verbänden beteiligt. Zu den zentralen Maßnahmen zählen sogenannte „Joker-Gleise“, die an stark ausgelasteten Bahnhöfen zusätzliche Flexibilität bei Störungen

schaffen sollen, sowie „Flex-Abfahrten“, bei denen Abfahrtszeiten betrieblich vorgezogen werden, um Verspätungen zu reduzieren. Darüber hinaus sind größere zeitliche Puffer zwischen Zügen, mehr Personal zur Lenkung von Reisenden an Bahnsteigen und der Einsatz digitaler Technologien vorgesehen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Digitalisierung: Künftig soll eine KI-gestützte Dispositionsassistenten die Steuerung des Zugverkehrs unterstützen, während ein digitaler Befehl bei Störungen die bislang zeitaufwendige Kommunikation beschleunigen soll. Mit dem Maßnahmenpaket verfolgt die Bundesregierung das Ziel, kurzfristig die Betriebsqualität zu stabilisieren und mittelfristig die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs nachhaltig zu erhöhen. **jjz**



Die Taskforce „Zuverlässige Bahn“ übergibt ihren Abschlussbericht an Patrick Schnieder.