

Zeitenwende für die Verkehrsinfrastruktur?

Alte Probleme und neue Finanzierungskonzepte





Deutschland hat viel Zeit verspielt

Ein Blick zurück in das Jahr 2003



Es gibt kein Erkenntnisproblem – schon lange nicht mehr

Über welche Probleme und Lösungsansätze sprachen wir im Jahr 2003

Einleitende Worte:

„Man soll nicht das Denken verschieben, bis man mit dem Hals im Sumpfe steckt; es muss im Voraus geschehen. Durch die wiederholte und gereifte Überlegung komme man überall dem äußersten Missgeschick zuvor. Wiederholte Überlegung und Vorsicht machen es möglich unseren Lebenslauf im Voraus zu bestimmen.“

Balthasar Gracian, 1601-1658

Quelle: Vortrag Thomas Puls, April 2003

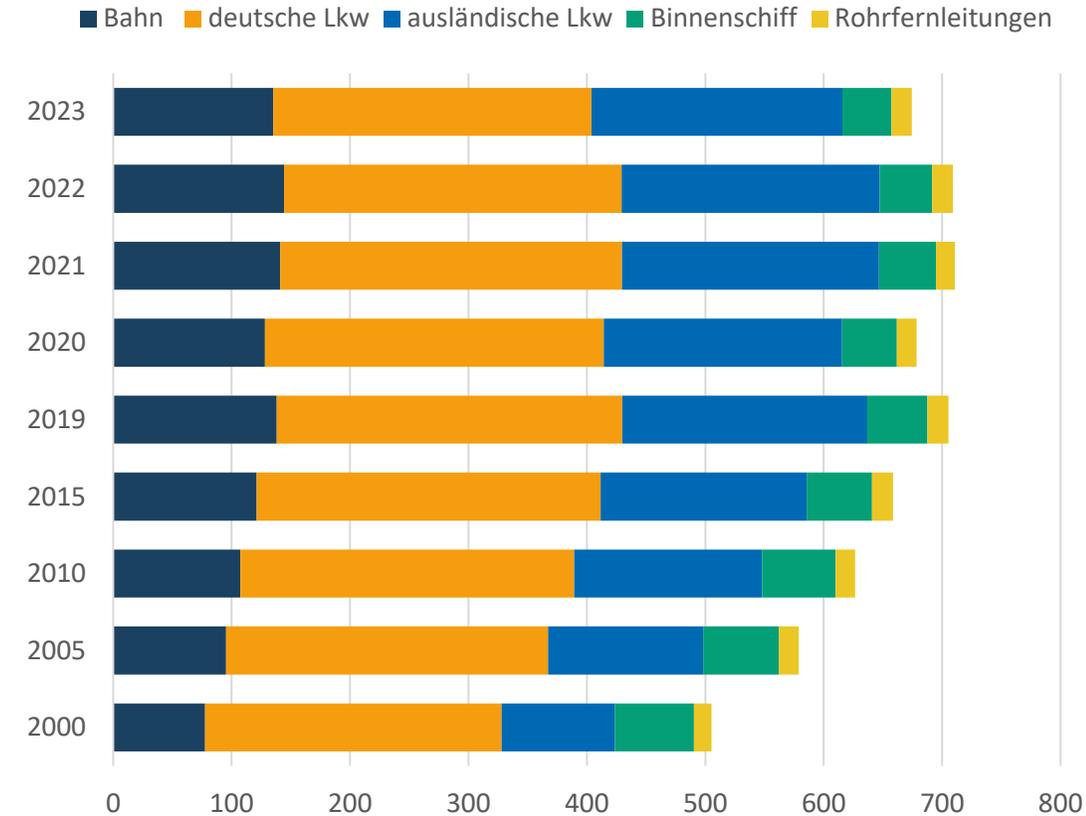
Themen:

- **Kapazitätsengpässe: Hohes Wachstum im Güterverkehr erwartet.**
 - Kann Verlagerung auf die Schiene die Lösung sein?
- Strukturelle Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur.
 - Bericht der Pällmann-Kommission aus dem Jahr 2000.
 - Umstellung auf Nutzerfinanzierung: Die geplante Einführung der Lkw-Maut als Reaktion.
- Neue Ansätze in der Planung: Bringt der neue Bundesverkehrswegeplan 2003 die Lösung?
- Das ASFINAG-Modell: Was kann Deutschland von Österreich lernen?
 - Droht die Überschuldung der Asfinag?

Die Erwartungen bezüglich der Verkehrsmengen waren korrekt

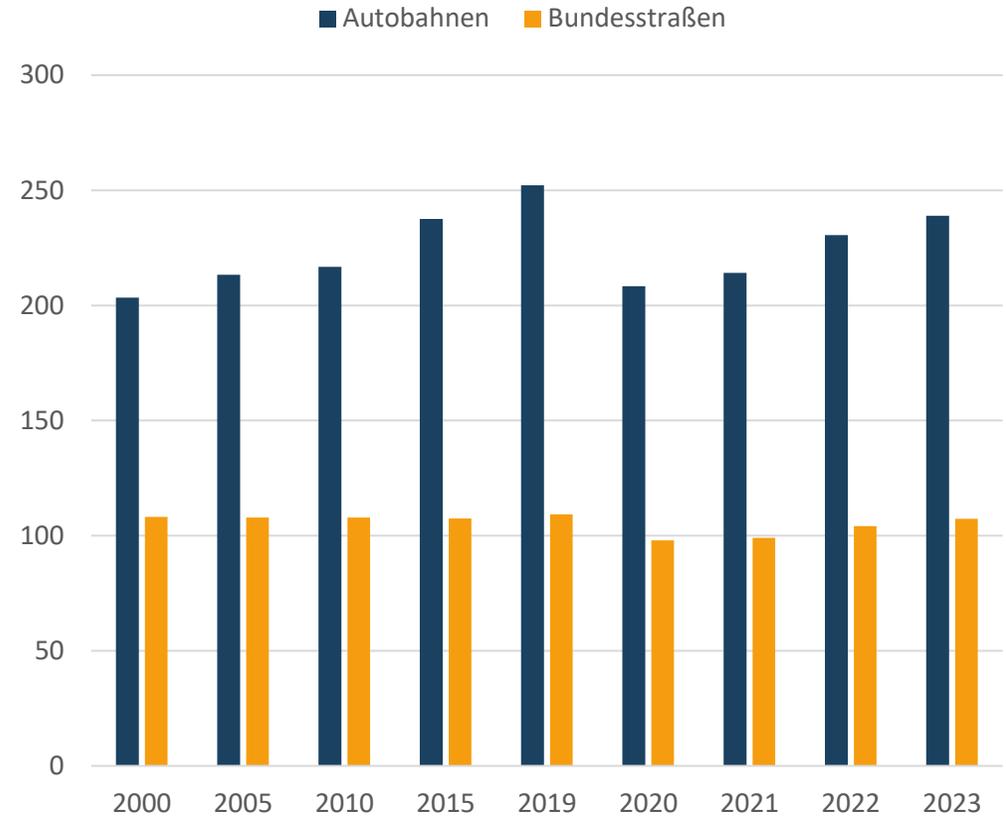
Bis zur Pandemie stieg wuchs der Verkehr deutlich grade auf den Autobahnen

Güterverkehrsleistung in tkm



Quelle: BMDV, 2025

Fahrleistung in Fzkm auf Bundesfernstraßen



Es gibt kein Erkenntnisproblem – schon lange nicht mehr

Über welche Probleme und Lösungsansätze sprachen wir im Jahr 2003

Einleitende Worte:

„Man soll nicht das Denken verschieben, bis man mit dem Hals im Sumpfe steckt; es muss im Voraus geschehen. Durch die wiederholte und gereifte Überlegung komme man überall dem äußersten Missgeschick zuvor. Wiederholte Überlegung und Vorsicht machen es möglich unseren Lebenslauf im Voraus zu bestimmen.“

Balthasar Gracian, 1601-1658

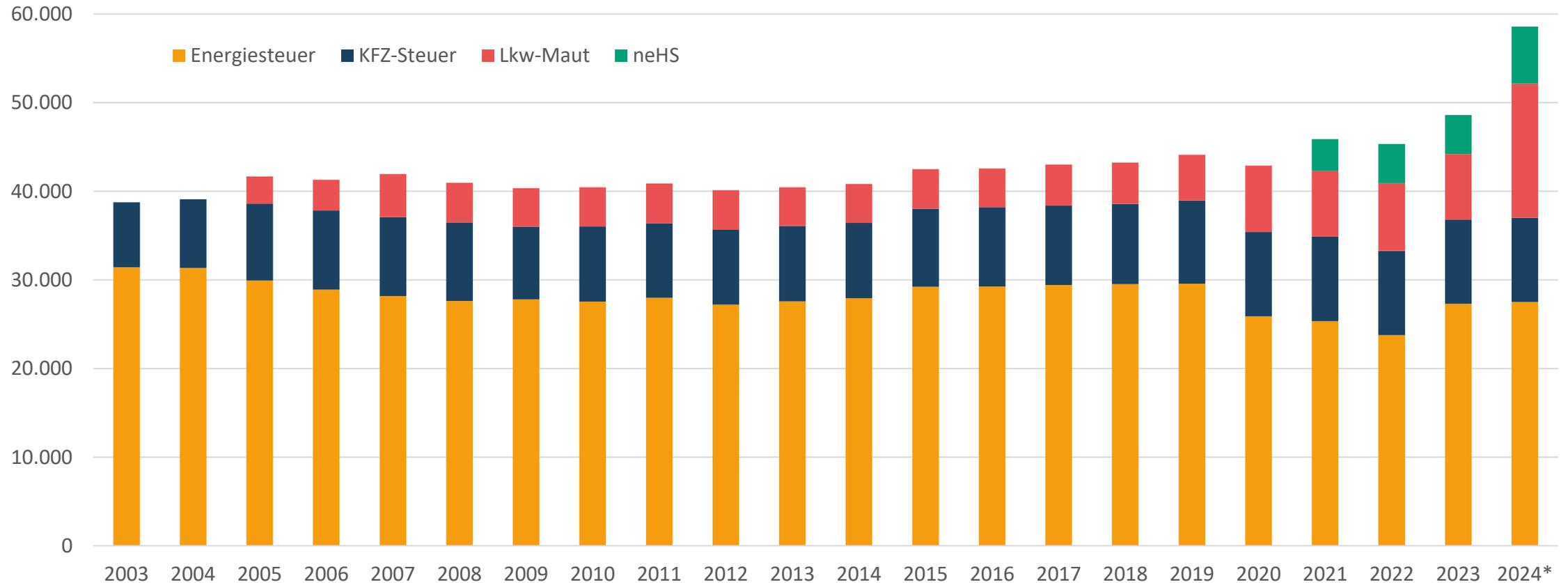
Quelle: Vortrag Thomas Puls, April 2003

Themen:

- Kapazitätsengpässe: Hohes Wachstum im Güterverkehr erwartet.
 - Kann Verlagerung auf die Schiene die Lösung sein?
- **Strukturelle Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur.**
 - **Bericht der Pällmann-Kommission aus dem Jahr 2000.**
 - **Umstellung auf Nutzerfinanzierung: Die geplante Einführung der Lkw-Maut als Reaktion.**
- Neue Ansätze in der Planung: Bringt der neue Bundesverkehrswegeplan 2003 die Lösung?
- Das Asfinag-Modell: Was kann Deutschland von Österreich lernen?
 - Droht die Überschuldung der Asfinag?

Die Einführung der Nutzerfinanzierung ist erfolgt

Aber die Umsetzung der weiteren Reformvorschläge ist gescheitert



Quelle: BMF, diverse Jahrgänge

Es gibt kein Erkenntnisproblem – schon lange nicht mehr

Über welche Probleme und Lösungsansätze sprachen wir im Jahr 2003

Einleitende Worte:

„Man soll nicht das Denken verschieben, bis man mit dem Hals im Sumpfe steckt; es muss im Voraus geschehen. Durch die wiederholte und gereifte Überlegung komme man überall dem äußersten Missgeschick zuvor. Wiederholte Überlegung und Vorsicht machen es möglich unseren Lebenslauf im Voraus zu bestimmen.“

Balthasar Gracian, 1601-1658

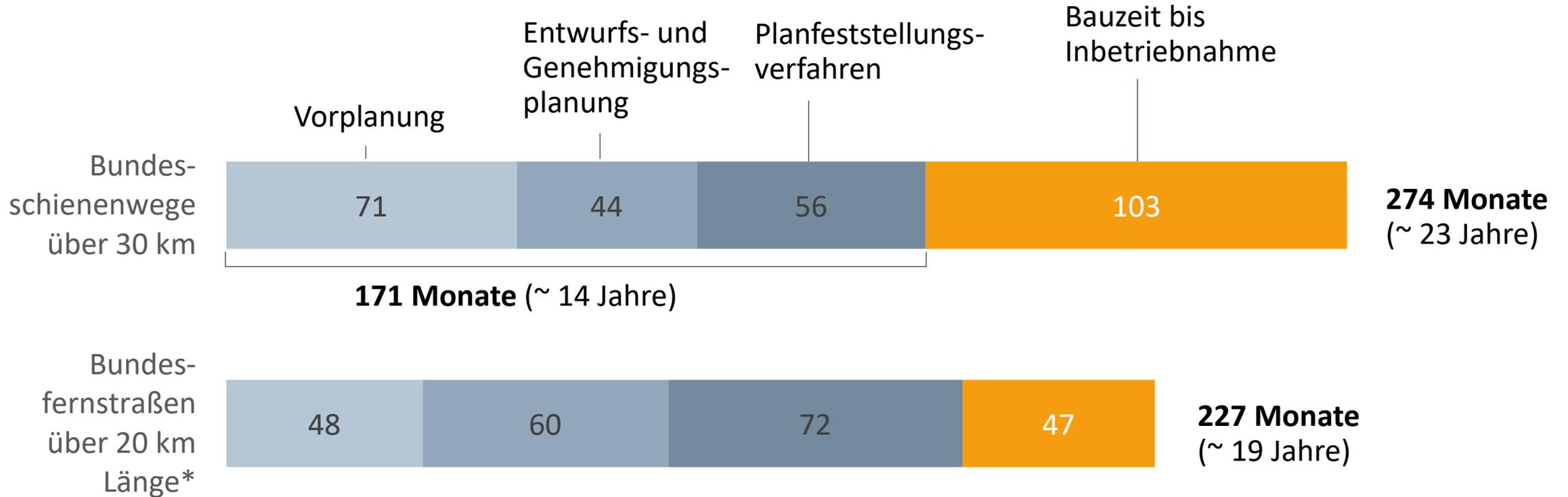
Quelle: Vortrag Thomas Puls, April 2003

Themen:

- Kapazitätsengpässe: Hohes Wachstum im Güterverkehr erwartet.
 - Kann Verlagerung auf die Schiene die Lösung sein?
- Strukturelle Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur.
 - Bericht der Pällmann-Kommission aus dem Jahr 2000.
 - Umstellung auf Nutzerfinanzierung: Die geplante Einführung der Lkw-Maut als Reaktion.
- **Neue Ansätze in der Planung: Bringt der neue Bundesverkehrswegeplan 2003 die Lösung?**
- Das Asfinag-Modell: Was kann Deutschland von Österreich lernen?
 - Droht die Überschuldung der Asfinag?

Neubau stockt wegen langer Planungsverfahren

Durchschnittliche Dauer bis Inbetriebnahme exklusive Gerichtsverfahren, in Monaten



* Nur ein abgeschlossenes Projekt gemeldet, dabei bestand die Bauzeit aus 2 Bauabschnitten à 3,5 Jahren, bei Schienenwegen wurde ein Mittelwert angegeben
Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 19/27459



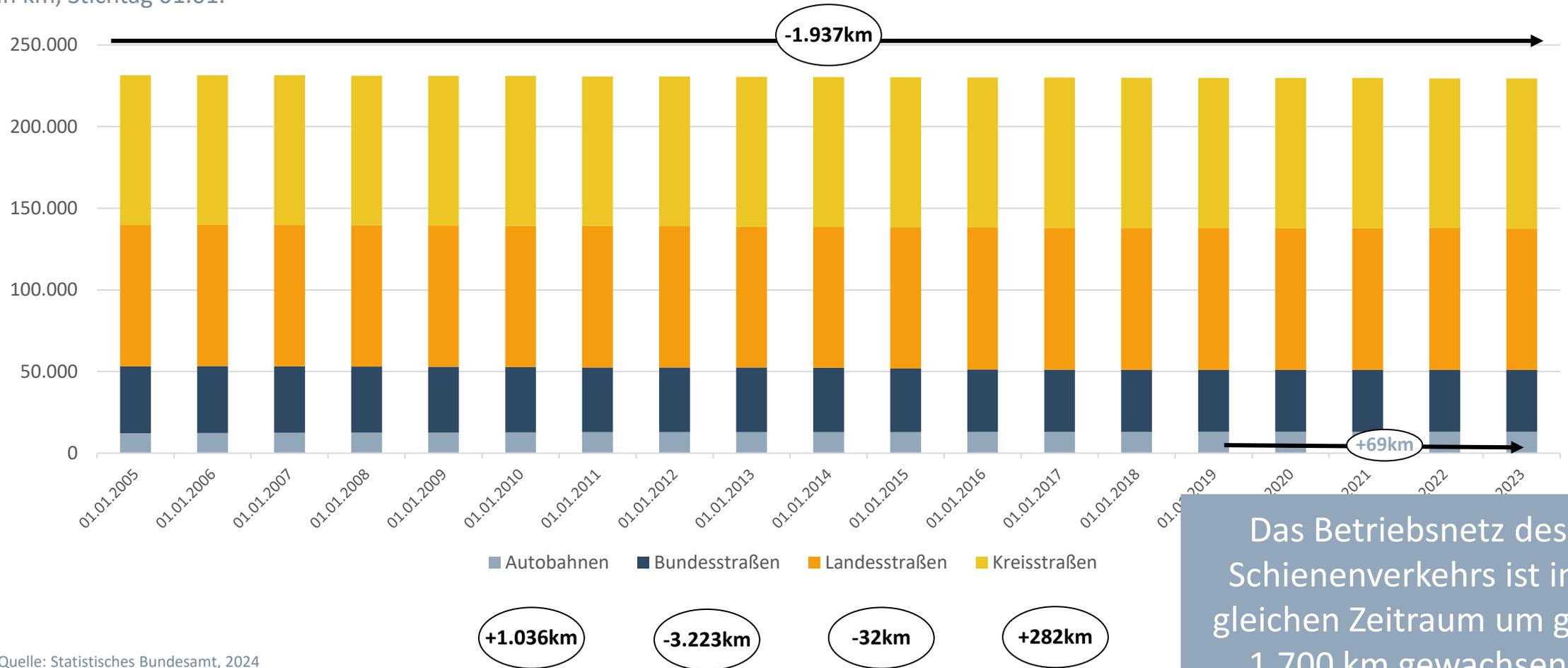
Weiter so ist keine
Option mehr!

Die drei wichtigsten Handlungsfelder

Kaum Bewegung beim Netzumfang

Massiver Rückgang der Bundesstraßen, Autobahnneubau weitgehend gestoppt

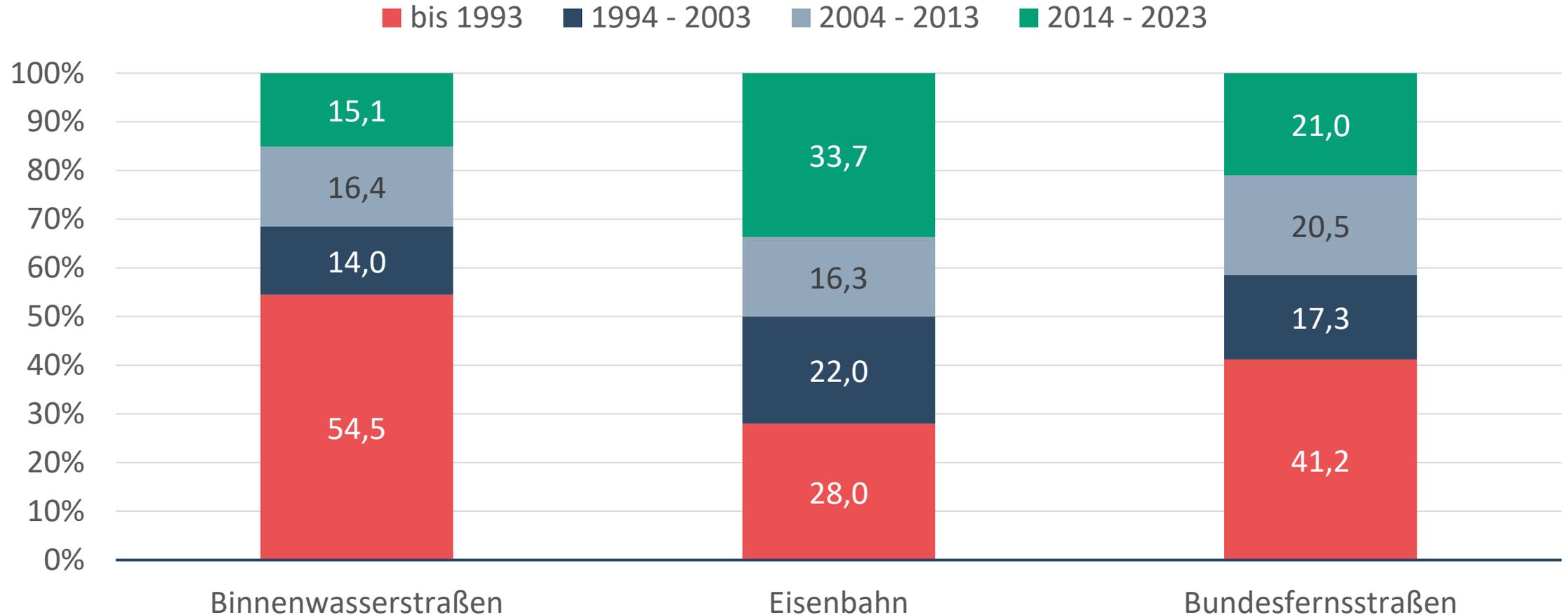
Straßenlänge in Deutschland
in km, Stichtag 01.01.



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2024

In die Jahre gekommene Verkehrsinfrastruktur

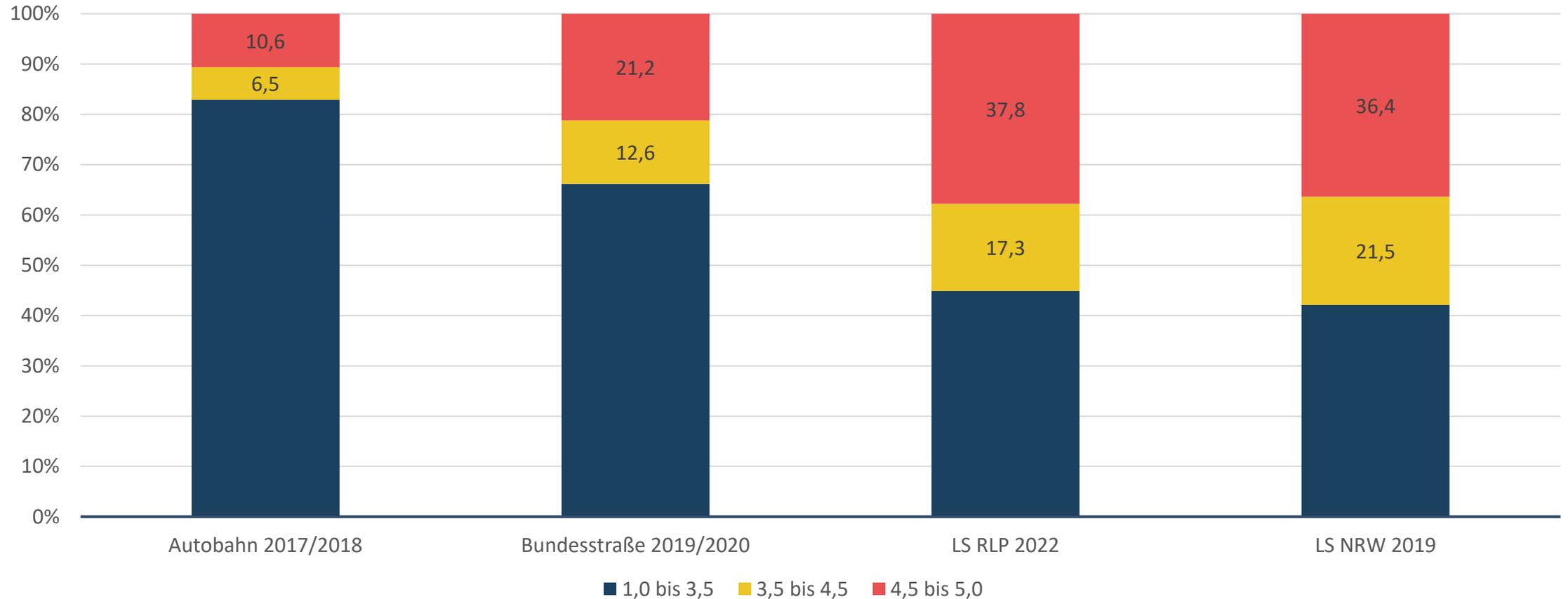
Bestand nach Investitionsjahrgängen, in Prozent



BMDV, 2023; BASt, 2023

Erhebliche Zustandsmängel im Straßennetz

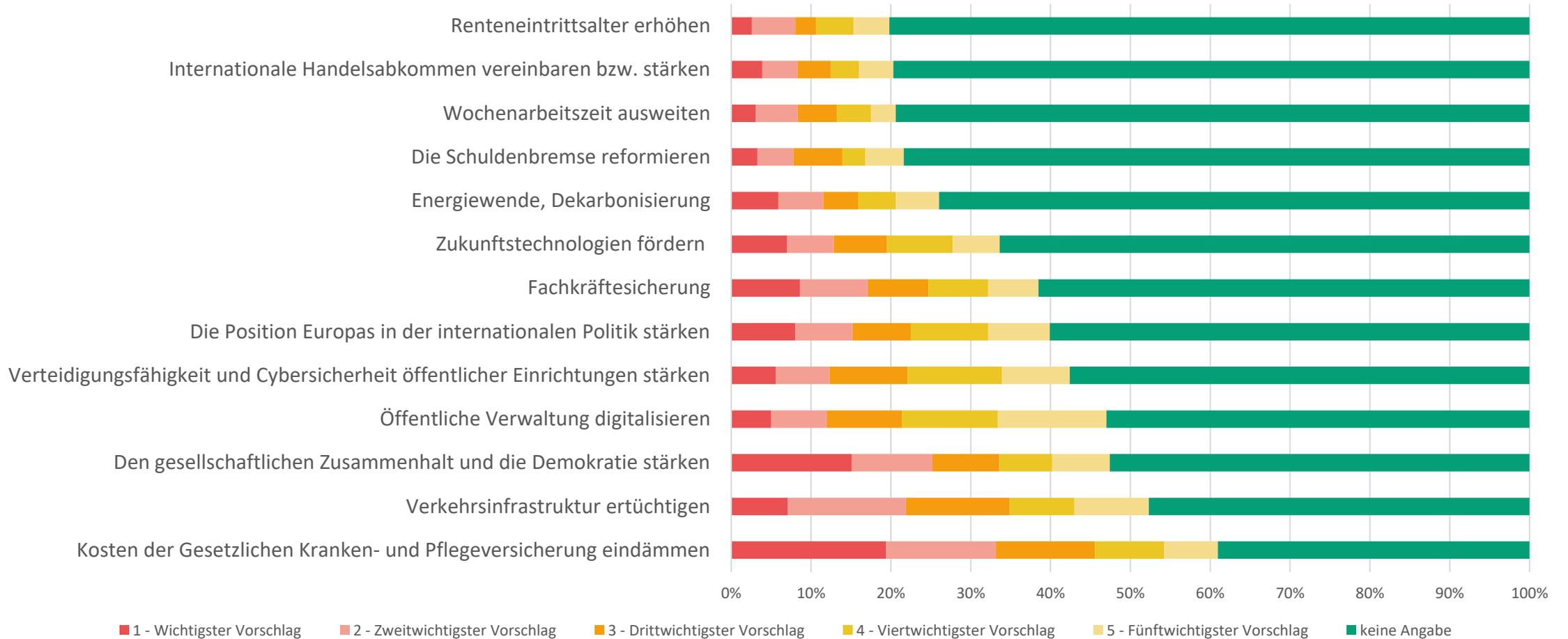
Ergebnisse der Zustandserfassung und -bewertung in verschiedenen Straßennetzen



Quellen: BMDV, 2023a; Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, 2023, Straßen.NRW, 2021

Weiter so ist keine Option mehr

Frage: Welche der folgenden Maßnahmen halten Sie für die wichtigsten, um den Wohlstand in Deutschland zu sichern?

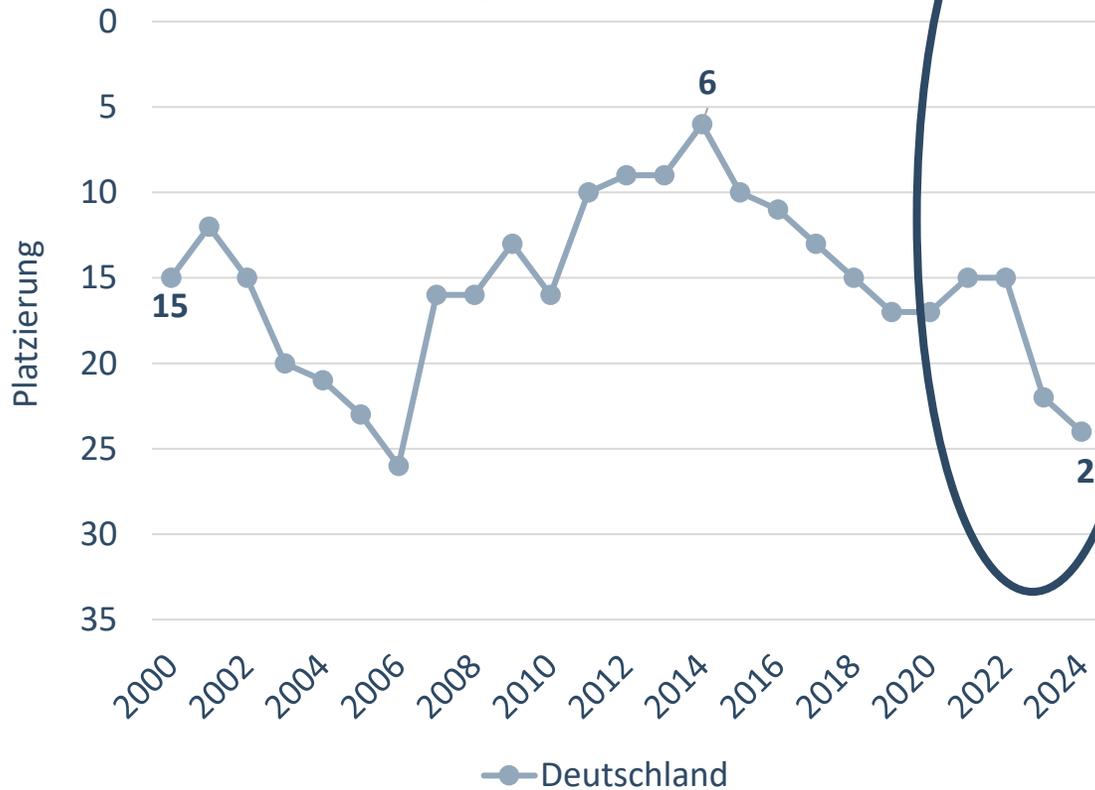


Quelle: IW-Zukunftspanel, 2025

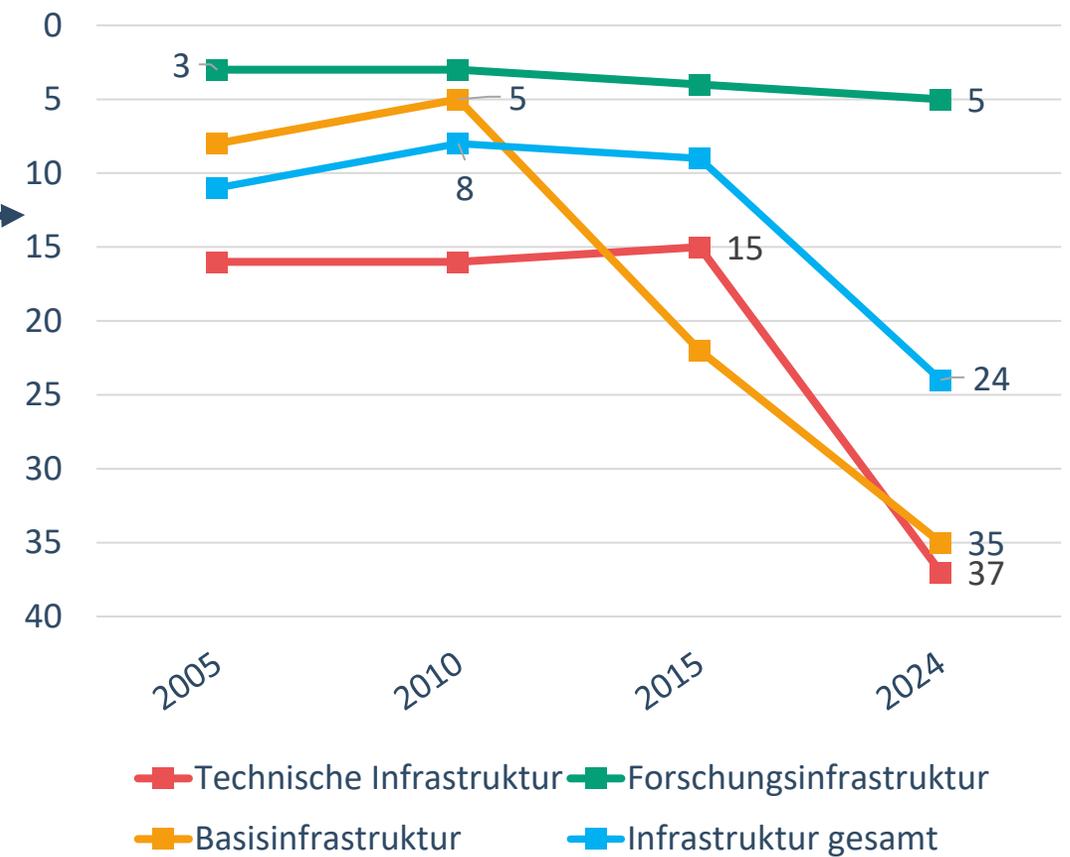
Folgen: Verlust der Wettbewerbsfähigkeit

Deutsche Infrastruktur fällt im internationalen Vergleich deutlich zurück

IMD Competitiveness Index, Rangplätze Deutschland insgesamt



Teilindizes Infrastruktur



Quelle: IMD Competiveness Index, diverse Jahrgänge

Wesentliche Handlungsfelder



Investitionen



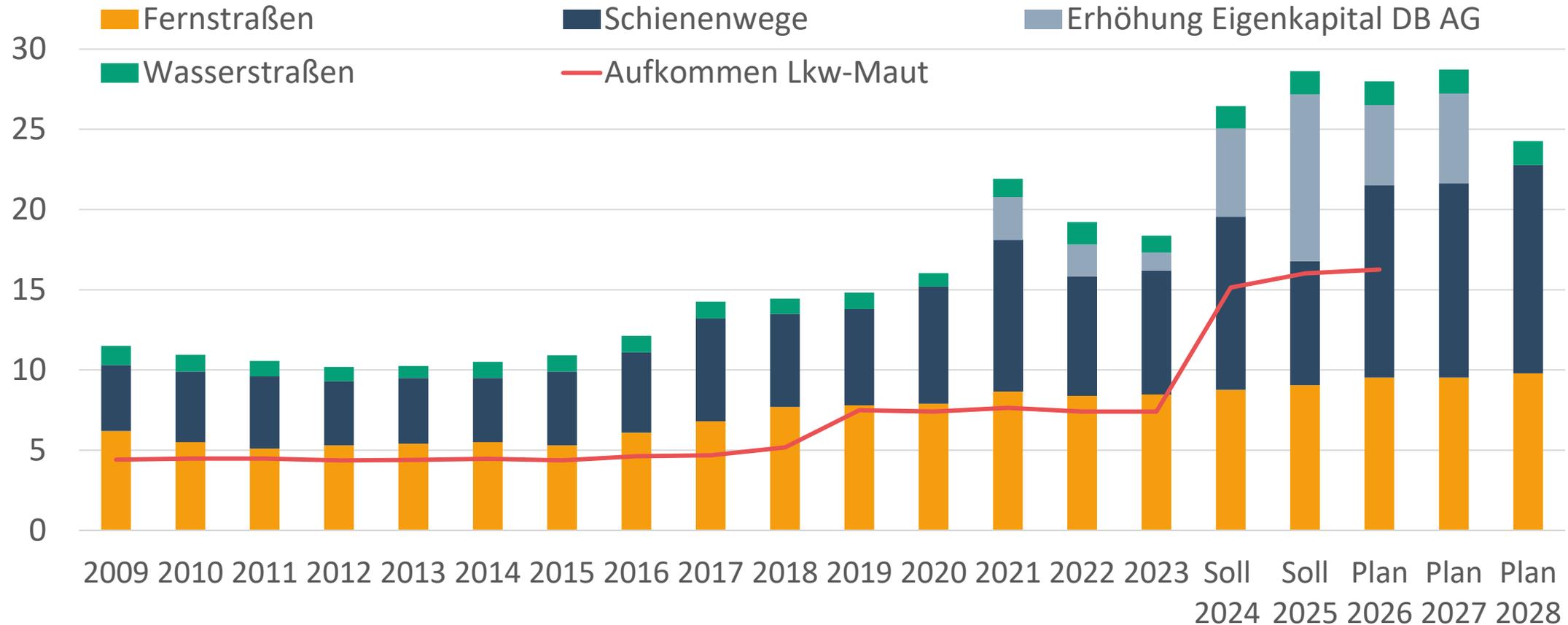
Planungs- und
Genehmigungs-
verfahren



Fachkräfte-
verfügbarkeit

Die Investitionen des Bundes steigen seit gut 10 Jahren deutlich

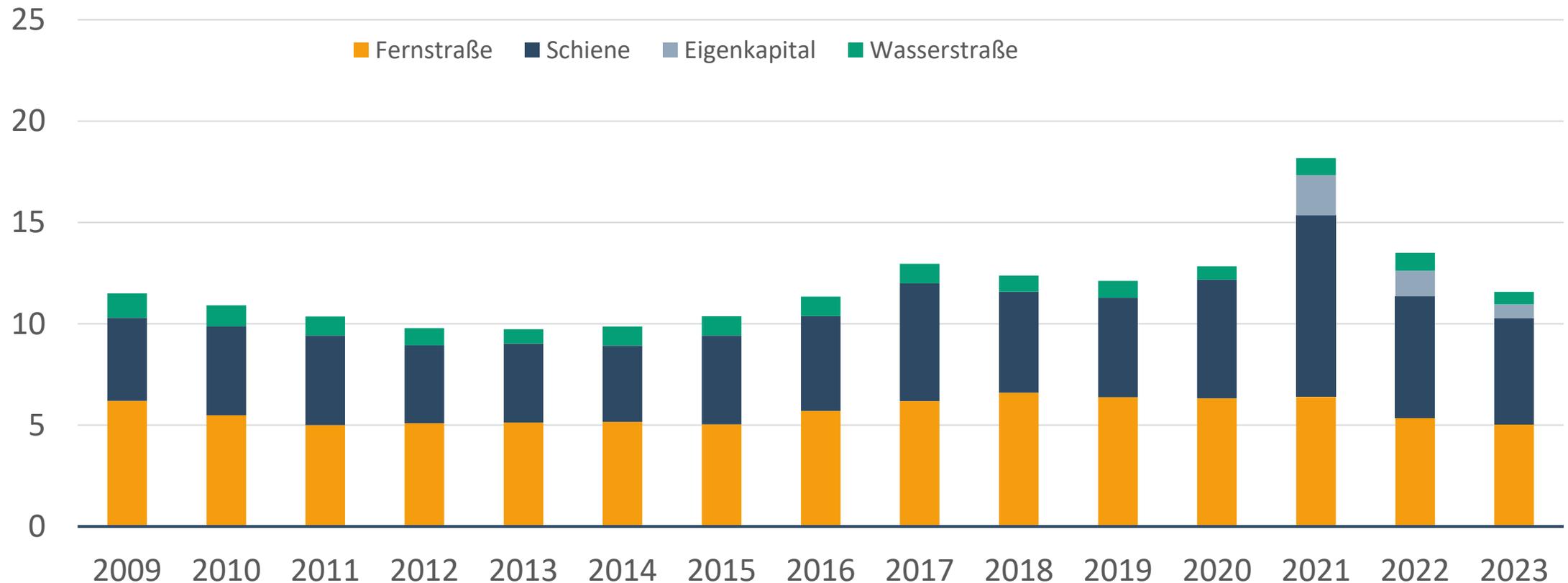
Nominale Ausgaben des Bundes für seine Verkehrswege, in Milliarden Euro



Quelle: Promobilität, 2023; Bundeshaushalt Digital, 2024; Statistisches Bundesamt, 2024; eigene Berechnungen

..., aber werden durch steigende Baupreise negiert

Reale Ausgaben des Bundes für seine Verkehrswege



Preisbereinigt mit dem Baukostenindex Straße
Quelle: Promobilität, 2023; Bundeshaushalt Digital, 2024; Statistisches Bundesamt, 2024; IW-Berechnungen

Wesentliche Handlungsfelder



Investitionen



**Planungs- und
Genehmigungs-
verfahren**

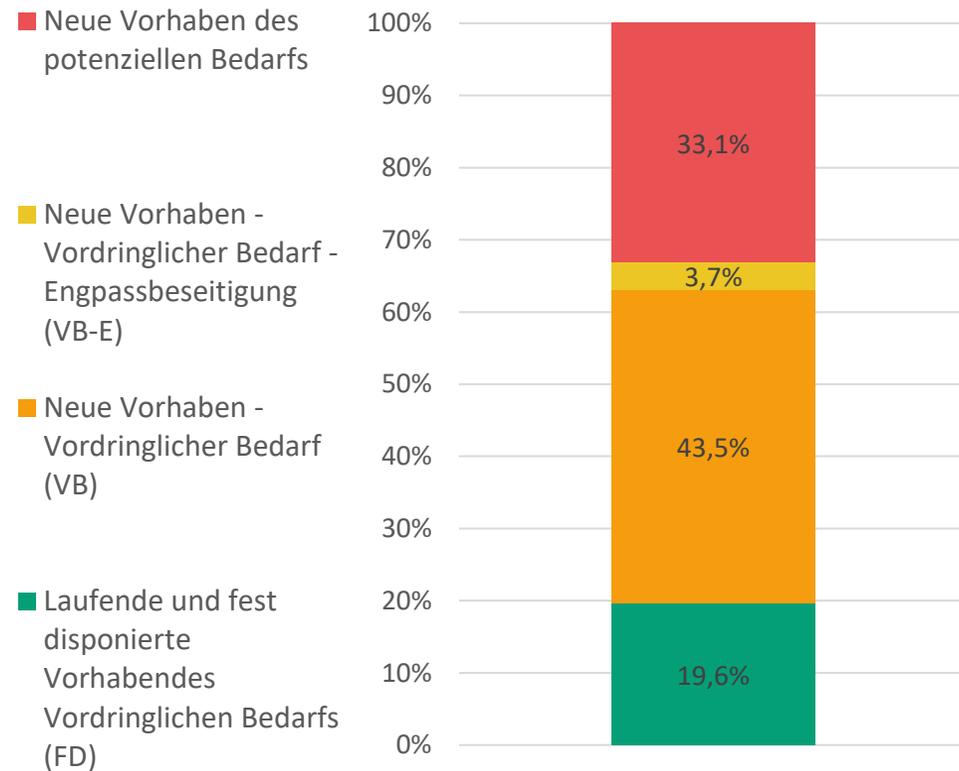


**Fachkräfte-
verfügbarkeit**

Nach fast 10 Jahren ist fast nur „Altbestand“ im Betrieb

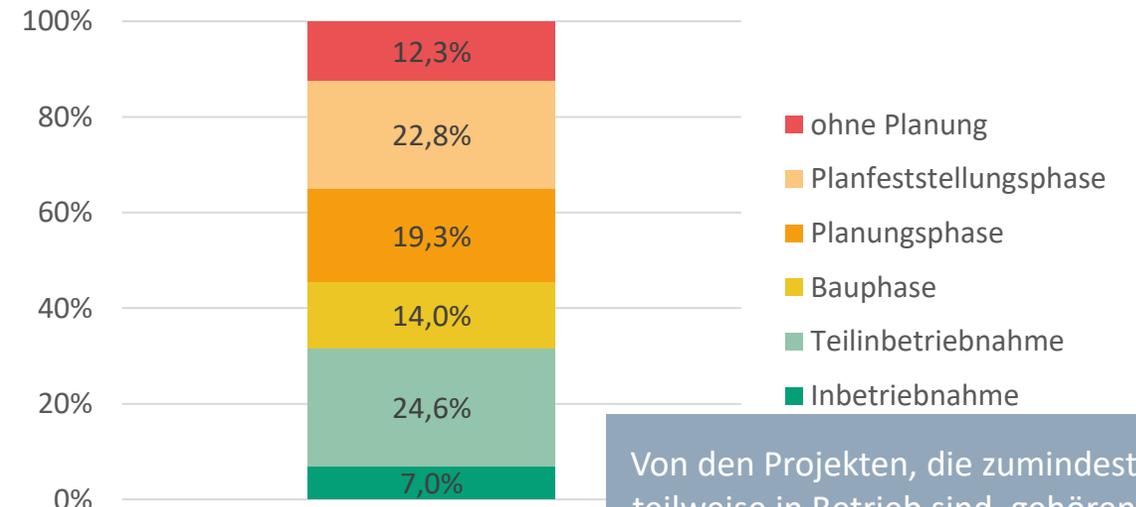
Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung 2024 – Umsetzungsstand Bundesschienenwege

Bedarfsplan nach Dringlichkeitskategorien



Quelle: BMDV, 2024

Stand der Umsetzung OHNE Potenziellen Bedarf

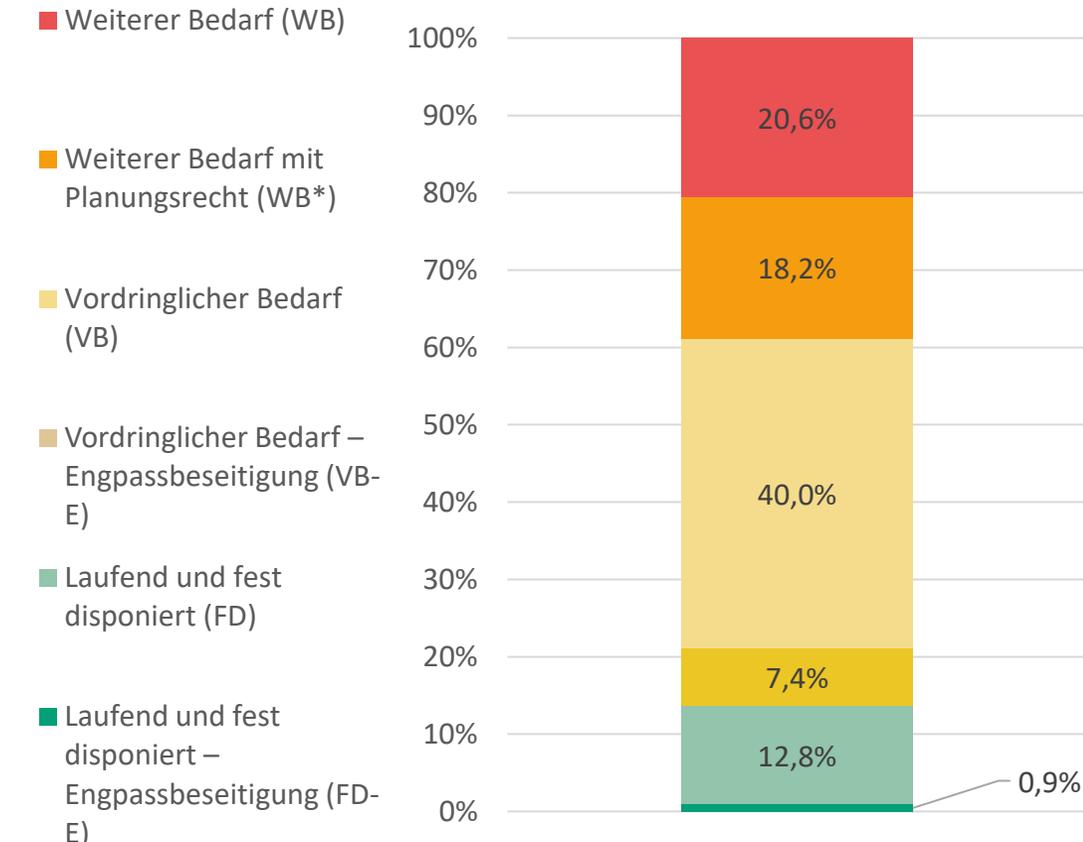


Von den Projekten, die zumindest teilweise in Betrieb sind, gehören fast 80% zur Kategorie FD

Nach fast 10 Jahren ist fast nur „Altbestand“ im Betrieb

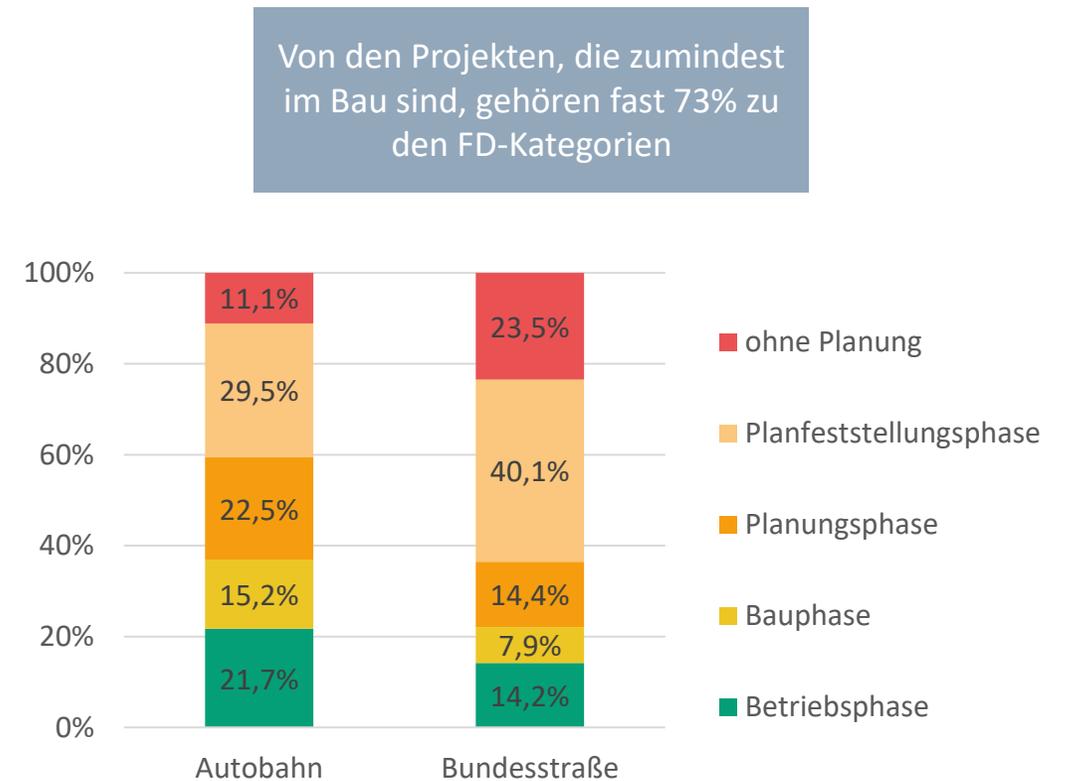
Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung 2024 – Umsetzungsstand Bundesfernstraßen

Bedarfsplan nach Dringlichkeitskategorien



Quelle: BMDV, 2024

Stand der Umsetzung OHNE Weiteren Bedarf



Wesentliche Handlungsfelder



Investitionen



Planungs- und
Genehmigungs-
verfahren



Fachkräfte-
verfügbarkeit

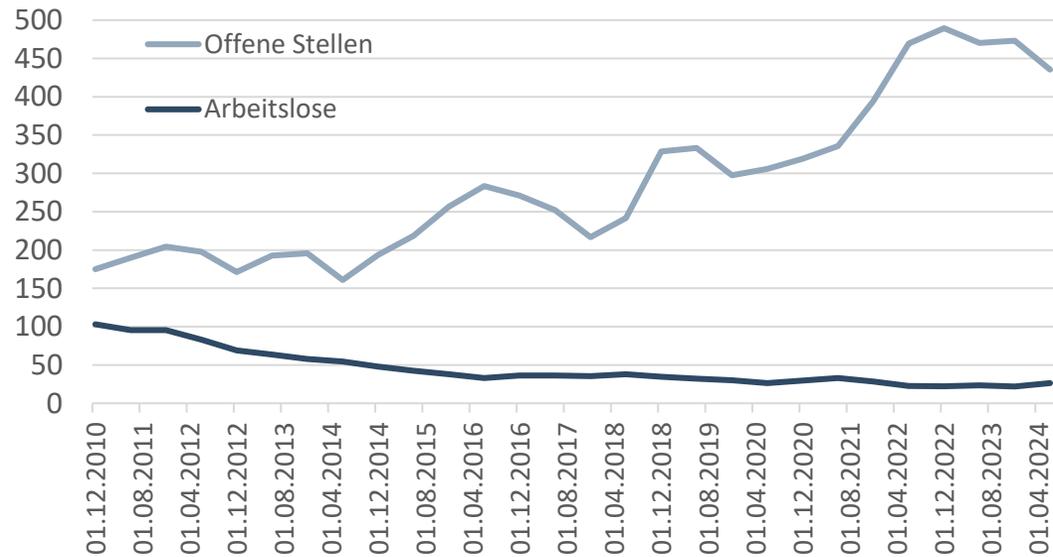
Wieder mehr Planstellen für Bauingenieure

Planstellen des Landesbetriebes Straßen.NRW in der Laufbahngruppe 2.1

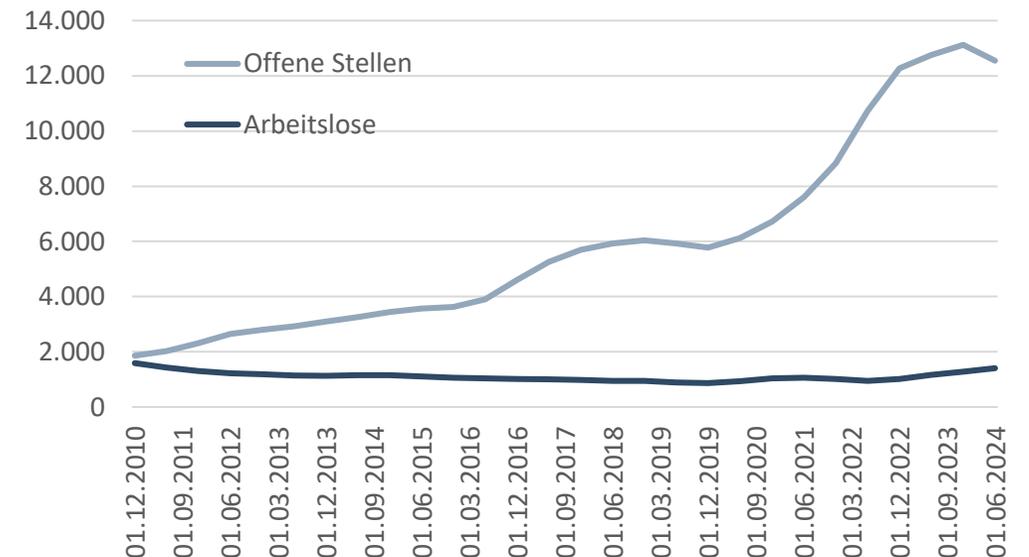
2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ¹⁾	2023	2024
1.167	1.216	1.249	1.282	1.322	1.179	980	1.245	1.276

Aber die Besetzung ist ein großes Problem – der Arbeitsmarkt ist leergefegt

Planung von Verkehrswegen und -anlagen



Bauplanung und -überwachung allgemein

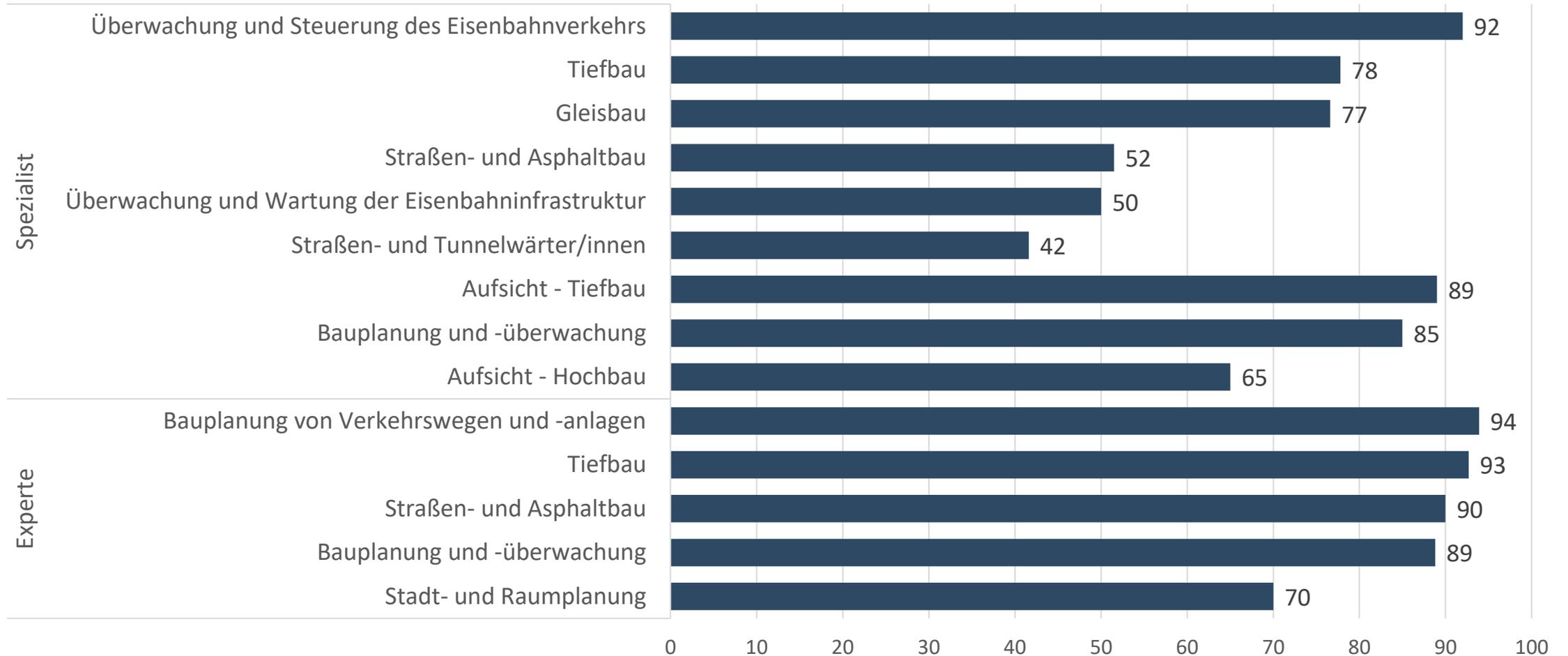


1) Abgabe von Planstellen an die Autobahn GmbH

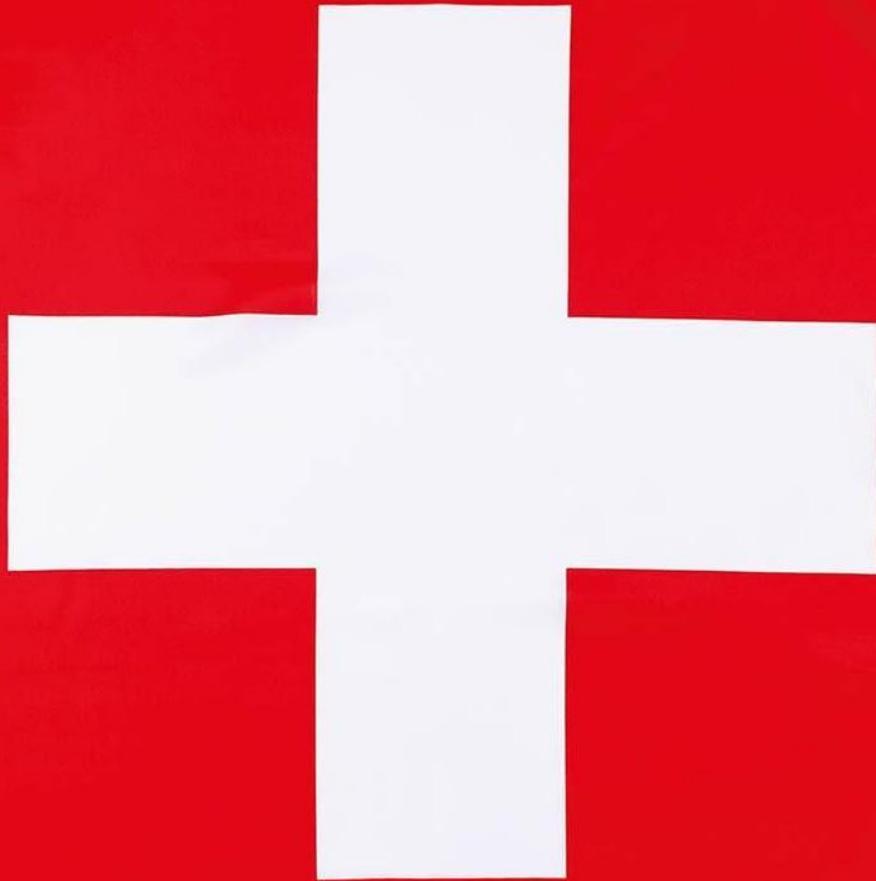
Quelle: Haushaltspläne des Landes Nordrhein-Westfalen, Kapitel 150 Titel 428 01; Kompetenzzentrum Fachkräftesicherung (KOFA.de), 2025

Fachkräftemangel entlang der gesamten Wertschöpfungskette

Offene Stellen, die NICHT durch einen Bewerber aus der Region besetzt werden können, in Prozent



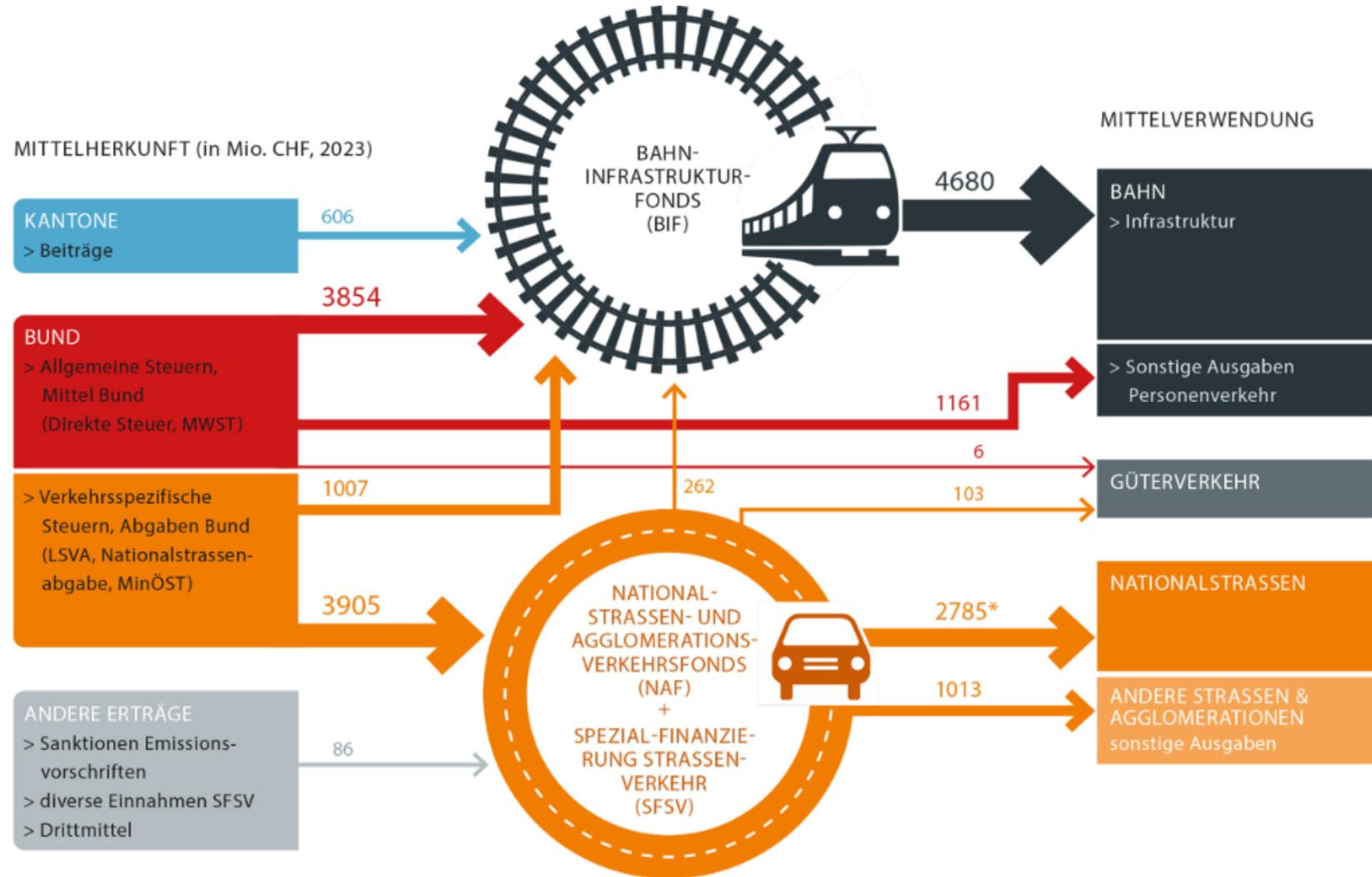
Quelle: Kompetenzzentrum Fachkräftesicherung (KOFA.de), 2024; Stand: 30.06.2024



Wie macht es das Ausland?

Schweiz – Ein komplexes Mischsystem

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz



Der Bahninfrastrukturfonds wird mit folgenden Mitteln alimentiert:

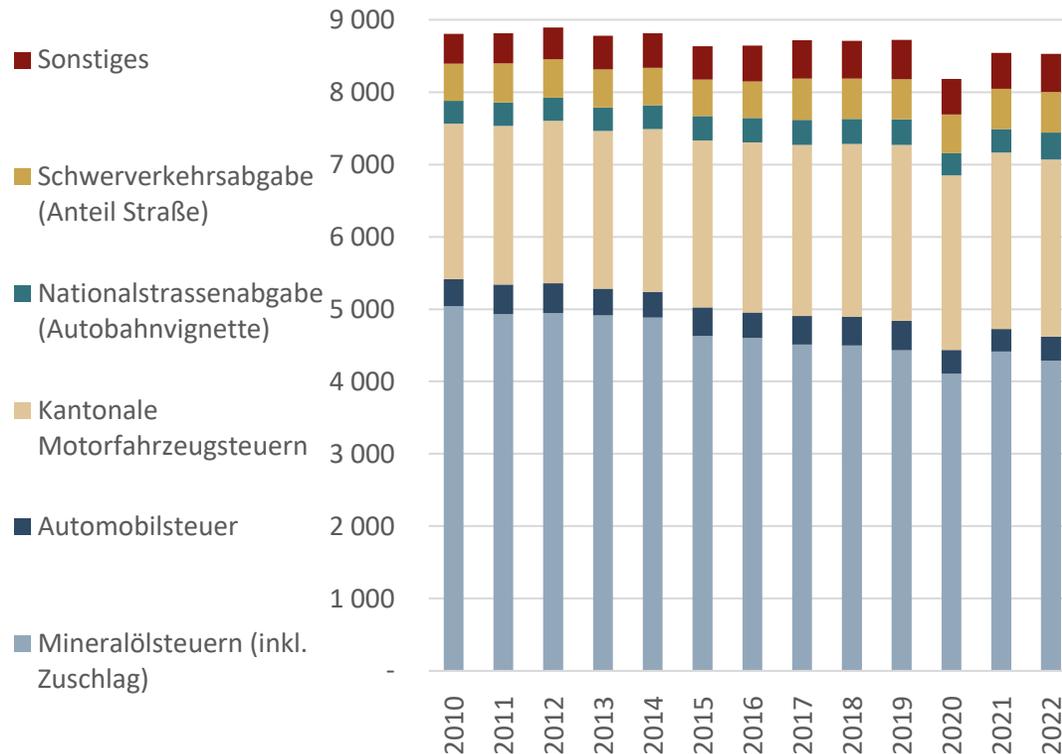
- höchstens zwei Drittel des Reinertrags der Schwerverkehrsabgabe;
- ein Mehrwertsteuer-Promille;
- zwei Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen;
- 2,3 Milliarden Franken aus dem allgemeinen Bundeshaushalt
- Kantonsbeiträge in der Höhe von rund 500 Millionen Franken (ab 2019 indexiert).

Quelle: Bundesamt für Raumordnung ARE, 2025

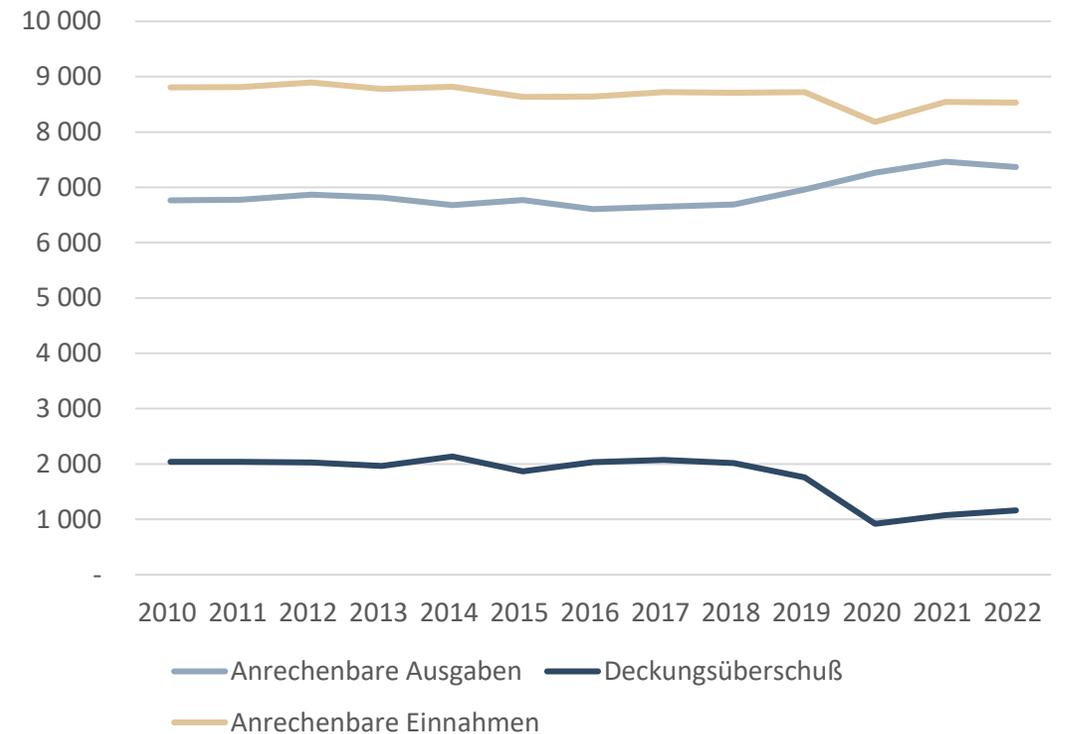
Schweiz: Einnahmeüberschuß im Straßenverkehr

Straßeninfrastrukturrechnung der Schweiz – Kapital- und Ausgabenrechnung

Anrechenbare Einnahmen in CHF



Einnahmen, Ausgaben und Salden in CHF



Quelle: Bundesamt für Statistik, 2025

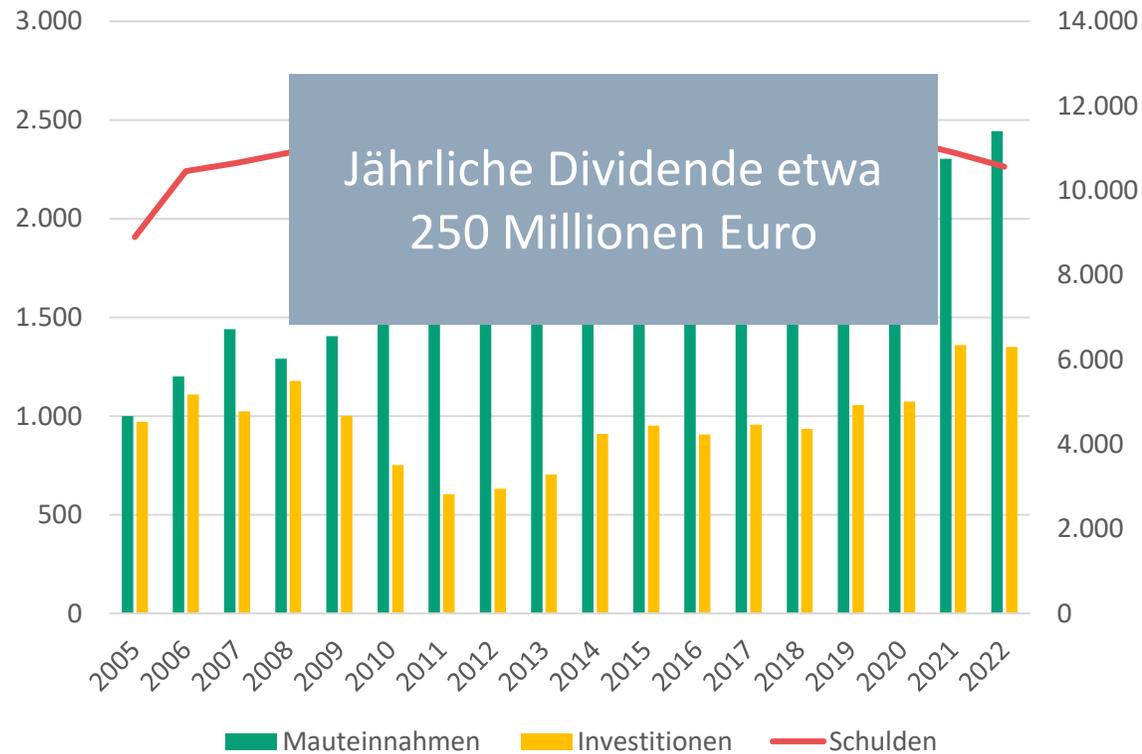
Wie macht es das Ausland?

Österreich – Getrennte
Finanzierungskreisläufe

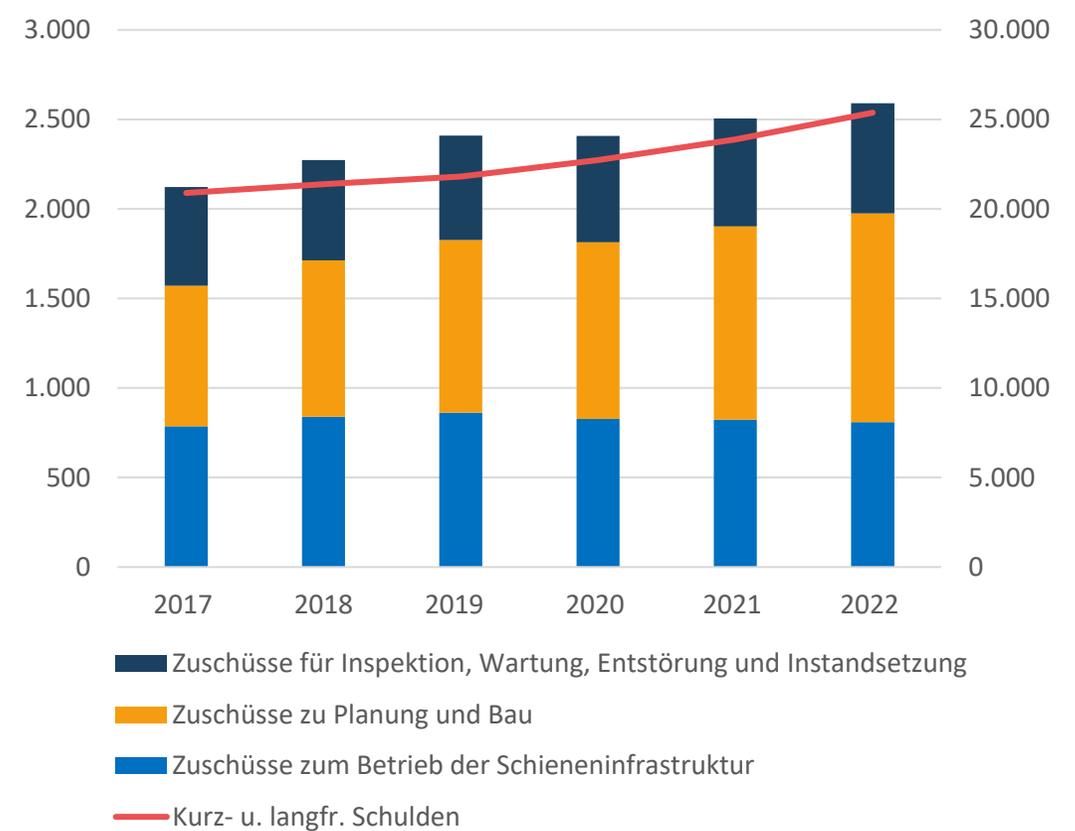
Österreich: Der Schuldenkollaps der ASFINAG kam nicht

Finanzielle Kennzahlen der Infrastrukturunternehmen in Österreich

ASFINAG Kennzahlen in Mio. Euro



ÖBB-Infrastruktur Kennzahlen in Mio. Euro



Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Infrastrukturbeilage, diverse Jahrgänge

The background of the slide is a vertical strip on the left side, divided into three horizontal bands of color: black at the top, red in the middle, and gold at the bottom, representing the German flag. The rest of the slide has a light blue background.

Deutschland vor der Zeitenwende?

Aktuelle Entwicklungen im Rahmen von
Sondervermögen und Sondierungen

Die Zeitenwende scheint jetzt möglich

Die aktuellen Vorschläge enthalten eigentlich alle Bausteine für eine echte Verbesserung

Sondervermögen Infrastruktur

- Insgesamt 500 Mrd. Werden zusätzlich für Investitionen in die Infrastruktur bereitgestellt.
 - 100 Mrd. KTF
- Aus dem Sondervermögen werden der Straße Mittel zur Sanierung von Brücken und Tunneln zugewiesen.
- HLK Sanierung Schiene wird aus dem Sondervermögen finanziert.

Planungs- und Genehmigungsverfahren

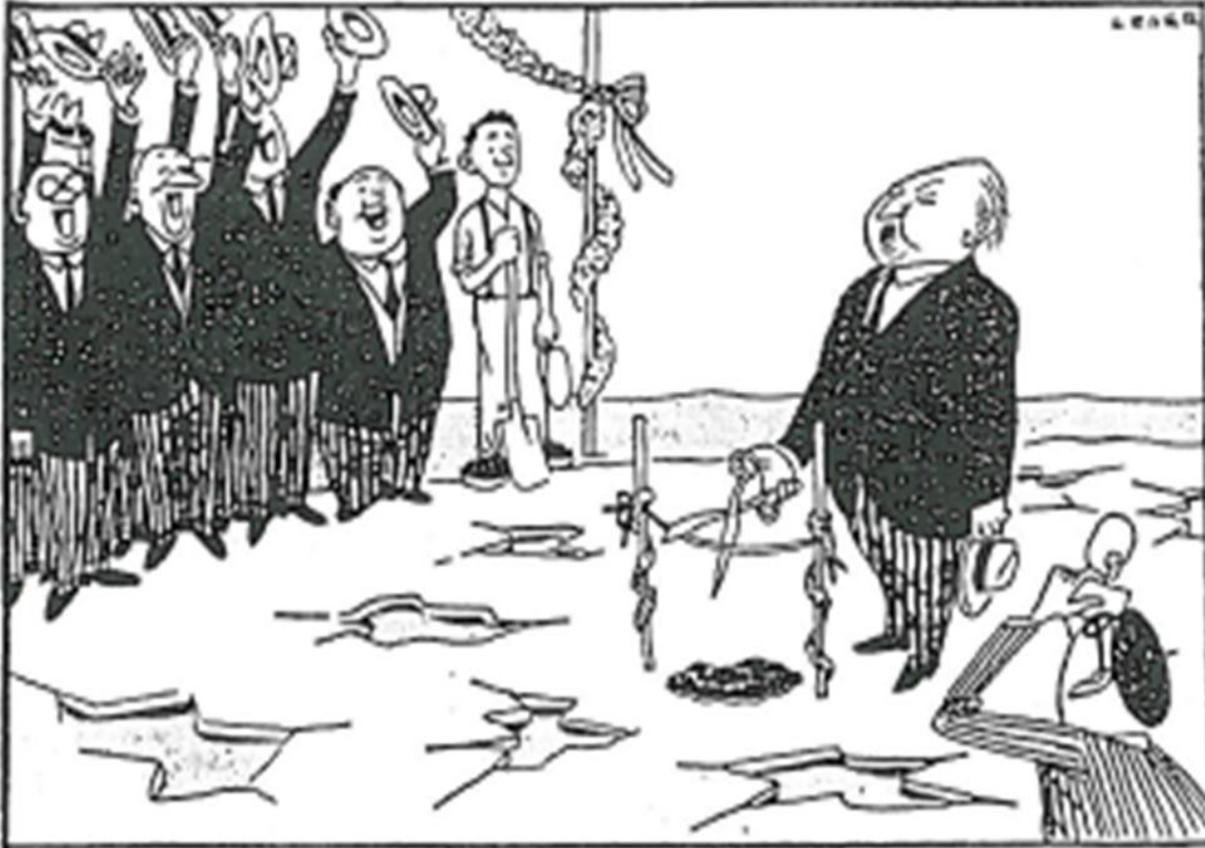
- Grundsätzliche Überarbeitung von Planungs-, Bau-, Umwelt-, Vergabe- und des (Verwaltungs-)Verfahrensrechts.
- Einheitliches Verfahrensrecht, weniger Verfahrensstufen.
- Verbindliche Stichtagsregelungen.
- Reform Verbandsklagerecht.
- Keine Planfeststellungspflicht für Ersatzneubauten.
- Digitalisierung der Planungs- und Genehmigungsverfahren
- Genehmigung von Schwerlastverkehren wird vereinfacht.

Verkehr

- Für die Verkehrsträger werden geschlossene Finanzierungskreisläufe geschaffen.
- Die Autobahn GmbH wird begrenzt kreditfähig und erhält die Einnahmen aus der Lkw-Maut (Einnahmekompetenz).
- Weitere Entflechtung von InfraGo und DB-Konzern. Schaffung eines "Eisenbahninfrastrukturfonds".
- Aktivierung KTF Mittel für Wasserstraßen.
- Aufstockung der GVFG Mittel.

Eine Zeitenwende ist schon einmal gelungen

Setzen wir es um!



„Und wieder konnte im Rahmen des Straßenbau-Zwölfjahresplans ein Schlagloch geschlossen werden...“

Quelle: Der Spiegel 39/1961



Thomas Puls
Senior Economist

+49 221 4981 766
puls@iwkoeln.de
iwkoeln.de

