

Verlässliche Finanzierung der Bahninfrastruktur

Warum funktioniert das in der Schweiz
und Österreich besser als in Deutschland?



30 Jahre Regionalisierung
Nah gedacht, weit gekommen?

16. Deutscher Nahverkehrstag | 23. bis 25. Juni 2026 in Koblenz

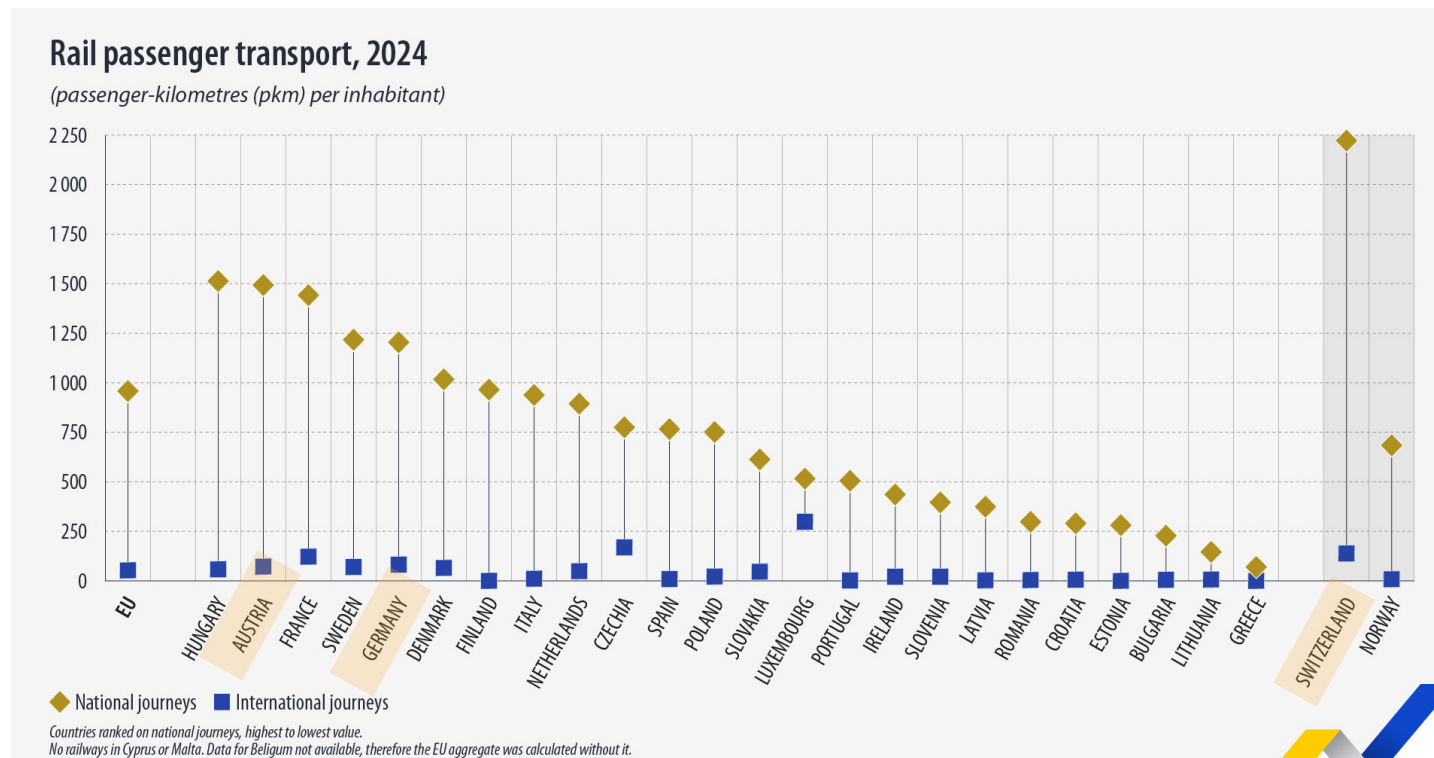
schleyconsult.
Dr. Frank Schley

Agenda

- 1 Zahlen und Fakten im D-A-CH im Vergleich
- 2 Wo klemmts bei der Bahnfinanzierung in Deutschland?
- 3 Was machen Österreich und die Schweiz besser?
- 4 Wie wird die Schiene in Deutschland wieder erfolgreich?
- 5 Fazit

1. Zahlen und Fakten im D-A-CH-Vergleich

Bedeutung der Schiene im Personenverkehr



eurostat 

Verlässliche Finanzierung der Bahninfrastruktur – Koblenz, 25. Juni 2026

D-A-CH im Vergleich

(alle Werte 2024)	 DB InfraGO	 ÖBB INFRA	 SBB CFF FFS
Streckenlänge	33.400 km	5.018 km	3.266 km
Anlagevermögen je Streckenkilometer	1,0 Mio. €/km	6,8 Mio. €/km	11,7 Mio. €/km
Investitionen je Streckenkilometer	450 Mio. €/a	650 Mio. €/a	730 Mio. €/a
OPEX je Streckenkilometer	380 Mio. €/a	520 Mio. €/a	1.100 Mio. €/a
Bundesmittel je Streckenkilometer	400 Mio. €/a	500 Mio. €/a	800 Mio. €/a
Infrastrukturbenutzungsentgelte je Trassenkilometer	6,8 €/Trkm	2,5 €/Trkm	6,9 €/Trkm

2. Wo klemmts bei der Bahnfinanzierung in Deutschland?

Bahninfrastruktur ohne klare Rollenbestimmung

- Ist der Bau- und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur eine öffentliche Aufgabe analog zur Straßeninfrastruktur von Bund, Ländern und Kommunen?
- ...oder eine gewerbliche Tätigkeit, die wegen ihres Monopolcharakters einer Preisregulierung unterworfen ist?

Bahninfrastruktur als gewerbliche Tätigkeit...

- Rechtlich gilt der Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur als gewerbliche Tätigkeit, wie der Betrieb von Strom- oder Gasnetzen
- Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) orientiert sich daher stark an der Verordnung über die Anreizregulierung der Energieversorgungsnetze (ARegV), die vollständig über Markterlöse finanziert sind
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sollen/müssen mit ihren von der BNetzA regulierten Preisen ihre vollen Kosten decken
- In die sog. „Obergrenze der Gesamtkosten“ (=Erlösobergrenze) fließen auch kalkulatorische Kosten aus der Verzinsung des eingesetzten Kapitals ein -> Möglichkeit Gewinne zu erzielen

...oder doch eine öffentliche Aufgabe?

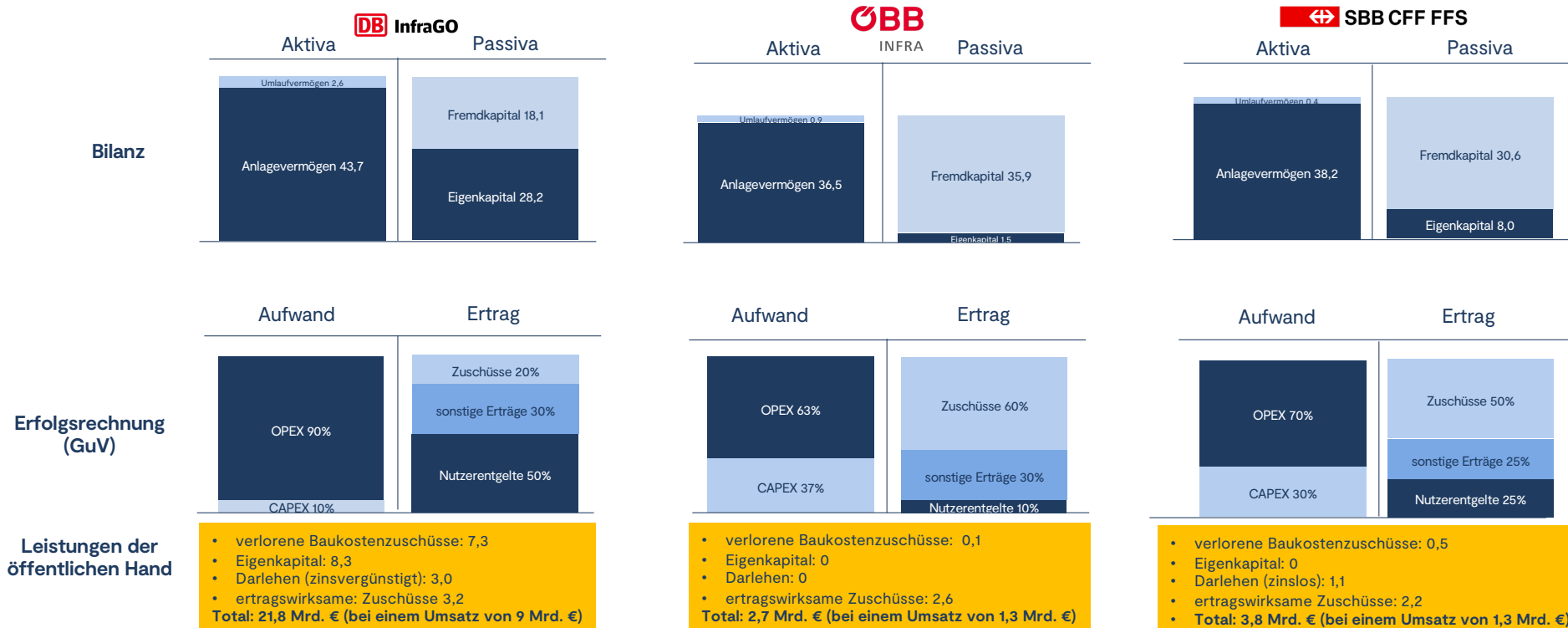
- Faktisch erbringen die EIU Leistungen der Daseinsvorsorge, indem sie Orte und Wirtschaftsstandorte für den Bahnverkehr erreichbar machen
- Die mittelbar im Bundeseigentum befindliche, dem Namen nach am Gemeinwohl ausgerichtete, DB InfraGO AG wird auch weit überwiegend mit öffentlichen Geldern finanziert
- Die DB InfraGO erzielte 2025 Umsatzerlöse von 9 Mrd. € und verbuchte Mittelzuflüsse der öffentlichen Hand von 22 Mrd. €
- Wie passt das zusammen mit dem gesetzlichen Anspruch auf Vollkostendeckung und Dividenden aus der Infrastruktur?

Investitionen in die Bundesschienenwege wurden zu einem «Zuschussgeschäft»

- 1994–1998 hat sich die DB AG weitgehend selbst finanziert, nur für den Neu- und Ausbau wurden zinslose Darlehen gewährt
- bereits 1998 wurde die Finanzierung des Neu- und Ausbaus auf nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse (BKZ) umgestellt, diese reduzieren die Herstellkosten der Investitionen und folglich die in die Trassenpreise einzurechnenden Kapitalkosten
- seit Beginn der Nullerjahre werden auch für die Ersatzinvestitionen BKZ gewährt, derzeit werden nur noch rund 10% der Investitionsausgaben aktiviert
- seit 2024 erhält die DB InfraGO AG auch noch ertragswirksame Zuschüsse für Instandhaltungsaufwendungen (2026: 4,15 Mrd. €)

Wie wirkt sich die Zuschussfinanzierung auf Bilanz und GuV aus?

(Beträge 2025, in Mrd. EUR)



Risiken und Nebenwirkungen einer Zuschussfinanzierung

- Wegen der annähernd „kapitalfreien“ Investitionsfinanzierung durch BKZ unterliegt die Unternehmensfinanzierung der DB InfraGO AG praktisch direkt den Restriktionen der Schuldenbremse
- Ausgaben für Investitionen stehen in kameralistisch geführten Haushalten in direkter Konkurrenz zu konsumtiven Ausgaben, bei Mittelknappheit wird i.d.R. bei Investitionsausgaben „gespart“
- Folgen unterlassener Investitionen in die öffentliche Infrastruktur bleiben lange unterm Eis, irgendwann nehmen die Störungen an Anlagen überhand oder es müssen Brücken gesperrt werden...
- „Sanierungsstau“ wird in Frankreich auch „graue Verschuldung“ genannt, das ist die Kehrseite der „schwarzen Null“ ohne „rote“ Verschuldung

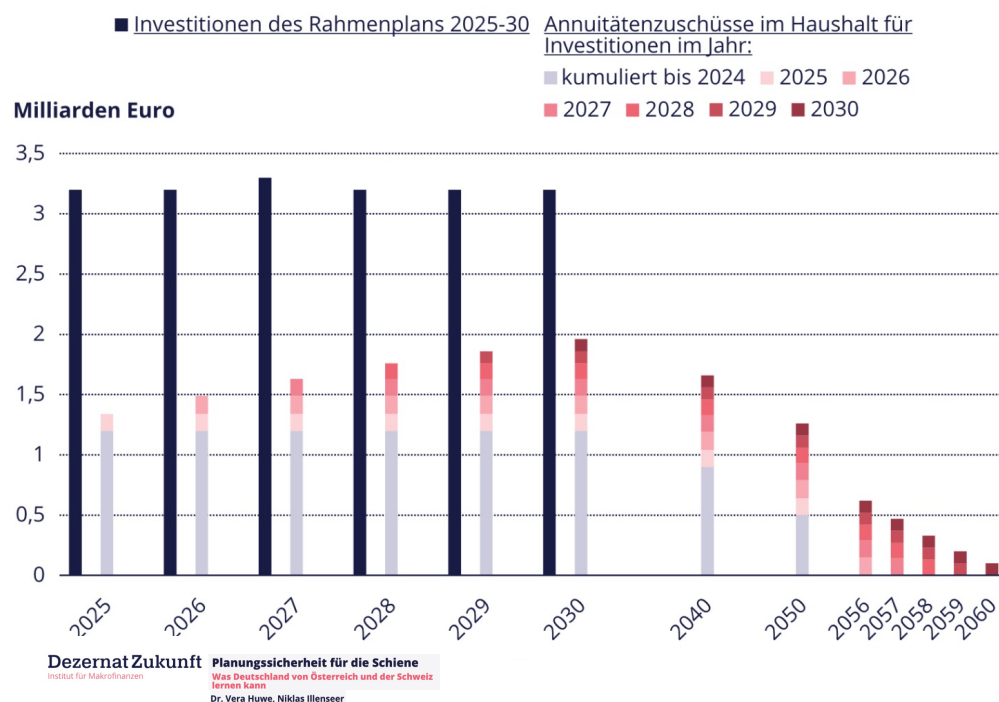
3. Was machen Österreich und die Schweiz besser?

Bahninfrastruktur als öffentliche Aufgabe, kapitalfinanziert

- Bau und Betrieb der Bahninfrastruktur werden als öffentliche Aufgabe (Daseinsvorsorge) angesehen, die nur teilweise aus Nutzerentgelten finanziert werden kann
- Die verkehrspolitischen Zielsetzungen definieren den Grad der Nutzerfinanzierung über ein grenzkostenbasiertes Trassenpreissystem
- Investitionen der EIU werden – wie in Unternehmen üblich – aus dem erwirtschafteten Cashflow und mit Fremdkapital finanziert
- Die EIU erhalten auf gesetzlicher Grundlage ertragswirksame Zuschüsse zum Ausgleich der nicht mit Nutzerentgelten zu deckenden Kosten, die in mehrjährigen Verträgen verbindlich zugesichert werden

Annuitätenfinanzierung in Österreich

Investitionen des Rahmenplans 2025-30 und Annuitäten



Verlässliche Finanzierung der Bahninfrastruktur – Koblenz, 25. Juni 2026

- Die ÖBB-Infrastruktur AG finanziert die Investitionen mit Fremdkapital über die OeBFA zu Konditionen der Republik Österreich
- Für 80% der Investitionsausgaben sichert der Bund mit sog. „Annuitätenzuschüssen“ (auf 30 Jahre verteilte Tilgungsraten) die Amortisation und Verzinsung der Darlehen ab
- Die bis 2030 geplanten Investitionen von durchschnittlich 3,3 Mrd. € führen zu einer jährlichen zusätzlichen Haushaltsbelastung von 100 Mio. €
- Mit einem jährlich zu beschließenden sog. „Vorbelastungsgesetz“ wird die Regierung ermächtigt, Bundeshaushalt bis zum Ende der Annuitätenlaufzeit zu belasten

Bahninfrastrukturfonds in der Schweiz

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft

101

Art. 87a⁴⁵ Eisenbahninfrastruktur*

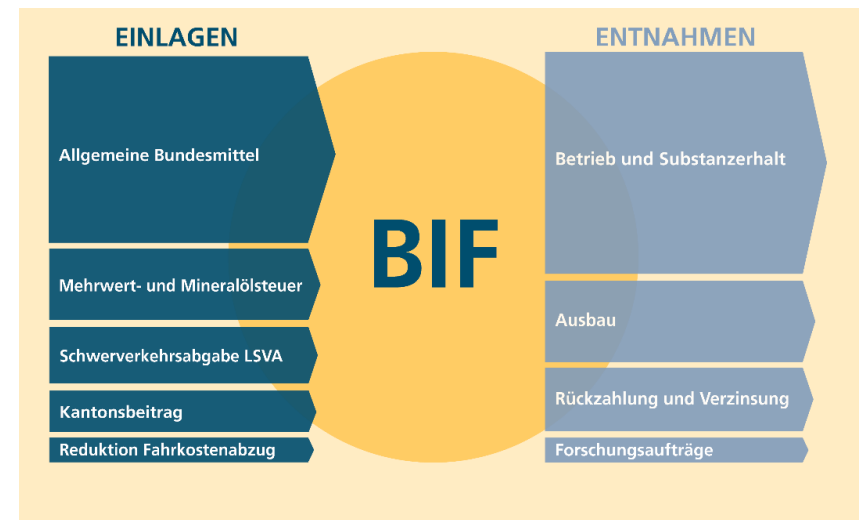
¹ Der Bund trägt die Hauptlast der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.

² Die Eisenbahninfrastruktur wird über einen Fonds finanziert. Dem Fonds werden folgende Mittel zugewiesen:

- a. höchstens zwei Drittel des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 85;
- b. der Ertrag aus der Mehrwertsteuererhöhung nach Artikel 130 Absatz 3^{bis};
- c. 2,0 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen;
- d. 2300 Millionen Franken pro Jahr aus dem allgemeinen Bundeshaushalt; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.

³ Die Kantone beteiligen sich angemessen an der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Das Gesetz regelt die Einzelheiten.

⁴ Das Gesetz kann eine ergänzende Finanzierung durch Dritte vorsehen.



4. Wie wird die Schiene in Deutschland wieder erfolgreich?

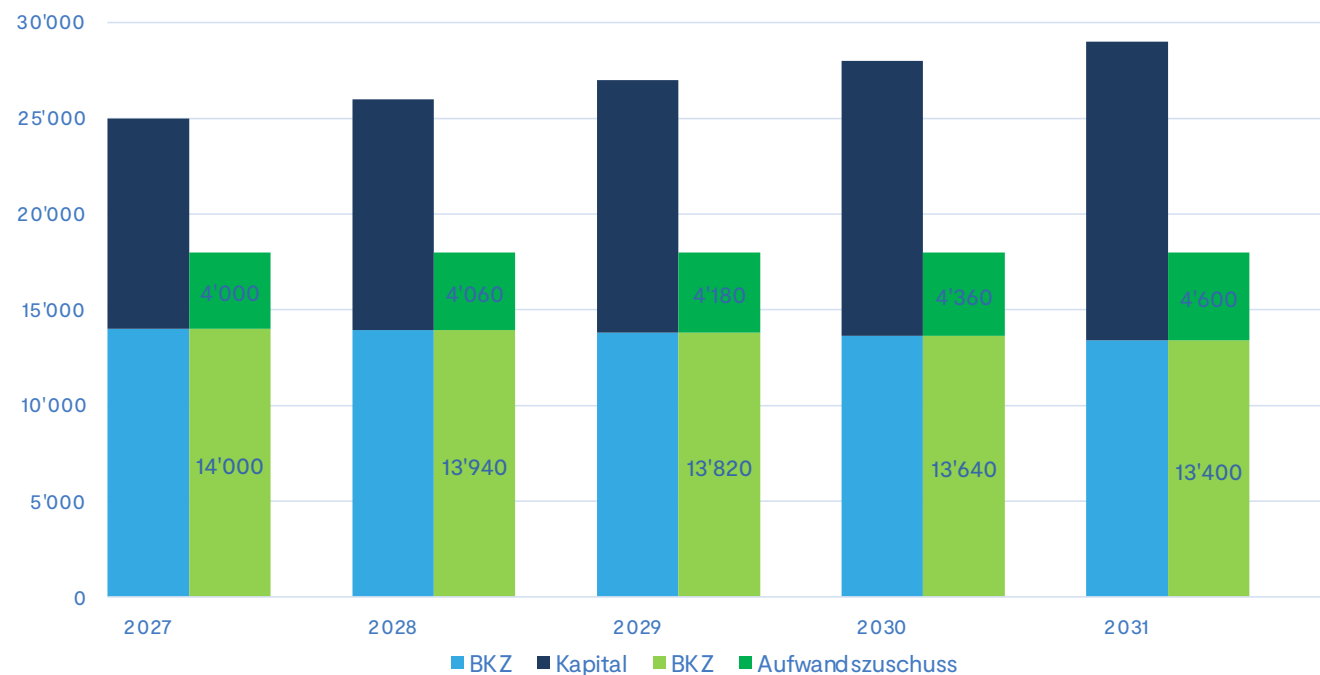
Eckpunkte eines neuen Finanzierungsmodells

- funktionierendes und hoch verfügbares Netz als übergeordnetes Ziel statt Detailsteuerung
- verbindliche Sicherstellung des Finanzierungsbedarfs der DB InfraGO über einen Zeitraum von 4-5 Jahren
- sukzessiver Wechsel von Zuschuss- auf Kapitalfinanzierung in LV InfraGO
- Umbau ERegG zu einem konsistenten Regulierungs- und Finanzierungsrahmen, z.B. zu einem *Eisenbahnregulierungs- und Finanzierungsgesetz (EReFiG)*
 - gesetzliche Verpflichtung zum Ausgleich der nicht durch Markterlöse gedeckten Aufwendungen
 - Verzicht auf Anspruch auf Vollkostendeckung
 - ...

Vergleich von Zuschuss- und Kapitalfinanzierung

Zuschussfinanzierung (BKZ)	Kapitalfinanzierung
• hohe Einmalbelastung des Haushalts • Volatil und prozyklisch, bei Mittelknappheit droht Aufschub von Ersatzinvestitionen mit negativen Auswirkungen • Opportunitätskosten und Inflation machen Investitionen langfristig teurer	• Glättung der Haushaltsbelastung über Nutzungsdauer • Kontinuierlicher und planbar Mittelzufluss, ermöglicht bessere Nutzung der Baukapazitäten • Kapitalkosten in GuV erhöhen Effizienzdruck und fördern Strategien zur Minimierung der Lebenszykluskosten

Hebelwirkung einer Kapitalfinanzierung



Annahmen:

- 1 Mrd. € zusätzliche Investitionen pro Jahr
- Abschreibungen 3%
- FK-Zins 3%
- **stabile Trassenpreise!**
(Aufwandszuschuss wird bei Festlegung der OGK von BNetzA in Abzug gebracht)

Was ist zu tun?

- Infrastrukturplanung und -finanzierung konsequent an verkehrspolitischen Zielen ausrichten („EReFiG“) und
- Regulierung und Finanzierung zusammen denken, Trassenpreislevel und Aufwandsförderung sind kommunizierende Röhren
- Wirksame Effizienzanreize – statt noch mehr kontrollieren
- Unternehmensfinanzierungslogik stärkt unternehmerische Verantwortung und verbessert Steuerung über LV InfraGO
- Verlässlichkeit und Überjährigkeit sind einer Annuitätenfinanzierung einfacher und schneller erreichbar als mit einem neu zu schaffenden Fonds
- Klärung von Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung von Bund – DB AG – DB InfraGO AG

5. Fazit

Was braucht es für einen Eisenbahninfrastrukturfonds?

- Damit der Fonds eine verlässliche Finanzierung gewährleisten kann, müssen dessen Einlagen konkret (grund)gesetzlich fixiert werden
- Für den Abbau des Nachholbedarfs braucht es zusätzliche Mittel, die entweder durch Priorisierungen im Haushalt freigespielt oder über zusätzliche Einnahmen (Steuererhöhungen) generiert werden können
- Wenn der Fonds als Sondervermögen mit einer befristeten Kreditermächtigung werden sollte, braucht es eine Anpassung des Grundgesetzes
- Zu klären ist, ob der Fonds das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz (SVIK) ergänzen oder teilweise ersetzen soll

Fazit

- Eine gesetzliche Absicherung der Gewährleistungs- und Finanzierungsverpflichtung des Bundes ermöglicht langfristige Planungssicherheit
- Ob die erforderlichen Mittel aus einem Fonds (wie in der Schweiz) oder als Annuitätenzuschüsse aus dem Haushalt stammen, ist sekundär
- Für den Abbau des Nachholbedarfs müssen sich entweder der Bund oder die DB InfraGO AG zusätzlich verschulden
- Eine zeitliche befristete zusätzliche Verschuldung zur Finanzierung von Investitionen ist volkswirtschaftlich sinnvoll
- Für einen Fonds mit Kreditermächtigung braucht es eine Änderung des Grundgesetzes
- Die DB InfraGO AG (Eigenkapitalquote 60%) kann sich ohne Auswirkungen auf die Trassenpreise zusätzlich verschulden

schleyconsult.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Schley Consult GmbH
Trachselweg 9
CH-3008 Bern

T +41 79 673 94 31
frank@schleyconsult.ch
schleyconsult.ch



schleyconsult.ch



[LinkedIn-Profil](#)