

Bewertung der Bundeshaushalte für 2025/2026

Die Haushaltsentwürfe der Bundesregierung für 2025/2026 sowie die Finanzplanung bis 2029 bleiben mit Blick auf den Sanierungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur hinter den Erwartungen zurück. Die durch die Verlagerungen aus dem Kernhaushalt zum Sondervermögen gewonnenen Spielräume im Verkehrsetat werden kaum für zusätzliche Investitionen genutzt. Der angekündigte strikte Sparkurs der Bundesregierung im Rahmen des Kernhaushalts lässt vermuten, dass sich der Weg der Mittelumschichtung statt der Zusätzlichkeit von Investitionen fortsetzen wird.

Auch aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) müssen aus Sicht des ADAC mehr Mittel für den Wandel hin zu nachhaltiger Mobilität eingesetzt werden. Damit sollen Maßnahmen auf dem Weg zu Klimaneutralität im Verkehr gefördert und so den Menschen der Ausstieg aus fossilen Energiequellen erleichtert werden. Der Verkehr trägt über den CO₂-Preis wesentlich zur Finanzierung des KTF bei. Daher sollten die finanziellen Mittel entsprechend priorisiert werden.

Straßeninfrastrukturfinanzierung:

Der ADAC kritisiert die Haushaltplanung der Bundesregierung für 2025 und 2026 für Autobahnen und Bundesstraßen als nicht ausreichend. Gemessen an den geweckten Erwartungen sowie am grundsätzlichen Bedarf sind die Planungen enttäuschend. Der Erhalt von Fernstraßen und Investitionen in die Schiene werden zwar politisch priorisiert, das entlastet aber nicht grundsätzlich von der Notwendigkeit gezielter Investitionen in den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen.

Den Investitionsrückstau bei Bundesfernstraßen wird der Anstieg des Etatansatzes 2025 von bisher 9,1 im Etatentwurf der letzten Regierung auf insgesamt 10,0 Mrd. Euro in 2025, bzw. auf 10,3 Mrd. Euro in 2026 sowie die Fortführung in den darauffolgenden Jahren mit rund 10,5 Mrd. Euro nicht aufheben können. Vom Sondervermögen für Infrastruktur und Zusatzmitteln für Verteidigung kommt allenfalls ein kleiner Impuls bei den Bundesfernstraßen an, der über die Jahre von der Baupreisinflation weiter geschmälert werden wird.

- In den genannten Zahlen enthalten ist, dass künftig formell einige Investitionen bei Fernstraßen aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert (2,5 Mrd. Euro für Brückensanierungen im Autobahnnetz) werden.
- Der überschaubare Mittelaufwuchs 2025 und 2026 (900 Mio. Euro, bzw. 1,2 Mrd. Euro) ist vor allem auf Zuweisungen aus dem Verteidigungsetat (2025: rd. 900 Mio.; 2026: rd. 1,0 Mrd. Euro) zurückzuführen. Hiermit sollen Strecken bzw. deren Brücken auf höhere Gewichtsanforderungen vorbereitet werden.

In der Gesamtbetrachtung lässt sich der massive Rückstau bei der Erneuerung von Brücken an Autobahnen mit nur noch begrenzter Restnutzungsdauer mittelfristig so nur teilweise reduzieren. Für zusätzliche Investitionen in den Ausbau von Stauengräben oder in Lückenschlüsse ergibt sich kaum Spielraum.

Die von der Politik versprochene Zusätzlichkeit des Sondervermögens verpufft im Bereich der Bundesfernstraßen weitestgehend. Die im Sondervermögen enthaltenen 2,5 Mrd. Euro für Brückensanierungen stehen deutlichen Einsparungen in ähnlicher Größenordnung im Kernhaushalt (Einzelplan 12) gegenüber. Dies wird dem Handlungsdruck zur Erneuerung wichtiger Bauwerke und der Bedeutung des Fernstraßennetzes für Mobilität nicht hinreichend gerecht.

Der Finanzierungskreislauf Straße wird, trotz Bestrebung im Koalitionsvertrag, auch 2026 nicht geschlossen. Ein erheblicher Teil der Mauteinnahmen – insgesamt knapp 3 Milliarden Euro – fließt in andere Verkehrsträger und fehlt damit für die Sanierung der Bundesfernstraßen. Zur Absicherung des Investitionsniveaus hält der ADAC verkehrsträgerspezifische Finanzierungskreisläufe für sachgerecht und fordert deshalb weiterhin eine Rückkehr zum Finanzierungskreislauf Straße. Hier sollte eine Umsetzung für

den Etat 2026 mitgedacht, oder zumindest ein Konzept für eine verbindliche Umsetzung im Etat 2027 vorgelegt werden.

Schiene/ÖPNV:

Für die Bundesschienenwege sind 2025 Investitionen in Höhe von 10,5 Milliarden Euro geplant, plus 3 Mrd. € Darlehen für die DB AG und 8,5 Mrd. € Eigenkapitalzuführung für die DB AG. Ähnlich wie bei der Straßenfinanzierung erfolgt die Mittelbereitstellung künftig aus drei Quellen: Der Verkehrs- und der Verteidigungshaushalt finanzieren den Aus- und Neubau. Die Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn sowie kleinere Posten werden weiterhin über den Verkehrsetat abgedeckt. Da die Mittel für die Instandhaltung der Schiene nun überwiegend aus dem Sondervermögen Infrastruktur stammen, kommt es auch hier zu Umschichtungen. Dadurch fällt die tatsächliche Investitionssumme geringer aus, als es zunächst erscheint – weniger als die Hälfte der neuen Mittel aus dem Sondervermögen stellt tatsächlich zusätzliches Geld dar. In Summe sind die Investitionen aber trotzdem gestiegen.

Im Vergleich zum Haushalt 2024 bleiben die Mittel für den Erhalt in derselben Größenordnung (7,5 Mrd. € 2024 vs. 7,6 Mrd. € 2025). Gleichzeitig sinken die Mittel für Neu- und Ausbau (1,7 Mrd. € 2024 vs. 0,6 Mrd. € 2025). Ein deutlicher Aufwuchs ist in den Posten Eigenkapitalerhöhung und Darlehen zu verzeichnen (5,5 Mrd. € in 2024 vs. 11,5 Mrd. € in 2025).

Bevor das Sondervermögen Infrastruktur beschlossen wurde, hat der Bund seine Kapitalzufuhr an die DB InfraGO AG deutlich erhöht, um die Sanierung des Schienennetzes aus Eigenmitteln des Bundesunternehmens voranzutreiben. Dies erfolgte auf Seiten des Bundes aus haushaltspolitischen Gründen anstelle höherer Zuschüsse für Infrastrukturinvestitionen. Ob der Eigenkapitalerhöhung zusätzliche Investitionen in das Schienennetz folgen, wird sich zeigen müssen.

Laut den geltenden Regelungen zur Entgeltstruktur müssen diese Eigenmittel zu einem festgeschriebenen Satz verzinst und über die Zeit abgeschrieben werden. Das hat zur Folge, dass die Kosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur – insbesondere die Trassenpreise – spürbar gestiegen sind und weiter steigen, da auch für den Haushalt 2025 eine weitere Erhöhung der Eigenkapitalzufuhr im Gegensatz zu 2024 geplant ist (rund 8,5 im Gegensatz zu 5,5 Mrd. €). Die dadurch steigenden Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen führen letztendlich zu höheren Preisen für Bahnkunden.

Der ADAC befürwortet daher, dass die Eigenkapitalverzinsung von 5,2 auf 2,2 Prozent sinken soll und im Haushalt 2026 keine Eigenkapitalzuführung vorgesehen ist. Der ADAC geht davon aus, dass ab dem Jahr 2026 die für Investitionen in das Schienennetz vorgesehenen Finanzmittel im Bundeshaushalt von jährlich über 20 Mrd. Euro durch Baukostenzuschüsse oder Darlehen direkt in die Infrastrukturfinanzierung fließen. Das hätte den Vorteil, dass weitere rapide Anstiege der Trassenpreise begrenzt würden.

Der ADAC erachtet im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher als notwendig, dass das Deutschlandticket auch im Jahr 2026 und darüber hinaus Bestand hat. Der Bund sollte im Falle einer Einigung mit den Ländern auch die Bereitschaft zeigen, über die bisher vereinbarten 1,5 Mrd. Euro zur Mitfinanzierung des Tickets hinauszugehen und dies entsprechend in der Haushaltsplanung hinterlegen. Auch die Länder müssen ihren Anteil zur Weiterführung des Deutschlandtickets leisten, um die steigenden Kosten im ÖPNV auszugleichen. So sollte sowohl die Mittelbereitstellung seitens der Länder erhöht werden als auch die Verwaltungskosten durch eine effizientere Verwaltung und Digitalisierung der Ticketprozesse und genutzte Synergieeffekte der Verkehrsverbünde gesenkt werden.

Elektromobilität:

Es ist positiv zu werten, dass im Rahmen des Investitionsboosters der Gesetzgeber die Elektromobilität mit den Abschreibungsmöglichkeiten für betriebliche Neuanschaffungen fördert. Somit wurden erste Vorhaben zur Förderung des Hochlaufs aus dem Koalitionsvertrag bereits umgesetzt. Es müssen weitere folgen, um für Verbraucherinnen und Verbraucher im Privatgebrauch den Umstieg auf Elektromobilität noch attraktiver zu machen. Aus Sicht des ADAC sollte die Politik deshalb auch im Rahmen der Haushaltsplanung u.a. die Fortführung der Kfz-Steuerbefreiung für neue Elektroautos bis zum Jahr 2035 festschreiben. Auch die dauerhafte Senkung der Stromsteuer auf das EU-Mindestniveau von 0,5 Cent je

kWh für alle sollte rasch umgesetzt werden. Dies ist bislang im Etat aufgrund fehlender Mittel nicht vorgesehen und ohne Zeitbezug von der Koalition zurückgestellt worden. Diese Absenkung würde jedoch das Laden von E-Fahrzeugen im Vergleich zum Tanken attraktiver machen und so den Hochlauf von Elektromobilität positiv unterstützen.

Luftverkehr:

Im Koalitionsvertrag wurde festgehalten, dass die letzte Erhöhung der Luftverkehrsteuer vom Mai 2024 wieder zurückgenommen werden solle. Dies ist nun für den Bundeshaushalt 2025 und 2026 nicht absehbar. Eine erst kürzlich erschienene Untersuchung des ADAC hat gezeigt, dass Deutsche Flughäfen zu den teuersten in Europa gehören, was staatliche Steuern und Gebühren betrifft. Der ADAC fordert eine Überprüfung der Gebührenpolitik im Luftverkehr und eine Umwandlung der Luftverkehrsteuer in eine zweckgebundene Abgabe.