

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

in den kommenden Wochen finden die Beratungen zum Bundeshaushalt statt. Es geht zwar zunächst um den Haushaltsentwurf 2025, da aber bereits Ende Juli auch der Entwurf für 2026 veröffentlicht wurde, beziehen sich unsere Ausführungen auf beide Haushaltsentwürfe.

Der ökologische Verkehrsclub VCD sieht in den Entwürfen der Bundesregierung noch erhebliches Verbesserungspotenzial zugunsten einer klimaschonenden und sozialverträglichen Mobilität. Unsere Vorschläge helfen darüber hinaus, einen größeren finanziellen Spielraum zu schaffen und die enorme Finanzierungslücke des Gesamthaushalts zu verringern.

1. Sondervermögen für zusätzliche Investitionen nutzen

Dank des neuen Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität steht mehr Geld für die dringende Sanierung von Brücken, Straßen und Schienen zur Verfügung. Wir stehen erst am Anfang eines langen Weges, um die Verkehrsinfrastruktur wieder in einen guten Zustand zu versetzen. Schaut man sich die Zahlen genauer an, zeigt sich, dass Investitionsmittel in erheblichem Umfang **aus dem regulären Haushalt in das Sondervermögen verschoben** wurden, vor allem bei der Schiene. Wie aus Tabelle 1 hervorgeht, sind die Ansätze im Einzelplan 12 für Investitionen in Schiene und Straße deutlich gesunken. Den größten Rückgang verzeichnet die Bahn: 2026 stehen im regulären Haushalt 13,5 Milliarden Euro weniger für Investitionen zur Verfügung als 2024; bei der Straße sind es knapp 3 Milliarden Euro weniger.

Tabelle 1: Investitionsausgaben im Einzelplan 12 – in Milliarden Euro

Position	2024	2025	2026	Saldo (26-24)
EP 12 - gesamt	30,0	23,7	13,7	-16,3
Schiene	16,1	12,5	2,6	-13,5
Straße	9,6	6,6	6,8	-2,8

Durch das Sondervermögen und Mittel aus dem Verteidigungsetat stehen für 2025 12,9 Milliarden Euro und für 2026 23,1 Milliarde Euro zur Verfügung. Davon entfallen auf die Schiene 9,3 bzw. 19,3 Milliarden Euro, auf die Straße 3,6 bzw. 3,8 Milliarden Euro. In Summe steigen die Investitionen in Schiene und Straße durch das Sondervermögen und die Positionen im Verteidigungsetat gegenüber dem Einzelplan 12 für 2024 wie folgt:

- 2025: +5,64 Milliarden (Schiene); +0,62 (Straße) → +6,26 Milliarden Euro insg.
- 2026: +5,75 Milliarden Euro (Schiene); +0,98 (Straße) → +6,73 Milliarden insg.

Das heißt: Aus dem Sondervermögen und dem Verteidigungsetat stehen für 2025 lediglich die Hälfte der Mittel zusätzlich zur Verfügung, für 2026 sinkt die Quote sogar auf 28 Prozent. Dies widerspricht nicht nur der Vereinbarung, das Sondervermögen für zusätzliche Investitionen zu nutzen, sondern ist außerdem unseriös. So werden notwendige laufende Ausgaben der Schienenverkehrsinfrastruktur, die zudem auch noch Unterhalts- und Folgekosten nach sich ziehen, in ein einmaliges, zeitlich begrenztes, Sondervermögen ausgelagert, um stattdessen die eingesparten Mittel im Verkehrsetat für konsumtive Wahlgeschenke wie den ermäßigten Mehrwertsteuersatz auf Gastronomierechnungen oder die erweiterte Mütterrente ausgeben zu können.

Damit droht nach dem Auslaufen des Sondervermögens eine Finanzierungslücke bei der Verkehrsinfrastruktur. Das Sondervermögen sollte daher prioritär für kurzfristig realisierbare Maßnahmen eingesetzt werden, der Kernhaushalt soll die langfristige Finanzierung sichern. Positiv ist, dass zusätzliche Mittel aus dem Sondervermögen für die **Digitalisierung des**

Bahnnetzes vorgesehen sind. Marode Stellwerke und veraltete Leit- und Signaltechnik können so auf einen modernen Stand gebracht und das europäische Zugleitsystem ETCS Level 2 schneller eingeführt werden. Alleine das kann die Kapazität des Netzes erhöhen.

2. Ausbau der Schiene nicht vernachlässigen, Eisenbahnfonds einführen

Trotz der Priorisierung von Sanierung und Erhalt darf der **Aus- und Neubau im Schienennetz nicht vernachlässigt** werden. Dieser ist unerlässlich, um Kapazitätsengpässe im Schienennetz zu beseitigen und mehr Verkehr auf die Bahn zu verlagern. Wichtige Aus- und Neubauprojekte des Vordringlichen Bedarfs und des Deutschlandtakts, wie die Franken-Sachsen-Magistrale, die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim oder der Ausbau des TEN-V Korridors Rotterdam-Genau (entsprechend des Vertrages von Lugano von 1996), können in den kommenden Jahren nicht wie geplant umgesetzt werden – obwohl sie von großem öffentlichen Interesse sind.

Notwendig ist, die Mittel für die **Baukostenzuschüsse für den Bedarfsplan Schiene deutlich zu erhöhen**, statt sie, wie 2025 vorgesehen, zu senken. Für 2026 wurden die Sätze zwar erhöht, reichen aber langfristig nicht aus. Bis 2029 droht so eine Finanzierungslücke von 17 Milliarden Euro. Damit ist offen, wie die o.g. Projekte weitergeführt werden sollen. Zusätzlich verschärft wird die Situation dadurch, dass ein Großteil der CO₂-Abgabe der Lkw-Maut zukünftig nicht mehr der Schiene zur Verfügung gestellt werden soll. Daher sollte unbedingt daran festgehalten werden, die zusätzlichen Mautmittel größtenteils für die Schiene zu verwenden.

Insgesamt führt kein Weg daran vorbei, rasch einen **Eisenbahnfonds einzurichten**, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, um die Finanzierung der Schiene langfristig zu sichern.

3. Eigenkapitalerhöhung und Darlehen für die Bahn kontraproduktiv

Für den Haushalt 2025 wählt die Bundesregierung **statt direkter Investitionen ins Schienennetz** den schuldenbremsen-neutralen Umweg über eine **Eigenkapitalerhöhung** und ein Darlehen – **zulasten der Bahnkund*innen** im Personen- wie im Güterverkehr. Denn anders als bei direkten Investitionen muss die Bahn für diese Mittel eine Rendite erzielen, was nur über **höhere Trassenpreise** gelingen kann. Höhere Sätze sind bereits in Kraft. In der Folge steigen die Preise auch für Verlader im Güterverkehr und für Fahrgäste. Das ist ein Wettbewerbsnachteil gegenüber der Straße. Auch wenn die Bundesregierung im Gegenzug Zuschüsse für die Trassenpreise in den Haushalt einstellt, zeigt dies doch die Absurdität des Systems. Es ist daher richtig, dass im Haushalt 2026 auf Eigenkapitalerhöhungen und Darlehen verzichtet wurde. Umso wichtiger ist jetzt auch, das **Trassenpreissystem rasch zu reformieren**, so wie es im Koalitionsvertrag angekündigt wurde.

4. Straßenneubau aus der Zeit gefallen

Aus unserer Sicht ist es nicht nachvollziehbar, dass die Bundesregierung weiterhin an **teuren, nicht mehr zeitgemäßen Straßenaus- und neubauprojekten** festhält und die Mittel dafür sogar noch erhöht – während bestehende Straßen- und Schienennetze zunehmend verfallen. Tausende Brücken sind marode – wir schaffen es kaum, sie rechtzeitig in Stand zu setzen. Wer da vom Aus- und Neubau von Straßen träumt, inklusive hoher Folgekosten für deren Erhalt, hat die Zeichen der Zeit nicht verstanden. Dem Erhalt des Bestandsnetzes muss Priorität eingeräumt werden.

5. Mehr Geld fürs Deutschlandticket und Radverkehr statt Steuergeschenke für Besserverdienende

Der Koalitionsvertrag sieht vor, das **Deutschlandticket bis mindestens 2029 zu sichern**. Bislang ist jedoch nicht einmal die Finanzierung für das kommende Jahr gesichert. Entsprechend enthalten die im Haushalt 2026 ausgewiesenen Regionalisierungsmittel noch keine zusätzlichen Mittel für das Deutschlandticket. Der aktuelle Gesetzesentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes sieht für 2026 einen Bundesanteil in Höhe der bisherigen Summe von 1,5 Milliarden Euro vor. Angesichts der erwarteten Finanzierungslücke von mindestens 500 Millionen Euro ist dies nicht ausreichend. Um Angebotskürzungen oder Preissteigerungen beim Deutschlandticket zu vermeiden, sollten die **Regionalisierungsmittel generell um eine Milliarde Euro erhöht** werden.

Begrüßenswert ist, dass die **Mittel für den Rad- und Fußverkehr aufgestockt** werden. Dennoch reichen die Gelder nicht aus. Bereits seit 2022 fordern Verkehrsminister*innen der Länder und Verbände immer wieder die sogenannte „Fahrrad-Milliarde“. Nur damit wäre es möglich, ein flächendeckendes und sicheres Rad- und Fußverkehrsnetz zu schaffen und den Radverkehr bis 2035 zu verdreifachen.

Zusätzliches Geld dafür wäre vorhanden. Doch stattdessen wird die **Entfernungspauschale** bereits ab dem ersten Kilometer auf 38 Cent erhöht, elektrische **Dienstwagen** werden nun sogar bis 100.000 Euro Listenpreis steuerlich gefördert. Beide Maßnahmen kosten den Steuerzahler **knapp zwei Milliarden Euro pro Jahr zusätzlich**. Davon profitieren im Wesentlichen Besserverdienende. Das Geld wäre deutlich besser in das Deutschlandticket und den Ausbau des Bus- und Bahnangebots sowie des Radverkehrs investiert. Davon würden alle Menschen profitieren.

6. Finanzierungslücke schließen durch Abbau klimaschädlicher Subventionen

Im Bundeshaushalt klafft eine riesige Finanzierungslücke, die sich in den Folgejahren noch verschärft. Um diese zu schließen, sind neben Einsparungen vor allem zusätzliche Einnahmen gefragt. Potenziale hierfür bleiben ungenutzt. So lässt die Bundesregierung weiterhin **klimaschädliche Subventionen und Steuerprivilegien in Milliardenhöhe** unangetastet. Alleine im Verkehrsbereich verzichtet der Staat dadurch auf mindestens 25 Milliarden Euro jährlich, wie eine Studie im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums letztes Jahr ergeben hat. Und wie oben gezeigt, wird diese Summe weiter steigen. Diese Steuerprivilegien sind nicht mehr zeitgemäß und konterkarieren den Klimaschutz. Davon profitieren zudem vor allem Besserverdienende; Menschen mit geringem oder ohne Einkommen gehen meist leer aus. Würden diese Steuervorteile schrittweise ab- und umgebaut und ein Teil der zusätzlichen Einnahmen für nachhaltige Mobilität eingesetzt, käme der Verkehr schneller auf Klimakurs und es gäbe mehr Spielraum im Haushalt. Ein schrittweiser Abbau über mehrere Jahre hinweg würde die Belastungen gleichmäßiger verteilen und niemanden überfordern.

Für den VCD ist klar: Es darf nicht länger bei klimaschonender Mobilität gespart werden, während gleichzeitig Mittel in Form von Steuerprivilegien für Klientelpolitik missbraucht werden. Statt Milliarden in den Aus- und Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen zu versenken, müssen die Mittel für Erhalt und Ausbau der Schiene sowie für die Sanierung maroder Brücken und Straßen umgeschichtet werden. Steuerprivilegien für Luxus-Dienstwagen und pendelnde Gutverdiener*innen wären besser beim Ausbau des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs aufgehoben. Davon profitieren alle.

Wir möchten Sie als Mitglied des Bundestages bitten, den Bundeshaushalt 2025 und 2026 an entscheidenden Stellen zu korrigieren und für eine stabile und zukunftsgerechte Infrastruktur zu sorgen.

Konkret rufen wir Sie bei ihren Beratungen zum Bundeshaushalt auf:

- **EP 12, Tgr. 01: 891 11 -721 Investitionen der "Die Autobahn GmbH des Bundes":**
Schichten sie vorgesehene Mittel der Autobahn GmbH vom Fernstraßenaus- und Neubau um – zugunsten der Sanierung maroder Brücken und Straßen, des Ausbaus der Schiene sowie für die Unterstützung des Radverkehrs.
- **EP 12, 831 01 -742 Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG (HH 2025)**
Erhöhen Sie direkte Investitionen für die Schiene (1202, Tgr. 01), statt das Eigenkapital zu erhöhen. Entsprechend werden geringere Zuschüsse für die Trassenpreise benötigt und die Kosten für Unternehmen und Fahrgäste gesenkt. Grundsätzlich braucht es eine Änderung im Eisenbahnregulierungsgesetz, die eine gemeinwohlorientierte Handhabung der Trassenpreise regelt. Um eine langfristige Finanzierung der Bahninfrastruktur sicherzustellen, ist eine überjährige Fondslösung unabdingbar, wie sie bereits der Koalitionsvertrag vorsieht.
- **EP 60; Kapitel 031 05 -820 Zuweisungen an die Länder – Regionalisierungsmittel:**
Erhöhen Sie die Mittel für den Schienenpersonennahverkehr um 500 Millionen Euro, um Zugabbestellungen abzuwenden, und stocken Sie den Bundesanteil für das Deutschlandticket um 500 Millionen Euro auf, um dieses Angebot auch für die kommenden Jahre zu sichern.
- **EP 12, Tgr. 09: Unterstützung der Förderung des Rad- und Fußverkehrs:**
Erhöhen und verstetigen Sie die Mittel für den Radverkehr in Titelgruppe 09 auf insgesamt eine Milliarde Euro, wie von den Verkehrsminister*innen der Länder seit 2022 immer wieder gefordert. Damit lässt sich der Radverkehr bis 2035 verdreifachen.
- **Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität:**
Das Sondervermögen darf nur für zusätzliche Investitionen genutzt werden. Verschiebungen aus dem regulären Bundeshaushalt sollten tabu sein.

Wir bitten Sie um Unterstützung für unsere Vorschläge und möchten uns im Voraus für Ihren Einsatz bedanken.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Kerstin Haarmann
Bundesvorsitzende



Matthias Kurzeck
Bundesvorsitzender



Michael Müller-Görnert
Verkehrspolitischer Sprecher

Kontakt:

Michael Müller-Görnert
michael.mueller-goernert@vcd.org
0177 – 170 24 61