

Änderungsvorschläge Bundeshaushalt und KTF 2027

- **Elektrobusförderung (Titel 893 09-165):**
Das Förderprogramm soll in 2027 von rd. 403 auf rd. 130 Mio. Euro abgesenkt und die VE für die Folgejahre von 541 auf 262 Mio. Euro halbiert werden. Wird diese massive Kürzung nicht korrigiert, können die Verkehrsunternehmen die gesetzlich festgeschriebene Umstellung der Linienbusflotten auf alternative Antriebe nicht mit der gebotenen Geschwindigkeit zu Ende führen.
- **GVFG-Bundesprogramm (Titel 891 01-741 & Titel 882 02-741):**
Für den Ausbau- und Modernisierungsbedarf der ÖPNV-Infrastrukturen sollten die GVFG-Mittel auf jährlich 3 Mrd. Euro erhöht werden (vgl. „ÖPNV-Leistungskostengutachten“, hrsg. v. PwC, Ramboll und Intraplan). Aktuell sind im Haushalt 2027 nur rd. 2 Mrd. vorgesehen, was trotz einer leichten Dynamisierung von 1,8 % pro Jahr unzureichend ist. Der bis Ende 2030 befristete Fördertatbestand Grunderneuerung von ÖPNV-Infrastruktur ist zu entfristen und eine Daueraufgabe.
- **Förderung autonomes und vernetztes Fahren (Titel 686 04-729):**
Wenn der Einsatz von autonom fahrenden Standardlinienbussen ab 2030 starten soll, wären in 2027 eine Investitionsförderung und zusätzliche Betriebskostenzuschüsse für Forschungsvorhaben im ÖPNV in Höhe von 120 Mio. Euro nötig; für 2028 in Höhe von 240 Mio. Euro und in 2029 in Höhe von 330 Mio. Euro. Die aktuell vorgesehene Mittelausstattung für 2027 in Höhe von 37 Mio. Euro ist zu gering.
- **Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (Titel 682 52-742):**
Die Förderung sollte nicht abgesenkt, sondern mindestens auf dem Niveau von 2026 fortgeschrieben werden. So wäre für eine gleichbleibende Preisbelastung des Sektors eine Förderung in Höhe von rund 350 Mio. Euro nötig. Hintergrund ist, dass die Trassenpreisminderung durch das EuGH-Trassenpreisurteil aktuell gar nicht und absehbar nur teilweise in der Branche ankommt (~60 Mio Euro p.a.). Zusammen mit der derzeit geplanten Trassenpreiserhöhung um ca. 12,6 % und dem Wegfall der Mittel aus §18 LuFV III (ca. 80 Mio. Euro) ist die Branche ohnehin mit einer Kostenbelastung konfrontiert. Ohne eine auskömmliche Förderung wird sich die Wettbewerbsposition der Güterbahnen verschlechtern.
- **Baukostenzuschüsse für nicht-bundeseigene Eisenbahnen – SGFFG (Titel 891 51-742):**
Die Zuschüsse sollte nicht abgesenkt, sondern auf dem Niveau von 2026 (66 Mio. Euro) fortgeschrieben werden. Das ist deswegen nötig, weil der Mittelabfluss durch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungs-gesetz (SGFFG) hoch ist und seit der zurückliegenden SGFFG-Novellierung auch die Förderung von Neu- und Ausbauprojekten in Häfen möglich ist. Zudem haben NE-Eisenbahninfrastrukturen durch Quell- und Zielverkehre eine immense Netzwirkung und schaffen Resilienz im Netz.
- **Investitionszuschüsse für den Kombinierten Verkehr (Titel 892 41-790):**
Die Zuschüsse sollten nicht abgesenkt, sondern mindestens auf dem Niveau von 2026 (90,3 Mio. Euro) fortgeschrieben werden. Hintergrund ist, dass der tatsächliche Bedarf höher ist. Allein 2025 wurden Förderanträge über 604 Mio. Euro gestellt. Die Absenkung verwundert umso mehr, als dass mit dem Infrastruktur-zukunftsgesetz auch die Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Ausbau des Kombinierten Verkehrs beschleunigt wurden. Diese Initiative kann nur mit einem Mittelaufwuchs wirken.
- **Betriebskostenförderung Einzelwagenverkehr (Titel 682 54-742):**
Die Förderung sollte nicht abgesenkt, sondern auf dem Niveau von 2026 fortgeschrieben und die Finanzlinie in den Folgejahren gesichert werden. Durch die jüngste Erhöhung stehen 2026 insgesamt bis zu 384 Mio. Euro Fördermittel für den Einzelwagenverkehr bereit. Der Einzelwagenverkehr ist für die Stahl-, Chemie- und Automobilindustrie unverzichtbar. Zugleich drohen durch die Kürzung der Förderung Rückverlagerungen von Güterverkehren auf den ohnehin überlasteten Verkehrsträger Straße.