10. Oktober 2025

Anliegen der Schiene für den Bundeshaushalt 2026 und das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität

Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2026 sind Investitionen in die Bundesschienenwege in Höhe von 21,9 Mrd. EUR vorgesehen, davon ca. 18,8 Mrd. EUR aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK). Damit wird das hohe Investitionsniveau des Jahres 2025 fortgesetzt. Mit diesem Mittelvolumen sind die notwendigen und mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Vorfeld abgestimmten Bedarfe für die Schieneninfrastruktur für 2026 im Wesentlichen abgedeckt. Für den Bundeshaushalt 2026 sind im Bereich der Infrastrukturfinanzierung daher nur einzelne Anpassungen erforderlich, i.W. um die Planbarkeit der vorgesehenen Maßnahmen zu erhöhen.

Neben der Infrastrukturfinanzierung sind die Wettbewerbsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen von entscheidender Bedeutung für das Angebot des Verkehrsträgers Schiene. Hier haben sich die Rahmenbedingungen wegen hoher Belastungen durch v.a. inflationsbedingt gestiegene Infrastrukturkosten deutlich verschlechtert. Die Fördermittel zur zielgerechten Absicherung attraktiver Angebote sind aktuell noch nicht umfassend hinterlegt.

Für die parlamentarischen Beratungen bestehen für die Schiene daher die folgenden Anliegen:

1. **Erhöhung der Trassenpreisförderung**: Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und der Schienengüterverkehr (SGV) wurden 2025 mit hohen und überproportionalen Trassenpreissteigerungen von über 15% belastet. Diese Erhöhungen sind sockelwirksam, d.h. sie wirken auch 2026 fort. Zur Abmilderung sind daher auch 2026 zusätzliche Mittel zur Förderung der Trassenpreise notwendig. Der im Entwurf des Haushalts 2026 vorgesehene Umfang von 200 Mio. Euro im SPFV deckt den Bedarf ab. Der Ansatz im SGV mit 265 Mio. Euro hingegen reicht zur Abfederung nicht aus. Es besteht für den SGV ein Bedarf von mindestens 350 Mio. Euro.

   Empfehlung für den Bundeshaushalt 2026:

   ➔ Erhöhung der SGV-Trassenpreisförderung (Titel 682 52) um 85 Mio. EUR auf 350 Mio. EUR

   Ein großer Teil des Zusatzbedarfs könnte über die Verwendung von zu entrichtenden Pönalen der DB InfraGO im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (§ 18 LuFV III) gedeckt werden. Im Jahr 2026 werden Pönalezahlungen von vsl. rund 70 Mio. EUR erwartet. Diese Mittel fließen in den Titel 281 02 (Rückzahlung von Zuwendungen). Voraussetzung für eine Verwendung für die Trassenpreisförderung ist eine Ergänzung des Haushaltsvermerks beim Titel 281 02 dahingehend, dass Rückzahlungen auf Grundlage § 18 LuFV III zweckgebunden in den Titel 682 52 – und bei zukünftigem Bedarf auch in Titel 682 53 – fließen. Bei Umsetzung dieser Regelung reduziert sich der zu veranschlagende Zusatzbedarf im Titel 682 52 auf 15 Mio. EUR (d.h. Erhöhung auf 280 Mio. EUR).

2. **Keine Kürzung der Förderung des Einzelwagenverkehrs**: Der Einzelwagenverkehr ist eine essenzielle Säule der Logistikkonzepte wichtiger deutscher Schlüsselindustrien. Zur Stabilisierung des Einzelwagenverkehrs in Deutschland sind im Bundeshaushalt eine Anlagenpreisförderung (Titel 682 51) und eine Betriebskostenförderung (682 54) verankert. Für 2025 beträgt die Dotierung in Summe 335 Mio. EUR (Anlagenpreisförderung 35 Mio. EUR, Betriebskostenförderung 300 Mio. EUR). Für 2026 war in der letztjährigen Finanzplanung eine Summe von 360 Mio. EUR vorgesehen (40 Mio. EUR Anlagenpreisförderung und 320 Mio. EUR Betriebskostenförderung). Im Entwurf für den Bundeshaushalt 2026 sollen die Anlagenpreisförderung nun ersatzlos entfallen und die Betriebskostenförderung mit 300 Mio. EUR dotiert werden. Damit ergibt sich gegenüber der letztjährigen Finanzplanung eine Lücke von 60 Mio. EUR. Angesichts der kritischen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist die Zukunftsfähigkeit des klassischen, flächendeckenden Einzelwagenverkehrs im verkehrspolitisch gewünschten Umfang in Frage gestellt. Die in der letztjährigen Finanzplanung vorgesehenen Mittel sollten daher zur Stabilisierung des Einzelwagenverkehrs erhalten bleiben. Ein Teil dieser Mittel, knapp 20 Mio. EUR, wird zur Finanzierung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) im

Jahr 2026 verwendet. Somit beträgt das finanzplanneutrale Erhöhungspotential für die Einzelwagenverkehrsförderung 40 Mio. EUR.

Empfehlung für den Bundeshaushalt 2026:

➔ Erhöhung der Einzelwagenverkehrsförderung (Titel 682 54) um mindestens 40 Mio. EUR auf 340 Mio. EUR.

3. **Anhebung von Verpflichtungsermächtigungen (VEn) bei Infrastruktur-Titeln:** Für den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen bei Infrastrukturvorhaben sind regelmäßig Mittelbindungen auch für Folgejahre notwendig, die über VEn im Haushalt ermöglicht werden. Für den Haushaltstitel Kleine und Mittlere Maßnahmen der Bundesschienenwege („KMM“, Titel 891 10) im Einzelplan 12 und ERTMS (Titel 891 12) im SVIK sind im Regierungsentwurf gemessen am geplanten Maßnahmenumfang zu geringe VEn hinterlegt: Für KMM bestehen lediglich VE für das Jahr 2027, im ERTMS-Titel nur bis 2029.

   Notwendig zur Umsetzung der bis 2030 geplanten KMM sind weitere VEn in Höhe von 334 Mio. EUR. Der VE-Mehrbedarf entspricht dem geplanten Programmfortschritt der KMM-Teilprogramme Halbstundentakt, Überlastete Schienenwege und Elektrische Güterbahnen. Eine Veranschlagung und Bindung der Mittel in 2026 ist für den Fortschritt der Teilprogramme zwingend erforderlich. Ansonsten müssen Maßnahmen gestoppt werden bzw. können nicht in die Bauphase gehen. Die KMM sind ein wesentlicher Hebel für eine schnelle Kapazitätserweiterung in der bestehenden Infrastruktur. Die Umsetzung dieser Maßnahmen bewirkt bereits kurzfristig eine Verbesserung der Betriebsqualität und Steigerung der Pünktlichkeit.

   Darüber hinaus sind weitere VE von 2.500 Mio. EUR bis 2032 im ERTMS-Titel erforderlich. Aus dem deutlich verzögerten Haushaltsbeschluss für 2025 und der Verschiebung des ERTMS-Titels vom Einzelplan 12 und das SVIK resultieren Risiken im Hinblick auf die Mittelbindung im Jahr 2025. Soweit die im Haushalt 2025 ausgereichten VEn bis Jahresende nicht gebunden werden können, muss dies im Jahr 2026 erfolgen. Dafür ist eine vollständige Doppelveranschlagung des VE-Ansatzes bis 2032 im Haushalt 2025 im Rahmen des Haushalts 2026 notwendig. Dort sind bislang nur VEn bis 2029 hinterlegt. Mit den VEn bis 2032 können die notwendigen Kostenfortschreibungen der Projekte DKS 3, Scan Med (Durchfahrbarkeit mit ETCS) sowie Korridor A (Durchfahrbarkeit Korridor Rhein-Alpen mit ETCS) 2026 finanziert werden.

   Empfehlungen für den Bundeshaushalt 2026:

   ➔ Bedarfsgerechte Dotierung von zusätzlichen VE im Titel Kleine und Mittlere Maßnahmen (Titel 891 10) im Einzelplan 12 und im ERTMS-Titel (891 12) im SVIK:

Zusätzliche VE BHH 2026 (in Mio. EUR)	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Kleine/Mittlere Maßnahmen (Titel 891 10, EP 12)	1	73	115	145		
ERTMS (Titel 891 12, SVIK)				1.200	800	500

4. **Anhebung der Ausgabeermächtigung (AE) beim Infrastrukturtitel Lärmsanierung:** Mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes werden insbesondere Streckenabschnitte saniert, an denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und viele Anwohner betroffen sind. Die Maßnahmen schaffen vor Ort eine erhebliche Entlastung und stärken damit die Akzeptanz des Schienenverkehrs. Um die geplanten Maßnahmen umsetzen und die damit verbundenen Lärmsanierungsziele erreichen zu können, ist eine Erhöhung des Titels 891 05 im Einzelplan 12 auf 250 Mio. EUR p.a. ab 2026 erforderlich. Der Regierungsentwurf liegt mit 185 Mio. EUR deutlich unter diesem Bedarf.

   Empfehlung für den Bundeshaushalt 2026:

   ➔ Erhöhung der AE 2026 im Titel Lärmsanierung (Titel 891 05) um 65 Mio. EUR auf 250 Mio. EUR.