



Verkehrsetat 2025

Informationen zu den Haushaltsberatungen von Bundestag und Bundesrat

September 2024

Die befürchteten massiven Kürzungen bei Straßen und Brücken im Verkehrsetat 2025 und der Finanzplanung bis 2028 konnten nach intensiven öffentlichen Diskussionen und den Warnungen von Verkehrsverbänden abgewendet werden. Dennoch bedarf es aus Sicht von Pro Mobilität, vor dem Hintergrund dringend notwendiger Zukunftsinvestitionen und eines enormen Sanierungs- und Modernisierungsstaus bei gleichzeitiger Inflation sowie Planungs- und Personalkostensteigerungen, einer deutlichen Aufstockung der Investitionsmittel in kommenden Haushalten. Allein für den Zeitraum von 2025 bis 2030 besteht eine Finanzierungslücke für Erhalt, Neu- und Ausbau von rund 13,3 Milliarden Euro, wovon allein 5,5 Milliarden Euro auf notwendige Brückenmodernisierungen entfallen. Mit der Einführung der CO2-Komponente und der Ausweitung auf kleinere Nutzfahrzeuge werden sich die Mauteinnahmen ab 2024 etwa verdoppeln. Ohne Berücksichtigung der Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG werden ab 2025 somit etwa 80 Prozent aller Verkehrswegeinvestitionen des Bundes durch den Lkw bezahlt. Eine Zweckbindung der Mehreinnahmen aus der CO2-Abgabe mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs könnte bestehende Finanzierungsprogramme absichern, für Akzeptanz auf Seiten der Straßennutzer sorgen und weitere Möglichkeiten für dringend notwendige Zukunftsinvestitionen ermöglichen. Dazu zählen der Auf- und Ausbau von Tank- und Ladeinfrastrukturen für alternative Antriebe, aber auch die Förderung nachhaltiger Bauweisen im Straßenbau.

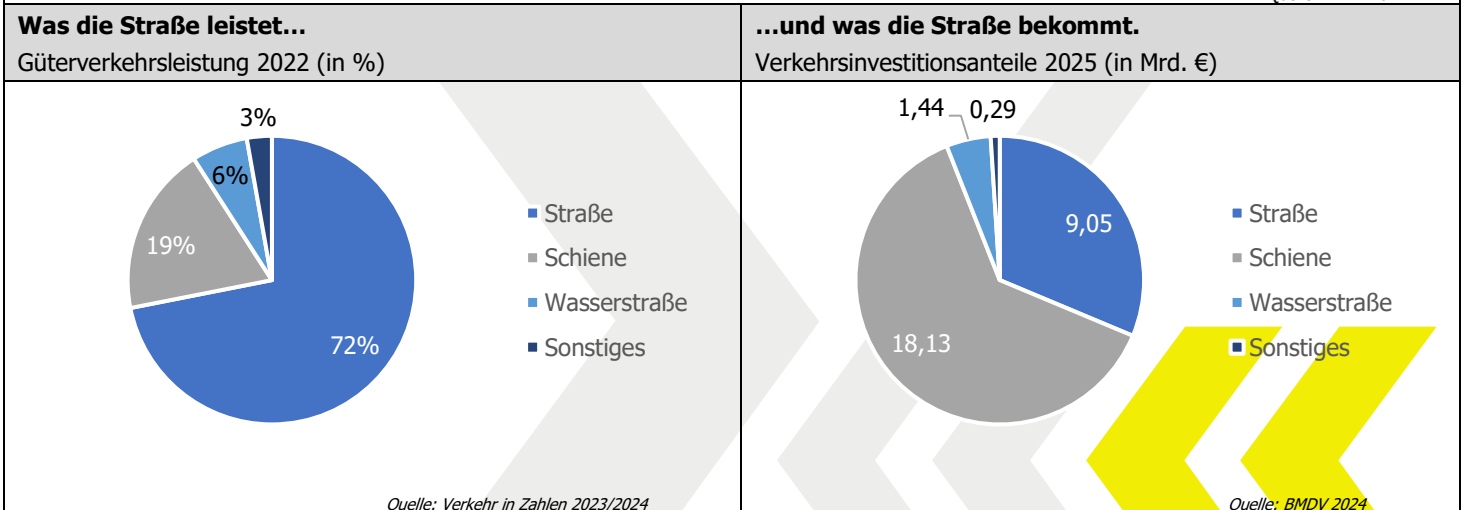
Zur Sicherstellung einer effizienten, zukunfts- und leistungsfähigen Straßeninfrastruktur bedarf es:

- eine Infrastrukturfinanzierung, die sich an den tatsächlichen Bedarfen orientiert
- die Berücksichtigung von Inflation und Planungs- und Personalkostensteigerungen
- Planungssicherheit in der Bauwirtschaft, durch eine über- und mehrjährige Finanzierungsperspektive
- die vollständige Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufes Straße
- einer Steigerung von Zukunftsinvestitionen, die zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs beitragen

| Etatentwurf 2025 und Finanzplanung bis 2028 | | | | | |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| In Mrd. Euro | Soll'24 | Soll'25 | Plan'26 | Plan'27 | Plan'28 |
| Gesamtausgaben | 44,445 | 49,668 | 48,750 | 49,706 | 43,905 |
| Investitionen | 30,313 | 34,983 | 34,259 | 35,441 | 29,828 |
| Fernstraßen*1 | 8,765 | 9,052 | 9,525 | 9,525 | 9,785 |
| Schiene | 16,288 | 18,126 | 16,977 | 17,708 | 12,989 |
| Wasserwege | 1,393 | 1,442 | 1,496 | 1,496 | 1,495 |
| Verkehrsinvestitionslinie | 26,679 | 28,912 | 28,284 | 27,047 | 25,043 |

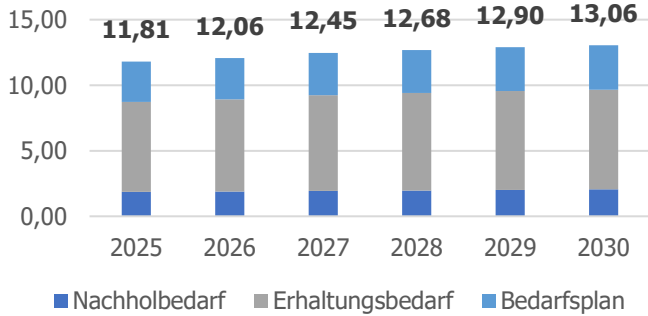
*1 ohne Aufwendungen für Nutzerfinanzierung

Quelle: BMDV 2024



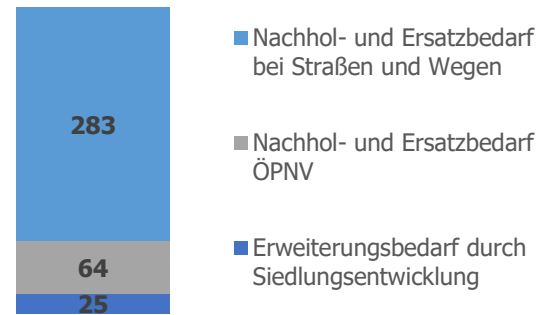


Investitionsmittel steigern, Verkehrskollaps verhindern
Investitionsbedarfs für Bundesfernstraßen 2025-2030 (in Mrd. €)



Quelle: IW Köln 2024

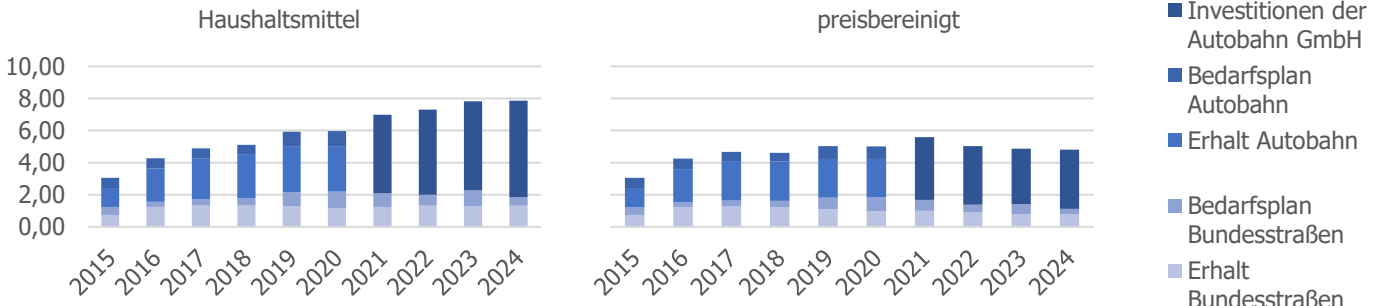
Kommunen nicht allein lassen
Normativer kommunaler Investitionsbedarf bis 2030 (in Mrd. €)



Quelle: Difu 2024

Preissteigerungsraten konterkarieren Investitionshochlauf

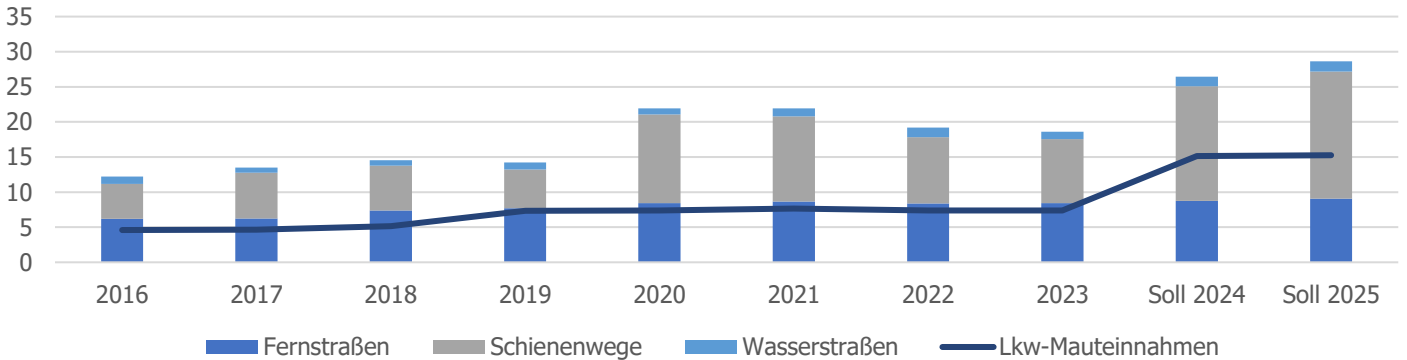
Investitionen in Bundesfernstraßen (ohne Betrieb, Planung, Verwaltung) / Angaben in Milliarden Euro



Quelle: BMDV, IW Köln 2024

Die Lkw-Maut finanziert einen Großteil der Verkehrsinvestitionen

Investitionsausgaben des Bundes und Einnahmen aus der Lkw-Maut (in Mrd. €)

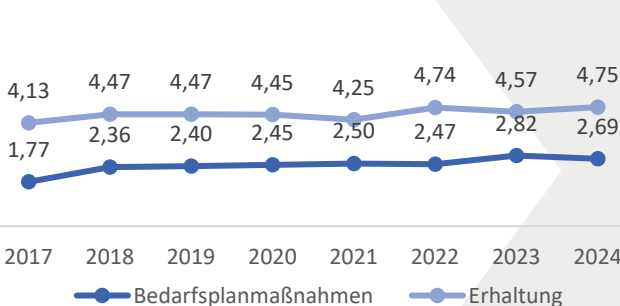


2020, 2021, 2024, 2025: Sondereffekte durch die Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG

Quelle: BMDV, IW Köln 2024

Erhalt dominiert Neubau

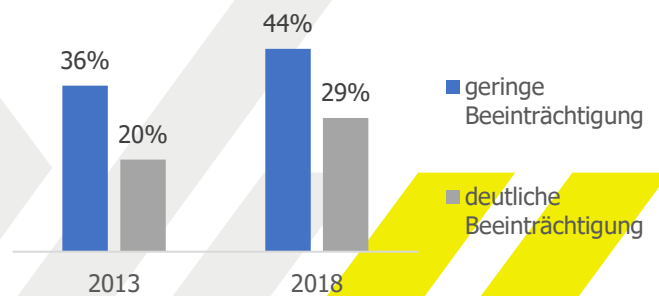
Investitionsausgaben für Bundesfernstraßen (in Mrd. €)



Quelle: BMF 2024

Infrastrukturmängel belasten Volkswirtschaft

Beeinträchtigung Geschäftsabläufe durch Infrastrukturmängel



Quelle: IW Köln 2024