

Standpunkt

Bundshaushalt 2025 und KTF

Die Bundesregierung hat dem Bundestag den Entwurf des Bundshaushalts 2025 zugeleitet. Der Regierungsentwurf ist geprägt von konjunkturellen Mindereinnahmen des Staates, Investitionen und der Ankurbelung des Wirtschaftswachstums (Wachstumsinitiative). Die Gesetzgebung erfolgt im Bundestag bis Ende November. Die bleibende Restlücke im Haushalt (globale Minderausgabe) von ca. 12 Mrd. Euro scheint zu groß und schafft Unsicherheiten, bislang betrug sie i.d.R. ca. 8 Mrd. Euro. Der ADAC bewertet im Folgenden die relevanten Einzelpläne für den Verkehrsbereich.

Einzelplan 12 (BMDV)

Der Ausgabe-Plafonds steigt auf ca. 49,7 Mrd. Euro (2024 waren es 44,5 Mrd., im ursprünglichen Kabinettsentwurf waren für 2025 knapp 46,7 Mrd. vorgesehen, rund zehn Prozent des Gesamtetats). Zur verlässlichen Finanzierung großer Infrastrukturprojekte hat der Verkehrsetat mit 29 Mrd. Euro den größten Anteil an Verpflichtungsermächtigungen für die kommenden Haushaltsjahre (insgesamt 107,2 Mrd. Euro).

Für den Bereich Straße stehen Mittel in Höhe von 9,1 Milliarden Euro an Zuschüssen für Investitionen aus dem Bundshaushalt zur Verfügung. Davon stammen ca. 4,6 Milliarden Euro aus dem Aufkommen der LKW-Maut (Aufkommen insgesamt 2025 rd. 15,2 Milliarden Euro), die für Bau, Erhaltung und Betrieb der Autobahnen aus dem Bundshaushalt zugewiesen werden (weitere 2,4 Milliarden Euro aus den Mautmitteln erhalten die Länder für die Bundesstraßen, neben der Mauterhebung fließen weitere Mittel vor allem in die Schieneninfrastruktur)

Um den hohen Investitionsbedarf der Bahn zu decken, sind im Haushalt 2025 Investitionsmittel in Höhe von insgesamt 15,1 Milliarden Euro für die Schieneninfrastruktur (ohne Darlehen). Neben der bisher schon enthaltenen Eigenkapitalerhöhung in Höhe von 5,9 Milliarden Euro werden der DB AG weitere 4,5 Milliarden Euro für eine Erhöhung des Eigenkapitals zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden 4,7 Milliarden Euro an Zuschüssen gewährt. Außerdem wird der DB AG ein Darlehen des Bundes in Höhe von drei Milliarden Euro gewährt, um am Markt begebene Anleihen abzulösen.

ADAC Kernaussagen Einzelplan 12:

- Die Investitionen in Straßenverkehrsinfrastruktur werden in schwieriger Haushaltslage stabilisiert, sind aber zu gering, um den Anstieg der Baupreise und den steigenden Bedarf für den Erhalt der Fernstraßen zu decken. Der ADAC fordert dauerhaft (mehrjährig) höhere Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen.
- Der Infrastrukturteil der Lkw-Maut sollte gesetzlich für Bundesfernstraßen zweckgebunden und damit zum Finanzierungskreislauf Straße zurückgekehrt werden
- Für den Schienensektor wäre es angesichts der Erhöhung der Eigenkapitalausstattung durch den Bund wichtig, möglichst bald zwischen Bund und DB AG zu einer Einigung über die Höhe der Verzinsung von Eigenkapital bei der Bemessung von Trassenpreisen zu kommen. Hohe Renditeerwartungen des Bundes und in der Folge stark steigende Trassenpreise passen aus Verbrauchersicht nicht zu den Plänen der Koalition, die Nachfrage im Schienenverkehr zu erhöhen. Erheblich höhere Kosten für Eisenbahnunternehmen und letztendlich steigende Ticketpreise für Bahnkunden sind damit nicht kompatibel.
- Es sollten die Grundlagen für eine nachhaltige (mehrjährige) und bedarfsgerechte Infrastrukturfinanzierung geschaffen werden

KTF (Anlage 3 zu Einzelplan 60)

Im Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds (KTF) für 2025 ist eine globale

Standpunkt Bundeshaushalt 2025 und KTF

Minderausgabe in Höhe von neun Milliarden Euro sowie eine globale Mehreinnahme in Höhe von drei Milliarden Euro vorgesehen. Damit verbunden sind Unsicherheit, ob Fördertöpfe des KTF in versprochenem Umfang in Anspruch genommen werden können. Gleichzeitig stellt sich die Frage, wie mit einer möglichen Überzeichnung des KTF umzugehen wäre.

Der KTF-Wirtschaftsplan sieht für 2025 Einnahmen und Ausgaben in Höhe von 25,5 Milliarden Euro vor. Für 2024 waren 58,2 Milliarden Euro eingeplant. Die Gesamtprogrammausgaben liegen bei 34,5 Milliarden Euro. Die Ausgaben des KTF schrumpfen damit deutlich.

Einige wichtige Haushaltstitel sind außerdem im Entwurf mit einem Sperrvermerk versehen, so dass nicht sicher ist, ob die Finanzmittel überhaupt freigegeben werden.

Der KTF finanziert sich im Jahr 2025 aus eigenen Einnahmen in Höhe von rund 22,2 Milliarden Euro: Dies sind die auf ihn entfallenden Anteile aus den Erlösen des europäischen Emissionshandels - TEHG (rund 6,7 Milliarden Euro) sowie aus den Erlösen der CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen Emissionshandels - BEHG (rund 15,4 Milliarden Euro) sowie Bundeszuweisungen (diese stehen in den Folgejahren nicht mehr zur Verfügung, da im Gegenzug der EEG-Posten im Gesamthaushalt verschoben wird).

Mit Blick auf die Transformation der Mobilität sehen die Planungen 1,6 Milliarden Euro als Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur vor (2024: 1,8 Milliarden Euro). Mit 375 Millionen Euro soll die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben unterstützt werden (2024: 328 Millionen Euro). Für die Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben sind 462 Millionen Euro eingestellt (2024: 460 Millionen Euro).

Keine Mittel sind für die Zuschüsse zum Kauf elektrisch betriebener Fahrzeuge vorgesehen. 2024 standen hierfür noch 210 Millionen Euro im Wirtschaftsplan des KTF - 2023 waren es 2,6 Milliarden Euro.

Bis 2028 sind für die klimafreundliche Mobilität insgesamt 13 Milliarden Euro eingeplant (von insgesamt 130 Milliarden Euro).

Einzelbewertung Mobilitätsposten:

- Die geplanten Mittel mit direktem Mobilitätsbezug sinken im Jahr 2025 von 4,2 Milliarden

Euro auf knapp 3,6 Milliarden Euro Ausgaben und damit um 15 Prozent.

- Die stärksten absoluten Kürzungen drohen im Bereich des Straßenverkehrs, die Positionen betragen in Summe 2,22 Milliarden Euro und damit rund 550 Millionen Euro (20 Prozent) weniger als 2024. Allerdings gibt es auch zusätzliche Mittel wie bei den Zuschüssen für Nutzfahrzeuge mit klimaschonenden Antrieben (+47 Millionen Euro).
- Beim ÖPNV wird die Busförderung mit 462 Millionen Euro leicht erhöht, aber die Modellprojekte im ÖPNV erhalten mit 71 Millionen Euro rund 43 Prozent weniger Mittel als im laufenden Haushaltsjahr.
- Im Schienenverkehr wird die Förderung alternativer Antriebe um 25 Millionen Euro und damit fast um 29 Prozent gekürzt.
- Die Förderung des Luftverkehrs bleibt in etwa gleich. Allerdings ist die Branche indirekt auch von den Kürzungen im Energiebereich betroffen, beispielsweise mit Blick auf die Wasserstoffstrategie und strombasierte Kraftstoffe.
- Im Radverkehr verringert sich die Förderung von Fahrradparkhäusern um 5 Millionen Euro auf 10 Millionen Euro.

ADAC Kernaussagen zum KTF:

- Angesichts des Beitrags des Verkehrs zur Finanzierung des KTF und des großen Handlungsbedarfs auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität ist die mittelfristige Planung von Mitteln für die Transformation im Verkehr sehr gering. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass Verbraucher voraussichtlich über einen höheren CO₂-Preis und steigende Kraftstoffpreise zunehmend belastet werden
- Aus Sicht des ADAC sollten im Kontext der anstehenden Diskussion um die Kompensation der CO₂-Bepreisung (auch ETS II) besonders betroffene Gruppen wie beispielsweise Pendler dauerhaft berücksichtigt werden.
- Die Unterstützung der Transformation im Verkehrsbereich/die Förderung klimaneutraler Antriebsarten und Mobilitätsformen sollte verstärkt durch die Aufstockung oder die Ergänzung geeigneter Maßnahmen im KTF unterstützt werden.

Standpunkt Bundeshaushalt 2025 und KTF

- Das KSNI-Förderprogramm zur Förderung von Güterfahrzeugen mit alternativen Antrieben sollte wiederbelebt werden.

Wachstumsinitiative

Mit der Wachstumsinitiative der Bundesregierung soll die Zulassung von Nullemissionsfahrzeugen durch Unternehmen gefördert werden. Dazu soll für Unternehmen rückwirkend zum 1. Juli 2024 bis Ende 2028 eine Sonder-Abschreibung für neu zugelassene vollelektrische und vergleichbare Nullemissionsfahrzeuge eingeführt werden. Bei der Dienstwagenbesteuerung soll der Deckel für die günstige Besteuerung von E-Fahrzeugen bis zu einem Brutto-Listenpreis von 95.000 Euro Anwendung finden. Ausschließlich mit E-Fuels betriebene Kraftfahrzeuge werden mit vollelektrischen Fahrzeugen, insbesondere bei der Kfz-Steuer und der Dienstwagenbesteuerung gleichgestellt.

ADAC Kernaussagen zur Wachstumsinitiative:

- Der ADAC bewertet diese Maßnahmen vor allem als industriepolitischen Impuls, die kurzfristig den Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland und damit die Produktion in der Automobilwirtschaft stärken sollen.
- Rund zwei Drittel der Pkw-Neuzulassungen hierzulande entfallen auf gewerbliche Halter, die beim Kauf oder Leasing von rein batterieelektrischen Fahrzeugen derzeit noch besonders zurückhaltend sind. Mittelfristig können sich durch die Maßnahmen auch Vorteile für an Elektromobilität interessierte private Haushalte ergeben, die sich heute die Neuanschaffung nicht leisten können. Da gewerblich genutzte Fahrzeuge in der Regel nach wenigen Jahren weiterveräußert werden, stärkt die Initiative der Bundesregierung dann den E-Gebrauchtwagenmarkt, wenn Verbraucher später günstig gebrauchte batterieelektrische Pkw im Klein- und Mittelklasse-Segment kaufen können. Dazu müssten vor allem gewerbliche Flotten wie Pflege- oder Lieferdienste von der Sonderabschreibung Gebrauch machen.
- Die Anhebung des Bruttolistenpreises im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung zielt eher auf andere Marktsegmente und wird dazu nicht wesentlich beitragen.
- Die Gleichstellung von künftig ausschließlich mit E-Fuels betriebenen Pkw bei der Besteuerung ist positiv zu werten.