

Stellungnahme

zum Entwurf des Bundeshaushaltes 2027 sowie zum Wirtschaftsplan des Sondervermögens Klima- und Transformationsfonds (KTF) für das Jahr 2027

Im Bundeshaushalt 2027 und im Wirtschaftsplan des Sondervermögens Klima- und Transformationsfonds (KTF) sind zentrale Förderprogramme für die Bereitstellung bezahlbarer Mobilitätsangebote mit Bussen und Bahnen festgeschrieben. So fällt zunächst positiv auf, dass der Bedeutung der Digitalisierung im Eisenbahn- und Nahverkehr in der Finanzplanung an vielen Stellen grundsätzlich Rechnung getragen wird. Zugleich werden andere, ebenfalls bedeutende Investitionszuschüsse für den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr gekürzt oder sollen sogar entfallen. Beispielhaft möchten wir hier die „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“ nennen, die im kommenden Jahr um fast 70 Prozent gekürzt werden soll, obwohl die gesetzlich festgeschriebene Umstellung der Busflotten bei weitem nicht abgeschlossen ist. Nicht nachvollziehbar sind ferner viele Kürzungen im Eisenbahnverkehr. Besonders gravierend sind die vorgesehenen Absenkungen bei der Trassenpreisförderung, bei den Zuschüssen für die Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen oder auch für die Güterbahnen.

Im Einzelnen:

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
Zuweisungen an die Länder - Regionalisierungsmittel Titel 031 05-820	11,9 Mrd.	13,7 Mrd.	+ 1,8 Mrd.	Die gesetzlich verankerten Reg.-Mittel sind hiermit Eins-zu-Eins abgebildet: 12,265 Mrd. Euro für den SPNV-Betrieb plus 1,5 Mrd. Euro für den Anteil des Bundes am Deutschlandticket = 13,765 Mrd. Euro. Wenn der ÖPNV modernisiert und ausgebaut werden soll, wäre hier sogar eine deutlichere Aufstockung nötig. So steigt laut „ÖPNV-Leistungskostengutachten“ der öffentliche Finanzierungsbedarf allein für die

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
				ÖPNV-Modernisierung auf 49 Mrd. Euro im Jahr 2040. Der Finanzierungsbedarf für einen ÖPNV-Ausbau aus öffentlichen Mitteln steigt laut Gutachten bis 2040 auf rund 80 Mrd. Euro.
Finanzhilfen an die Länder für Vorhaben der Schieneninfrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (GVFG-Bundesprogramm) Titel 882 02-741	1.201 Mio.	1.223 Mio.	+ 22 Mio.	Auch diese Mittel sind gesetzlich festgeschrieben und hiermit im Haushalt abgebildet (rund 2 Mrd. Euro). Für die Vorjahre ist festzustellen, dass die GVFG-Mittel nahezu vollständig abgerufen und somit benötigt werden. So ist nun in einem nächsten Schritt erforderlich, dass im GVFG das bisherige und gesetzliche Enddatum 2030 für die beiden Fördertatbestände Grunderneuerung und Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen gestrichen wird. Das ist auch deswegen wichtig, weil die Unternehmen Planungssicherheit brauchen, um weitere dringende erforderliche Erneuerungsvorhaben anzustoßen. Bundesweit sind zudem immer mehr Brücken, über die auch Stadtbahnen fahren, erneuerungsbedürftig. Die Förderung des Stadtbahn-Anteils dieser Brücken fällt unter die Grunderneuerung im GVFG. Zugleich ist der Titel trotz einer leichten Aufstockung zu niedrig angesetzt. Das o.g. „ÖPNV-Leistungskostengutachten“ zeigt, dass eine Erhöhung der GVFG-Mittel auf 3 Mrd. Euro/Jahr für den Ausbau- und Modernisierungsbedarf der ÖPNV-Infrastrukturen nötig ist. Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie sich die zuletzt angedachte Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes auswirkt. Demnach soll der Fördertatbestand auf den Bau von Magnetschwebbahnen ausgeweitet werden.
Investitionszuschüsse für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs an die Deutsche Bahn AG und Unternehmen, die sich überwiegend in Bundeshand befinden (GVFG-Bundesprogramm) Titel 891 01-741	835 Mio.	850 Mio.	+ 15 Mio.	

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System) Titel 891 12-742	2,4 Mrd.	2,2 Mrd.	- 0,2 Mrd.	Das fast gleichbleibende Niveau des HH-Titels trägt dem Bedarf grundsätzlich Rechnung (vgl. „Machbarkeitsstudie zum Rollout von ETCS/DSTW“, hrsg. v. McKinsey). Die weitere Digitalisierung der Schiene wird hiermit gestärkt. Da Maßnahmen zur Digitalisierung der Schiene im Allgemeinen und die Planung und Umsetzung der ERTMS-Ausrüstung von Bestandsfahrzeugen im Besonderen mehrjährig angelegt sind, ist es jedoch wichtig, eine höhere Verbindlichkeit und Planbarkeit der Finanzierung zu schaffen. Daher ist es wichtig, neben der rollierenden Fortschreibung der Förderrichtlinie frühzeitig die Verankerung von Verpflichtungsermächtigungen über das Jahr 2030 hinaus sicherzustellen.
Zuweisungen gemäß LuKIFG Titel 882 01-813	8,3 Mrd.	8,3 Mrd.	+/- 0	Hierbei handelt es sich um eine jährliche Mittelzuweisung vom Bund an die Länder aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK). Gem. LuKIFG stellt der Bund in zwölf Jahresscheiben zu je 8,3 Mrd. Euro Mittel für die Länder aus dem Sondervermögen bereit (Summe 100 Mrd. Euro). Die Verteilung der Mittel auf die Länder erfolgt nach dem Königsteiner Schlüssel für 2019 und seiner laufenden Fortschreibung. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Wichtig ist nun aber, dass die Länder die Mittel auch für den Öffentlichen Verkehr verwenden. So sieht die LuKIFG-Finanzierung ausdrücklich vor, dass die Länder die Mittel einerseits für Infrastrukturinvestitionen in die kommunale ÖPNV-Infrastruktur nutzen dürfen und andererseits

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
				<i>auch</i> für die Modernisierung und den Ausbau der <i>nicht</i> -bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen. Selbst die Beschaffung von Bussen oder Schienenfahrzeugen ist Teil des Zuwendungsbereiches. Die Förderung erfolgt dabei trägerneutral und für Vorhaben ab 50.000 Euro Investitionsvolumen.
Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes Titel 891 13-742	16,3 Mrd.	11,5 Mrd.	- 4,8 Mrd.	Warum der wichtige HH-Titel abgesenkt wird, ist nicht nachvollziehbar. Denn hierbei handelt es sich um den Infrastrukturbeitrag des Bundes zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV); den Beitrag zur Sicherung des Bestandsnetzes, in dem es einen erheblichen Nachholbedarf gibt. Auch massive Kostensteigerungen stellen eine Hausauforderung für die Branche dar.
Modellprojekte im Öffentlichen Personennahverkehr Titel 633 02-332 (KTF)	13 Mio.	0,06 Mio.	- 12,04 Mio.	Hiermit wird der HH-Titel fast vollständig gestrichen. Dies bedarf einer dringenden Korrektur. So sind viele Digitalisierungspotenziale im Nahverkehr noch nicht voll ausgeschöpft. Wichtige Bausteine sind dabei etwa die Integration des ÖPNV in ein digitales Verkehrsmanagement bzw. in ein Betriebshof- und Lademanagement, der Aufbau von IoT-Konzepten durch betriebliche Datenpools mit Anbindungen an den DMS, eine elektronische Deichsel für Kapazitätserweiterungen, elektronische Richtungswechselspuren, die teilautomatisierte Haltestellenanfahrt, elektronische Spurführungen, ein traffic-Pilot zur Geschwindigkeitssteuerung, ein digitales Energiemanagement für E-Antriebe, eine Auslastungserfassung oder digitale Haltstellen. Mit diesen und anderen Maßnahmen wäre eine weitere Attraktivitätssteigerung im ÖPNV möglich.

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
Stromsteuerbegünstigung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft (§ 9b StromStG) BHH 2027, Anlage 12, Nr. 1	4 Mrd.	4 Mrd.	+/- 0	Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass im Bundeshaushalt Stromsteuerbegünstigungen für die Wirtschaft vorgesehen sind. Nicht nachvollziehbar ist hingegen, dass die Stromsteuerentlastungen weiterhin auf das produzierende Gewerbe und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft begrenzt bleiben. Vielmehr ist die Einbeziehung weiterer Stromnutzer geboten, zu denen die Schienenverkehre und E-Busse gehören. So verteuert die Stromsteuer allein den Betrieb von elektrischen Schienenbahnen im Nah-, Eisenbahnpersonen- und Güterverkehr um rund 145 Mio. Euro pro Jahr. Im Öffentlichen Personenverkehr kommt im Übrigen die Problemstellung hinzu, dass diese Kostensteigerungen nicht an die Fahrgäste weitergegeben werden können, da die Angebote mit Bussen und Bahnen Teil der Daseinsvorsorge sind. Kurz: Eisenbahnverkehr und ÖPNV sollten zukünftig in die Stromsteuerbegünstigung einbezogen werden, was im Übrigen fast alle anderen EU-Mitgliedstaaten bereits festgeschrieben haben.
Industriestrompreis zur Entlastung des Strompreises energieintensiver Unternehmen Titel 683 06 -643 (KTF)	-	2,45 Mio.	+ 2,45 Mio.	Auch hier: Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass ab 2027 auch die energieintensiven Unternehmen einen Ausgleich für den erhöhten Strompreis erhalten. Dieser „Industriestrompreis“ gilt jedoch nicht für den elektrischen Schienenverkehr, obwohl dieser ebenfalls energieintensiv ist.
Zuschüsse zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr Titel 892 06-332 (KTF)	72,3 Mio.	40,1 Mio.	- 32,2 Mio.	Hierbei handelt es sich um den zentralen HH-Titel zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr. Warum dieser fast halbiert wird, erscheint nicht plausibel. Initiativen zur weiteren Reduktion der Emissionen

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
				im Schienenverkehr stehen damit zur Disposition. Hintergrund ist, dass neben dem Ausbau des Netzes mit Oberleitungen auch innovative Antriebssysteme als Alternative zur Dieseltraktion einen wichtigen Umwelt- und Klimaschutzbeitrag leisten können und gerade Nebennetze kosteneffizient zur weiteren Dekarbonisierung des ohnehin klimafreundlichen SPNV beitragen können.
Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben Titel 893 09-165 (KTF)	403 Mio.	130 Mio.	- 273 Mio.	Dieser HH-Titel zur Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben ist die zentrale Finanzierungsäule für die Umstellung der Busflotten, zu der die Branche durch die Clean-Vehicles-Richtlinie sowie durch die CO₂-Flottengrenzwerte-Verordnung verpflichtet sind. Wird diese massive Kürzung nicht korrigiert, können die Verkehrsunternehmen die Umstellung der Linienbusflotten und den Umbau von Betriebshöfen nicht mit der gebotenen Geschwindigkeit zu Ende führen. Auch wirtschaftspolitisch ist die Kürzung nicht nachvollziehbar. So ist die aktuelle „Begleituntersuchung zur Förderung von Elektrobussen im ÖPNV“ im Auftrag des BMWK zu dem Ergebnis gekommen, dass inzwischen rund 80 Prozent der Busersteller ihre Produktionsstandorte in der EU haben (Stand Nov. 2023). Dazu gehören beispielsweise die Standorte von Daimler Busses in Mannheim und Neu-Ulm, von Aequis in Dortmund, von MAN in Salzgitter und Nürnberg oder auch von Eurabus in Berlin. Verschiedene Gutachten belegen sogar einen volkswirtschaftlichen Mehrwert von 2,4 bis 3 für jeden in den ÖV investierten Euro. Grundsätzlich gehen Branchenberechnungen davon

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
				aus, dass im Zeitraum bis zum Jahr 2035 für die Umstellung auf alternative Antriebe rund 15,5 Mrd. Euro an Bundesmitteln benötigt werden, was auch mit dem nötigen Zu- und Umbau der Infrastruktur zusammenhängt.
Berufliche Integration und Beratung von Zuwanderern Titel 684 01-253	60,2 Mio.	55,4 Mio.	- 4,8 Mio.	Mit zahlreichen Gesetzesinitiativen zur Fachkräfteeinwanderung oder auch zur Aus- und Weiterbildungsförderung sind in den vergangenen Jahren zentrale Maßnahmenpakete verabschiedet worden, die einen wichtigen Beitrag dabei leisten können, dem Personal- und Fachkräftebedarf zu begegnen. Dieser ordnungsrechtliche Rahmen kann allerdings nur wirken, wenn auch Mittel für eine Fachkräfte-Offensive und für Weiterbildungsangebote bereitgestellt werden. Warum in diesem Bereich wiederholt Kürzungen vorgesehen werden, ist nicht nachvollziehbar. Die Verkehrsunternehmen betrifft dies insofern nachteilig, als dass Mobilitätsangebote nur möglich sind, wenn in die Fachkräftesicherung und -gewinnung mehr investiert wird. So fehlen aktuell und bundesweit rund 25.000 Busfahrerinnen und -fahrer allein im ÖPNV und im Gelegenheitsverkehr. Zudem ist über die Hälfte des Fahrpersonals über 50 Jahre alt, was zur Folge hat, dass somit jedes Jahr durchschnittlich 6.000 Fahrerinnen und Fahrer in Rente gehen und ersetzt werden müssen. In Summe werden bis zum Jahr 2030 rund 50.000 bis 60.000 Busfahrerinnen und -fahrer im ÖPNV fehlen. Zusätzliche 110.000 Beschäftigte müssen gewonnen werden, um die quantitativen und qualitativen Anforderungen der Verkehrswende umsetzen
Initiative "Neue Qualität der Arbeit" Titel 684 01-313	1,9 Mio.	1,9 Mio.	+/- 0	
Förderung innovativer Maßnahmen zur Gestaltung der Arbeitswelt im Wandel, zur Arbeitskräftesicherung und Weiterbildung – Titel 684 02-253	3,3 Mio.	4,6 Mio.	+ 1,3 Mio.	

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
				zu können. Eine ähnliche Situation zeigt sich im Eisenbahn-, Reisebus- und Fernbusverkehr. Allein im Reisebus- und Fernbusverkehr fehlen gegenwärtig 5.000 Fahrerinnen und Fahrer.
Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene Titel 891 01-742	1,8 Mrd.	2,2 Mrd.	+ 0,4 Mrd.	Mit der leichten und wiederholten Aufstockung der Baukostenzuschüsse werden die Absenkungen in den Jahren 2022 und 2023 korrigiert. Dennoch ist zu beachten, dass dieser Wiederaufwuchs nicht hinreichend ist und hinter den Bedarfen für die Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan hinterlegten und im Bedarfsplan abgeleiteten Investitionsmaßnahmen für den Schienenverkehr zurückbleibt. Die Umsetzung des Deutschlandtaktes, eine der zentralen Verabredungen im Masterplan Schienenverkehr steht damit in Frage.
Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes Titel 891 05-742	185 Mio.	156 Mio.	- 29 Mio.	Die Mittel stehen zur Lärmsanierung von Gebäuden bereit, die vor dem 1. Januar 2015 errichtet wurden. Dies ist ein wichtiger Baustein, um die Akzeptanz für die weitere Verkehrsverlagerung auf die Schiene bei unmittelbaren Anliegern zu steigern. Warum hier eine Kürzung vorgesehen ist, ist nicht plausibel.
Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen Titel 891 09-742	108 Mio.	entfällt	- 108 Mio.	Jede Zug- oder Busfahrt beginnt oder endet an einem Bahnhof bzw. an einer Haltestelle. Sauberen, modernen sowie barrierefreien Bahnhöfen und Haltestellen mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder kommt somit eine Schlüsselrolle bei der weiteren Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personenverkehrs zu. Warum der hierfür bereitstehende zentralen HH-Titel nun plötzlich entfällt, ist nicht nachvollziehbar. Hier ist eine Korrektur erforderlich.
Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen Titel 891 04-332 (KTF)	15,7 Mio.	18,7 Mio.	+ 3 Mio.	

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
Kleine und Mittlere Maßnahmen der Bundesschienenwege Titel 891 10-742	349 Mio.	348 Mio.	- 1 Mio.	Mit der Beibehaltung des Förderniveaus können die sog. kleinen und mittleren Maßnahmen zur Engpassbeseitigung im Schienennetz hinreichend finanziert werden. Dies dient wiederum der Realisierung des o.g. Deutschlandtaktes bzw. der Verkürzung von Anschluss- und Wartezeiten.
Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zur Beseitigung von Engpässen im Nahverkehr früher Titel 891 02-742	--	--	entfallen	Dass der HH-Titel, aus dem bislang Maßnahmen zur Engpassbeseitigung im Schienennetz finanziert wurden, entfällt, steht vermutlich im Zusammenhang mit dem o.g. Mittelbereitstellung im Titel 891 10-742 (Kleine und Mittlere Maßnahmen). In der Gesamtschau ist der Wegfall somit nachvollziehbar und verständlich.
Förderinitiative "Elektrische Güterbahn" früher Titel 891 08-742	--	--	entfallen	Dass dieser HH-Titel entfallen ist, ist ebenfalls nachvollziehbar. Denn die hinterlegten Projekte sind abgeschlossen. Wichtig wäre aber zugleich, dass es hier zu einer Neuauflage kommt und neue Projekte umgesetzt werden. Das würde einerseits auf das Elektrifizierungsziel einzahlen und andererseits eine wichtige Finanzierungsgrundlage vor allem für die Ertüchtigung von NE-Infrastrukturen ermöglichen. So sind die letzten Berechnungen zu dem Ergebnis gekommen, dass es nötig ist, den Titel schrittweise auf 100 Mio. Euro zu erhöhen. Hintergrund ist, dass sich die Kosten für die Elektrifizierung eingleisiger Strecken im günstigsten Fall auf rund 1,5 Mio. Euro/km belaufen und bislang nur rund 60 Prozent der Eisenbahnstrecken in Deutschland mit Oberleitungen elektrifiziert sind. – Grundsätzlich sollte angesichts der Herausforderungen bei Umwelt- und Klimaschutz das Ziel verfolgt werden, das Netz durch-

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
				gängig zu elektrifizieren; dies betrifft auch den Schienengüterverkehr zwischen den wichtigen Güterverkehrskorridoren.
Förderung eines verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätssystems auf Grundlage des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens Titel 686 04-729	8 Mio.	37 Mio.	+ 29 Mio.	Hiermit werden anwendungsorientierte Forschungsvorhaben im Bereich des autonomen und vernetzten Fahrens im Straßenverkehr inkl. ÖPNV gefördert. Der Mittelaufwuchs ist zu begrüßen, zumal hiermit Absenkungen aus den Vorjahren korrigiert werden. Allerdings ist die Mittelausstattung insgesamt zu gering, wenn „Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren“ (vgl. Koalitionsvertrag) werden soll. Vielmehr wäre hier eine kombinierte Industrie- und Investitionsförderung sowie eine Übernahme der technologischen Anlaufmehrkosten durch den Bund notwendig, um einen skalierten Hochlauf des autonomen Fahrens im ÖPNV zu erreichen. Aktuell ist davon auszugehen, dass bereits 2027/28 der Ankauf von zugelassenen ÖPNV-Fahrzeugen bzw. Bussen starten kann. Der Einsatz von autonom fahrenden Standardlinienbussen ist ab 2030 zu erwarten. Hierfür werden eine Investitionsförderung und zusätzliche Betriebskostenzuschüsse benötigt: 120 Mio. Euro in 2027, 240 Mio. Euro in 2028, 330 Mio. Euro in 2029 und von 2030 bis 2035 500 Mio. Euro jährlich.
Förderung von Mobilitätsstationen in kleineren und mittleren Gemeinden strukturschwacher Regionen früher Titel 633 04-332	--	--	entfallen	Das Förderprogramm diente ursprünglich der Ausweitung von Sharing-Stationen und damit mehr Multimodalität; im Sinne von mehr Klimaschutz. Die Förderung war beschränkt auf kleinere und mittlere Gemeinden in strukturschwachen Regionen. Warum dieses sinnvolle Förderprogramm nun entfällt, ist nicht nachvollziehbar.

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
				Insbesondere der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split in ländlichen Räumen ist nach wie vor zu gering.
Maßnahmen zur Digitalisierung Kommunalen Verkehrssystems Titel 883 01-332	50 Mio.	entfallen	entfallen	Die Schwerpunkte dieses Förderprogrammes lagen in den Bereichen Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von Mobilitäts- und Umweltdaten sowie Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement, Automation und Vernetzung. Im Fokus standen dabei intelligente Verkehrssysteme, in denen die Verkehrsangebote kooperieren und aufeinander abgestimmt werden sollten – zentrale Elemente für eine echte „Verkehrswende“. Warum dieses Förderprogramm nun entfallen soll, ist ebenfalls nicht plausibel. Vielmehr wären eine Fortschreibung und eine höhere Dotierung geboten, die im Entwurf des Klimaschutzprogrammes 2026 der Bundesregierung mit einem neuen Förderprogramm „Nachhaltige Mobilitätslösungen für urbane und ländliche Räume“ auch angedacht war. Leider wurde diese Initiative in der Kabinettsbefassung wieder gestrichen.
Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr Titel 892 41-790	90,3 Mio.	73,3 Mio.	- 17 Mio.	Die wiederholte Absenkung Mittel läuft dem tatsächlichen Bedarf absolut zuwider. So hat KombiConsult einen jährlichen Fördermittelbedarf in Höhe von über 100 Mio. Euro berechnet. Die Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV) geht davon aus, dass mehr als 160 Mio. Euro/Jahr bis 2031 erforderlich sind. Für die Vorjahre ist ferner festzustellen, dass die Mittel auch abgerufen und somit benötigt werden: Allein im Jahr 2025 wurden Anträge auf Förderung in Höhe von 604 Mio. Euro gestellt – ein Großteil davon im Rahmen von Ersatzinvestitionen. Dies ist insbesondere auf die

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
				neue Möglichkeit der Förderung von Ersatzinvestitionen zurückzuführen, die grundsätzlich nur wirken kann, wenn im Bundeshaushalt eine entsprechende Finanzausstattung hinterlegt ist. Jetzt bleibt für 2027 festzustellen, dass nicht nur keine Erhöhung der Finanzmittel vorgesehen ist, sondern die ohnehin zu knapp bemessenen Mittel noch gekürzt werden sollen. Dies wundert umso mehr, als dass mit dem kürzlich beschlossenen Infrastrukturkünfzgesetz auch die Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Ausbau des Kombinierten Verkehr beschleunigt worden sind. Diese wichtige Initiative des BMV kann jedoch nur wirken, wenn im Haushalt auch ein dafür nötiger Mittelaufwuchs festgeschrieben wird. Wie wichtig der Kombinierten Verkehr, der Gütertransport mit <i>verschiedenen</i> Verkehrsträgern ist, hat im Sommer 2026 auch das Niedrigwasser in vielen Flüssen gezeigt. Hier wurde sehr deutlich, welche Bedeutung eine unkomplizierte Verzahnung der Verkehrsträger Bahn, Schiff und Lkw für eine resiliente Logistik hat.
Investitionszuschüsse an private Unternehmen zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiterer Anlagen des Schienengüterverkehrs Titel 892 42-790	30 Mio.	20 Mio.	- 10 Mio.	Auch diese Kürzung der wichtigen Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiterer Anlagen des Schienengüterverkehrs ist nicht nachvollziehbar. So hat die Neuausrichtung der Gleisanschluss-Förderrichtlinie zuletzt zu einer vermehrten Nachfrage in der verladenden Wirtschaft geführt. Rund 40 Sanierungs-, Ausbau-, Reaktivierungs- sowie Neubauprojekte konnten so in den letzten fünf Jahren realisiert werden. Die Kürzung stellt weitere und nötige Projekte in Frage. Besonders schwer

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
				wiegt die Kürzung der Mittel vor dem Hintergrund, dass bei der letzten Evaluierung erstmals multifunktionale Anlagen aufgenommen worden sind, deren Nachfrage in der verladenden Wirtschaft zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beantwortet werden kann.
Reduzierung Trassenpreise im Schienengüterverkehr Titel 682 52-742	265 Mio.	200 Mio.	- 65 Mio.	Dieses Puzzle passt nicht zusammen. Während die nötige Reform der Trassenpreissystematik weiterhin nicht absehbar ist, wird die Trassenpreisförderung massiv abgesenkt. Auch wenn es rechnerisch nachvollziehbar ist, dass die Absenkung der Förderung mit dem EuGH-Trassenpreisurteil zur Verminderung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr (ca. 100 Mio. Euro p.a.) in Verbindung steht, ist dies zum aktuellen Zeitpunkt dennoch nicht sachgerecht. Denn eine Änderung der Trassenpreisförderung setzt zugleich eine Neujustierung der Trassenpreisberechnung, also eine Reform voraus. Oberstes Ziel muss es dabei sein, dass sowohl die Güterbahnen als auch die Eisenbahnen im Personenverkehr wettbewerbsfähig bleiben können und damit auch alternative und wettbewerbsfähige Mobilitätsangebote für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene machen können. – Die Trassenpreisförderung ist daher im Bundeshaushalt 2027 mindestens auf dem Niveau des Vorjahres beizubehalten. Hintergrund ist, dass insbesondere im Schienengüterverkehr die Trassenpreise für Eisenbahnverkehrsunternehmen eine erhebliche Kostenbelastung darstellen. Je nach Kunde und Destination können die Trassenkosten einen Anteil von bis zu 20 Prozent an den Frachtpreisen ausmachen.
Reduzierung der Trassenpreise im Personenfernverkehr Titel 682 53-742	200 Mio.	5,3 Mio.	- 194,7 Mio.	

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
Förderung des Einzelwagenverkehrs Titel 682 54-742	384 Mio. (durch Erhöhung im Aug. 2026)	274 Mio.	- 110 Mio.	Mit dieser Kürzung wird die jüngste Erhöhung der Einzelwagenförderung im Aug. 2026 und aus den Vorjahren wieder neutralisiert, was einer dringenden Korrektur bedarf. Nur mit einer angemessenen Förderung können Anreize für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene gesetzt, Zugangshürden zu den Einzelwagenverkehrssystemen gesenkt und derzeit nicht wirtschaftlich zu betreibende regionale Bedienungen durch die Einzelwagensysteme aufrechterhalten werden. Ferner bedarf es einer zeitnahen wettbewerbsneutralen Überarbeitung der Förderrichtlinie.
Innovationen im Schienengüterverkehr (früher Bundesprogramm "Zukunft Schienengüterverkehr") Titel 683 51-742	45 Mio.	39 Mio.	- 6 Mio.	Hier zeigt sich ein ähnliches Bild: Nachdem der für die Innovationsförderung wichtige HH-Titel im Schienengüterverkehr zuletzt aufgestockt wurde, erfolgt nun wieder eine Absenkung?! Geht diese Tendenz weiter, können insbesondere die im „Masterplan Schienengüterverkehr“ vereinbarten Maßnahmen zur Beseitigung der Wettbewerbsnachteile gegenüber der Straße nicht weiter realisiert werden. Zu dem Maßnahmenkatalog gehört unter anderem das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, mit dem die Innovationskraft des Schienengüterverkehrs gezielt gestärkt und die durchgreifende Modernisierung des gesamten Sektors initiiert werden soll. Neben der Digitalisierung, der Automatisierung, neben neuen Werkstoffen, modularen Fahrzeugen gehören auch alternative Antriebe dazu. Der Transformationsprozess ist noch nicht abgeschlossen.

HH-Titel	2026 (teilweise gerundet)	2027 (teilweise gerundet)	Veränderung	Bewertung
Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen Titel 891 51-742	66 Mio.	46 Mio.	- 20 Mio.	Auch hier: Die zurückliegende Aufstockung der Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen wird durch die angedachte Absenkung der Mittel für 2027 wieder neutralisiert. Das bedarf einer Korrektur. So ist der Mittelabfluss und der Förderbedarf der NE-Infrastrukturen durch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) hoch. Dies steht insbesondere mit der zurückliegenden Novellierung des SGFFG in Verbindung, nach der auch die Förderung von Neu- und Ausbauvorhaben in Häfen möglich ist. Diese Ausweitung der Fördertatbestände muss auch mit einem entsprechenden Mittelaufwuchs unterlegt werden; auch um eine zunehmende Mittelkonkurrenz zu vermeiden.
Programm zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements Titel 686 02-642 (KTF)	7,7 Mio.	7 Mio.	- 0,7 Mio.	Durch das Förderprogramm soll die Nutzung von öffentlichen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung, im Dienst- und Werkverkehr sowie in der Alltagsmobilität erhöht werden. Ziel ist, die Nutzung des PKWs zu reduzieren und das Mobilitätsverhalten bewusster, umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten. Warum die Mittel für ein solches Programm fast vollumfänglich gestrichen werden, erscheint nicht plausibel.