

Berlin, 07. Juli 2025

## Verkehrshaushalt 2025: Mehr Mittel, aber alte Muster

### Trotz Plus bei Schienenmitteln priorisiert die neue Bundesregierung den Straßenneubau

Morgen wird der Entwurf der Bundesregierung für das Haushaltsgesetz 2025 im Bundestag eingebracht. Demnach sollen die Investitionen in die Schiene steigen – vor allem dank des Sondervermögens „Infrastruktur und Klimaneutralität“. Doch auf den zweiten Blick wird klar: die jahrzehntelange Benachteiligung des Schienengüterverkehrs beim Netzausbau soll nicht ab-, sondern ausgebaut werden.

Die neue Bundesregierung will mehr Geld in neue Straßen als zuvor investieren. Mehr als vier Milliarden Euro sollen allein in diesem Jahr für neue Autobahnen und Bundesstraßen im Bundeshaushalt zu Verfügung stehen. Für die Bundesschienenwege sind dagegen lediglich 608 Millionen Euro vorgesehen. Zur Einordnung: Für die Projekte des sogenannten „Vordringlichen Bedarfs“ des Bedarfsplans Schiene, für Maßnahmen zur Umsetzung des Deutschlandtakt-Konzeptes sowie Elektrifizierungen braucht es mindestens drei Milliarden Euro pro Jahr, die sich bis zum Ende des Jahrzehnts auf etwa sechs Milliarden Euro erhöhen müssen – Preisstand 2020. Durch eine weitere Erhöhung des Eigenkapitals sowie Darlehen an die DB AG sollen zwar weitere 11,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt werden. Wofür genau bleibt allerdings das Geheimnis von Bundesverkehrsministerium und DB.

Neele Wesseln, Geschäftsführerin der GÜTERBAHNEN, kommentiert: „Maßgeblich für mehr Verkehr auf der Schiene ist die Erweiterung des Schienennetzes, denn das sanierungsbedürftige existierende Netz ist zugleich an zahlreichen neuralgischen Punkten an der Kapazitätsgrenze. Wir brauchen daher einen wachstumsorientierten Dialog darüber, in welche Projekte die 11,5 Milliarden Euro investiert werden sollen. Wir brauchen Neu- und Ausbau genau so wie die Sanierung des Bestandsnetzes.“

Wesseln weiter: „Die grundsätzlich erfreuliche Investitionsoffensive für die Schiene kann nach Auslaufen des Sondervermögens schnell zum Risiko werden. Deswegen muss sich an die Verabschiedung der Haushalte für 2025 und 2026 direkt die Ausgestaltung des im Koalitionsvertrag angekündigten Eisenbahninfrastrukturfonds anschließen.“ Aus dem Fonds müssen in den kommenden Jahren der Aus- und Neubau sowie Ersatzinvestitionen im bestehenden Netz überjährig finanziert werden. „Wer Verkehr wirklich verlagern will, muss Planungssicherheit schaffen und dauerhaft mehr Geld ins System geben – verlässlich, transparent und an verkehrs- und klimapolitischen Zielen ausgerichtet.“

DIE GÜTERBAHNEN sehen Verbesserungspotential darin, dass...

**...Baukostenzuschüsse für den Neu- und Ausbau erhöht werden:** Die Investitionen in die Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene sollen im regulären Haushalt gegenüber

2024 drastisch von 1,68 Milliarden auf 456 Millionen Euro sinken – bei gleichzeitig steigenden Ausgaben für Bundesfernstraßen. Das ist nicht zukunftsfähig.

**... mit Baukostenzuschüssen statt Eigenkapital investiert wird:** Die Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn von 5,5 (2024) auf 8,5 Milliarden Euro würde die Trassenpreise weiter treiben. Über die konkrete Verwendung des Eigenkapitals besteht darüber hinaus außerhalb der DB keine Transparenz.

**...die Trassenpreisförderung Preissteigerungen temporär auffängt:** Das in den vergangenen Jahren zugeführte Eigenkapital verursacht jetzt höhere Trassenpreise. Die geringe Steigerung der Trassenpreisförderung (von 229 auf 275 Millionen Euro) kann diese Effekte nicht abfedern. Damit die Schiene nicht aus dem Markt gepreist wird, muss kurzfristig die vom Bundesminister Schnieder vorgeschlagene Begrenzung der Gewinnerwartung und eine daran angepasste Förderung vor der grundlegenden Reform des Trassenpreissystems stehen.

**...die Bedeutung von Kleinen und Mittleren Maßnahmen (KuMM) erkannt wird:** Der Titel schrumpft gegenüber 2024 deutlich (auf 35 Millionen Euro) – und ist damit weitgehend handlungsunfähig, obwohl gerade diese Projekte vergleichsweise kostengünstig für den Güterverkehr Engpässe beseitigen könnten. Insbesondere das Schließen von so genannten „Elektrifizierungslücken“ kann schnell mehr Kapazität im Schienennetz schaffen.