BUNDES
RECHNUNGS
HOF

Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO
an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages

Information über die Entwicklung des Einzelplans 12 (Bundesministerium für Verkehr) für die Beratungen zum Bundeshaushalt 2027

17. September 2026

Geschäftszeichen: V 1 - 0003819

Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des § 96 Absatz 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Er ist unter www.bundesrechnungshof.de veröffentlicht.

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

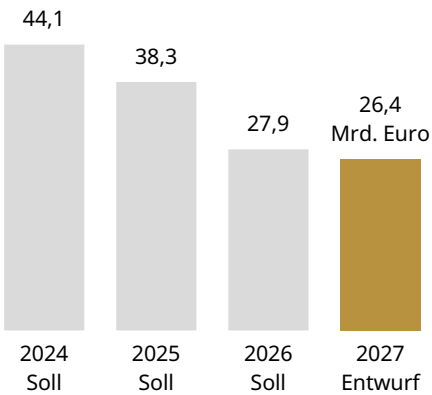
Haushaltsentwurf 2027
Einzelplan 12

Bundesministerium für Verkehr

Ausgaben
26,4 Mrd. Euro

555,4 Mrd. Euro
Gesamtentwurf des Bundeshaushalts 2027
Ausgabenverteilung nach Einzelplänen

Soll-Entwicklung

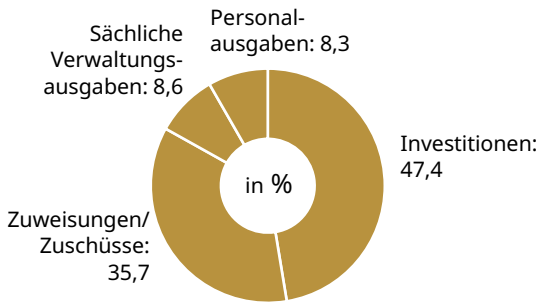


Planstellen & Stellen
25 190

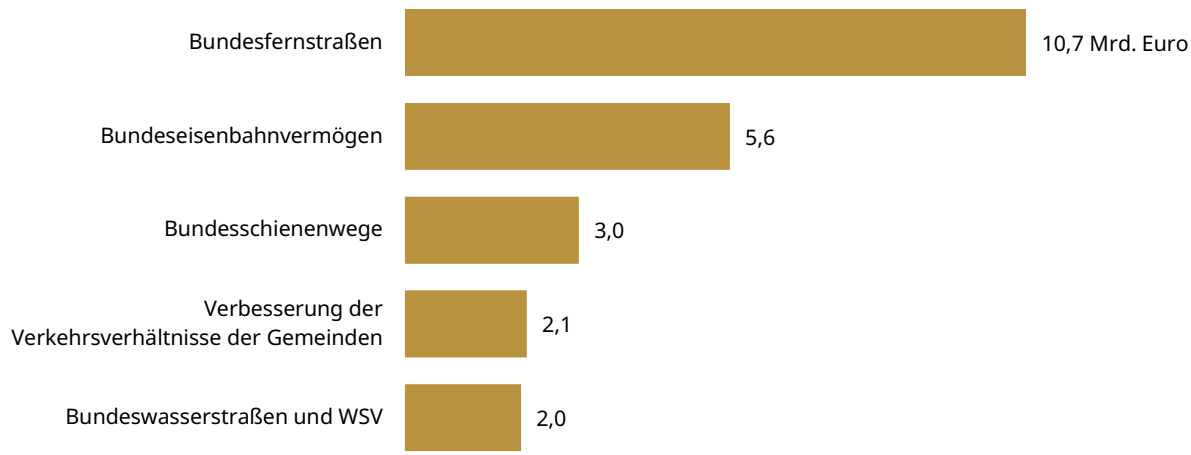
Veränderung zum Vorjahr
±0

Ausgabenstruktur

nach Hauptgruppen



Wesentliche Ausgaben



Inhaltsverzeichnis

1 Überblick 7

2 Haushaltsstruktur und -entwicklung 9

2.1 Ausgaben im Einzelplan 12 9

2.2 Ausgaben für Investitionen 11

2.3 Zwang zu Einsparungen im Haushaltsvollzug 16

2.4 Bereichsausnahme zum Schutz informationstechnischer Systeme – neue Titelgruppe 55 17

2.5 Ausgabereste 18

3 Wesentliche Ausgaben 20

3.1 Bundesfernstraßen 21

3.2 Bundesschienenwege 25

3.3 Bundeswasserstraßen 30

3.4 Luftfahrt 32

3.5 Bundeseisenbahnvermögen: Gesetzlicher Abwicklungsauftrag 33

3.6 Deutsche Stiftung Maritimes Erbe 34

4 Wesentliche Einnahmen 37

5 Ausblick 38

Abkürzungsverzeichnis

A

Agenda *„Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ des BMV*

B

BEV *Bundeseisenbahnvermögen*
BFStrMG *Bundesfernstraßenmautgesetz*
BMDS *Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung*
BMF *Bundesministerium der Finanzen*
BMV *Bundesministerium für Verkehr*
BMVg *Bundesministerium der Verteidigung*
BSWAG *Bundesschienenwegeausbaugesetz*

D

DB AG *Deutsche Bahn AG*

F

FRP *Finanzierungs- und Realisierungsplan*

H

Haushaltsausschuss *Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages*

L

LV InfraGO *Leistungsvereinbarung InfraGO*

N

NIS-2-Richtlinie *Network and Information Security Directive 2 (Richtlinie über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union)*
NIS2UmsuCG *Gesetz zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und zur Regelung wesentlicher Grundzüge des Informationssicherheits-managements in der Bundesverwaltung*

O

ÖPP *Öffentlich-Private Partnerschaft*

R

Rechnungsprüfungsausschuss *Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages*

S

SVIK *Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität*

W

WSV *Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*

1 Überblick

Der Haushaltsentwurf 2027 sieht im Einzelplan 12 zur Finanzierung der Aufgaben des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) Ausgaben von 26,4 Mrd. Euro vor.[1] Der vorliegende Bericht berücksichtigt die Stellungnahme des BMV vom 24. August 2026.

Das BMV ist in erster Linie zuständig für den Erhalt der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen. Nachgeordnete Behörden nehmen insbesondere Aufgaben im Straßenverkehr, im Eisenbahnwesen, bei den Wasserstraßen, im Luftverkehr und beim Wetterdienst wahr.

- → Die Bundesregierung plant, über die Hälfte der Verkehrsausgaben und mehr als zwei Drittel der Verkehrsinvestitionen außerhalb des Einzelplans 12 zu veranschlagen – insbesondere im Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) und im Verteidigungsetat. Der Einzelplan 12 bietet ohne ergänzende Unterlagen keinen Überblick mehr, welche Mittel der Bund insgesamt für den Verkehrsbereich zur Verfügung stellt. Das BMV sollte hierzu die Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ vervollständigen. (Siehe Nummern 2.1 und 2.2.)
- → Das BMV muss eine „Globale Minderausgabe Effizienzmaßnahmen“ erwirtschaften. Der Bundesrechnungshof empfiehlt, das BMV aufzufordern, etwaige Effizienzmaßnahmen darzustellen. Zudem hat es Verwaltungsausgaben im Geschäftsbereich und für die Autobahn GmbH nicht auskömmlich eingeplant. Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) sollte die erwarteten Verwaltungsausgaben der Autobahn GmbH in seiner sogenannten Bereinigungsvorlage berücksichtigen. (Siehe Nummern 2.3 und 3.1.3.)
- → Die Bundesregierung schafft im Einzelplan 12 eine neue Titelgruppe 55 für Ausgaben zum Schutz informationstechnischer Systeme. Sie ist von der Schuldenregel ausgenommen und umfasst Ausgaben von fast 100 Mio. Euro – insbesondere für 840 Planstellen und Stellen allein bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss), die neue Titelgruppe kritisch zu beleuchten. (Siehe Nummer 2.4.)
- → Mit einer Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) will das BMV die Bundesfinanzierung zur Erhaltung der Bundesschienenwege vereinfachen. Die enorme Bundesfinanzierung muss zu spürbaren Verbesserungen der Infrastruktur führen. Der Bundesrechnungshof empfiehlt, in der LV InfraGO eine wirtschaftliche Verwendung von Bundesmitteln sicherzustellen, die den verfassungs- und haushaltsrechtlichen Vorgaben entspricht. (Siehe Nummer 3.2.2.)

[1] Grundlage des Berichts ist der am 6. Juli 2026 beschlossene Entwurf der Bundesregierung für den Bundeshaushaltsplan 2027, Bundestagsdrucksache 21/7300; abgerufen am 31. August 2026.

Tabelle 1

Übersicht über den Einzelplan 12 Bundesministerium für Verkehr

	2025 Soll	2025 Ist[a]	Differenz Ist-Soll[b]	2026 Soll	2027 Entwurf	Änderung zu 2026
	in Mio. Euro					*in %*
Ausgaben	38 288	38 206	-81	27 901	26 430	-5,3
darunter:						
→ Bundesfernstraßen	10 879	10 521	-357	10 814	10 694	-1,1
→ Bundesschienenwege	12 602	12 572	-30	2 689	3 000	11,5
→ Bundeswasserstraßen sowie die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung	3 089	3 165	75	2 927	1 997	-31,8
→ Bundeseisenbahnvermögen	5 873	5 655	-217	5 975	5 609	-6,1
→ Luftfahrt	539	514	-25	473	280	-40,8
→ Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden	2 004	1 914	-90	2 040	2 077	1,8
→ Bundesministerium	186	178	-7	176	216	22,5
Einnahmen	14 226	14 560	334	14 669	14 423	-1,7
darunter:						
→ Lkw-Maut	13 385	13 391	6	13 477	13 196	-2,1
Verpflichtungsermächtigungen	18 889[c]	14 083	-4 806	18 041	14 318	-20,6
	Planstellen/Stellen					*in %*
Personal	25 539	22 461[d]	-3 078	25 190	25 190	0

Erläuterung:
[a] Bereinigt um haushaltstechnische Verrechnungen. Das im Jahr 2025 unterjährig entfallene Kapitel 1204 „Digitale Infrastruktur“ ist hier wie in der Haushaltsrechnung 2025 noch enthalten.
[b] Aus den Ursprungswerten berechnet; Rundungsdifferenzen möglich.
[c] Einschließlich über- und außerplanmäßiger Verpflichtungsermächtigungen.
[d] Ist-Besetzung zum Stichtag 1. Oktober 2025.

Quelle: Haushaltsrechnung 2025; Haushaltsplan 2026; Haushaltsentwurf 2027.

2 Haushaltsstruktur und -entwicklung

2.1 Ausgaben im Einzelplan 12

Die Bundesregierung veranschlagt im Einzelplan 12 des Haushaltsentwurfs 2027 Gesamtausgaben von 26,4 Mrd. Euro (Soll 2026: 27,9 Mrd. Euro). Die Ist-Ausgaben im Jahr 2025 betrugen 38,4 Mrd. Euro.[2] Darin war das Kapitel 1204 Digitale Infrastruktur mit Ausgaben von 2,4 Mrd. Euro noch enthalten. Dessen Inhalt und weitere Titel hat der Haushaltsgesetzgeber in den Aufstellungsverfahren für die Bundeshaushalte 2025 und 2026 in die Einzelpläne des Bundesministeriums für Digitales und Staatsmodernisierung (BMDS) sowie des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt übertragen.

Der Deutsche Bundestag hat seit dem Jahr 2025 mit dem SVIK bis zu 500 Mrd. Euro für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 bereitgestellt. Zudem schuf er die sogenannte Bereichsausnahme. Danach sind Verteidigungsausgaben sowie Ausgaben für den Zivil- und Bevölkerungsschutz, für die Nachrichtendienste, für den Schutz der informationstechnischen Systeme und für die Hilfe für völkerrechtswidrig angegriffene Staaten über 1 % des Bruttoinlandsprodukts von der Schuldenregel des Bundes ausgenommen.

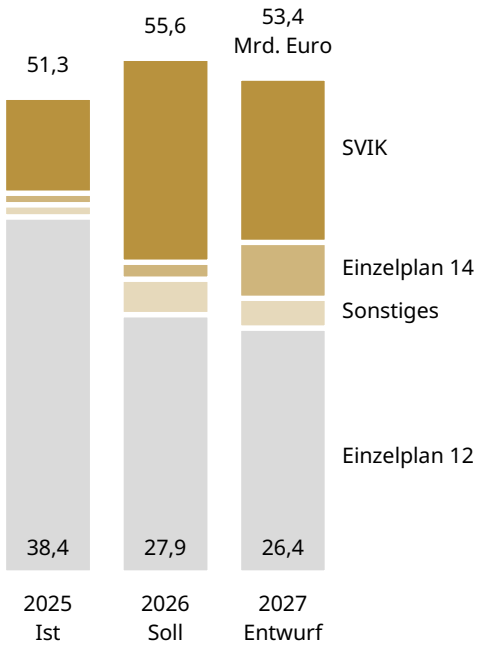
Seit dem Jahr 2025 verschiebt der Haushaltsgesetzgeber Verkehrsausgaben vor allem in das SVIK und den Einzelplan 14 des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg). Die außerhalb des Einzelplans 12 veranschlagten Ausgaben für Verkehr betragen im Haushaltsentwurf 2027 insgesamt 27,0 Mrd. Euro.

[2] Ist-Ausgaben einschließlich haushaltstechnischer Verrechnungen von 239 Mio. Euro, vgl. Haushaltsrechnung des Bundes 2025, Band I, Nummer 4.9 „Übersicht über die haushaltstechnischen Verrechnungen (einschließlich durchlaufende Posten)“.

Abbildung 1

Ausgaben zunehmend aus Einzelplan 12 verlagert

Die Bundesregierung plant, über 50 % der Verkehrsausgaben im Jahr 2027 außerhalb des Einzelplans 12 zu veranschlagen.



Erläuterung: Sonstiges umfasst Mittel aus dem Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds, der „Aufbauhilfe 2021“ und zur Förderung der Kohleregionen. Im Jahr 2025 wurden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsrechnung 2025; Bundeshaushalt 2026; Haushaltsentwurf 2027.

Die Zweckbestimmungen der an verschiedenen Stellen im Haushaltsentwurf veranschlagten Titel überschneiden sich teilweise. Beispielsweise werden Investitionen der Autobahn GmbH aus den Einzelplänen 12 und 14, dem SVIK, dem Sondervermögen „Aufbauhilfe 2021“ und als „Maßnahmen zur Stärkung der Kohleregionen aus dem Geschäftsbereich des BMV“ finanziert. Mittel für ihre Verwaltung, den Betrieb der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung und für Planungsleistungen verteilen sich auf die Einzelpläne 12 und 14.

Im Haushaltsentwurf 2027 veranschlagt die Bundesregierung erstmals Mittel für die Bundeswasserstraßen im SVIK. Gleichzeitig wird es gegenüber dem Jahr 2026 bei „Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ und der „Erhaltung der Brücken und Tunnel im Bestandsnetz der Bundesfernstraßen“ entlastet. Währenddessen sollen im Einzelplan 14 zwei Titel mit den Zweckbestimmungen „Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur

Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ sowie „Erhaltung der Brücken und Tunnel im Bestandsnetz der Bundesautobahnen“ und einem Ausgabe-Soll von 4,1 Mrd. Euro geschaffen werden.

Im Ergebnis gewährt der Einzelplan 12 im Haushaltsentwurfs 2027 keinen vollständigen Überblick, über welche Mittel das BMV verfügen kann. Die Komplexität nimmt im Gegenteil weiter zu, wenn Verkehrsausgaben nun auch noch zwischen den Einzelplänen 60 und 14 verschoben werden. Die Betrachtung einzelner Titel reicht nicht aus, um die Frage zu beantworten, welche Haushaltsmittel dem Ressort für die jeweilige Zweckbestimmung zur Verfügung stehen. Mit zusätzlichen Unterlagen für die Haushaltsberatungen hat das BMV diese Lücke teilweise geschlossen.

Die Anlage zu diesem Bericht stellt Verkehrsausgaben (Tabelle 1 der Anlage) und Verkehrsinvestitionen (Tabelle 2 der Anlage) nach Verkehrsträger und Quelle im Haushaltsplan dar. Zudem legt sie die dem BMV hier zugeordneten Titel offen (Tabelle 3 der Anlage).

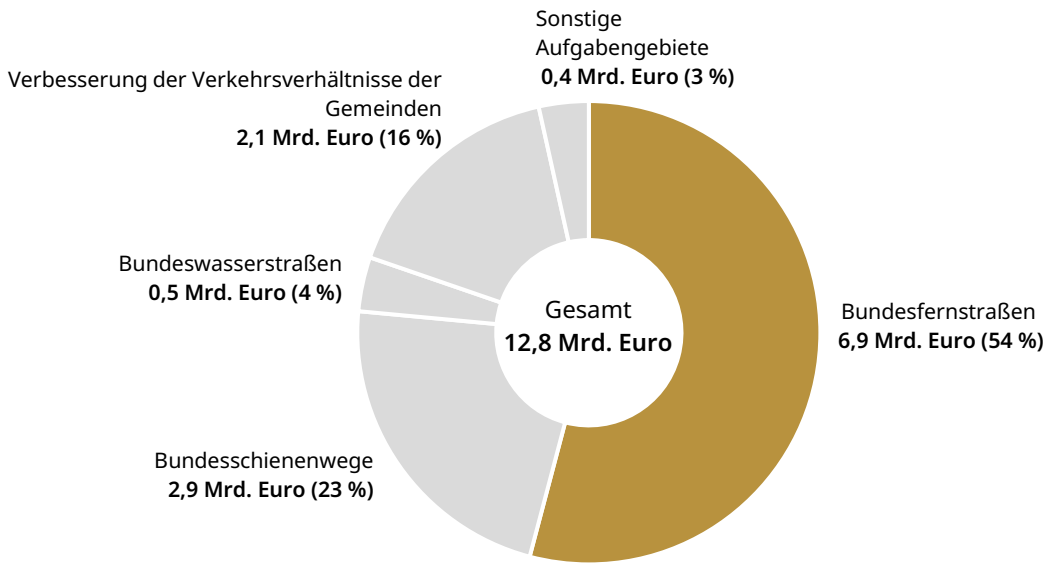
2.2 Ausgaben für Investitionen

Der Haushaltsentwurf 2027 sieht im Einzelplan 12 Investitionen von 12,8 Mrd. Euro vor (Soll 2026: 13,5 Mrd. Euro). Diese Mittel sollen insbesondere den Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Wasserstraße) zugutekommen. Davon sollen im Jahr 2027 die Bundesfernstraßen die meisten Investitionsmittel erhalten, gefolgt von den Bundesschienenwegen. Abbildung 2 zeigt, wie die Investitionsmittel im Einzelplan 12 auf die Verkehrsträger und auf die sonstigen Aufgabengebiete des BMV verteilt werden sollen.

Abbildung 2

Einzelplan 12: Straße erhält Großteil der Investitionsmittel

Mehr als die Hälfte der im Einzelplan 12 veranschlagten Investitionsmittel soll im Jahr 2027 auf die Bundesfernstraßen entfallen.



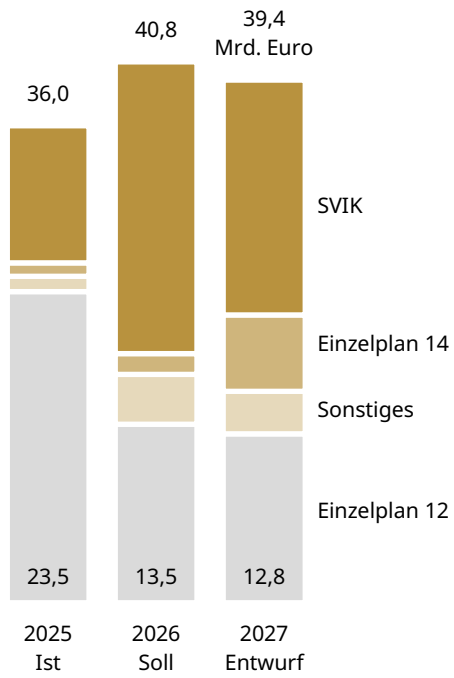
Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsentwurf 2027.

Die für das Jahr 2027 im Einzelplan 12 veranschlagten Investitionen gehen im Wesentlichen deshalb um 700 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr zurück, weil Mittel für die Bundeswasserstraßen ins SVIK verlagert werden. Gegenüber dem Jahr 2026 soll der Ansatz für diese Investitionen im Einzelplan 12 um fast 1 Mrd. Euro sinken. Im Gegenzug erhöhen sich die Ansätze für Investitionen in die Bundesschienenwege (+280 Mio. Euro) und Bundesfernstraßen (+127 Mio. Euro).

Abbildung 3

Investitionen zunehmend aus Einzelplan 12 verlagert

Mehr als zwei Drittel der Verkehrsinvestitionen sollen außerhalb des Einzelplans 12 veranschlagt werden – insbesondere im SVIK und im Einzelplan 14.



Erläuterung: Sonstiges umfasst Mittel aus dem Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds, der „Aufbauhilfe 2021“ und zur Förderung der Kohleregionen. Im Jahr 2025 wurden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsrechnung 2025; Bundeshaushalt 2026; Haushaltsentwurf 2027.

Bereits im Bundeshaushalt 2026 sind nahezu zwei Drittel der Investitionen in die Verkehrsträger außerhalb des Einzelplans 12 veranschlagt – insbesondere im SVIK und im Einzelplan 14. Im Haushaltsentwurf 2027 steigen die im Einzelplan 14 bei Kapitel 1408 Titelgruppe 05 (Ausgaben und Investitionen für verteidigungsrelevante Verkehrsinfrastruktur des Bundes) veranschlagten Verkehrsinvestitionen um 4,2 auf 5,8 Mrd. Euro. Gegenläufig sinken die im SVIK bei Kapitel 6093 Titelgruppe 1 veranschlagten Verkehrsinvestitionen um 4,3 auf 17,7 Mrd. Euro. Damit sollen im Jahr 2027 erstmals über zwei Drittel der Verkehrsinvestitionen außerhalb des Einzelplans 12 veranschlagt werden.

Von 5,8 Mrd. Euro für Verkehrsinvestitionen im Einzelplan 14 sollen 4,1 Mrd. Euro in zwei neuen Titeln veranschlagt werden: Kapitel 1408 Titel 891 53 „Erhaltung der Brücken und Tunnel im Bestandsnetz der Bundesautobahnen“ und Kapitel 1408 Titel 891 54 „Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der

Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“. Als Titel im Einzelplan 14 fallen sie unter die Bereichsausnahme für Verteidigungsausgaben und sind damit nicht von der Schuldenbremse betroffen. Gegenüber einer Veranschlagung im Einzelplan 12 erhöht sich der Verschuldungsspielraum des Bundes also um diese 4,1 Mrd. Euro. Gleichzeitig erhöhen die geplanten Investitionen die Investitionsquote im Kernhaushalt um 0,8 Prozentpunkte auf fast 10,8 %. Damit ist das Kriterium der „Zusätzlichkeit“ für die Nutzung des SVIK formal erfüllt.

Die zwei neuen Titel waren nicht Gegenstand der Haushaltsanmeldung von BMV und BMVg beim BMF im Mai 2026. Entsprechend spät im Haushaltsaufstellungsverfahren wurden sie geschaffen. Bisher wurden verteidigungsrelevante Ausgaben und Investitionen auf Basis von Pauschalen aus dem Einzelplan 12 in den Einzelplan 14 verlagert. Diese Pauschalen hatte das BMVg anhand des strategischen Bereitstellungswerts von Straßen- und Schieneninfrastruktur des Bundes für die Verteidigung festgelegt. Als Grundlage dienten dabei die von ihm als verteidigungswichtig deklarierten Anteile der Straßen am Bundesfernstraßennetz (16 %) sowie der Schienengüterverkehrskorridore am Gesamtschienennetz (23,5 %).[3] Nach Auffassung des BMV sei die Anwendung dieser Quoten im Haushaltsentwurf 2027 auch auf die Investitionen im SVIK eine konsequente Fortsetzung der zur Finanzierung der verteidigungsrelevanten Verkehrsinfrastruktur aus dem Einzelplan 14.

Diese Pauschalen haben eine geringe Aussagekraft. Sie beruhen nicht auf konkreten militärischen Bedarfen und entsprechen nicht notwendigerweise einem angemessenen Finanzierungsanteil. Prüfungserkenntnisse des Bundesrechnungshofes im Bereich der Bundesfernstraßen zeigen, dass BMV und BMVg bislang keinen unmittelbaren Bezug zwischen den geleisteten Ausgaben und der Ertüchtigung verteidigungswichtiger Verkehrsinfrastruktur und damit der unmittelbaren Stärkung der Verteidigungsfähigkeit nachweisen können.[4]

Die Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ zum Einzelplan 12 soll mit einer einheitlichen, erweiterten Darstellung die Transparenz der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen erhöhen. Seit dem Bundeshaushalt 2026 führt sie aus, welchen Titeln und in welchem Umfang den Verkehrsträgern jeweils Mittel aus den Einzelplänen 14 und 60 zufließen. In der Anlage sind zudem die einzelnen Infrastrukturprojekte aufgeführt. Dort machen „Davon-Vermerke“ jeweils transparent, wie viel Geld aus welchen Titeln stammt. So lässt sich beispielsweise erkennen, welche Projekte bisher aus dem

[3] Bei verteidigungswichtigen Straßen und Schienenverkehrskorridoren handelt es sich um ausgewählte strategische Verkehrsachsen, die für die grenzüberschreitende Truppenverlegung der Bundeswehr und verbündeter Streitkräfte von entscheidender Bedeutung sind. Sie leiten sich aus den NATO-Verteidigungsplänen und den Anforderungen der Bundeswehr an die nationale Verteidigungsfähigkeit ab.
Vgl. Abschließende Mitteilung des Bundesrechnungshofes an das Bundesministerium der Verteidigung über die Prüfung „Militärstraßengrundnetz, Teil 1: Verlagerung von Haushaltsmitteln in den Einzelplan 14“ vom 14. August 2026, Gz.: IV 1 - 0002957, S. 12.

[4] Abschließende Mitteilung des Bundesrechnungshofes an das Bundesministerium der Verteidigung über die Prüfung „Militärstraßengrundnetz, Teil 1: Verlagerung von Haushaltsmitteln in den Einzelplan 14“ vom 14. August 2026, Gz.: IV 1 - 0002957.

Einzelplan 12 finanziert wurden und künftig Mittel aus Kapitel 1408 Titelgruppe 05 „Ausgaben und Investitionen für verteidigungsrelevante Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ erhalten sollen. Dabei bleibt die Wahl der Finanzierungsquellen unbegründet.

In der Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ zum Haushaltsentwurf 2027 sind bei den Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen Mittel in Milliardenhöhe als „noch nicht gebundene Mittel“ keinen Einzelprojekten zugeordnet. Ursächlich sei nach Angaben des BMV die kurzfristige Verlagerung der Mittel aus dem SVIK in den Einzelplan 14 bzw. aus dem Einzelplan 12 in das SVIK. Eine Aktualisierung soll mit dem „Gesetzgebungsdruckstück“ erfolgen. Außerdem werden 15 Mrd. Euro an Baukostenzuschüssen für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege nicht von der Anlage abgedeckt.

Das BMV sieht in der Anlage „Verkehrsinvestitionen des Bundes“ keine Darstellungslücke, auf deren Schließung hinzuwirken wäre. Die Anlage verlöre zudem u. a. an Übersichtlichkeit und Transparenz. Ob eine Maßnahme einzeln dargestellt werde, richte sich nach haushaltsrechtlichen Wertgrenzen. Maßnahmen unterhalb der Wertgrenzen würden in Sammelpositionen dargestellt. Die Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege lägen außerhalb der Systematik der Anlage. Der Bund fördere hier keine im Einzelnen definierten Maßnahmen. Es bestehe keine Maßnahmenebene des Bundes, die gebündelt auszuweisen wäre.

Der Bundesrechnungshof folgt den Einwendungen des BMV nicht. In der Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ ist grundsätzlich eine einheitliche Darstellung mit Einzelprojektveranschlagung gefordert. Die Wertgrenzen für eine Einzelveranschlagung im Haushalt sind nicht ohne Weiteres übertragbar. Tatsächlich sind gerade Straßen- und Wasserbaumaßnahmen von den haushaltsrechtlichen Vorgaben zur Einzelveranschlagung explizit ausgenommen.[5]

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, wie auch in seiner Information über die Entwicklung des Einzelplans 14[6], das BMV und das BMVg aufzufordern, gemeinsam die pauschalen Mittelansätze bei Kapitel 1408 Titelgruppe 05 durch eine sachgerechte und nachvollziehbare Berechnung zu belegen und dem Haushaltsausschuss hierzu spätestens bis zur Bereinigungssitzung detailliert schriftlich zu berichten.

Zudem empfiehlt der Bundesrechnungshof dem Haushaltsausschuss weiterhin, gegenüber dem BMV auf eine Vervollständigung der Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ hinzuwirken. Das BMV muss die für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung stehenden Mittel weitestmöglich Einzelprojekten zuordnen.

[5] Vgl. VV Nummer 1.3 zu § 24 BHO.

[6] Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages – Information über die Entwicklung des Einzelplans 14 (Bundesministerium der Verteidigung) für die Beratungen zum Bundeshaushalt 2027 vom 7. September 2026, Gz.: IV 1 - 0003419.

Des Weiteren könnte der Haushaltsausschuss weitere Informationen verlangen, die die Verteilung der Mittel aus den Einzelplänen 14 und 60 auf einzelne Infrastrukturprojekte begründen.

2.3 Zwang zu Einsparungen im Haushaltsvollzug

Der Haushaltsentwurf 2027 enthält in Kapitel 1210 sogenannte Globale Minderausgaben von insgesamt 461 Mio. Euro. Sie dienen als pauschale Ausgabenkürzungen dem Haushaltsausgleich. Diese zu „erwirtschaften“ ist Sache des BMV. Neu im Haushaltsentwurf 2027 ist Kapitel 1210 Titel 972 01 „Globale Minderausgabe Effizienzmaßnahmen“ mit 156 Mio. Euro. Das BMV trägt hier 13 % einer mit den Eckwerten des Regierungsentwurfs zum Bundeshaushalt 2027 beschlossenen Einsparung von 1,2 Mrd. Euro. Konkrete Effizienzmaßnahmen hat das BMV bis zum Kabinettbeschluss des Haushaltsentwurfs nicht entwickelt. Das BMV teilte dazu mit, dass die Globale Minderausgabe Effizienzmaßnahmen bereits im parlamentarischen Verfahren aufgelöst werden solle. Das BMDS sei beauftragt, in enger Abstimmung mit BMF, Bundesministerium des Innern und Bundeskanzleramt ein Konzept für Effizienzmaßnahmen zur strukturellen Entlastung des Bundeshaushalts zu erarbeiten.

Bei Übersendung seiner Voranschläge für den Haushaltsentwurf 2027 an das BMF wies das BMV zudem darauf hin, dass bei den Verkehrsträgern ein hoher, auch konsumtiver, Bedarf bestehe, der in Finanzplanung nicht gedeckt werde. Schon im Vorjahr meldete das BMV gegenüber dem BMF Mehrbedarfe bei den sächlichen Verwaltungsausgaben an, die aber nicht in den Bundeshaushalt 2026 übernommen wurden. Im Haushaltsentwurf 2027 liegen die sächlichen Verwaltungsausgaben (Hauptgruppe 5) bei 2,3 Mrd. Euro und damit unter den Soll-Ausgaben im Jahr 2026 (2,4 Mrd. Euro) und auch 67 Mio. Euro unter den Ist-Ausgaben im Jahr 2025 (2,4 Mrd. Euro). Die Differenz zum Jahr 2025 ist besonders ausgeprägt bei den Kapiteln 1201 Bundesfernstraßen (-123 Mio. Euro) und 1203 Bundeswasserstraßen (-59 Mio. Euro).

Ebenfalls bereits für den Bundeshaushalt 2026 hatte das BMV zusätzliche Mittel bei Kapitel 1201 Titel 682 12 „Ausgaben der ‚Die Autobahn GmbH des Bundes‘ für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung“ beantragt. Die Ist-Ausgaben im Jahr 2025 betrugen 2,5 Mrd. Euro und überstiegen damit das Soll um 372 Mio. Euro. Trotzdem sind im Haushaltsentwurf 2027 wie im Bundeshaushalt 2026 nur 2 Mrd. Euro veranschlagt. Hinzu kommen 256 Mio. Euro bei Kapitel 1408 Titel 682 51 „Autobahn GmbH des Bundes Betrieb/Verkehr“. Allerdings waren dort auch für das Jahr 2025 schon 224 Mio. Euro veranschlagt, die vollständig verausgabt wurden.

Um verbleibende Globale Minderausgaben zu erwirtschaften und gegebenenfalls höhere Verwaltungsausgaben zu decken, muss das BMV an anderer Stelle sparen. Es werden also vom Haushaltsgesetzgeber im Bundeshaushalt für einen bestimmten Zweck

veranschlagte Mittel nicht zweckgemäß ausgeben. Angesichts der abgesenkten sächlichen Verwaltungsausgaben und zu erwartender allgemeiner Preissteigerungen ist es ohne gezielte Effizienzmaßnamen plausibel, dass das BMV einen Großteil der im Haushaltsvollzug notwendigen Einsparungen zulasten der im Einzelplan 12 verbliebenen Investitionen erbringen müsste.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV aufzufordern, mögliche Effizienzmaßnahmen in seinem Ressort und bei der Autobahn GmbH darzustellen. Wenn das BMV die erwarteten Einsparungen etwaigen Einschnitten gegenüberstellt, kann der Haushaltsausschuss Prioritäten setzen und dementsprechend einzelne Einsparungen ausschließen.

2.4 Bereichsausnahme zum Schutz informationstechnischer Systeme – neue Titelgruppe 55

Das BMV ordnet für das Jahr 2027 erstmals Ausgaben für den Schutz informationstechnischer Systeme in Höhe von 97 Mio. Euro der Bereichsausnahme von der Schuldenregel zu. Es schafft in den Kapiteln des Einzelplans 12 eine neue Titelgruppe 55 für diese Ausgaben.

70 dieser 97 Mio. Euro entfallen dabei allein auf Personalausgaben im Kapitel 1218. Die WSV beabsichtigt, 840 von insgesamt 13 014 und damit 6,5 % ihrer Planstellen und Stellen der Bereichsausnahme zuzuordnen. Dabei zählt das BMV laut Haushaltsunterlagen auch den System- und Verfahrensbetrieb zu den Aufgaben dieser Planstellen und Stellen. Laut Rundschreiben des BMF sind jedoch die Ausgaben zum Schutz informationstechnischer Systeme von den sonstigen IT-Ausgaben zu trennen. Dies gilt auch für das Personal.

Dementsprechend werden im Kapitel 1219 „Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie“ 7 von 1 004, im Kapitel 1220 „Deutscher Wetterdienst“ 28 von 2 030 und im Kapitel 1221 „Luftfahrtbundesamt“ 5,5 von 1 164 Planstellen und Stellen umgegliedert. Zum Vergleich: Im Geschäftsbereich des BMF waren im Bundeshaushalt 2026 in Kapitel 0813 „Zollverwaltung“ 54 von 44 541 und in Kapitel 0816 „Informationstechnikzentrum Bund“ 149 von 3 093 Planstellen und Stellen der Bereichsausnahme für den Schutz informationstechnischer Systeme zugeordnet.

Die WSV sollte nur die Planstellen und Stellen (oder Anteile davon) verlagern, die tatsächlich dem Schutz informationstechnischer Systeme dienen. Die von der WSV ausgewiesene Zahl von 840 Planstellen und Stellen ist im Vergleich mit anderen Behörden sehr hoch und daher erläuterungsbedürftig.

Das BMV sagte in seiner Stellungnahme zum Entwurf dieses Berichts zu, die Verlagerung von 840 Stellen und Planstellen in die Titelgruppe 55 zu prüfen.

Ende des Jahres 2025 hat der Deutsche Bundestag die NIS-2-Richtlinie[7] zur Sicherung von Netz- und Informationssystemen in deutsches Recht umgesetzt (NIS2UmsuCG[8]). Dabei hat er auch die Grundzüge des Informationssicherheitsmanagements in der Bundesverwaltung geregelt. BMF und BMDS sahen für Haushaltsmittel sowie Planstellen und Stellen, die aufgrund des NIS2UmsuCG zusätzlich erforderlich sind, eine fachliche Prüfung des BMDS vor. Die anerkannten Bedarfe sollen ins parlamentarische Verfahren zum Bundeshaushalt eingebracht werden. Hierfür sieht die Bundesregierung im Einzelplan 60 eine zentrale Vorsorge von insgesamt 500 Mio. Euro (inklusive Personalausgaben) und 900 Planstellen und Stellen vor. Das BMV hat dem BMDS zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 56 Mio. Euro für das Jahr 2027[9] und 299 Planstellen und Stellen für die Umsetzung des NIS2UmsuCG zur fachlichen Prüfung vorgelegt. Damit beanspruchte das BMV ein Drittel der Vorsorge im Einzelplan 60. In seiner Prüfung hat das BMDS 53,3 Mio. Euro sowie Stellen und Planstellen im Umfang von 124,4 Vollzeitäquivalenten im Einzelplan 12 für NIS-2 anerkannt.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, weitere Erläuterungen vom BMV einzufordern, wie es bei der Umgliederung von Planstellen und Stellen in die Titelgruppe 55 vorgegangen ist. Das BMV sollte darlegen, ob die Planstellen und Stellen vollständig oder nur anteilig mit dem Schutz informationstechnischer Systeme befasst sind. In letzterem Fall kann der Haushaltsauschuss das BMV auffordern, Stellenanteile zusammenzufassen, um so die Zahl der Planstellen und Stellen in der Titelgruppe 55 zu reduzieren.

Zudem sollte das BMV darlegen, wie es zu den Ansätzen für seine NIS2UmsuCG-Anmeldung gekommen ist und was die hohe Anmeldung rechtfertigt.

2.5 Ausgabereste

Der Haushaltsentwurf 2027 zeigt die Ausgabereste 2026. Diese betragen im Einzelplan 12 insgesamt 2,2 Mrd. Euro. Abbildung 4 zeigt die Entwicklung der Ausgabereste des Einzelplans.

[7] Network and Information Security Directive 2, ausführlich: Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nummer 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (NIS-2-Richtlinie).

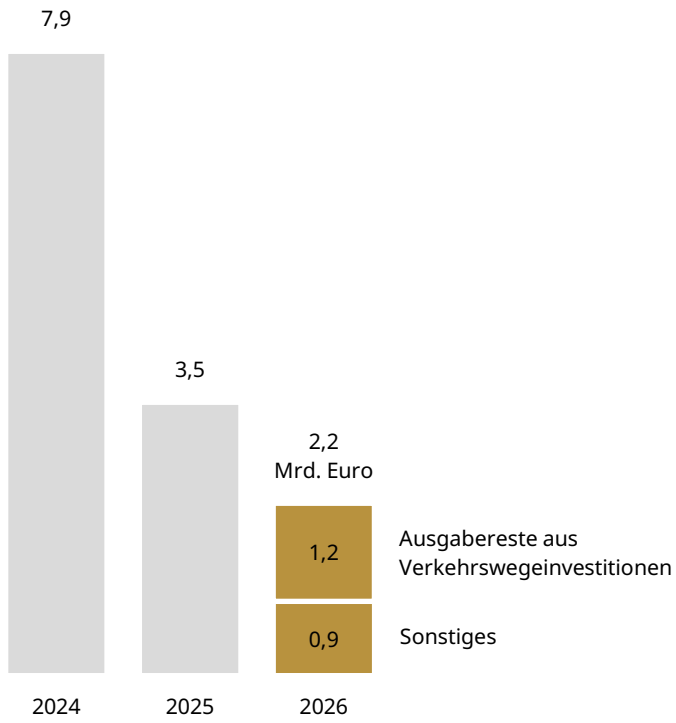
[8] Gesetz zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und zur Regelung wesentlicher Grundzüge des Informationssicherheitsmanagements in der Bundesverwaltung, BGBl. 2025 I Nummer 301 vom 5. Dezember 2025.

[9] Und für die folgenden Jahre, im Einzelnen für das Jahr 2028: 169,2 Mio. Euro, für das Jahr 2029: 168,4 Mio. Euro, für das Jahr 2030: 164,1 Mio. Euro.

Abbildung 4

Ausgabereste weiter gesenkt

Ausgabereste von 1,2 Mrd. Euro stammen aus Verkehrswegeinvestitionen und können zulasten anderer Einzelpläne in Anspruch genommen werden.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Einzelplan 12; Bundeshaushaltspläne 2025 und 2026; Haushaltsentwurf 2027.

Das BMV hat damit die Ausgabereste von noch 18 % der Soll-Ausgaben im Jahr 2024 auf 8 % im Jahr 2026 reduziert.

Ein großer Teil der Ausgabereste des Einzelplanes entfällt auf Investitionsausgaben, die dem nicht flexibilisierten Bereich zuzuordnen sind. Hier dürfen Ausgabereste grundsätzlich nur in Anspruch genommen werden, wenn eine Einsparung innerhalb des Verfügungsrahmens des Einzelplanes sichergestellt wird. Die Gesamtausgaben des Einzelplanes erhöhen sich also nicht. Für den Bereich der Verkehrsinvestitionen (Kapitel 1201, 1202 und 1203 sowie Kapitel 1210 Titel 891 51) gilt jedoch gemäß Haushaltsführungsrundschreiben des BMF, dass die Inanspruchnahme von Ausgaberesten auch zulasten aller anderen Einzelpläne erfolgen kann.

Nach Angaben des BMV plane das BMF, diese Ausnahme im Haushaltsführungsrundschreiben zum Haushalt 2027 zurückzunehmen.

Gegebenenfalls wird es für das BMV schwieriger, Ausgabereste für Verkehrsinvestitionen in Anspruch zu nehmen. Die damit verbundenen Haushaltsrisiken beträfen nicht mehr unmittelbar den Gesamthaushalt.

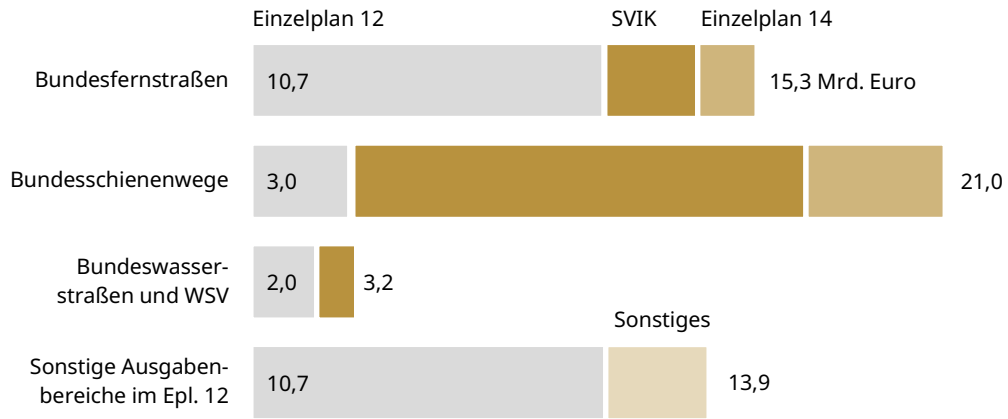
3 Wesentliche Ausgaben

Die Struktur der Ausgaben hat sich im Laufe der letzten Jahre deutlich gewandelt. Bis einschließlich zum Jahr 2024 stiegen die Ausgaben für die Bundesschienenwege im Einzelplan 12 überproportional an. Nun machen sie jeweils über 70 % der in das SVIK und den Einzelplan 14 verlagerten Ausgaben aus.

Abbildung 5

Ausgaben für Bundesschienenwege überproportional verlagert

18 von 21 Mrd. Euro für die Bundesschienenwege werden außerhalb des Einzelplans 12 veranschlagt. Bei den übrigen Verkehrswegen ist der Anteil geringer.



Erläuterung: Sonstiges umfasst Mittel aus dem Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds, der „Aufbauhilfe 2021“ und zur Förderung der Kohleregionen.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsentwurf 2027.

3.1 Bundesfernstraßen

Der Haushaltsentwurf 2027 sieht 10,7 Mrd. Euro im Einzelplan 12 für die Bundesfernstraßen vor (Soll 2026: 10,8 Mrd. Euro). Davon entfallen 9,6 Mrd. Euro auf Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen (Soll 2026: 9,5 Mrd. Euro) und 1,1 Mrd. Euro auf die Erhebung der Lkw-Maut (Soll 2026: 1,3 Mrd. Euro). Im Jahr 2025 gab der Bund 10,5 Mrd. Euro im Einzelplan 12 für die Bundesfernstraßen aus. Der Mittelansatz für das Jahr 2027 liegt damit leicht über den tatsächlichen Ausgaben im Jahr 2025. Gegenüber dem Jahr 2026 sinkt er um etwa 120 Mio. Euro.

Wie in den Vorjahren sind die hierzu bereitgestellten haushaltsbegründenden Unterlagen des BMV mangels Erläuterungen unzureichend. Außerdem sind sie wegen geänderter Voranschläge im Haushaltsentwurf veraltet und unzutreffend. Dies betrifft insbesondere die Titel 521 21, 532 24, 684 22, 684 23, 744 01, 811 21, 861 22, 883 21, 891 11 in Kapitel 1201.

3.1.1 Plafondneutrale Umschichtungen

Der Koalitionsausschuss hat im Oktober 2025 den im Koalitionsvertrag vereinbarten Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ bestätigt. Zugleich verständigte er sich darauf, das Verkehrsnetz durch Neu- und Ausbau weiterzuentwickeln.[10]

Um mehr Mittel für baureife und planfestgestellte Bedarfsplanmaßnahmen einzusetzen, reduziert das BMV im Einzelplan 12 in den Jahren 2027 bis 2029 die Ansätze bei Kapitel 1201 Titel 741 42 „Erhaltung der Bundesstraßen“ jeweils um 450 Mio. Euro und bei Titel 742 21 „Bau und Erhaltung von Verkehrseinrichtungen und Verkehrsanlagen (Bundesstraßen)“ jeweils um 25 Mio. Euro. Ob und wie sich das Umschichten auf die Substanzerhaltung für die Bundesstraßen auswirkt, lässt die haushaltsbegründende Unterlage offen.

Mit den frei gewordenen Mitteln verstärkt das BMV die Titel für Bedarfsplanmaßnahmen von Bundesstraßen um 225 Mio. Euro und den für Bundesautobahnen um 250 Mio. Euro. Wegen der fehlenden Erläuterung im Haushaltsentwurf beim Titel 891 11 bleibt unklar, ob das BMV die zusätzlichen Mittel ausschließlich für Bedarfsplanmaßnahmen verwendet oder auch anderen Zwecken zuführt.

[10] Zeilen 17 bis 19 des Beschlusstextes zum Koalitionsausschuss vom 9. Oktober 2025.

3.1.2 Unterfinanzierter Erhaltungsbedarf

Das BMV hat seinen Finanzierungsbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen in einer Erhaltungsbedarfsprognose ermittelt. Darin nicht enthalten sind die Ausgaben für die Erhaltung laufender Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP)-Strecken.[11]

Für die Bundesfernstraßen weist die Prognose für das Jahr 2027 einen Mittelbedarf von 7,2 Mrd. Euro aus. Die Mittel sollen für den Erhalt der Fahrbahnen, Ingenieurbauwerke, sonstigen Anlagenteile und Sonderaufwendungen genutzt werden. Auf die Bundesautobahnen entfällt ein Bedarf von 4,8 Mrd. Euro[12] und auf die Bundesstraßen von 2,4 Mrd. Euro[13].

Für den Erhalt der Bundesautobahnen[14] sind im Kapitel 1201 insgesamt 1,4 Mrd. Euro (ohne ÖPP)[15] veranschlagt.[16] Weitere 2,1 Mrd. Euro stehen dem BMV im Kapitel 6093 zweckgebunden für die Erhaltung von Brücken und Tunneln an Bundesautobahnen zur Verfügung.[17] Zusätzlich bewirtschaftet das BMV 1,5 Mrd. Euro im Kapitel 1408. Davon sind 0,5 Mrd. Euro beim neu ausgebrachten Titel „Erhaltung der Brücken und Tunnel im Bestandsnetz der Bundesautobahnen“ und 1 Mrd. Euro beim Titel „Autobahn GmbH des Bundes Erhalt/Erweiterung“ veranschlagt. Allerdings ist in Kapitel 1408 der Erhaltungsanteil an den Mitteln nicht ausgewiesen. Das BMV lehnt es bisher ab, die Erhaltungsmittel in der Erläuterung für verbindlich zu erklären. Auf Nachfrage teilte es mit, dass es aus dem Titel „Autobahn GmbH des Bundes Erhalt/Erweiterung“ 0,8 Mrd. Euro für die Erhaltung bereitstellen wolle. In Summe sind dies 4,8 Mrd. Euro[18]. Die Erhaltungsmittel für Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung sind intransparent veranschlagt. Gemessen an der Erhaltungsbedarfsprognose für das Jahr 2027 sind sie bestenfalls auskömmlich.[19]

Für den Erhalt der Bundesstraßen sind 930 Mio. Euro im Kapitel 1201 sowie 750 Mio. Euro im Kapitel 6093 veranschlagt. In Summe sind damit 680 Mio. Euro weniger veranschlagt, als der vom BMV prognostizierte Bedarf von 2,4 Mrd. Euro.[20] Die Mittel für den Erhalt der Bundesstraßen reichen damit nicht aus. Selbst unter Hinzurechnung der für Bedarfsplanmaßnahmen umgeschichteten 450 Mio. Euro (vgl. Nummer 3.1.1) wären diese nicht auskömmlich.

[11] Siehe Artikel Erhaltungsbedarfsprognose für die Bundesfernstraßen, zuletzt aufgerufen am 29. Juli 2025.
[12] Genauer Betrag: 4,837 Mrd. Euro.
[13] Genauer Betrag: 2,361 Mrd. Euro.
[14] Einschließlich der Ausgaben für Bundesstraßen in Bundesverwaltung.
[15] Laut Erläuterungen zum Titel 891 11: 1,7 Mrd. Euro (Erhaltung) – 0,283 Mrd. Euro (ÖPP-Anteil) = 1,417 Mrd. Euro.
[16] Kapitel 1201 Titel 891 11 – Investitionen der „Die Autobahn GmbH des Bundes“.
[17] Gemäß verbindlicher Erläuterung 2,06 Mrd. Euro.
[18] Einschließlich Bundesstraßen in Bundesverwaltung.
[19] Es sind rund 6 Mio. Euro zu wenig bereitgestellt: 4,837 Mrd. Euro (Erhaltungsbedarfsprognose) – 1,417 Mrd. Euro (Kapitel 1201 Titel 891 11) – 0,834 Mrd. Euro (Kapitel 1408 Titel 891 58) – 0,52 Mrd. Euro (Kapitel 1408 Titel 891 53) – 2,06 Mrd. Euro (Kapitel 6093 Titel 891 11) = 0,006 Mrd. Euro.
[20] 2,361 Mrd. Euro (Erhaltungsbedarfsprognose) – 1,68 Mrd. Euro (0,93 Mrd. Euro bei Kapitel 1201 Titel 741 42 + 0,75 Mrd. Euro bei Kapitel 6093 Titel 891 11) = 0,68 Mrd. Euro.

Der vorliegende Haushaltsentwurf bildet den vom BMV prognostizierten Erhaltungsbedarf für die Bundesfernstraßen um 686 Mio. Euro zu gering ab. Der Bundesrechnungshof geht deshalb davon aus, dass sich der Zustand des Bestandsnetzes weiter verschlechtern wird.

Das BMV hat sich dagegen ausgesprochen, den Ansatz für die Erhaltungsmittel für verbindlich zu erklären. Es würde nach seiner Auffassung die Flexibilität des Titels unterlaufen, der durch seine Veranschlagung im Einzelplan 14 nachweislich der Verteidigung diene. Davon losgelöst setze das BMV in der Gesamtschau aller drei Einzelpläne (Einzelpläne 12, 14 und 60) im Haushalt 2027 und in der Finanzplanung bis zum Jahr 2030 die Vorgabe „Erhalt vor Neubau“ weiterhin fort. Im Übrigen differenziere das BMV bei den Ist-Ausgaben der Kapitel 1201 und 1408 nach verschiedenen Ausgabenzwecken. Somit wären die Ist-Ausgaben für Erhaltung weiterhin erkennbar.

Tatsächlich sind die Ist-Ausgaben für die Erhaltung der Bundesfernstraßen in der Haushaltsrechnung des Bundes nur insoweit abzulesen, als die Zweckbestimmung des Titels eindeutig die Erhaltung vorsieht oder die Erhaltung in der Erläuterung für verbindlich erklärt wurde. Dies ist weder für den Titel 891 11 im Kapitel 1201 noch für den im Titel 891 51 im Kapitel 1408 der Fall. Deshalb lassen sich aus der Haushaltsrechnung die insgesamt verausgabten Erhaltungsmittel nicht errechnen und sind damit auch nicht erkennbar.

Um den Vorrang der Substanzerhaltung des Bundesfernstraßennetzes zu gewährleisten, empfiehlt der Bundesrechnungshof dem Haushaltsausschuss, die nach der Erhaltungsbedarfsprognose erforderlichen Mittel bei den Titeln für Bundesautobahnen und Bundesstraßen bedarfsgerecht zu veranschlagen Dies gebietet auch der Haushaltsgrundsatz der Vollständigkeit. Um deren Verwendung für den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern, empfiehlt er, sämtliche Erhaltungstitel aus der gegenseitigen Deckungsfähigkeit auszunehmen und im Haushaltsvermerk als einseitig deckungsberechtigt auszuweisen. Bei Titeln mit verschieden Ausgabenzwecken sollten die veranschlagten Erhaltungsmittel in den Erläuterungen für verbindlich erklärt werden.

3.1.3 Verwaltungsausgaben

Die Verwaltung der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung obliegt der Autobahn GmbH. Seit dem Jahr 2023 sind die Ausgaben im Verwaltungskostentitel der Autobahn GmbH (Kapitel 1201 Titel 682 12) auf 2,3 Mrd. Euro festgeschrieben.[21] In seinem Bericht über die Entwicklung des Einzelplans 12 für die Beratungen zum Bundeshaushalt 2025 empfahl der Bundesrechnungshof, die Ausgaben im Verwaltungskostentitel der Autobahn GmbH bedarfsgerecht zu veranschlagen. Insgesamt betrugen die Verwaltungsausgaben im Jahr 2025 über 2,7 Mrd. Euro.

[21] Seit dem Jahr 2025 wurden die Ausgaben teilweise zu Kapitel 1408 Titel 682 51 verlagert.

Auch zum Haushaltsentwurf für das Jahr 2026 wies der Bundesrechnungshof darauf hin, dass die in den Verwaltungskostentiteln (Kapitel 1201 Titel 682 12 und Kapitel 1408 Titel 682 51) veranschlagten Mittel von 2,3 Mrd. Euro erneut nicht auskömmlich sein könnten. Allein bei Kapitel 1201 Titel 682 12 erwartet das BMV voraussichtliche Ist-Ausgaben von 2,5 Mrd. Euro. Hinzu kommen bei Kapitel 1408 Titel 682 51 voraussichtliche Ist-Ausgaben von 257 Mio. Euro.

Die vom BMV mittlerweile gelebte Praxis, Deckungslücken im Haushaltsvollzug auszugleichen, überträgt es auch auf den Haushaltsentwurf 2027. Es hat wie in den Vorjahren Verwaltungsausgaben von 2,3 Mrd. Euro veranschlagt. Dagegen weist die Finanzplanung der Autobahn GmbH auch für das Jahr 2027 einen deutlichen Mehrbedarf aus.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, seine parlamentarische Budgethoheit abzusichern, indem er das BMV verpflichtet, den Grundsatz der Vollständigkeit – eine Kernbestimmung des Haushaltsverfassungsrechts – zu beachten. Den in ihm eingeschlossenen Grundsatz der Haushaltswahrheit folgend, sind alle bekannten Verwaltungsausgaben der Autobahn GmbH anzusetzen und diese nicht zu gering zu veranschlagen. Wenn das BMV Vorbehalte gegenüber der Finanzplanung der Autobahn GmbH hat, weil beispielsweise Anhaltspunkte für eine nicht ordnungsgemäße Geschäftsführung aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit und/oder Sparsamkeit vorlägen, muss es diese aufklären.

Der Haushaltsausschuss sollte dem BMV aufgeben, mit dem BMF die erwarteten Verwaltungsausgaben der Autobahn GmbH für das Jahr 2027 in der sogenannten Bereinigungsvorlage zu berücksichtigen.

3.1.4 Bereichsausnahme „Verteidigungsausgaben“

Seit dem Jahr 2025 verlagert die Bundesregierung Ausgaben aus dem Einzelplan 12 in den Einzelplan 14 (Bundesministerium der Verteidigung).[22] Nach den Zweckbestimmungen der dort ausgebrachten Titel waren die Haushaltsmittel nur für die Autobahn GmbH vorgesehen. Tatsächlich legte das BMV bei seinen Berechnungen für die Pauschale in den Jahren 2025 und 2026 nicht nur die Ausgaben für Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung zugrunde, sondern auch die für die Bundesstraßen in Auftragsverwaltung. Indem das BMV die Ausgabenansätze für Bundesstraßen in Auftragsverwaltung beim Ermitteln der Pauschale berücksichtigte, hat es dazu beigetragen, dass Haushaltsmittel für Autobahnen von 339 Mio. Euro im Jahr 2025 und 324 Mio. Euro im Jahr 2026 zu viel aus dem Einzelplan 12 in den Einzelplan 14 verlagert wurden.

[22] Siehe Titel 682 51 und 891 11 im Kapitel 1408 Unterbringung, Titelgruppe 05 „Ausgaben und Investitionen für verteidigungsrelevante Verkehrsinfrastruktur des Bundes“.

Eine zwischenzeitlich geschlossene Ressortvereinbarung regelt, dass im Einzelplan 14 als Pauschale 16 % der Ausgaben für Betrieb/Verkehr und Erhalt/Erweiterung der Bundesfernstraßen der Autobahn GmbH aus dem Einzelplan 12 zu veranschlagen sind.[23] Die Höhe der Pauschale ist nicht ausreichend begründet. Der Haushaltsentwurf 2027 sieht 1,28 Mrd. Euro für den Betrieb/Verkehr und Erhalt/Erweiterung der Autobahn GmbH in die verteidigungsrelevante Verkehrsinfrastruktur des Bundes vor (Soll 2026: 1,28 Mrd. Euro).[24]

Das BMV hat bestätigt, dass auch für das Jahr 2027 die Ausgabenansätze für Bundesstraßen in Auftragsverwaltung bei diesen Pauschalen berücksichtigt sind, da das BMVg den militärischen Bereitstellungswert des Bundesfernstraßennetzes pauschaliert mit 16 % bewertet hat. Gleichzeitig hat es mitgeteilt, dass aus dem Einzelplan 14 nur die Bundesautobahnen finanziert werden.

Das BMV ist für die Aufstellung und Ausführung des Einzelplans 12 verantwortlich (§ 9 BHO). Es muss gemeinsam mit dem BMVg gewährleisten, dass die in die Bereichsausnahme „Verteidigungsausgaben“ im Einzelplan 14 zu verlagernden Ausgaben dem Grunde und der Höhe nach zutreffen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, die in den Einzelplan 14 verschobenen Mittel für Ausgaben der Autobahn GmbH auf einer validen Datengrundlage nachvollziehbar bestimmen zu lassen. Zudem empfiehlt er, entsprechend der Ressortvereinbarung zwischen dem BMVg und dem BMV für das Ermitteln der Pauschale ausschließlich die Ausgaben für Betrieb und Verkehr sowie die Investitionen für Erhaltung und Erweiterung der Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung zu berücksichtigen. Soweit die Haushaltsansätze für das Jahr 2027 auch auf Ausgabenansätzen für Bundesstraßen in Auftragsverwaltung basieren, sind diese zu berichtigen und dem Einzelplan 12 anteilig wieder zuzuführen.

3.2 Bundesschienenwege

Der Bund finanziert aufgrund seiner verfassungsrechtlichen Gewährleistungsverantwortung anteilig Neu-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Im Jahr 2024 hat der Bund mit der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) zusätzlich die Option erhalten, sich u. a. an den Kosten von Unterhaltung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu beteiligen.

[23] Ressortvereinbarung zwischen dem BMVg und dem BMV über die Zusammenarbeit bei der Bedarfsermittlung, Priorisierung und Finanzierung von verteidigungswichtiger und verteidigungsrelevanter Verkehrsinfrastruktur vom 18. März 2026.

[24] 0,256 Mrd. Euro (Titel 682 51) + 1,026 Mrd. Euro (Titel 891 51) = 1,282 Mrd. Euro.

Der Schienenverkehr in Deutschland steht aktuell vor großen Herausforderungen. Die Schienenwege sind teilweise überlastet, überaltert und in schlechtem Zustand. Es gibt einen großen Nachholbedarf bei Ersatzinvestitionen. Zwischen Politik, Bund und den Eisenbahnakteuren besteht daher ein breiter Konsens, dass die Schienenwege wieder moderner, leistungsfähiger und verlässlicher werden müssen.

Seit dem Jahr 2024 hat der Bund seine Finanzierung enorm ausgeweitet. Gleichzeitig finanziert er die Bundesschienenwege in immer geringerem Maß aus dem Kernhaushalt. Von dort flossen im Jahr 2024, vor dem SVIK, noch 16,2 Mrd. Euro (Ist). Die Bundesfinanzierung für die Schienenwege soll im Jahr 2027 bei insgesamt 21 Mrd. Euro liegen und nur noch zum geringsten Teil aus dem Kernhaushalt stammen:

→ 13,7 Mrd. Euro aus dem SVIK,
→ 4,2 Mrd. Euro für verteidigungsrelevante Investitionen (Kapitel 1408) und
→ 3 Mrd. Euro aus dem Kernhaushalt (Kapitel 1202).

Die in das SVIK verlagerten Ausgaben für die Bundesschienenwege sind nach Ansicht des Bundesrechnungshofes keine im Wortsinn „zusätzlichen“ Investitionen. Den Investitionsstau bei der Schieneninfrastruktur baut der Bund damit nicht im veranschlagten Umfang ab. Mit der Verlagerung verschafft er sich im Kernhaushalt Freiraum für den Aufwuchs anderer Ausgaben. Zum Teil handelt es sich bei den Verlagerungen auch um konsumtive Ausgaben, wie Ausgaben für Instandhaltungsmaßnahmen, einmaligen Aufwand und Schienenersatzverkehr. Diese entsprechen nicht der Zweckbestimmung des SVIK im Wortsinn.

Das BMV hat mitgeteilt, dass die Maßnahmen Bestandteil der Gesamtmaßnahme und untrennbar mit dem investiven Projekterfolg verknüpft seien. Diese Argumentation überzeugt nicht. Investitionen und konsumtive Ausgaben sind trennbar. Mit dem SVIK ist die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur vorgesehen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV aufzufordern,

→ eine Rückverlagerung der Ausgaben für die Bundesschienenwege in den Kernhaushalt vorzubereiten sowie
→ fundiert verfassungsrechtlich zu prüfen, ob konsumtive Ausgaben in das SVIK verlagert werden dürfen, und ihm das Ergebnis mitzuteilen.

3.2.1 Investitionen in Neu- und Ausbauvorhaben

Die zuvor deutlich gesenkten Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene (Kapitel 1202 Titel 891 01) sollen nach 1,8 Mrd. Euro im Vorjahr im Jahr 2027 auf 2,2 Mrd. Euro steigen. Zudem sind im Einzelplan 14 weitere 0,7 Mrd. Euro für

„Baukostenzuschüsse Schiene“ (Kapitel 1408 Titel 891 52) vorgesehen. Im Vorjahr waren das 0,6 Mrd. Euro.

Der Bedarfsplan ist aufgrund der Vielzahl an Vorhaben trotz des steigenden Ansatzes weiterhin unterfinanziert. Dies wird durch die erheblichen Baupreissteigerungen aufgrund begrenzter Baukapazitäten bei der aktuell hohen Nachfrage verschärft. Das BMV hat mitgeteilt, dass es daran arbeite, die Finanzierbarkeit weiterer dringender Vorhaben sicherzustellen.

Zudem ist die Planung von Bedarfsplanprojekten der DB InfraGO AG nach Erkenntnissen des Bundesrechnungshofes nicht ausreichend verlässlich. Sie sind vielfach durch Termin- und Kostenüberschreitungen gekennzeichnet. Das BMV hat dazu lediglich mitgeteilt, dass das Infrastruktur-Zukunftsgesetz Planung und Bau wichtiger Infrastrukturvorhaben beschleunigen soll.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV zu bitten, zu beantworten,

→ wie die Vorhaben des Bedarfsplans Schiene finanziert werden sollen und
→ wie die Planungstreue bei Bedarfsplanprojekten der DB InfraGO AG verbessert werden kann.

3.2.2 Leistungsvereinbarung InfraGO

Mit einer LV InfraGO will das BMV die Bundesfinanzierung zur Erhaltung der Bundesschienenwege ab dem Jahr 2027 vereinfachen.

Die haushaltsrechtlichen Bestimmungen erfordern, dass die DB InfraGO AG die Bundesmittel wirtschaftlich verwendet und diese in vollem Umfang zur Sanierung der Schieneninfrastruktur dienen. Die enorme Bundesfinanzierung muss zu spürbaren Verbesserungen der Infrastruktur führen. Aktuell sind Personen- und Güterverkehr unverändert von massiven Infrastrukturstörungen betroffen. Das BMV hat mitgeteilt, dass es von großer Bedeutung sei, die wirtschaftliche Mittelverwendung in der LV InfraGO sicherzustellen. Die konkrete Ausgestaltung sei aber Teil der laufenden Verhandlungen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV aufzufordern, in der LV InfraGO eine wirtschaftliche Verwendung von Bundesmitteln sicherzustellen, die den verfassungs- und haushaltsrechtlichen Vorgaben entspricht.

3.2.3 Trassenpreise und deren Förderung

Das BMV hat seine Ankündigung noch nicht umgesetzt, das System der Trassenpreisbildung zu reformieren. Aufgrund der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes im März 2026, dass die Trassenpreisbremse im Schienenpersonennahverkehr gegen EU-Recht verstößt, besteht ein großer Handlungsdruck. Das Urteil hat Konsequenzen für die Entgeltstruktur und zwingt zu einer Neuberechnung. Das BMV hat gegenüber der Presse angekündigt, dass Personenfernverkehr und Güterverkehr mit Rückerstattungen von Trassenpreisen für die Jahre 2025 und 2026 rechnen können. Beim Personennahverkehr ist ein Anstieg der Trassenpreise zu erwarten. Bislang stehen die Entgelte für das Trassenpreissystem 2027 aber noch nicht fest. Dies führt für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Unsicherheiten bei deren Kalkulation.

Für das Jahr 2027 sind zur Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr 200 Mio. Euro (Kapitel 1210 Titel 682 52) und im Personenfernverkehr 5 Mio. Euro (Kapitel 1210 Titel 682 53) vorgesehen. Das BMV hat mitgeteilt, dass es die Fertigstellung der Richtlinie zur Trassenpreisförderung im Personenfernverkehr ausgesetzt habe. Es behalte sich jedoch vor, bei Bedarf eine entsprechende Förderung zu veranlassen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV prüfen zu lassen, welche Optionen der Trassenpreisbildung bestehen und welche Auswirkungen diese jeweils auf Bundeshaushalt, Infrastrukturfinanzierung, Anreizregulierung und Schienenverkehr hätten. Erst auf dieser Grundlage ist eine bedarfsgerechte Veranschlagung der Trassenpreisförderung im Bundeshaushalt 2027 möglich. Der Bundesrechnungshof empfiehlt daher, die Reform des Trassenpreissystems mit einem Haushaltsvermerk vorzuschreiben.

3.2.4 Konzern DB AG jahrzehntelang ohne Leitplanken seines Eigentümers – Bund muss die Richtung vorgeben

Der Bundesrechnungshof wies wiederholt darauf hin, dass der Bund seit der Bahnreform des Jahres 1994 keine Eigentümerstrategie für seinen DB AG-Konzern hat. Es bleibt unklar, „was für eine Bahn“ und „wie viel Bahn“ der Bund für notwendig und finanzierbar erachtet.

Mit der im September 2025 veröffentlichten „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ (Agenda) hat das BMV zwar einige Ziele und Maßnahmen benannt, mit denen es die Zufriedenheit der Kunden auf der Schiene verbessern will. Aber zum einen ist das BMV an vielen Stellen vage geblieben. Zum anderen kann die Agenda keine ordnungsgemäße Eigentümerstrategie ersetzen – diese will das BMV erst im Laufe des Jahres 2026 vorlegen.

Eine Eigentümerstrategie ist weder eine reine Formalität noch ein Selbstzweck. Vielmehr gilt: Solange genauere Festlegungen des BMV fehlen, ist auch für das Parlament nicht erkennbar, wie es die Rolle des Eigentümers Bund bestmöglich unterstützen, aber auch kontrollieren kann. Eine Eigentümerstrategie ist wesentlicher Bestandteil der Bahnpolitik und bietet so bei deren Weiterentwicklung als auch in Finanzierungsfragen Orientierung. Sie entfaltet ihren Nutzen, wenn der Bund aus ihr konkrete Handlungsschritte ableitet und indem sie Leitplanken für die Unternehmensentwicklung setzt.

Der Bundesrechnungshof erwartet vom BMV, im Zuge der Erarbeitung der Eigentümerstrategie für die DB AG Folgendes zu beachten:

- → Wenn das BMV Wirkungsziele des Eigentümers Bund bestimmt, dann darf es sich nicht allein auf die Konzernebene der DB AG beschränken. Da die wesentlichen Geschäftstätigkeiten von einigen Tochterunternehmen ausgeübt werden, muss der Bund auch Ziele für ausgewählte Tochterunternehmen entwickeln.
- → Etwaige Zielkonflikte – zum Beispiel zwischen Bautätigkeit am Schienennetz und Pünktlichkeit – sind offenzulegen. Das BMV hat auch zu entscheiden, wie es derartige Konflikte auflösen will.
- → Sofern bestimmte Ziele Ausgaben des Bundes nach sich ziehen, sollte das BMV dies bei seinen künftigen Voranschlägen für den Haushalt berücksichtigen. Wirkungsziele sollten perspektivisch ambitioniert sein, müssen aber finanzierbar bleiben.
- → Die Eigentümerstrategie für den DB AG-Konzern sollte eng am grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schiene ausgerichtet werden. Die Eigentümerstrategie muss zwar grundsätzliche Festlegungen enthalten, ist aber im Zeitverlauf anpassbar.
- → Das BMV sollte von vornherein Erfolgskontrollen „mitdenken“ und seine Wirkungsziele überprüfbar ausgestalten, messbar machen und mit einem mittelfristigen Termin versehen.

Handlungsleitend für das BMV müssen das „wichtige Interesse des Bundes“ an seiner Beteiligung und sein „angemessener Einfluss“ sein. Dies folgt unmittelbar aus den haushaltsrechtlichen Beteiligungsvoraussetzungen in § 65 Absatz 1 BHO. Das gilt nicht nur für die Wirkungsziele des Bundes, sondern auch für die Struktur des DB AG-Konzerns. Hierzu kündigte das BMV in der Agenda an, den Fortbestand des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages zwischen der DB AG und der DB InfraGO AG auf den Prüfstand zu stellen. Daneben spielt die Besetzung der Aufsichtsgremien eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Einflussmöglichkeiten des Bundes. Solange die DB InfraGO AG ein Tochterunternehmen der DB AG ist, der Bund nur eine Minderheit der Aufsichtsratsmandate der DB InfraGO AG besetzt und die Konzernvorstandsvorsitzende diesem Gremium vorsteht, hat der Bund nur eingeschränkte Einflussmöglichkeiten. Je nachdem, wie die DB InfraGO AG von der Konzernebene entflochten wird, könnte der Bundeseinfluss sogar weiter schwinden. Dem müsste das BMV entgegenwirken.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich vom BMV darlegen zu lassen, inwieweit Wechselwirkungen zwischen der Eigentümerstrategie des Bundes für die DB AG und dem Einzelplan 12 für die Haushaltsjahre 2027 ff. bestehen. Zudem sollte das BMV dem Parlament über Fortschritte bei der strukturellen Weiterentwicklung der DB AG berichten.

3.3 Bundeswasserstraßen

Für die Bundeswasserstraßen sind im Haushaltsentwurf 2027 insgesamt 3 Mrd. Euro vorgesehen (Soll 2026: 3 Mrd. Euro). Im Haushaltsjahr 2025 gab das BMV 3,4 Mrd. Euro für die Bundeswasserstraßen aus. Hierin sind die Ausgaben für die WSV enthalten.[25] Aus dem SVIK sollen im Jahr 2027 erstmals 1,2 Mrd. Euro dazu kommen.

Die WSV verwaltet die Bundeswasserstraßen. Sie ist, gemessen an der Zahl der Beschäftigten, der mit Abstand größte Verwaltungsbereich des BMV. Das BMV gab an, dass die WSV nach der zu erbringenden Stelleneinsparung im Jahr 2027 noch über 11 914 Planstellen und Stellen verfügen werde. Davon seien aktuell 11 064 besetzt. Der Fachkräftemangel stelle kein bundesweites Problem dar, sondern betreffe einzelne Regionen.

Die Infrastruktur an den Bundeswasserstraßen ist geprägt durch eine hohe Altersstruktur der Bauwerke und Anlagen. Deren technische Nutzungsdauer ist vielfach erreicht oder überschritten. Der Bundesrechnungshof hat geprüft, wie das BMV die notwendigen Baumaßnahmen priorisiert und im Bundeshaushalt abbildet. Er hat festgestellt, dass das BMV über Jahre die Haushaltsmittel für Ersatz-, Neu- und Ausbaumaßnahmen zu niedrig ansetzte und selbst diese nicht ausgeben konnte. Zudem veranschlagte es die Mittel zusammen in einem Titel. So war nicht ersichtlich, wie viel es für den Erhalt und Ersatz der vorhandenen Infrastruktur und für den Neu- und Ausbau einsetzte. Basierend auf den Annahmen des BMV hat der Bundesrechnungshof berechnet, dass jährlich 1,9 Mrd. Euro allein für die Erhaltung und den Ersatz der Infrastruktur der Bundeswasserstraßen aufgebracht werden müssten.

Das BMV plant, den Neu- und Ausbau aus dem Kernhaushalt und die Erhaltung und den Ersatz aus dem SVIK zu finanzieren. Im Haushaltsentwurf 2027 soll Kapitel 1203 Titel 780 01 „Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur“ entfallen. Kapitel 1203 Titel 780 02 „Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen“ soll ohne den Ersatzanteil noch 263 Mio. Euro vorsehen. Gegenüber dem Haushaltsansatz 2026 stehen für Investitionen in die Bundeswasserstraßen im Kernhaushalt 967 Mio. Euro weniger

[25] Im Jahr 2025 betrugen die Ausgaben 2 Mrd. Euro in Kapitel 1203 „Bundeswasserstraßen“ und 1,4 Mrd. Euro in Kapitel 1218 „Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes“. In Kapitel 1203 sind im Jahr 2026 Soll-Ausgaben von 1,8 Mrd. Euro und im Jahr 2027 von 0,8 Mrd. Euro veranschlagt. In Kapitel 1218 sind jeweils 1,1 Mrd. Euro veranschlagt.

zur Verfügung. Dagegen sind im SVIK erstmals im Kapitel 6093 Titel 780 11 „Erhaltung und Ersatz der Infrastruktur der Bundeswasserstraßen“ 1,2 Mrd. Euro vorgesehen.

Mit der Trennung in einerseits „Neu- und Ausbau“ sowie andererseits „Erhaltung und Ersatz“ kommt das BMV zwar einer Empfehlung des Bundesrechnungshofes nach. Es verschiebt jedoch seine dauerhaften Ausgaben für Erhaltung und Ersatz in das SVIK.

Insgesamt stünden im Jahr 2027 damit 1,5 Mrd. Euro für die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen bereit. Mit den 232 Mio. Euro mehr pro Jahr entstünde laut dem BMV eine „gestärkte und langfristig planbare Finanzierungsgrundlage“. Nach Auffassung des Bundesrechnungshofes reichen auch diese Mittel nicht aus, um die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen erhalten zu können. Der Bundesrechnungshof bemängelte in einer Bemerkung zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes die unzureichende Priorisierung bei Investitionen in die Bundeswasserstraßen:[26] Das BMV hat die Hälfte aller Baumaßnahmen an den Wasserstraßen als so dringlich bewertet, dass es diese unverzüglich umsetzen müsste. Es fehlten sowohl intern Fachpersonal und Haushaltsmittel als auch extern Planungs- und Baukapazitäten, um alles zu bauen, was es als dringlich bewertet.

Das BMV bestätigte die personellen Engpässe, es habe aber Fortschritte erreicht. Unstrittig sei, dass die in den vergangenen Jahren verfügbaren Haushaltsmittel nicht zum dauerhaften Erhalt der Bundeswasserstraßen ausreichten. Folglich muss das BMV neu priorisieren und das Wichtigste zuerst bauen. Bei fehlenden Mitteln und zu vielen Projekten muss es festlegen, an welchen Wasserstraßen es einen Substanzverlust hinnehmen will.

Bisher ist offen, wie das BMV primär mit erhöhten Mitteln die Infrastruktur an den Wasserstraßen erhalten und auch noch ausbauen will. Das BMV hält an seinen bisherigen Priorisierungsgrundsätzen fest. Danach haben Maßnahmen mit vertraglicher Bindung sowie Investitionen in sicherheitsrelevante Anlagen Vorrang, insbesondere im Bereich der Wehre. Darüber hinaus würden Projekte mit hoher gesamtwirtschaftlicher Bedeutung prioritär umgesetzt. Der Bundesrechnungshof sieht die Gefahr, dass mangels externer Planungs- und Baukapazitäten mit zusätzlichen Mitteln nicht mehr, sondern lediglich teurer gebaut wird.

Den mit der Aufstellung des Haushaltes 2025 zugesagten Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) für die Bundeswasserstraßen hat das BMV noch nicht vorgelegt. Das BMV hat darauf hingewiesen, dass die zunehmend und kurzfristig auflaufenden Instandsetzungs- und Notinstandsetzungsmaßnahmen es erschweren, die Ausgangsbasis für den FRP zu fixieren.

[26] Bundesrechnungshof, Bemerkung 2024 vom 5. Mai 2025, Nummer 25: „Priorisierung falsch: BMDV riskiert Ausfall von Wasserstraßen“, Bundestagsdrucksache 21/100.

In einem Bericht zum Verlagern von Verkehr auf Schiene und Wasserstraße hielt der Bundesrechnungshof fest, dass der Güterverkehr auf den Wasserstraßen weiter zurückgeht.[27] Die Binnenschifffahrt verliert im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern an Bedeutung. Daher stellt sich die Frage, welche Bundeswasserstraßen auch künftig erforderlich sind und inwiefern noch sämtliche Infrastruktur der Bundeswasserstraßen erhalten werden muss.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV nachweisen zu lassen, dass es die Bundeswasserstraßen im notwendigen Maße erhalten und im Bedarfsfall weiter ausbauen kann. Das BMV sollte dazu einen Plan vorlegen.

3.4 Luftfahrt

Im Kapitel 1205 „Luftfahrt“ sind 280 Mio. Euro für das Jahr 2027 veranschlagt.

Das BMV plant weiterhin die Unterstützung der Erbringung gebührenfinanzierter Flugsicherungsleistungen an kleineren Flughäfen[28]. Es veranschlagt dafür 50 Mio. Euro in Kapitel 1205 Titel 671 02. Die erforderlichen Mittel werden aus Kapitel 1201 und 1210 umgeschichtet.[29] Im Finanzplanungszeitraum bis zum Jahr 2030 sieht das BMV keine weiteren Mittel vor. Es führt in den haushaltsbegründenden Unterlagen aus, dass die Systematik für die künftige Unterstützung grundlegend überarbeitet werden müsse. Hierzu habe eine extern vergebene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verschiedene Empfehlungen gemacht. Das BMV verdeutlichte, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aber auch gezeigt habe, dass eine Fortsetzung der Erstattungsleistungen bis zur Implementierung der neuen Systematik nach dem bisherigen System erforderlich sei. Anderenfalls drohten Insolvenzen an zahlreichen der betroffenen Regionalflugplätzen und somit ein Scheitern der Maßnahme sowie hoher politischer Ansehensverlust für das BMV. Aufgrund der Empfehlungen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ermittele es derzeit die erforderlichen Anpassungen der künftigen Fördersystematik sowie deren konkrete Umsetzung. Der hieraus resultierende künftige Mittelbedarf könne gegenwärtig nicht belastbar bestimmt werden. Somit sei eine etatreife Veranschlagung von Haushaltsmitteln für die Unterstützung kleinerer Flughäfen ab dem Jahr 2028 derzeit noch nicht möglich.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich vom BMV über das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die daraus resultierende Änderungen der Systematik für die künftige Unterstützung kleinerer Flughäfen durch

[27] Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Absatz 2 BHO an Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, Verlagern von Verkehr auf Schiene und Wasserstraße gelingt dem BMV nicht vom 18. Mai 2026, Gz.: V 1 - 0002051.

[28] Gebührenbereich 2 entsprechend § 1 Absatz 1a der Verordnung über die Erhebung von Kosten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug.

[29] Kapitel 1201 Titel 891 11 (Investitionen der „Die Autobahn GmbH des Bundes“) und Kapitel 1210 Titel 682 53 (Reduzierung der Trassenpreise im Personenfernverkehr).

Kostenbefreiungen bei der Flugsicherung berichten zu lassen. Dabei sollte das BMV auch darlegen, welche Ausgaben es im Jahr 2028 erwartet und wie es diese decken möchte.

3.5 Bundeseisenbahnvermögen: Gesetzlicher Abwicklungsauftrag

Das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) ist ein Sondervermögen im Geschäftsbereich des BMV. Es betreut im Wesentlichen die Beamtinnen und Beamten der ehemaligen Deutschen Bundesbahn. Sie sind heute der DB AG zugewiesen. Darüber hinaus verwaltet und verwertet das BEV die nicht bahnnotwendigen Liegenschaften der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Weiterhin ist das BEV dazu verpflichtet, die betrieblichen Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn aufrechtzuerhalten. Das BEV regelt zudem die Angelegenheiten der Beamtenversorgung.

Der Haushaltsplan 2026 enthält im Kapitel 1216 für die Aufgaben des BEV 6 Mrd. Euro. Im Haushaltsentwurf 2027 sind 5,6 Mrd. Euro vorgesehen. Der Ansatz entspricht dem Finanzplan 2027 bis 2029. Das BEV zahlt im Jahr 2027 die Bezüge für 112 000 Versorgungsberechtigte, 7 400 der DB AG zugewiesene Beamtinnen und Beamte sowie für 1 400 Personen, die beim BEV tätig sind. Hierfür benötigt es etwa 4 Mrd. Euro.

Gemäß § 30 Absatz 1 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz – BEZNG) ist die Bundesregierung seit dem Jahr 2004 ermächtigt, das BEV aufzulösen. Der Bundesrechnungshof hält es vor diesem Hintergrund und der demografischen Entwicklung für unerlässlich, dass das BMV eine Strategie zur Auflösung des BEV entwickelt.

Das BMV war mit Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages (Rechnungsprüfungsausschuss) vom Mai 2024 aufgefordert, bis Ende Mai 2026 einen Fahrplan zu erstellen, wie Aufgaben des BEV auf andere Behörden übertragen werden können. Zudem sollte das BMV einen Zeitpunkt festlegen, zu dem es das BEV auflösen kann.

Das BMV hat dem Rechnungsprüfungsausschuss hierzu berichtet, dass es an einer „Reformagenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ arbeite. Ein Teilaspekt dieser Reformagenda sei die Neuausrichtung und Neustrukturierung der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes. Hierzu gehörten die nachgeordneten Behörden im Geschäftsbereich der Abteilung „Eisenbahnen“ im BMV. Ein Schwerpunkt sei insbesondere das BEV. Ziel des BMV sei es, im Zuge der Reformagenda in den kommenden zwei Jahren

geeignete Konzepte zu entwickeln und erste Schritte in die Wege zu leiten, um das BEV zu reformieren.

Das BMV hat auch weiterhin keinen Fahrplan erstellt, wie die einzelnen Aufgabenbereiche des BEV auf andere Behörden übertragen werden können. Es hat auch nicht festgelegt, zu welchem Zeitpunkt es das BEV auflösen will.

Das BMV hat den geforderten Fahrplan zur Verlagerung von Aufgaben des BEV und zur Auflösung des BEV umgehend zu erstellen. Es wird dem Bundesrechnungshof jährlich zum November, beginnend mit dem Jahr 2027, dazu berichten. Zudem hat das BMV zugesagt, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine Übertragung der nicht bahnnotwendigen Liegenschaften des BEV auf die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vorzubereiten. Es geht davon aus, dass es diese bis zum Ende der ersten Jahreshälfte 2027 abschließen werde.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, gegenüber dem BMV klarzustellen, dass das BMV und das BEV die Übertragung der Aufgaben des BEV auf andere Behörden – auch jenseits der Übertragung der nicht bahnnotwendigen Immobilien an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – nun angehen müssen. Damit könnten die Ausgaben im Kapitel 1216 weiter zurückgehen.

3.6 Deutsche Stiftung Maritimes Erbe

Das BMV sieht sich veranlasst, die „Deutsche Stiftung Maritimes Erbe“ (Stiftung) zu gründen. Es möchte damit einem parlamentarischen Wunsch nachkommen. Die Stiftung soll dann 10 Jahre als Verbrauchsstiftung existieren. Im Haushaltsentwurf 2027 sind hierfür bei Kapitel 1210 Titel 686 15 „Bewahrung Deutsches Maritimes Erbe“ 10 Mio. Euro veranschlagt (Soll 2026: 10 Mio. Euro zzgl. 1 Mio. Euro Ausgabereste). Gemäß der Finanzplanung des BMV soll sie anschließend nur noch im Jahr 2028 weitere 10 Mio. Euro erhalten.

Diese Förderung über eine Stiftung tritt neben das bestehende Förderprogramm Traditionsschifffahrt. Außerdem fördert der Bundesbeauftragte für Kultur und Medien einzelne Traditionsschiffe. Zudem gibt es in diesem Bereich Förderungen der Länder und Kommunen.

Das BMV plant die Gründung einer privatrechtlichen Stiftung. Der Bundesrechnungshof hat auf das Risiko hingewiesen, dass der Bund nach Errichtung einer solchen privatrechtlichen Stiftung nur noch begrenzten Einfluss auf diese hat. Möglich wäre es auch, eine öffentlich-rechtliche Stiftung zu errichten. Privatrechtliche Stiftungen sind für den Bund dagegen regelmäßig keine geeignete und wirtschaftliche Möglichkeit zur Aufgabenerfüllung. Das BMV hält die Gründung einer öffentlich-rechtlichen Stiftung

u. a. für zeitaufwendig. Dies rechtfertigt nach Auffassung des Bundesrechnungshofes den Kontrollverlust des Bundes bei einer privatrechtlichen Stiftung nicht.

Das BMV verweist auf die geplante Ausgestaltung der Stiftung, die den Einfluss des Bundes gewährleiste. Im Vergleich zu einer öffentlich-rechtlichen Stiftung mangele es lediglich an einem Gründungsgesetz. Um den Bedenken des Bundesrechnungshofes Rechnung zu tragen, werde in der Satzung ergänzt, dass das Stiftungsvermögen nur zu öffentlich-rechtlichen Zwecken verwendet werden dürfe und dass die Bestimmungen des Zuwendungsrechts einzuhalten seien.

Der Bundesrechnungshof bleibt bei seiner Auffassung, dass die Errichtung einer öffentlich-rechtlichen Stiftung vorzuziehen ist. Dass die damit verbundene demokratische Legitimation eine gewisse Zeit erfordert, liegt in der Natur der Sache und stellt keine Besonderheit dar.

Weiterhin hat es das BMV versäumt, die Bundeskompetenz von den anderen Zuständigkeiten im föderalen System abzugrenzen. Angesichts der Förderung von Ländern und Kommunen wäre dies erforderlich, den Aufgabenkorridor des Bundes in der Stiftung auf diese Weise zu bestimmen. Das würde auch Doppelstrukturen vermeiden.[30]

Das BMV verweist darauf, dass die Stiftung die Traditionsschifffahrt in vielfältiger Weise unterstützen könne, u. a. durch Veranstaltungen, Beratung sowie Aus- und Weiterbildung. Die beherrschende Stellung der Bundesverwaltung in den Organen der Stiftung und die Bindung an das öffentlich-rechtlich Haushaltsrecht verhinderten seiner Auffassung nach Mehrfachförderungen. Eine Überschneidung mit den Fördermöglichkeiten der Länder und Kommunen bestehe nicht. Die Stiftung dürfe ausschließlich im Bundesinteresse handeln. Daher müssen alle Maßnahmen auf eine übergeordnete und nicht lokal begrenzte Reichweite und Bedeutung gerichtet sein. Hingegen werden die Länder und Kommunen regional bzw. lokal begrenzt tätig. Das BMV verweist zudem auf die inhaltliche Ausgestaltung der übrigen Förderungen des Bundes. Der Zweck der Stiftung gehe weiter als diese. Zudem werde die Stiftung Förderangebote ggfs. abstimmen und so Doppelförderungen vermeiden.

Der Bundesrechnungshof bezweifelt, dass das BMV Doppelstrukturen und -förderungen so stets zuverlässig vermeiden kann. Jedenfalls sollten die vom BMV angeführten Aspekte in der Satzung der Stiftung berücksichtigt werden.

Zudem ist nicht vorgesehen, dass das Vermögen der Stiftung bei ihrer Auflösung an den Bund zurückgeführt wird. Das BMV führt dazu an, eine Überführung überschüssiger Mittel in den Bundeshauhalt nach Auflösung der Stiftung sei nicht mit der Gemeinnützigkeit nach der Abgabenordnung vereinbar. Das BMV zeigt mit seinen Argumenten erneut, dass es mit der Gründung einer privatrechtlichen Stiftung den Einfluss des

[30] Vgl. Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Leitsatz 07/08, (2).

Bundes auf die Mittelverwendung erheblich einschränkt. Es wird Möglichkeiten zu untersuchen haben, den Bund schon in der Satzung als Anfallsberechtigten zu bestimmen.

Weiteren Klärungsbedarf sieht der Bundesrechnungshof bei der konkreten Ausgestaltung der Stiftung. Es fehlt z. B. die Vorgabe, ob diese einen gewerblichen oder wirtschaftlichen Betrieb unterhalten wird. Die zielgerichtete Verwendung der Mittel will das BMV alleine über die von der Bundesverwaltung beherrschten Stiftungsorgane sicherstellen.

Insgesamt fehlen der Stiftung hinreichend konkrete Ziele, die eine Erfolgskontrolle ermöglichen. Genau darauf zielen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nach der BHO. Die Ausführungen des BMV verdeutlichen zugleich den Kontrollverlust des Bundes durch den Aufwuchs immer neuer privatrechtlicher Stiftungen, bei denen nach der Gründung keine ausreichenden Einflussmöglichkeiten des Bundes mehr bestehen. Der Bundesrechnungshof sieht es als erforderlich an, vor Errichtung der Stiftung Konkretes zur Wirtschaftlichkeit und Erfolgskontrolle festzulegen.

Das BMV meint, dies sei anders als bei einem Förderprogramm vorliegend nicht möglich, da die Stiftung selbstständig über die Verwirklichung des Stiftungszwecks einschließlich der Konzipierung der Mittelverwendung entscheide. Die zielgerichtete Verwendung stellten die Organe der Stiftung sicher.

Der Bundesrechnungshof sieht darin einen Beleg für die von ihm angeführten Gründe gegen die Errichtung einer Struktur mit einer derartigen Selbstständigkeit. Zudem hält er derartige Konkretisierungen vor Errichtung einer Stiftung gerade mit Blick auf diese Selbstständigkeit für unbedingt erforderlich. Um eine Bewilligung von Mitteln „ins Blaue hinein“ zu vermeiden, wird das BMV zu konkretisieren haben, wie die Stiftung arbeiten soll. Geeignet erscheint dafür ein Legislativakt zur Errichtung einer öffentlich-rechtlichen Stiftung.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, jährliche Mittel für die Arbeit der Stiftung erst freizugeben, wenn das BMV die Möglichkeit der Errichtung einer öffentlich-rechtlichen Stiftung umfassend untersucht, den Aufgabenkorridor der Stiftung konkretisiert und die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen hat.

4 Wesentliche Einnahmen

Einnahmen fließen dem Einzelplan 12 in erster Linie aus der Lkw-Maut zu.

Der Bund erhebt die Lkw-Maut streckenbezogen auf 13 000 km Bundesautobahnen und auf 38 000 km Bundesstraßen. Im Haushaltsentwurf 2027 beträgt der Soll-Ansatz für die Einnahmen aus der Lkw-Maut 13,2 Mrd. Euro. Er liegt damit um 0,3 Mrd. Euro unterhalb des Vorjahres (Soll 2026: 13,5 Mrd. Euro). Den geringeren Soll-Ansatz begründet das BMV bei Anmeldung der Voranschläge mit der Zunahme von emissionsfreien mautbefreiten Lkw. Deren Fahrleistung schätzt es für das Jahr 2027 auf 3 % der Lkw-Gesamtfahrleistung auf den Mautstraßen (im Jahr 2026: 1 %).

Nach Abzug der Systemkosten (u. a. Ausgaben im Zusammenhang mit der Erhebung der Lkw-Maut) stehen 12 Mrd. Euro der Einnahmen zur Verfügung. Nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) ist diese Nettomaut zur Hälfte für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für die Bundesschienenwege zu verwenden.[31]

Im Haushaltsjahr 2027 plant das BMV, 8,8 Mrd. Euro (73 %) der Nettomaut für die Bundesfernstraßen auszugeben und 3,2 Mrd. Euro (27 %) für „Mobilität in anderen Kapiteln“.

Die Bundesfernstraßen erhielten zusätzlich zu „ihrer“ Hälfte der Nettomaut 46,8 % der zweiten Hälfte allgemein für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität. Die Bundesschienenwege erhielten von der zweiten Hälfte 51,5 % und die Bundeswasserstraßen 1,7 %.

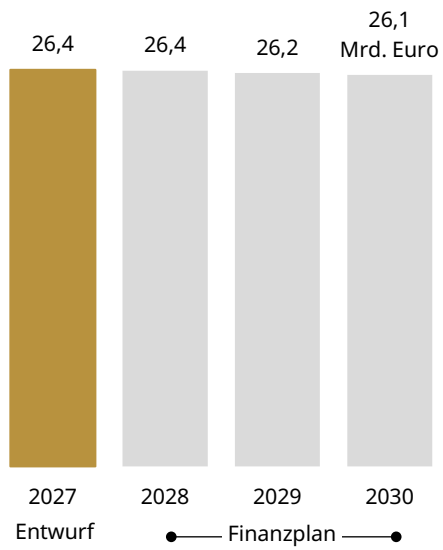
[31] § 11 Absatz 3 Satz 3 BFStrMG.

5 Ausblick

Abbildung 6

Ausgaben im Einzelplan 12 sollen bis 2030 stabil bleiben

Nach der aktuellen Finanzplanung bleiben die Ausgaben auf einem vergleichbaren Niveau.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Finanzplan 2025 bis 2029; Finanzplan 2026 bis 2030; Haushaltsentwurf 2027.

Die Bundesregierung beschloss die Finanzplanung 2026 bis 2030 mit dem Haushaltsentwurf 2027 am 6. Juli 2026. Danach sollen die Ausgaben des Einzelplans 12 in den Jahren 2028 bis 2030 nur noch leicht sinken. Allerdings ist dabei die „Globale Minderausgabe Effizienzmaßnahmen“ noch nicht berücksichtigt. Diese beträgt bei konstantem Anteil des BMV an der Gesamteinsparung im Jahr 2028 mindestens 156 Mio. Euro, bis spätestens zum Jahr 2029 stiege sie auf 390 Mio. Euro. Außerdem hat das Bundeskabinett beschlossen, die mit dem Finanzplan des Bundes beschlossenen Plafonds im nächsten Eckwerteverfahren um weitere 2 % abzusenken.

Der auf dem Bundeshaushalt insgesamt lastende Konsolidierungsdruck hält auch im Einzelplan 12 an. Das BMV ist daher kurz- bis mittelfristig gefordert, Ausgaben zu priorisieren und mögliche Einsparstellen zu identifizieren.

Die im SVIK und dem Einzelplan 14 veranschlagten Verkehrsausgaben sollen nach der Finanzplanung im Wesentlichen auf dem aktuellen Niveau verbleiben. Entsprechend zeigt der Einzelplan 12 in den kommenden Jahren nur einen Teil der Verkehrsausgaben und ein knappes Drittel der Verkehrsinvestitionen des Bundes. Nur mit einem

mehrjährigen, alle Finanzierungsquellen berücksichtigenden Infrastrukturinvestitionsplan ließe sich beurteilen, ob Erhalt und Ausbau der Verkehrswege nachhaltig gesichert sind. Eine Betrachtung der aktuellen Projekte, wie in der Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“, reicht allein nicht aus. Der Investitions- und Realisierungsplan 2025 bis 2029 des BMV reicht ebenfalls nicht aus. Dieser zeigte einmalig Finanzierungslücken in der Investitionsplanung des BMV auf. Er zeigt aber nicht, welche Baumaßnahmen das BMV in welchem Jahr des Finanzplanungszeitraums mit welchen Mitteln vorantreiben möchte. Daher ist auch nicht erkennbar, ob es dem BMV gelingen kann, den Investitionstau bei der Infrastruktur aufzulösen.

Investitionen aus dem SVIK können innerhalb einer Laufzeit von zwölf Jahren bewilligt werden. Die dorthin verlagerten Aufgaben, z. B. die Erhaltung des Bestandsnetzes der Bahn, bestehen aber auch danach fort. Zudem laufen Diskussion über die Zukunft der Schuldenbremse. Eine im Koalitionsvertrag verabredete „Expertenkommission für die Modernisierung der Schuldenregel“ befasst sich u. a. mit einer schrittweisen Abschaffung der Bereichsausnahme.

Das BMV teilte dem BMF bei Anmeldung der Voranschläge für den Haushalt 2027 mit, dass es an der Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH weiterarbeite und Gespräche zur Gesamtfinanzierung im Bereich Schiene liefen.

Das BMV muss beurteilen, in welchem Umfang und wann sich Finanzierungslücken ergeben. Es muss prüfen, wie es ihnen gegebenenfalls begegnen kann.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich vom BMV berichten zu lassen, wie es Ausgaben priorisieren wird, um dem anhaltenden Konsolidierungsdruck zu begegnen.

Zudem empfiehlt der Bundesrechnungshof, dass der Haushaltsausschuss vom BMV weitere Informationen über die Entwicklung der gesamten Infrastrukturinvestitionen einfordert. Um mögliche Lücken zu identifizieren, sollte das BMV den mittel- bis langfristigen Investitionsbedarf für die Verkehrsträger den dann zur Verfügung stehenden Finanzmitteln gegenüberstellen.

Elbert Steiert

Beglaubigt: Simone Seltzsam, Tarifbeschäftigte
Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.

Anlage

Tabelle 1

Verkehrsausgaben nach Verkehrsträgern

	2025 Ist	2026 Soll	2027 Entwurf
	in Mio. Euro		
Bundesfernstraßen	14 062	15 379	15 324
darunter:			
→ Einzelplan 12 (Kapitel 1201)	10 522	10 814	10 694
→ Aufbauhilfe 2021		31	18
→ Einzelplan 14	1 120	1 283	1 802
→ SVIK	2 420	3 250	2 810
Bundesschienenwege	20 633	22 210	21 013
darunter:			
→ Einzelplan 12 (Kapitel 1202)	12 572	2 689	3 000
→ Aufbauhilfe 2021		212	87
→ Einzelplan 14	117	555	4 212
→ SVIK	7 944	18 753	13 714
Bundeswasserstraßen	3 385	2 927	3 197
darunter:			
→ Einzelplan 12 (Kapitel 1203 und 1218)	3 385	2 927	1 997
→ SVIK			1 200
Sonstiges	13 268	15 037	13 867
darunter:			
→ Einzelplan 12	11 966	11 470	10 740
→ KTF	1 301	3 297	2 665
→ Förderung Kohleregionen		269	463

Verkehrsausgaben insgesamt	51 347	55 552	53 402
darunter:			
→ Einzelplan 12	38 445	27 901	26 430
→ KTF	1 301	3 297	2 665
→ Aufbauhilfe 2021		243	105
→ Förderung Kohleregionen		269	463
→ Einzelplan 14	1 237	1 838	6 015
→ SVIK	10 364	22 003	17 724

Erläuterung: Im Jahr 2025 werden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Quelle: Haushaltsrechnung 2025; Haushaltsplan 2026; Haushaltsentwurf 2027.

Tabelle 2

Verkehrsinvestitionen nach Verkehrsträgern

	2025 Ist	**2026 Soll**	**2027 Entwurf**
	in Mio. Euro		
Bundesfernstraßen	9 636	11 085	11 278
darunter:			
→ Einzelplan 12 (Kapitel 1201)	6 320	6 777	6 904
→ Aufbauhilfe 2021		31	18
→ Einzelplan 14	896	1 027	1 546
→ SVIK	2 420	3 250	2 810
Bundesschienenwege	20 484	22 094	20 867
darunter:			
→ Einzelplan 12 (Kapitel 1202)	12 423	2 574	2 854
→ Aufbauhilfe 2021		212	87
→ Einzelplan 14	117	555	4 212
→ SVIK	7 944	18 753	13 714
Bundeswasserstraßen	1 634	1 492	1 722
darunter:			
→ Einzelplan 12 (Kapitel 1203 & 1218)	1 634	1 492	522
→ SVIK			1 200

Sonstiges	4 252	6 143	5 583
darunter:			
→ Einzelplan 12	3 094	2 636	2 478
→ KTF	1 158	3 238	2 642
→ Förderung Kohleregionen		269	463
Verkehrsinvestitionen insgesamt	36 006	40 815	39 450
darunter:			
→ Einzelplan 12	23 471	13 479	12 757
→ KTF	1 158	3 238	2 642
→ Aufbauhilfe 2021		243	105
→ Förderung Kohleregionen		269	463
→ Einzelplan 14	1 013	1 582	5 758
→ SVIK	10 364	22 003	17 724

Erläuterung: Im Jahr 2025 werden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Quelle: Haushaltsrechnung 2025; Haushaltsplan 2026; Haushaltsentwurf 2027.

Tabelle 3

Verkehrsausgaben außerhalb des Einzelplans 12

	2025 Ist	2026 Soll	2027 Entwurf
	in Mio. Euro		
Einzelplan 14	1 237	1 838	6 015
darunter:			
→ Kapitel 1408 Titel 682 51: Autobahn GmbH des Bundes Betrieb/Verkehr	224	257	256
→ Kapitel 1408 Titel 891 51: Autobahn GmbH des Bundes Erhalt/Erweiterung	896	1 027	1 026
→ Kapitel 1408 Titel 891 52: Baukostenzuschüsse Schiene	117	555	682
→ Kapitel 1408 Titel 891 53: Erhaltung der Brücken und Tunnel im Bestandsnetz der Bundesautobahnen			520
→ Kapitel 1408 Titel 891 54: Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes			3 531
Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK)	10 364	22 003	17 724
darunter:			
→ Kapitel 6093 Titel 780 11: Erhaltung und Ersatz der Infrastruktur der Bundeswasserstraßen			1 200
→ Kapitel 6093 Titel 891 11: Erhaltung der Brücken und Tunnel im Bestandsnetz der Bundesfernstraßen	2 420	3 250	2 810
→ Kapitel 6093 Titel 891 12: Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS	321	2 450	2 220
→ Kapitel 6093 Titel 891 13: Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	7 623	16 303	11 494
Sondervermögen Aufbauhilfe 2021		243	105
darunter:			
→ Kapitel 6098 Titel 741 11: Aufwendungen für Bundesautobahnen		0	4
→ Kapitel 6098 Titel 741 12: Aufwendungen für Bundesstraßen		31	14
→ Kapitel 6098 Titel 891 11: Aufwendungen für Eisenbahnen des Bundes zur Beseitigung von Schäden am Bundesschienenwegenetz und für das Bundeseisenbahnvermögen		212	87
Förderung der Kohleregionen		269	463
darunter:			
→ Kapitel 6002 Titel 893 45: Maßnahmen zur Stärkung der Kohleregionen aus dem Geschäftsbereich des BMV		269	463

Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds (KTF)	1 301	3 297	2 665
darunter:			
→ Kapitel 6092 Titel 633 02: Modellprojekte im öffentlichen Personennahverkehr	55	13	0
→ Kapitel 6092 Titel 683 04: Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Elektromobilität (nur Anteil BMV)	19	28	7
→ Kapitel 6092 Titel 686 01: Wissenschaftliche Begleitung zur Umsetzung des Klimaschutzgesetzes und zu Fragen der Energiewende im Verkehrssektor		10	9
→ Kapitel 6092 Titel 686 02: Programm zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements		8	7
→ Kapitel 6092 Titel 882 02: Finanzhilfen an die Länder zum Bau von Radschnellwegen		58	20
→ Kapitel 6092 Titel 882 03: Finanzhilfen an die Länder für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm "Stadt und Land"		281	276
→ Kapitel 6092 Titel 891 01: Förderung der aktiven Mobilität		81	79
→ Kapitel 6092 Titel 891 04: Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen	8	16	19
→ Kapitel 6092 Titel 892 04: Förderung von Erzeugungsanlagen für erneuerbare Kraftstoffe und Antriebstechnologien für die Luft- sowie Schifffahrt	19	150	82
→ Kapitel 6092 Titel 892 05: Wasserstoff- und Brennstoffzellenanwendungen im Verkehr	172	108	129
→ Kapitel 6092 Titel 892 06: Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr	14	72	40
→ Kapitel 6092 Titel 892 12: Zuschüsse für Investitionen zur Förderung umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler Landstromversorgung für See- und Binnenschiffe		7	7
→ Kapitel 6092 Titel 893 02: Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur	423	1 714	1 632
→ Kapitel 6092 Titel 893 08: Zuschüsse für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben	163	296	150
→ Kapitel 6092 Titel 893 09: Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben (nur Anteil BMV)	359	403	130
→ Kapitel 6092 Titel 893 11: Nationales Flottenerneuerungsprogramm für Nutzfahrzeuge	1	1	0
→ Kapitel 6092 Titel 893 13: Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen		50	79
→ Kapitel 6092 Titel 686 25: Entwicklung regenerativer Kraftstoffe	68		
Insgesamt	12 902	27 651	26 971

Erläuterung: Im Jahr 2025 werden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Quelle: Haushaltsrechnung 2025; Haushaltsplan 2026; Haushaltsentwurf 2027.