

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 2026



18. September 2025

Geschäftszeichen: V 1 - 0003180

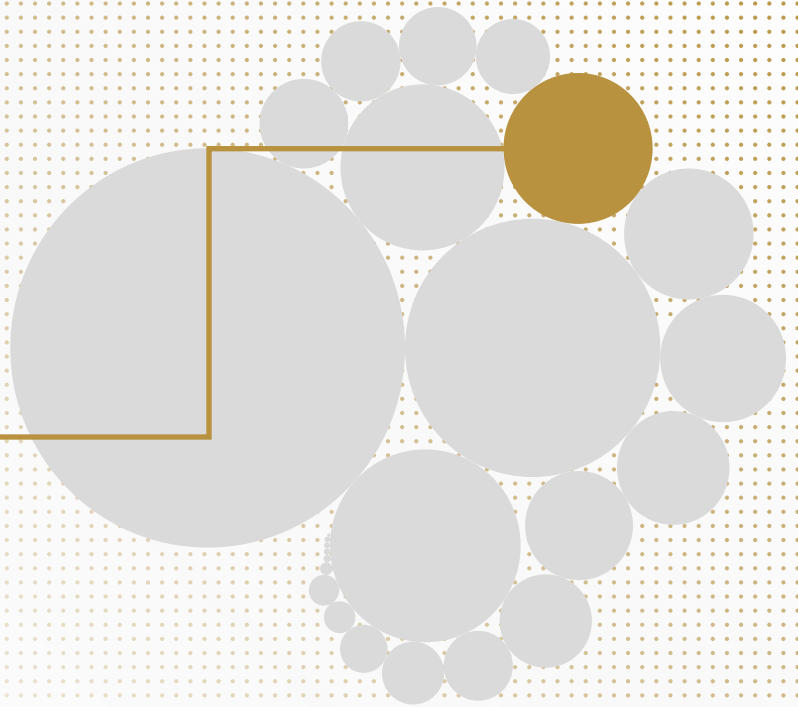
Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des § 96 Absatz 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Er ist auf www.bundesrechnungshof.de veröffentlicht.

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Bundesministerium für Verkehr

Ausgaben

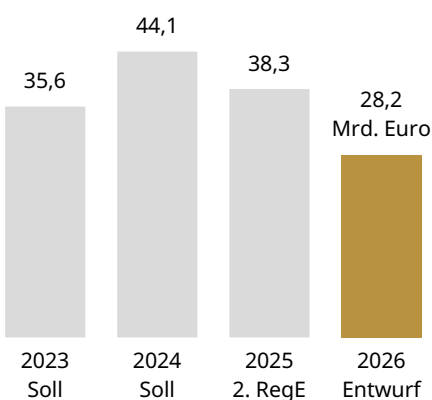
28,2 Mrd. Euro



520,5 Mrd. Euro

Gesamtentwurf des Bundeshaushalts 2026
Ausgabenverteilung nach Einzelplänen
(ohne Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung)

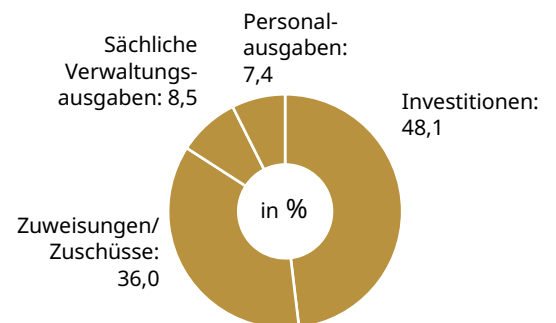
Soll-Entwicklung



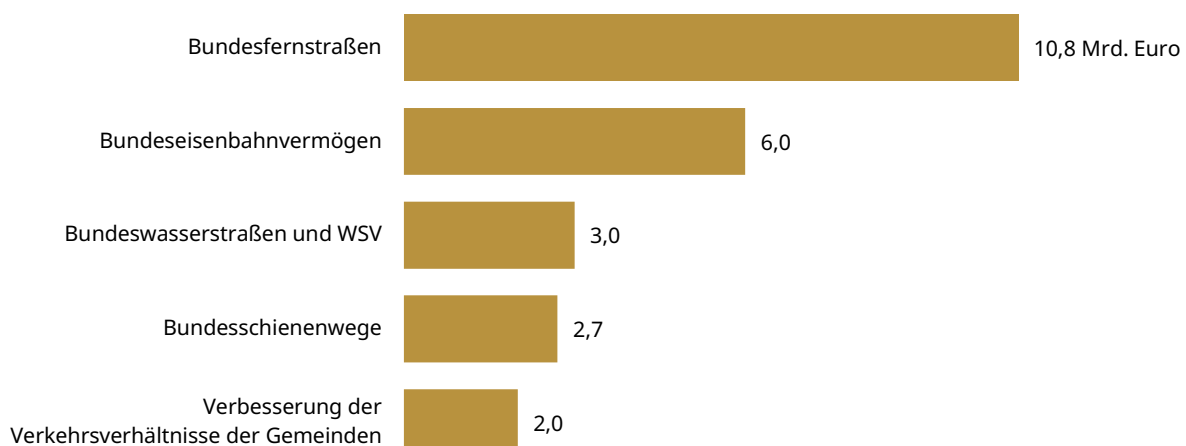
**Planstellen
& Stellen**
25 402

Veränderung
zum Vorjahr
-62

Ausgabenstruktur nach Hauptgruppen



Wesentliche Ausgaben



Inhaltsverzeichnis

1	Überblick.....	6
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	14
2.4	Ausgabereste	16
3	Wesentliche Ausgaben	18
3.1	Bundesfernstraßen	19
3.2	Bundesschienenwege.....	22
3.3	Bundeswasserstraßen	28
3.4	Digitale Infrastruktur	30
3.5	Luft- und Raumfahrt	31
3.6	Personennahverkehr	32
3.7	Bundeseisenbahnvermögen: Gesetzlicher Abwicklungsauftrag	33
4	Wesentliche Einnahmen.....	35
5	Ausblick	36

Abkürzungsverzeichnis

B

BEV *Bundeseisenbahnvermögen*

BFStrMG *Bundesfernstraßenmautgesetz*

BMDs *Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung*

BMF *Bundesministerium der Finanzen*

BMV *Bundesministerium für Verkehr*

BSWAG *Bundesschienenwegeausbaugesetz*

D

DB AG *Deutsche Bahn AG*

E

EIU *Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes*

G

GVFG *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz*

H

Haushaltsausschuss *Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages*

M

MIG *Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH*

O

ÖPNV *Öffentlicher Personennahverkehr*

ÖPP *Öffentlich-Private Partnerschaft*

R

Rechnungsprüfungsausschuss *Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages*

S

SGV-Korridore *Schienengüterverkehrskorridore*

SVIK *Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität*

W

WSV *Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*

1 Überblick

Im Einzelplan 12 sind die Haushaltsmittel für das Bundesministerium für Verkehr (BMV) veranschlagt.¹ Der vorliegende Bericht analysiert die Entwicklung des Einzelplans und soll die Beratungen zum Bundeshaushaltsplan 2026 unterstützen.² Er berücksichtigt die Stellungnahme des BMV vom 1. September 2025 zum Entwurf des Berichtes.

Das BMV gestaltet und fördert das Verkehrswesen in Deutschland. Dabei steht der Erhalt der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), der Bundes-schienenwege und der Bundeswasserstraßen im Vordergrund. Weitere Ausgaben des BMV betreffen die Luftfahrt sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Außerdem sind im Einzelplan weiterhin Ausgaben für die Digitale Infrastruktur und die Raumfahrt veranschlagt.

Nachgeordnete Behörden des BMV nehmen Aufgaben im Straßenverkehr, Eisenbahnwesen, bei den Wasserstraßen, im Luftverkehr und Wetterdienst sowie Verwaltungsdienstleistungen wahr.

Der Einzelplan 12 gewährt keinen vollständigen Überblick, über welche Mittel das BMV verfügen kann. Im Haushaltsentwurf 2026 ist mehr als die Hälfte der Ausgaben für Verkehr und digitale Infrastruktur von knapp 60 Mrd. Euro außerhalb des Einzelplans 12 veranschlagt. Die Titel im Einzelplan 12 beantworten vielfach nicht die Frage, welche Haushaltsmittel für die jeweilige Zweckbestimmung zur Verfügung stehen. Mittel für die digitale Infrastruktur sind weiterhin im Einzelplan 12 veranschlagt. Zuständig dafür ist nach dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 das Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung (BMDs). Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss), eine nach Zweckbestimmung und Titeln gegliederte Übersicht der Mittel anzufordern, über die das BMV verfügen kann. (Siehe Tz. 2.1)

Die außerhalb des Einzelplans 12 veranschlagten Investitionen in die Verkehrs- und digitale Infrastruktur steigen auf 29,1 Mrd. Euro, davon stammen 23,7 Mrd. Euro aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK). Das SVIK ist befristet. Die dorthin verlagerten Aufgaben, wie der Erhalt des Bestandsnetzes der Bahn, bestehen aber auch darüber hinaus fort. Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich zur Rückverlagerung und dauerhaften Finanzierung der ins Sondervermögen verlagerten Aufgaben berichten zu lassen. (Siehe Tzn. 2.2 und 5)

¹ Mit Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 erhielt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Bezeichnung Bundesministerium für Verkehr (BMV).

² Grundlage des Berichtes ist der am 30. Juli 2025 beschlossene Entwurf der Bundesregierung für den Bundeshaushaltsplan 2026, [Bundestagsdrucksache 21/00600](#); abgerufen am 17. September 2025.

Die vollständig in das SVIK verlagerten Baukostenzuschüsse zur Erhaltung des Bestandsnetzes der Bahn enthalten auch Kosten für Instandhaltungsmaßnahmen und einmaligen Aufwand. Diese entsprechen nicht der Zweckbestimmung des SVIK als „zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur“. Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, vom BMV prüfen zu lassen, ob die Ausgaben in das SVIK verlagert werden dürfen. (Siehe Tz. 3.2.1)

Das BMV hat im Haushaltsaufstellungsverfahren teils erhebliche Mehrbedarfe angemeldet, die im Haushaltsentwurf 2026 nicht berücksichtigt werden. Dies betrifft zum Beispiel den Titel für Betriebs-, Planungs- und Verwaltungskosten der Autobahn GmbH sowie sächliche Verwaltungsausgaben bei den Bundesfern- und Wasserstraßen. Hinzu kommen die globale Minderausgaben in Kapitel 1210. Das BMV dürfte im Haushaltsvollzug erheblich sparen müssen. Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich die tatsächlichen Bedarfe nachweisen zu lassen. Er könnte das BMV zu den bisherigen und möglichen Sparmaßnahmen befragen. (Siehe Tz. 2.3)

Tabelle 1

Übersicht über den Einzelplan 12 Bundesministerium für Verkehr

	2024 Soll	2024 Ist ^a	Differenz Ist-Soll ^b	2025 Soll (2. RegE)	2026 Entwurf	Änderung zu 2025
	in Mio. Euro				in %	
Ausgaben	44 145	45 046	901	38 265	28 220	-26,3
darunter:						
→ Bundesfernstraßen	12 795	13 946	1 151	10 820	10 835	0,1
→ Bundesschienenwege	16 399	16 244	-155	12 602	2 689	-78,7
→ Bundeseisenbahnvermögen	5 492	5 703	211	5 873	5 975	1,7
→ Bundeswasserstraßen sowie die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung	2 791	2 858	67	3 086	2 954	-4,3
→ Verbesserung der Verkehrs- verhältnisse der Gemeinden	1 004	995	-9	2 004	2 040	1,8
→ Luft- und Raumfahrt	513	426	-87	520	651	25,2
→ Digitale Infrastruktur	2 311	1 498	-814	213	162	-23,9
→ Ministerium	558	569	11	618	600	-3,0
Einnahmen	15 869	14 121	-1 749	14 226	14 669	3,1
darunter:						
→ Lkw-Maut	15 137	12 957	-2 180	13 385	13 477	0,7
Verpflichtungsermächtigungen	46 866	28 860	-18 006	19 190	17 597	-8,3
	Planstellen/Stellen					in %
Personal	25 623	22 495		25 464	25 402	-0,2

Erläuterung:

^a Bereinigt um haushaltstechnische Verrechnungen.

^b Aus den Ursprungswerten berechnet; Rundungsdifferenzen möglich.

^c Ist-Besetzung zum Stichtag 1. Oktober 2024.

Quelle: Haushaltsrechnung 2024; 2. Regierungsentwurf 2025; Haushaltsentwurf 2026.

2 Haushaltsstruktur und -entwicklung

2.1 Ausgaben im Einzelplan 12

Die Bundesregierung veranschlagt im Einzelplan 12 des Haushaltsentwurfs 2026 Gesamtausgaben von 28,2 Mrd. Euro. Das Soll im 2. Regierungsentwurf 2025³ liegt bei 38,3 Mrd. Euro. Die Ist-Ausgaben im Jahr 2024 betrugen 45 Mrd. Euro.

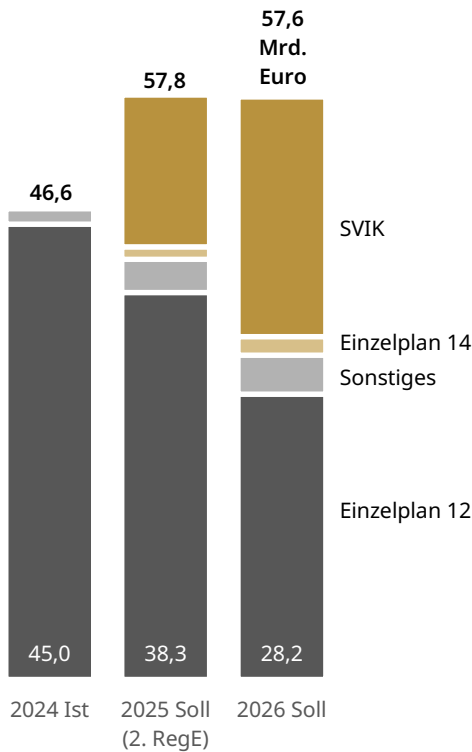
Weiterhin in den geplanten Ausgaben des Einzelplans 12 enthalten sind Titel, die die Bundesregierung künftig in anderen Einzelplänen veranschlagen möchte. Das betrifft die Einzelpläne des Bundesministeriums für Digitales und Staatsmodernisierung (BMDS) sowie des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt.

³ Bundesregierung, Entwurf für den Bundeshaushaltsplan 2025, 24. Juni 2025, [Bundestagsdrucksache 21/00500](#); abgerufen am 17. September 2025.

Abbildung 1

Verlagerung aus dem Einzelplan 12 – Ausgaben

Im Haushaltsentwurf 2026 sind 51% der Ausgaben für Verkehr und digitale Infrastruktur außerhalb des Einzelplans 12 veranschlagt.



Erläuterung: Die Abbildung berücksichtigt Titel für die Förderung des Mobilfunk- und Breitbandausbaus, die im SVIK veranschlagt sind und vom BMDS bewirtschaftet werden sollen. Sonstiges umfasst Mittel aus dem KTF, der „Aufbauhilfe 2021“ und zur Förderung der Kohleregionen. Im Jahr 2024 werden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsrechnung 2024; 2. Regierungsentwurf 2025; Haushaltsentwurf 2026.

Der Bundestag beschloss zum Ende der 20. Legislaturperiode, einen Artikel 143h in das Grundgesetz aufzunehmen. Dieser ermöglicht ein Sondervermögen für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität. Dieses SVIK kann ein Volumen von bis zu 500 Mrd. Euro haben. Weiterhin plant die Bundesregierung, Ausgaben für Bundesfernstraßen und Schienenwege teilweise in den Einzelplan 14 (Bundesministerium der Verteidigung) zu verlagern. Der Bundesrechnungshof hat sich zu den Auswirkungen auf den Einzelplan 12 im 2. Regierungsentwurf 2025 umfassend geäußert.⁴

⁴ Bundesrechnungshof, 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 2025, 8. Juli 2025, Gz.: V 1 - 0002592.

Die im Haushaltsentwurf 2026 außerhalb des Einzelplans 12 veranschlagten Ausgaben für Verkehr und digitale Infrastruktur betragen 29,4 Mrd. Euro.

Teilweise überschneiden sich die Zweckbestimmungen der an verschiedenen Stellen im Haushaltsentwurf veranschlagten Titel. Dies betrifft beispielsweise Investitionen der Autobahn GmbH, die zumindest 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 werden. Mittel für ihren Betrieb und ihre Planungen verteilen sich auf die Einzelpläne 12 und 14. In Kapitel 1205 finden sich die Titel 685 01 „Nationales Programm zur Förderung von Galileo PRS (Public Regulated Service)“ und 896 02 „Deutscher Beitrag zum Aufbau des europäischen, zivilen Satellitennavigationssystems Galileo“. Kapitel 3004 Titel 685 20 „Raumfahrt – Informationssicherheit“ soll im Haushaltsentwurf 2026 neu geschaffen werden. Gemäß den Erläuterungen ist er auch zur Förderung von Galileo PRS und für den deutschen Beitrag zum Aufbau des Satellitennavigationssystems vorgesehen.

Das BMV teilt hierzu mit, dass die Ausgaben für Galileo PRS und den deutschen Beitrag zum Aufbau des Satellitennavigationssystems nach Abschluss der entsprechenden Verwaltungsvereinbarung in den Einzelplan 30 des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt übergehen sollen. Es sehe insofern keine Gefahr der Überschneidung.

Im Ergebnis gewährt der Einzelplan 12 im Haushaltsentwurf 2026 keinen vollständigen Überblick, über welche Mittel das BMV verfügen kann. Die Betrachtung einzelner Titel reicht nicht aus, um die Frage zu beantworten, welche Haushaltsmittel dem Ressort für die jeweilige Zweckbestimmung zur Verfügung stehen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, eine nach Zweckbestimmung und Titeln gegliederte Übersicht der Mittel anzufordern, über die das BMV verfügen kann.

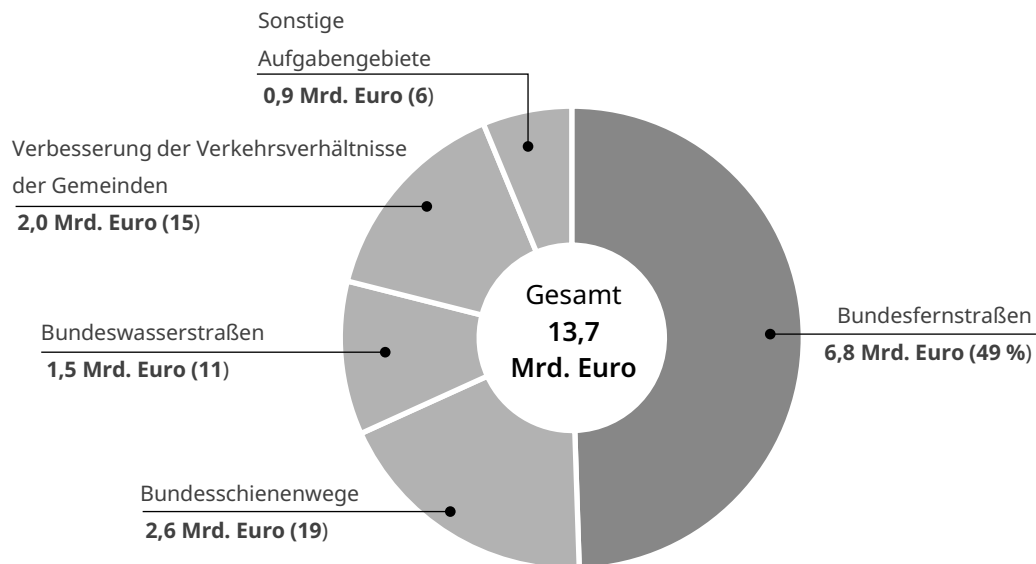
2.2 Ausgaben für Investitionen

Der Haushaltsentwurf 2026 sieht im Einzelplan 12 Investitionen von 13,7 Mrd. Euro vor (Soll 2025: 23,7 Mrd. Euro). Diese Mittel sollen insbesondere den Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Wasserstraße) zugutekommen. Davon werden im Jahr 2026 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

Fast die Hälfte der im Einzelplan 12 verbleibenden Investitionsmittel soll im Jahr 2026 auf die Bundesfernstraßen entfallen.



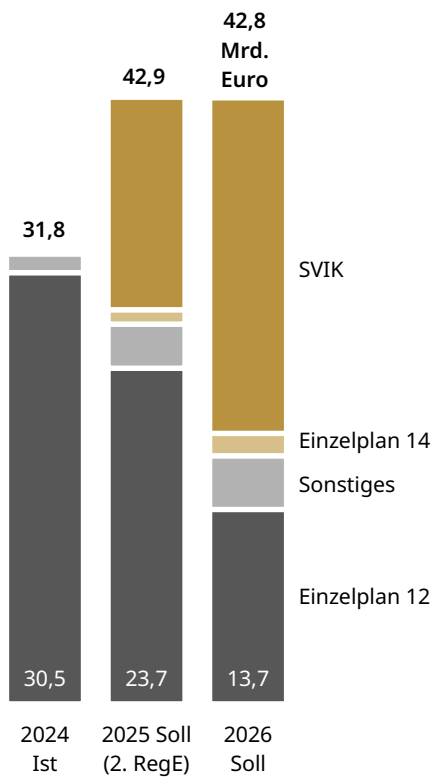
Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsentwurf 2026.

Der Rückgang der im Einzelplan 12 für das Jahr 2026 veranschlagten Haushaltsmittel um 10 Mrd. Euro geht im Wesentlichen auf einen Rückgang der Investitionen in Kapitel 1202 Bundesschienenwege zurück. Die Ansätze von Kapitel 1202 Titel 831 01 „Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG“ und Kapitel 1202 Titel 861 01 „Darlehen für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ wurden jeweils auf null abgesenkt, nachdem im 2. Regierungsentwurf 2025 noch 8,5 bzw. 3 Mrd. Euro veranschlagt worden sind.

Abbildung 3

Verlagerung aus dem Einzelplan 12 – Investitionen

Im Haushaltsentwurf 2026 sind weniger als ein Drittel der Investitionen in die Verkehrs- und digitale Infrastruktur im Einzelplan 12 veranschlagt.



Erläuterung: Die Abbildung berücksichtigt Titel für die Förderung des Mobilfunk- und Breitbandausbaus, die im SVIK veranschlagt sind und vom BMDS bewirtschaftet werden sollen. Sonstiges umfasst Mittel aus dem KTF, der „Aufbauhilfe 2021“ und zur Förderung der Kohleregionen. Im Jahr 2024 werden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsrechnung 2024; 2. Regierungsentwurf 2025; Haushaltsentwurf 2026.

Die Anlage "Verkehrswegeinvestitionen des Bundes" zum Einzelplan 12 soll mit einer einheitlichen, erweiterten Darstellung die Transparenz der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen erhöhen. Dazu führt die Anlage zum Einzelplan 12 des Haushaltsentwurfs 2026 auch auf, aus welchen Titeln und in welchem Umfang den Verkehrsträgern jeweils Mittel aus den Einzelplänen 14 und 60 zufließen. Ausgenommen bleiben die nun im Sondervermögen mit 16,4 Mrd. Euro veranschlagten Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

In der Anlage sind zudem die einzelnen Infrastrukturprojekte aufgeführt. Dort machen sogenannte „Davonvermerke“ jeweils transparent, wie viel Geld aus welchen Titeln

stammt. So lässt sich beispielsweise erkennen, welche Projekte bisher aus dem 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.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, gegenüber dem BMV auf eine Vervollständigung der Anlage „Verkehrsinvestitionen des Bundes“ hinzuwirken. Zudem könnte er 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

Mit dem Aufstellungs Rundschreiben für das Jahr 2026 hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) unter anderem Einsparungen bei den sächlichen Verwaltungsausgaben gefordert. Im Jahr 2026 sind die sächlichen Verwaltungsausgaben danach um 4 % gegenüber der bisherigen Finanzplanung abzusenken.⁵ Daraufhin meldete das BMV gegenüber dem BMF bei der Aufstellung des Bundeshaushalts 2026 bei verschiedenen betroffenen Titeln Mehrbedarfe in Höhe der vorherigen Absenkung an. Der Mehrbedarf würde dann die geplante Einsparung wieder ausgleichen. Keiner dieser Mehrbedarfe wurde in den Haushaltsentwurf 2026 übernommen. Ob die Mehrbedarfe gerechtfertigt sind, bleibt unklar. Realisieren sie sich, muss das BMV an anderer Stelle sparen.

Beispiele

1. Bei Kapitel 1201 Titel 521 21 „Betriebsdienst Bundesstraßen“ begründete es einen Mehrbedarf von 40 Mio. Euro mit in der Vergangenheit gestiegenen Ist-Ausgaben, Tarifierhöhungen und zusätzlichen Aufgaben.
2. Bei verschiedenen Titeln für sächliche Verwaltungsausgaben im Kapitel 1203 „Bundeswasserstraßen“ merkte das BMV lediglich an, dass die geplanten Einsparungen zu Lasten der Investitionen gingen.

Zum Einzelplan 12 im 2. Regierungsentwurf 2025 wies der Bundesrechnungshof auf eine mögliche Deckungslücke bei Kapitel 1201 Titel 682 12 „Ausgaben der ‚Die Autobahn GmbH des Bundes‘ für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung“ hin. Für das Jahr 2026 meldete das BMV einen Mehrbedarf von 500 Mio. Euro an. Dieser stehe in unmittelbarem Zusammenhang mit höheren Investitionen. Zusätzliche Planungsmittel

⁵ BMF, Rundschreiben und Verfahrenshinweise für die Aufstellung des Bundeshaushalts 2025 (2. Regierungsentwurf), der Eckwerte 2026 bis 2029, des Regierungsentwurfs 2026 und des Finanzplans bis 2029, Gz.: II A 1 - H 1105/00050/001/054 vom 19. Mai 2025, S. 3; abgerufen am 17. September 2025.

würden zwingend benötigt, um die erforderlichen Planungs-/Ingenieurleistungen einkaufen zu können. Trotzdem bleibt der Mittelansatz im Haushaltsentwurf 2026 unter Berücksichtigung von Kapitel 1408 Titel 682 51 „Autobahn GmbH des Bundes Betrieb/Planung“ bei 2,3 Mrd. Euro auf dem Niveau des Vorjahres und der alten Finanzplanung. Die Ist-Ausgaben sind stetig gestiegen und überstiegen im Jahr 2024 mit 2,4 Mrd. Euro erwartungsgemäß den Mittelansatz.

Außerdem sind im Haushaltsentwurf 2026 in Kapitel 1210 mit den Titeln 972 04, 972 05 und 972 06 Globale Minderausgaben von insgesamt 354 Mio. Euro veranschlagt. Sie lagen damit 44 Mio. Euro oder 11 % unter der Summe des Jahres 2025. Globale Minderausgaben dienen als pauschale Ausgabenkürzungen dem Haushaltsausgleich. Diese zu „erwirtschaften“ ist Sache des BMV. In den Jahren 2023 und 2024 wurden die Einsparungen überwiegend bei Kapitel 1202 Titel 891 06 „Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System)“, Kapitel 1204 Titel 892 03 „Unterstützung des Mobilfunkausbaus in den Grenzen der wettbewerblichen und regulatorischen Rahmenbedingungen“ und Kapitel 1204 Titel 894 03 „Unterstützung des flächendeckenden Breitbandausbaus“ erwirtschaftet. Deren Mittelansätze sollten schon mit dem 2. Regierungsentwurf 2025 vollständig ins SVIK übertragen werden.

Nach den Ausführungen des BMV im Haushaltsaufstellungsverfahren sind die genannten Titel für sächliche Verwaltungsausgaben genauso wie die Mittel für Ausgaben der Autobahn GmbH für Verwaltung, Planungsleistungen und Betrieb unterverschlagt.

Um höhere Bedarfe im Haushaltsvollzug zu decken, müsste das BMV an anderer Stelle sparen. Allerdings werden Einsparungen auch benötigt, um die Globalen Minderausgaben aufzulösen. Dies dürfte allerdings ohnehin herausfordernd sein: Die Globalen Minderausgaben sinken zwar um 11 %. Das Volumen des Einzelplans 12, der die Einsparungen erbringt, soll aber um mehr als 26 % sinken. Titel, die in der Vergangenheit zur Auflösung der Globalen Minderausgabe beitrugen, stehen nicht mehr zur Verfügung.

Angesichts der ohnehin schon abgesenkten sächlichen Verwaltungsausgaben ist es plausibel, dass das BMV einen Großteil der im Haushaltsvollzug notwendigen Einsparungen zulasten der Investitionen erbringen muss.

In seiner Stellungnahme bestätigt das BMV, dass die Vorgaben zur Haushaltskonsolidierung es vor große Herausforderungen gestellt haben. Die Bedarfe an sächlichen Verwaltungsausgaben habe es in seiner Haushaltsanmeldung begründet. Das BMV teile die Auffassung, dass die Auflösung der globalen Minderausgaben im Einzelplan 12 eine große Herausforderung darstellen werde.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV aufzufordern, den tatsächlichen Bedarf an sächlichen Verwaltungsausgaben in den Kapiteln 1201

und 1203 detailliert nachzuweisen. Gleiches gilt für Kapitel 1201 Titel 682 12 „Ausgaben der ‚Die Autobahn GmbH des Bundes‘ für Betrieb, Planungsleistungen und Verwaltung“. Er empfiehlt dem Haushaltsausschuss sodann, die Ansätze an die nachgewiesenen Bedarfe anzupassen.

Möchte der Haushaltsausschuss auf weitere Einsparungen hinwirken, kann er sich zunächst vom BMV zu dessen Effizienzmaßnahmen informieren lassen. Zudem kann er sich berichten lassen, welche Leistungen z. B. den sächlichen Verwaltungsausgaben gegenüberstehen. Dann kann er ggf. selbst entscheiden, ob diese entbehrlich sind.

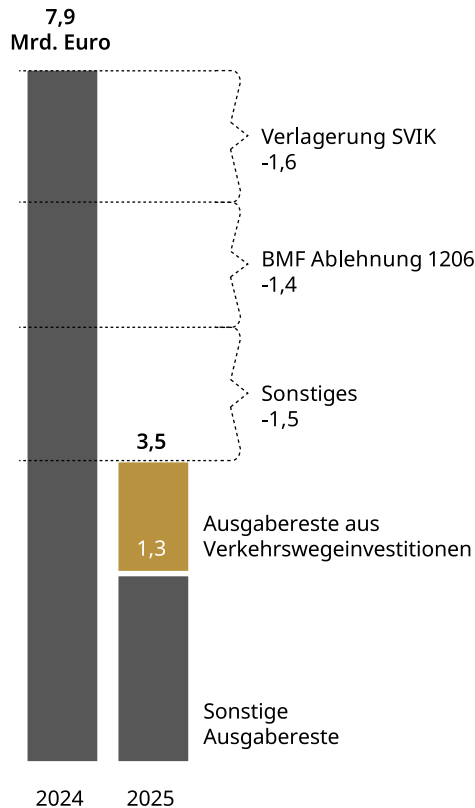
2.4 Ausgabereste

Der Haushaltsentwurf 2026 zeigt die Ausgabereste 2025. Diese betragen im Einzelplan 12 insgesamt 3,5 Mrd. Euro. Abbildung 4 zeigt die Entwicklung der Ausgabereste des Einzelplans.

Abbildung 4

Ausgabereste gegenüber dem Vorjahr halbiert

Ausgabereste in Höhe von 1,3 Mrd. Euro stammen aus Verkehrswegeinvestitionen und können zulasten anderer Einzelpläne in Anspruch genommen werden.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Einzelplan 12; Bundeshaushaltspläne 2016 bis 2024; Haushaltsentwürfe 2025 und 2026.

Der Rückgang um insgesamt 4,5 Mrd. Euro beruht auf

- der Verlagerung von Kapitel 1202 Titel 891 06 „Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System)“ und Kapitel 1204 Titel 894 03 „Unterstützung des flächendeckenden Breitbandausbaus“ in das SVIK. Im Jahr 2024 bildete das BMV auf diesen Titeln noch Reste von zusammen 1,6 Mrd. Euro.
- der Ablehnung des BMF, Ausgabereste im Kapitel 1206 „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde“ zu genehmigen, da das BMV den Bedarf nicht hinreichend nachwies.
- sonstigen Effekten, wie dem Abbau von Ausgaberesten im Kapitel 1201 „Bundesfernstraßen“ um fast 1 Mrd. Euro.

Der Bundesrechnungshof wird die Entwicklung weiterhin beobachten und bei Bedarf dem Haushaltsausschuss berichten.

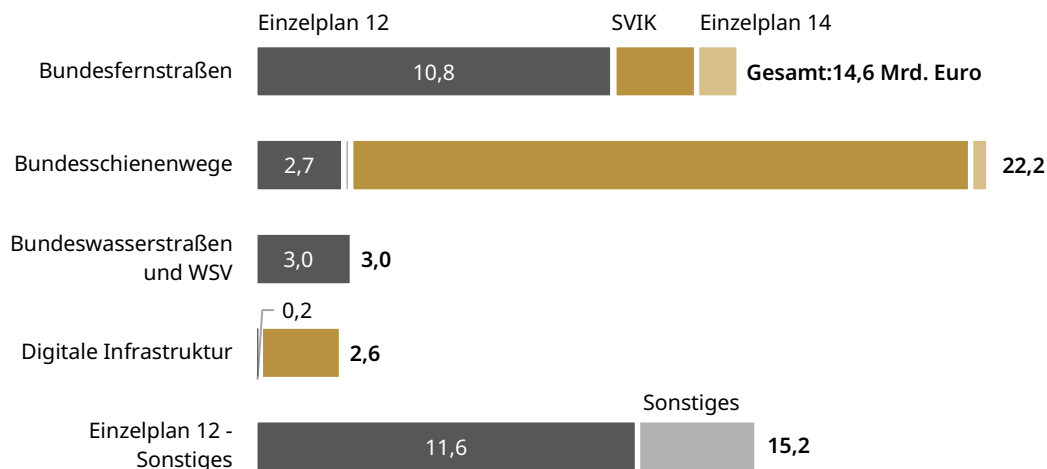
3 Wesentliche Ausgaben

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 einen Großteil der ins SVIK verlagerten Ausgaben aus.

Abbildung 5

Ausgaben für Bundesschienenwege überproportional verlagert

Nur 2,7 der insgesamt 22,2 Mrd. Euro Ausgaben zugunsten der Bundesschienenwege sollen im Einzelplan 12 verbleiben.



Erläuterung: Die Abbildung berücksichtigt Titel für die Förderung des Mobilfunk- und Breitbandausbaus, die im SVIK veranschlagt sind und vom BMDS bewirtschaftet werden sollen. Sonstiges umfasst Mittel aus dem KTF, der „Aufbauhilfe 2021“ und zur Förderung der Kohleregionen. Im Jahr 2024 werden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsrechnung 2024; 2. Regierungsentwurf 2025; Haushaltsentwurf 2026.

3.1 Bundesfernstraßen

Der Haushaltsentwurf 2026 sieht 10,8 Mrd. Euro für die Bundesfernstraßen vor (Soll 2025: 10,8 Mrd. Euro). Davon entfallen u. a. 9,5 Mrd. Euro auf Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen (Soll 2024: 9,4 Mrd. Euro) und 1,3 Mrd. Euro auf die Erhebung der Lkw-Maut (Soll 2025: 1,4 Mrd. Euro). Im Jahr 2024 gab der Bund 13,9 Mrd. Euro für die Bundesfernstraßen aus.

Der Mittelansatz verändert sich zum Jahr 2025 kaum. Dabei meldete das BMV zunächst einen plafonderhöhenden Mehrbedarf im Kapitel 1201 von mehr als 2,8 Mrd. Euro gegenüber dem Vorjahresentwurf an.⁶ Davon entfielen auf die Bundesautobahnen und auf die Bundesstraßen jeweils 1,4 Mrd. Euro. Allerdings sind die hierzu bereitgestellten haushaltsbegründenden Unterlagen des BMV mangels Erläuterungen unzureichend. Der Haushaltsentwurf 2026 berücksichtigt diesen Mehrbedarf nicht.

3.1.1 Brückenmodernisierung

Das BMV möchte weiterhin möglichst schnell die maroden Brücken in Deutschland modernisieren. Der Bundesrechnungshof hat einen Sonderbericht zur schleppenden Modernisierung maroder Brücken an Bundesfernstraßen verfasst.⁷ Nach seinen Berechnungen müsste das BMV für das Jahr 2026 allein 2,1 Mrd. Euro für die Modernisierung der Brücken im Brückenmodernisierungsprogramm vorsehen, sofern es an seinem eigenen im Jahr 2022 aufgestellten Plan zur Brückenmodernisierung festhält. Das sind 300 Mio. Euro mehr als im Jahr 2025. Dennoch bleibt der Mittelansatz im SVIK, in dem die Mittel für die Brückenmodernisierung seit dem Jahr 2025 veranschlagt sind, gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Der Bundesrechnungshof hat in seinem Sonderbericht deutlich gemacht, dass die Mittelveranschlagung im Bundeshaushalt intransparent und nicht geeignet ist, die Haushaltsmittel für den Zweck der Brückenmodernisierung zu binden. Er hat empfohlen, im Bundeshaushalt einen gesonderten Haushaltstitel für die Brückenmodernisierung vorzusehen, um die Zweckbindung der Mittel sicherzustellen. Er hat dies gleichermaßen auch für die etwaige Mittelbereitstellung aus dem SVIK empfohlen.

Vorausgesetzt, dass das SVIK für das Haushaltsjahr 2025 wie vorgesehen beschlossen wird, soll aus diesem die Erhaltung der Brücken und Tunnel im Bestandsnetz der Bundesautobahnen finanziert werden. Dabei können auch Ausgaben für Fahrbahn"sanierungen" geleistet werden, wenn sie „im unmittelbaren baulichen Zusammenhang damit stehen“.

⁶ Anlage zur Bundestagsdrucksache 21/500 (Einzelplan 12); abgerufen am 17. September 2025.

⁷ Bundesrechnungshof, Bericht nach § 99 BHO über die „Schleppende Modernisierung maroder Brücken an Bundesfernstraßen“, 29. April 2025, Gz.: V 4 - 0002308.

Ob das BMV die notwendigen Mittel für die Brückenmodernisierung bei den zum SVIK angemeldeten 2,5 Mrd. Euro berücksichtigt hat, ist nicht erkennbar, da neben Brücken auch Tunnel über das SVIK finanziert werden sollen. Zudem weist der Titel im SVIK nicht aus, in welcher Höhe Mittel in die Bauwerke fließen sollen und in welcher Höhe in die Fahrbahnerhaltung. Das mindert die Transparenz im Bundeshaushalt und erschwert die Erfolgskontrolle des Brückenmodernisierungsprogrammes.

Das BMV hält eine getrennte Veranschlagung der Mittel für die Erhaltung von Brücken, Tunnel und Fahrbahnen für nicht zielführend. Es hat zudem darauf hingewiesen, dass es zu einem Aufbau an Bürokratie sowohl auf der Auftraggeber- als auch auf der Auftragnehmerseite in einem Bereich käme, der prioritär und ausreichend finanziert sei.

Der Bundesrechnungshof hält weiterhin eine gesonderte Zweckbindung der Haushaltsmittel für die Brückenmodernisierung für notwendig.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, dem BMV aufzugeben, in die Erläuterungen zum Titel des SVIK für die Erhaltung der Brücken und Tunnel im Bestandsnetz der Bundesautobahnen aufzunehmen, in welcher Höhe jeweils Mittel für die Erhaltung von Brücken, Tunnel und Fahrbahnen veranschlagt sind. Er empfiehlt zudem, die Mittel für die Brückenmodernisierung aus dem Brückenmodernisierungsprogramm zweckgebunden zu veranschlagen.

3.1.2 Unterfinanzierter Erhaltungsbedarf

Das BMV hat seinen Finanzierungsbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen in einer neuen Erhaltungsbedarfsprognose ermittelt. Bei dieser hat es für den Zeitraum 2023 bis 2032 eine angenommene jährliche Baupreissteigerung von 3 % berücksichtigt. Darin nicht enthalten sind die Erhaltungskosten laufender Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP)-Strecken.⁸

Für die Bundesfernstraßen weist die Prognose für das Jahr 2026 einen Mittelbedarf von 6,7 Mrd. Euro aus. Die Mittel sollen für den Erhalt der Fahrbahnen, Ingenieurbauwerke, sonstigen Anlagenteile und Sonderaufwendungen (AKR⁹) genutzt werden. Auf die Bundesautobahnen entfällt ein Bedarf von 4,5 Mrd. Euro und auf die Bundesstraßen von 2,2 Mrd. Euro.

⁸ BMV, Artikel Erhaltungsbedarfsprognose für die Bundesfernstraßen vom 6. Mai 2025; abgerufen am 17. September 2025.

⁹ AKR: Alkali-Kieselsäure-Reaktion.

Für den Erhalt der Bundesautobahnen¹⁰ sind im Kapitel 1201 Mittel von 1,3 Mrd. Euro (ohne ÖPP)¹¹ veranschlagt. Weitere Mittel von 2,5 Mrd. Euro stehen dem BMV im Kapitel 6093 zweckgebunden für die Erhaltung von Brücken und Tunneln an Bundesautobahnen zur Verfügung, die allerdings nicht sicher ausreichen (siehe Tz. 3.1.1). Zusätzlich bewirtschaftet das BMV 1 Mrd. Euro im Kapitel 1408, die die Autobahn GmbH für die Erhaltung und Erweiterung der Bundesautobahnen verwenden darf. In Summe macht dies 4,9 Mrd. Euro¹². Das BMV hat mitgeteilt, es werde auch für den Titel 891 51 in Kapitel 1408 zwischen den Ist-Ausgaben für Erhaltung und Erweiterung (Bedarfsplan) zu unterscheiden sein, analog der bisherigen Verfahrensweise für den Titel 891 11 im Einzelplan 12. Es lehnt jedoch ab, die Erhaltungsmittel in der Erläuterung für verbindlich zu benennen.

Auf den ersten Blick scheinen die Mittel für den aus der Erhaltungsbedarfsprognose abgeleiteten Bedarf auskömmlich veranschlagt zu sein. Allerdings ist in Kapitel 1408 der Erhaltungsanteil an den Mitteln nicht ausgewiesen. Hinzukommt, dass die Erhaltungsbedarfsprognose des BMV für das Jahr 2026 einen Bedarf von 1,7 Mrd. Euro für alle Ingenieurbauwerke vorsieht. Der Bundesrechnungshof geht aber für die Brückenmodernisierung allein schon von einem deutlich höheren Bedarf aus (siehe Tz. 3.1.1). Er hält es daher für wahrscheinlich, dass die Erhaltungsmittel für Bundesautobahnen insgesamt nicht auskömmlich sein werden. Die intransparente Veranschlagung in drei Einzelplänen (siehe Tz. 2.1) lässt genauere Aussagen nicht zu.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, auch in die Erläuterungen des im Kapitel 1408 vorgesehenen Investitionstitels den Anteil der Mittel anzugeben, der für die Erhaltung vorgesehen ist. Damit auch die spätere Verwendung der Mittel erkennbar wird, ist die Erläuterung analog zu Kapitel 1201 für verbindlich zu erklären.

Bei Kapitel 1201 Titel 741 42 sind im Jahr 2026 für den Erhalt der Bundesstraßen 776 Mio. Euro weniger veranschlagt, als der vom BMV prognostizierte Bedarf von 2,2 Mrd. Euro. Für den Erhalt der Bundesstraßen reichen die Mittel damit nicht aus.

3.1.3 Verwaltungsausgaben

In seinem Bericht über die Entwicklung des Einzelplans 12 zum Bundeshaushalt 2025 empfahl der Bundesrechnungshof, die Ausgaben im Verwaltungskostentitel der Autobahn GmbH (Kapitel 1201 Titel 682 12) bedarfsgerecht zu veranschlagen. Der Entwurf

¹⁰ Einschließlich der Ausgaben für Bundesstraßen in Bundesverwaltung.

¹¹ Laut verbindlichen Erläuterungen zum Titel 891 11:

1,621 Mrd. Euro (Erhaltung) – 0,289 Mrd. Euro (ÖPP-Anteil) = 1,332 Mrd. Euro.

¹² Einschließlich Bundesstraßen in Bundesverwaltung.

des Bundeshaushalts wies eine Deckungslücke von 200 Mio. Euro aus, die das BMV im Haushaltsvollzug ausgleichen wollte.

Das BMV orientiert sich bei seiner Mittelveranschlagung am Wirtschaftsplan der Autobahn GmbH sowie ihrer mehrjährigen Finanzplanung. Mit seiner Anmeldung zum Bundeshaushalt 2026 wollte das BMV den Titel um 500 Mio. Euro gegenüber der Finanzplanung des Bundes plafonderhöhend verstärken. Es begründete dies unter anderen mit den Ist-Ausgaben des Jahres 2024, die um 132 Mio. Euro über dem Soll lagen, und mit zusätzlich benötigten Planungsmitteln für die Autobahn GmbH.

Der Haushaltsentwurf 2026 berücksichtigt den angemeldeten Mehrbedarf nicht. Die im Titel veranschlagten Mittel könnten damit erneut nicht auskömmlich sein. Sie müssten durch das BMV im Haushaltsvollzug zulasten des Investitionstitels ausgeglichen werden. Entsprechend dem Grundsatz der Haushaltswahrheit sind jedoch alle bekannten Ausgaben anzusetzen und nicht zu gering zu veranschlagen. In welcher Höhe eine Deckungslücke entsteht, hängt von der Wirtschaftsplanung der Autobahn GmbH für das Jahr 2026 ab. Diese Wirtschaftsplanung ist noch nicht abgeschlossen. Die erforderlichen Mehrmittel beim Verwaltungstitel wären plafondneutral umzuschichten und mindernd beim Investitionstitel der Autobahn GmbH im Bundeshaushalt 2026 anzusetzen. (Siehe Tz. 2.3)

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 zu beteiligen. Eisenbahnen des Bundes sind Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn AG (DB AG). Hierzu zählen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU): DB InfraGO AG und DB Energie GmbH. Diese sind die Eigentümer der Schienenwege und für deren Bau, Unterhaltung und Betrieb zuständig.

Im Jahr 2022 veröffentlichten DB AG und BMV, dass die Schienenwege teilweise überlastet und überaltert seien. Ein leistungsfähiges Schienennetz ist von besonderer gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Bedeutung. Dieses zu sanieren und zu verbessern, ist ein politisches Ziel.

Die Bundesfinanzierung für die Schienenwege soll im Jahr 2026 mit 22 Mrd. Euro leicht über dem Niveau des Vorjahrs liegen. Die Mittel sollen folgendermaßen aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt werden:

→ 2,7 Mrd. Euro aus dem Kernhaushalt (Kapitel 1202),

- 0,6 Mrd. Euro für verteidigungsrelevante Investitionen (Kapitel 1408) und
- 18,8 Mrd. Euro aus dem SVIK.

Aus dem SVIK sind mit 16,3 Mrd. Euro für „Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ (Titel 891 13) 8,7 Mrd. Euro mehr als im Jahr 2025 vorgesehen. Zudem sind daraus 2,5 Mrd. Euro für die „Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System)“ (Titel 891 12) geplant. Diese Ausgaben sollen komplett aus Kapitel 1202 in das SVIK verlagert werden.

Im Jahr 2024 finanzierte der Bund aus Kapitel 1202 noch die Rekordsumme von 16,2 Mrd. Euro in die Bundesschienenwege. Für das Jahr 2025 sind Ausgaben von 12,6 Mrd. Euro vorgesehen. Im Jahr 2026 sollen diese weiter um fast 10 Mrd. Euro abgesenkt werden. Die Ausgaben im SVIK sind zu einem großen Teil Verlagerungen aus dem Kernhaushalt und keine im Wortsinn „zusätzlichen“ Investitionen. Es wird problematisch, diese Aufgaben nach Auslaufen des SVIK zurück in den Kernhaushalt zu verlagern.

Das BMV hat in seiner Stellungnahme zur „Zusätzlichkeit“ von Investitionen auf eine notwendige „angemessene Investitionsquote im Bundeshaushalt“ verwiesen (Artikel 143h Absatz 1 Satz 2 Grundgesetz). Dies sei der Fall, wenn die Investitionsquote im Bundeshaushalt bei über 10 % liege. Eine Rückführung der überproportional in das SVIK verlagerten Ausgaben für Bundesschienenwege in den Kernhaushalt könne das BMV zum jetzigen Zeitpunkt nicht bewerten.

Die zuvor bei Kapitel 1202 deutlich gesenkten Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene (Neu- und Ausbauprojekte) sollen im Jahr 2026 wieder auf 1,8 Mrd. Euro steigen. Für die Finanzplanjahre bis 2029 ist ein weiterer Anstieg vorgesehen.

Der Bedarfsplan Schiene ist seit Jahren unterfinanziert. Die Unterfinanzierung wird sich auch aufgrund der Baupreissteigerungen und der begrenzten Kapazitäten trotz des steigenden Ansatzes voraussichtlich weiter verstärken.

Das BMV hat hierzu mitgeteilt, dass die Unterfinanzierung 2 Mrd. Euro bis zum Jahr 2029 betrage. Nach dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ würden Finanzmittel nur in Höhe der notwendigen Finanzlinie zur Verfügung gestellt. Das bedeute:

- Die im Bau befindlichen Aus- und Neubauvorhaben würden fortgeführt.
- Bedarfsplanprojekte in der Planung würden bis zum Ende der jeweiligen Leistungsphase fortgeführt und danach angehalten.
- Neue Planungen könnten nicht aufgenommen werden.

Für das Jahr 2026 sind „Gewinne aus Beteiligungen“ (Titel 121 01) von 350 Mio. Euro vorgesehen. Hierbei handelte es sich in der Vergangenheit um die Konzerndividende der DB AG (sog. Grunddividende). Diese war ursprünglich zur anteiligen Finanzierung des Bedarfsplans vorgesehen. Sie ist seit dem Jahr 2017 ausgesetzt. Darüber hinaus ist in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III vereinbart, dass die DB AG die Gewinne ihrer EIU ausschüttet. Für das Jahr 2026 planten die Vertragsparteien eine Dividendenausschüttung von 700 Mio. Euro. Diese wird aufgrund der fehlenden Planbarkeit nicht im Haushaltsplan abgebildet. Angesichts der wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns, des Finanzierungsbedarfs der Schienenwege und vor dem Hintergrund der hohen Eigenkapitalzuführungen des Eigentümers Bund hat der Bundesrechnungshof Zweifel, ob diese Gewinnerwartungen von zusammen über 1 Mrd. Euro angemessen sind.

Zur Angemessenheit dieser nebeneinander bestehenden Dividendenerwartungen (Haushaltsentwurf und LuFV III) hat sich das BMV in seiner Stellungnahme nicht geäußert. Es hat – wenig klarstellend – mitgeteilt, die Rendite, die der Bund als mittelbarer Eigentümer von der DB InfraGO AG erwarte, sei unter Berücksichtigung der Gemeinwohlorientierung abgesenkt worden.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV um seine Einschätzungen zu folgenden Punkten zu bitten:

- Rückverlagerung der Ausgaben für die Bundesschienenwege in den Kernhaushalt.
- Finanzierungsfähigkeit der Vorhaben des Bedarfsplans Schiene.
- Erwartungen zu Gewinn und Dividenden der DB AG und ihrer EIU.

3.2.1 Baukostenzuschüsse zur Erhaltung der Schienenwege

Die „Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ (Kapitel 1202 Titel 891 11) sollen im Jahr 2026 vollständig in das SVIK verlagert werden.

Das BMV finanzierte seit der BSWAG-Novelle aus diesem Titel neben Ersatzinvestitionen in die Schienenwege u. a. auch in größerem Umfang Kosten für Instandhaltungsmaßnahmen und einmaligen Aufwand. Nach dem BSWAG sind das keine Investitionen.

Das BMV hat in seiner Stellungnahme mitgeteilt, es gehe davon aus, dass alle Finanzierungstatbestände, die im BSWAG geregelt und der LuFV enthalten sind, aus dem SVIK finanzierbar seien. Ausgaben für Instandhaltungsmaßnahmen und einmaligen Aufwand würden zu Investitionen gehören.

Die Zweckbestimmung des SVIK sieht ausschließlich „zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur“ vor. Kosten für Instandhaltungsmaßnahmen und einmaligen Aufwand entsprechen dem nicht.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, vom BMV rechtlich prüfen zu lassen, ob die erheblichen Ausgaben für Instandhaltung und einmaligen Aufwand in das SVIK verlagert werden dürfen.

3.2.2 Ausgaben und Investitionen für verteidigungsrelevante Verkehrsinfrastruktur des Bundes

Seit der Grundgesetzänderung im März 2025 besteht die Möglichkeit der Bereichsausnahme von der „Schuldenregel“ für Verteidigungsausgaben. Die Bundesregierung plant für das Jahr 2026 Ausgaben von 0,6 Mrd. Euro für „Baukostenzuschüsse Schiene“ (Kapitel 1408 Titel 891 52). Hier seien anteilige Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene veranschlagt, die auch der militärischen Mobilität dienen.

Ein Haushaltsvermerk erlaubt zudem, 2 Mrd. Euro Verpflichtungen zu übertragen, die bis zum 31. Dezember 2024 im Einzelplan 12 bei dem Titel Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene eingegangen wurden.

Nach den Erläuterungen zum Titel sind die sechs durch Deutschland führenden Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore) Hauptstrecken des Militäreisenbahngrundnetzes. Diese SGV-Korridore entsprechen 23,5 % des Gesamtschienennetzes. Dieser prozentuale Anteil der SVG-Korridore sei die Grundlage für die Ermittlung der Ansatzhöhe durch das BMV.

Der Anteil der SGV-Korridore am Gesamtnetz sagt nichts über tatsächlich zu finanzierende Neu- und Ausbauvorhaben und einen angemessenen militärischen Finanzierungsanteil aus. Zudem haben die SGV-Korridore einen großen Anteil am gesamten Güterverkehr in Deutschland. Diese allein dem Verteidigungsetat zuzuordnen, entspricht nicht dem Verursacherprinzip.

Das BMV hat in seiner Stellungnahme erläutert, es sei jener Anteil der Ausgaben als Bereichsausnahme in den Einzelplan 14 verlagert worden, der die militärische Nutzung bzw. den militärisch-strategischen Bereitstellungswert ausdrücke. Diesen Wert habe das Bundesministerium der Verteidigung als Pauschale ermittelt. Im Einzelplan 14 seien Mittel für Verkehrsinfrastruktur veranschlagt, die primär für die zivile Nutzung vorgehalten werde. Verkehrsinfrastruktur, die einen rein militärischen Nutzen besitze, werde ohnehin bereits vollständig bzw. der über die zivilen Anforderungen hinausgehende militärische Anteil aus dem Einzelplan 14 finanziert.

Nach Ansicht des Bundesrechnungshofes umfasst die Bereichsausnahme nur Ausgaben, die militärisch begründet sind und Relevanz für die Verteidigungsfähigkeit haben.

Der Haushaltsausschuss sollte das BMV auffordern, nachvollziehbar darzulegen, wie die Höhe der in den Einzelplan 14 zu verlagernden Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen im Hinblick auf die strategische Relevanz für die Verteidigungsfähigkeit ermittelt wurde.

3.2.3 Steigende Trassenpreise und deren Förderung

Eigenkapitalerhöhungen bei der DB InfraGO AG sind nicht mehr vorgesehen. Allerdings führen die hohen Eigenkapitalerhöhungen der Vergangenheit aufgrund von Renditeerwartungen und Abschreibungen im gegenwärtigen Regulierungssystem fortwährend zu höheren Trassenpreisen. Für das Jahr 2026 wird ein sprunghafter Anstieg der Trassenpreise erwartet.

Das BMV hat eine Reform des Systems der Trassenpreisbildung angekündigt. Bis dahin soll die Trassenpreisförderung fortgesetzt werden. Die Branche fordert aber vehement eine höhere Förderung als Übergangslösung. Dementsprechend soll die Trassenpreisförderung im Jahr 2026 im Personenfernverkehr um 95 auf 200 Mio. Euro (Kapitel 1210 Titel 682 53) steigen. Beim Schienengüterverkehr soll der Titelanatz allerdings trotz des erwarteten Anstiegs der Trassenpreise um 10 auf 265 Mio. Euro (Kapitel 1210 Titel 682 52) sinken.

Dies belastet möglicherweise auch die notwendige Sanierung der DB Cargo AG, die nach Auflage der Europäischen Kommission bis spätestens Ende 2026 aus eigener Kraft Gewinne erwirtschaften muss. Zudem könnte es die angestrebte Verkehrsverlagerung gefährden.

Das BMV hat erneut auf die vorgesehene Reform der Regelung der Trassenentgelte verwiesen. Diese bedürfe noch einer grundlegenden Diskussion wegen der möglichen finanziellen Auswirkungen für den Bund. Zur Abmilderung des Anstiegs der Trassenentgelte habe das Kabinett im August 2025 einen Gesetzentwurf beschlossen. Damit solle die abgesenkte Renditeerwartung des Bundes an die DB InfraGO AG bei der Entgeltregulierung berücksichtigt werden.

Das BMV setze sich für eine auskömmliche Finanzierung der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr ein, habe aber auch die Einsparvorgaben des Koalitionsvertrags umzusetzen. Zu den Auswirkungen auf die DB Cargo AG hat sich das BMV in seiner Stellungnahme nicht geäußert.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV prüfen zu lassen, welche Optionen der Trassenpreisbildung bestehen und welche Auswirkungen diese jeweils auf Bundeshaushalt, Anreizregulierung und Schienenverkehr hätten.

3.2.4 Konzern DB AG in Dauerkrise– Bund muss als Eigentümer überfällige Reformen endlich angehen

Gemäß dem aktuellen Koalitionsvertrag beabsichtigt die Bundesregierung mittelfristig eine grundlegende Bahnreform. Die DB InfraGO AG soll innerhalb des integrierten DB AG-Konzerns entflochten werden. Die Bundesregierung plant danach auch, den Aufsichtsrat und den Vorstand neu aufzustellen. Zudem soll der Fortbestand des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen dem Konzern und der DB InfraGO AG geprüft werden.¹³

Der Bundesrechnungshof hat seit Langem auf die Notwendigkeit einer grundlegenden Bahnreform hingewiesen. Er untermauert seine bereits im Jahr 2023 ausgesprochene Empfehlung, das Bundesunternehmen DB AG so auszurichten, dass das System Eisenbahn als Ganzes profitiert. Die bisherige Organisation als integrierter Konzern hat die Dauerkrise der DB AG nicht verhindert.¹⁴ Das Festhalten des Koalitionsvertrages am integrierten Konzern und an der aktuellen Rechtsform einer Aktiengesellschaft birgt das Risiko, dass wesentliche Strukturprobleme der DB AG nicht beseitigt werden und wesentliche Hemmnisse für den Einfluss des Bundes und für den Wettbewerb auf der Schiene fortbestehen.

Bereits in der vergangenen Legislaturperiode war es das Ziel des BMV, die DB InfraGO AG von Konzerninteressen zu entflechten und eine personelle Unabhängigkeit sicherzustellen. Nach den Prüfungsfeststellungen des Bundesrechnungshofes ist der Bund jedoch am Widerstand der DB AG und der mangelnden Durchsetzung des BMV gescheitert.¹⁵ Im Ergebnis hat der Bund bei der DB InfraGO AG beispielsweise statt den angestrebten 10 von 20 Aufsichtsratsmandaten lediglich 5 erhalten. Dabei ist es dem BMV auch nicht gelungen, dass der Bund den Vorsitz im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG erhält: Die DB AG hat sich geweigert und durch ein Mitglied des Konzernvorstands selbst den Vorsitz übernommen. Solange die DB InfraGO AG Bestandteil des integrierten Konzerns bleibt, ist der Bund bei solchen wichtigen Fragen vom Entgegenkommen der DB AG abhängig. Denn sie ist nach der geltenden Rechtslage Eigentümerin der DB InfraGO AG.

¹³ Verantwortung für Deutschland, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 21. Legislaturperiode, S. 27.

¹⁴ Bundesrechnungshof, Bericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG – Hinweise für eine strukturelle Weiterentwicklung, 15. März 2023, Gz.: III 4 - 0001408, Bundestagsdrucksache 20/7025, Tz. 0.6.

¹⁵ Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages – Operative Tätigkeit der „Steuerungsgruppe Transformation Deutsche Bahn AG“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, 8. Oktober 2024, Gz.: III 4 - 0001959, Tz. 4.1.

Erschwerend für den Einfluss des Bundes kommt hinzu, dass er nicht in allen bedeutsamen Tochter- und Enkelgesellschaften der DB AG im Aufsichtsrat vertreten ist. Dort, wo er vertreten ist, hat der Bund nur eine deutliche Stimmenminderheit.¹⁶ Das BMV hat darauf hingewiesen, dass es die Interessenvertretung des Bundes in den Aufsichtsräten „differenziert gemäß den Grundsätzen der Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit“ betrachte. Auf die Wahrung der Interessen des Bundes könne auch ohne absolute Stimmenmehrheit im Aufsichtsrat hingewirkt werden. Der Bundesrechnungshof sieht dies als Schutzbehauptung an, mit der das BMV sein Scheitern gegenüber der DB AG nachträglich zu verharmlosen versucht. Der Bundesrechnungshof hat dem Haushaltsausschuss zu dem hier und in weiteren Themenfeldern bestehenden Handlungsbedarf bereits Empfehlungen übermittelt.

Auch wenn eine grundlegende Reform der DB AG wegen der nötigen Vorbereitung erst „mittelfristig“ umsetzbar sein mag, darf dies für das BMV kein Grund sein, länger zu warten. Um im Laufe der Legislaturperiode substanzielle Fortschritte zu erzielen, muss das BMV alsbald Vorschläge für die wesentlichen Weichenstellungen vorlegen. Diese sind auch für den Haushaltsgesetzgeber und dessen Entscheidungen bedeutsam.

Das BMV hat erklärt, dass der Bundesminister am 22. September 2025 eine „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ (Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn) vorstellen werde. Der Bundesrechnungshof wird diese Eckpunkte des BMV und das weitere Vorgehen zu ihrer Umsetzung prüfen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich vom BMV bis Ende 2025 über das beabsichtigte Vorgehen zu einer grundlegenden Bahnreform berichten zu lassen. Er empfiehlt dem Haushaltsausschuss zudem, dass dieser anschließend das BMV zu konkreten Handlungsschritten verpflichtet, um den Fortschritt nachhalten zu können.

3.3 Bundeswasserstraßen

Für die Bundeswasserstraßen sind im Haushaltsentwurf 2026 insgesamt rund 3 Mrd. Euro vorgesehen (Soll 2. Regierungsentwurf 2025: 3,1 Mrd. Euro). Im Haushaltsjahr 2024 gab das BMV 2,9 Mrd. Euro für die Bundeswasserstraßen aus. Hierin enthalten sind die Ausgaben für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).

¹⁶ Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages – Einfluss des Bundes über bedeutsame Tochter- und Enkelgesellschaften der DB AG, 4. Oktober 2024, Gz.: III 4 - 0001955 / II, Tz. 0.2 und 0.3.

Die WSV ist für den Neu- und Ausbau sowie die Erhaltung und den Betrieb der Bundeswasserstraßen zuständig. Sie ist, gemessen an der Zahl der Beschäftigten, der mit Abstand größte Verwaltungsbereich des BMV. Sie soll im Jahr 2026 über 13 107 Planstellen und Stellen verfügen. Im Jahr 2023 waren davon 12 100 besetzt. Die weiterhin hohe Zahl unbesetzter Planstellen und Stellen liegt auch an fehlenden Fachkräften im technischen Bereich.

Die Infrastruktur an den Bundeswasserstraßen ist geprägt durch eine ungünstige Altersstruktur. Die technische Nutzungsdauer der Anlagen ist vielfach erreicht oder überschritten. Für Baumaßnahmen zum Erhalt und Erneuern vorhandener Infrastruktur veranschlagt das BMV im Haushaltsentwurf 2026 in Kapitel 1203 Titel 780 01 „Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur“ 368 Mio. Euro und in Kapitel 1203 Titel 780 02 „Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen“ 863 Mio. Euro. Gegenüber dem 2. Regierungsentwurf 2025 stehen zusammengenommen 184 Mio. Euro weniger zur Verfügung. Zwar übersteigt die Summe die Ist-Ausgaben im Jahr 2024 weiterhin um 45 Mio. Euro. Allerdings erwartet das BMV bei den Investitionen sparen zu müssen, da die sächlichen Verwaltungsausgaben im Kapitel 1203 nicht auskömmlich veranschlagt seien (siehe Tz. 2.3).

Der Bundesrechnungshof bemängelte zuletzt in einer Bemerkung die Priorisierung bei Investitionen in die Bundeswasserstraßen.¹⁷ 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 so dringlich bewertet. Das BMV bestätigte die personellen Engpässe. Hier habe es aber Fortschritte erreicht. Unstrittig sei, dass die in den vergangenen Jahren verfügbaren Haushaltsmittel nicht zum dauerhaften Erhalt der Bundeswasserstraßen ausreichen. Folglich muss das BMV neu priorisieren und das Wichtigste zuerst bauen. Bei fehlenden Mitteln und zu vielen Projekten muss das es damit festlegen, an welchen Wasserstraßen es einen Substanzverlust hinnehmen will. Das Verkehrsaufkommen kann als Anhaltspunkt dienen.

Bereits in seinem Bericht zum Einzelplan 12 im Haushaltsentwurf 2025 empfahl der Bundesrechnungshof dem Haushaltsausschuss, das BMV aufzufordern, einen Plan vorzulegen, wie es mit den erhöhten Mitteln die Infrastruktur an den Wasserstraßen erhalten und auch noch ausbauen will. Das BMV bestätigte in seiner Stellungnahme zu diesem Bericht, einen Finanzierungs- und Realisierungsplan für die Bundeswasserstraßen zu entwickeln. Es sagte zu, dabei die Ausschüsse für Haushalt und Verkehr des Deutschen Bundestags zu beteiligen. Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich diesen Plan so schnell wie möglich vorlegen zu lassen.

¹⁷ Bundesrechnungshof, Bemerkung: „Priorisierung falsch: BMDV riskiert Ausfall von Wasserstraßen“, 5. Mai 2025.

3.4 Digitale Infrastruktur

Der Bundeskanzler übertrug den Aufgabenbereich „digitale Infrastrukturen“ mit seinem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 an das BMDS. Die bis dahin im Einzelplan 12 verankerte Förderung des flächendeckenden Breitbandausbaus und des Mobilfunks verlagerte die Bundesregierung mit dem Haushaltsplan 2025 in das SVIK. Einzelne Titel, die ganz oder teilweise dem BMDS übertragen werden sollen, sind im Haushaltsentwurf 2026 noch im Kapitel 1204 veranschlagt.

Im Haushaltsentwurf 2026 wird das Kapitel 1204 noch mit 162 Mio. Euro im Einzelplan 12 geführt (Soll 2025: 213 Mio. Euro). Die Titel, die ganz dem BMDS übertragen werden sollen, sind mit insgesamt rund 46 Mio. Euro veranschlagt.

Darunter fallen auch die Verwaltungskosten für die bundeseigene Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft mbH (MIG). Diese verwaltet und gewährt die Mittel zur Förderung des Mobilfunkausbaus. Im Jahr 2024 beantragte das BMV, die Gesellschaft zum Ende des Jahres 2025 aufzulösen. Die mit der Beteiligung verfolgten Ziele würden ohne eine weitere Bundesförderung erreicht. Die Mobilfunknetzbetreiber bauen ihre Netze ohnehin aus. Der Bundesrechnungshof regte daher gegenüber dem BMV an zu prüfen, ob der Bund seine Förderung sofort einstellen kann. Das BMV sagte zu, den Fortschritt bei der Mobilfunkversorgung aufmerksam zu beobachten, um die Fördertätigkeit der MIG bei Bedarf zu begrenzen.

Die Bundesregierung plant, die MIG vorerst nicht aufzulösen. Sie soll mindestens so lange weitergeführt werden, bis die bisher bewilligten Förderprojekte abgeschlossen sind. Zunächst plante das BMV, für eine weitere Beauftragung der MIG notwendige Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre in Höhe von 175 Mio. Euro im Haushaltsentwurf 2026 zu veranschlagen. Aktuell sieht der Haushaltsentwurf nur Mittel für die Verwaltungsausgaben für die MIG im Jahr 2026 von 21,2 Mio. Euro vor.

Dem Bundesrechnungshof ist bekannt, dass das BMDS den Geschäftsbetrieb der MIG zunächst nur bis zum 31. Dezember 2026 verlängern will. Die dadurch gewonnene Zeit möchte es nutzen, mit Hilfe einer Marktkonsultation und einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung festzustellen, ob und wenn ja, mit welchen Aufgaben der Geschäftsbetrieb der MIG über den 31. Dezember 2026 hinaus erfolgen könne.

Die Ergebnisse der Untersuchung müssen bis zum Verfahren zur Aufstellung des Bundeshaushalts 2027 vorliegen. Dann kann der Haushaltsgesetzgeber fundiert über die mittelfristige Zukunft der MIG entscheiden.

Das BMV teilte mit, dass die Verwaltungsausgaben der MIG aus einem Titel finanziert werden sollen, der im parlamentarischen Haushaltsaufstellungsverfahren in den Einzelplan des BMDS umgesetzt werden soll. Für diesen Titel gelte, dass eventuelle bestehende Mehrbedarfe durch das BMV in Abstimmung mit dem BMDS an das BMF

weitergeleitet worden seien. BMDS und BMF werden dazu aber erst im weiteren Aufstellungsverfahren weiter beraten. Das BMF habe Vorsorge getroffen, aber derzeit sei über die in 2026 zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel der MIG noch nicht entschieden.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich vom zuständigen Ressort darlegen zu lassen, welche Aufgaben die MIG in welchem Zeitraum weiter wahrnehmen soll. Er schlägt vor, die Mittel für die Verwaltungskosten der MIG nach Abschluss der Beratungen zwischen BMV, BMDS und BMF zumindest zur Hälfte zu sperren, bis das zuständige Ressort die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nachgewiesen hat.

3.5 Luft- und Raumfahrt

Im Kapitel 1205 „Luft- und Raumfahrt“ sind vorerst noch rund 650 Mio. Euro veranschlagt. Einzelne Titel dieses Kapitels sollen dem Bundesministerium für Forschung, Technik und Raumfahrt übertragen werden. Das betrifft Titel im Bereich der „Raumfahrt“. Das BMV wird die Zuständigkeit für den Bereich „Luftfahrt“ behalten.

Nach § 31 b des Luftverkehrsgesetzes sind einer Flugsicherungsorganisation Einnahmeausfälle aus Kostenbefreiungen zu erstatten. Für den Bereich kleinerer Flughäfen veranschlagte das BMV die Mittel dazu in Kapitel 1204 Titel 671 02.

Das BMV plante, diese Unterstützung zum 31. Dezember 2025 einzustellen. Daher sind als Soll-Ansatz für das Jahr 2026 und im Finanzplan bis 2029 keine Mittel veranschlagt. Im Titel sind aber Ausgabereste in Höhe von rund 44 Mio. Euro ausgewiesen. Im Titel veranschlagte Verpflichtungsermächtigungen von 36 Mio. Euro für die Jahre 2027 bis 2029 seien nach Information des BMV dort fälschlicherweise ausgewiesen. Sie sollen im parlamentarischen Verfahren der Haushaltsaufstellung gestrichen werden.

Das BMV erwartet im Jahr 2026 noch Zahlungen für Schlussabrechnungen aus den Förderungen der Vorjahre. Darüber hinaus geht das BMV davon aus, dass die Unterstützung der Flugsicherungsorganisationen im Bereich kleinerer Flughäfen auch nach dem Jahr 2025 fortgesetzt werden soll. Es verweist dazu auf eine entsprechende Zielsetzung im Koalitionsvertrag.

Aus Sicht des BMV solle die weitere Unterstützung nach einer Überarbeitung auf Basis der Ergebnisse einer Evaluierung, der Anpassung der einschlägigen Rechtsgrundlagen und der Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgen.

Alle im Jahr 2026 erforderlichen Mittel plant das BMV durch die Inanspruchnahme von Ausgaberesten zur Verfügung zu stellen. Perspektivisch reichen die vorhandenen Ausgabereste aber nicht aus, um die Unterstützung in der bisherigen Form zu finanzieren.

Das BMV teilte mit, dass bereits ein Evaluierungsbericht vorliegt, der kurzfristig zur Verfügung gestellt werden könne. Die notwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung habe das BMV bereits eingeleitet. Die Mitte Oktober 2025 erwarteten Ergebnisse könne es dem Haushaltsausschuss dann nachreichen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich vom BMV über das Ergebnis der Evaluierung berichten zu lassen. Dabei sollte das BMV darlegen, welche Ziele im Interesse des Bundes es mit einer Fortführung der Unterstützung erreichen will. Gerade mit Blick auf eine künftig bedarfsgerechte Veranschlagung von Mitteln für eine weitere Unterstützung, sollte das BMV den Haushaltsausschuss insoweit auch über die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der geplanten Unterstützung berichten.

3.6 Personennahverkehr

Grundsätzlich ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) Aufgabe der Länder. Gleichwohl fördert der Bund den ÖPNV mit unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten. Dabei handelt es sich insbesondere um Zahlungen aus dem Einzelplan 12 Kapitel 1206 nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und aus dem Einzelplan 60 Kapitel 6001 nach dem Regionalisierungsgesetz. Hinzu kommen Mittel aus dem BSWAG, Steuervergünstigungen für den ÖPNV, Förderprogramme, Modellvorhaben usw.¹⁸

Auf der Grundlage des GVFG gewährt der Bund den Ländern seit dem Jahr 1971 Finanzhilfen und den EIU der DB AG Zuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Das GVFG gibt die Höhe der Mittel vor: Während in den Jahren 2021 bis 2024 jeweils 1 Mrd. Euro zur Verfügung standen, verdoppelten sich diese Bundesmittel im Jahr 2025 auf 2 Mrd. Euro. In den Folgejahren erhöhen sie sich jährlich um 1,8 %. Die entsprechenden Bundesmittel werden im Haushalt im Kapitel 1206 bei den Titeln 882 02¹⁹ und 891 01²⁰ veranschlagt. Den gesetzlichen Vorgaben folgend betragen die Ansätze im Haushaltsentwurf 2026 bei diesen beiden Titeln in Summe 2,036 Mrd. Euro²¹.

In den letzten Jahren wurden die bei diesen beiden Titeln angesetzten Mittel nicht vollständig verausgabt. Zum Ende des Jahres 2024 betrugen die über die Jahre angesammelten nicht verausgabten Bundesmittel 739 Mio. Euro beim Titel 882 02 und 698 Mio.

¹⁸ Vgl. Bundesrechnungshof, Sonderbericht nach § 99 BHO über den Einsatz von Bundesmitteln für den ÖPNV, 8. Februar 2022, [Bundestagsdrucksache 20/599](#); abgerufen am 17. September 2025.

¹⁹ Finanzhilfen an die Länder für Vorhaben der Schieneninfrastruktur des ÖPNV.

²⁰ Investitionszuschüsse für Vorhaben des ÖPNV an die DB AG und Unternehmen, die sich überwiegend in Bundeshand befinden.

²¹ $2\,000\,000\,000 \text{ Euro} \times (1 + 1,8 \%) = 2\,036\,000\,000 \text{ Euro}$.

Euro beim Titel 891 01. Der Haushaltsausschuss fasste im Zuge der Beratungen über den Haushalt für das Jahr 2024 am 16. November 2023 einen Maßgabebeschluss. Er forderte das BMV auf, in Abstimmung mit den Ländern, die Voraussetzungen für eine verbesserte und gleichwohl wirtschaftliche Inanspruchnahme der Bundesmittel zu schaffen. Hierfür sollte das BMV den Bedarf realistisch ermitteln – sowohl hinsichtlich der Höhe als auch des Zeitpunktes.

In der Folgezeit nahm das BMV diverse Änderungen bei der Aufstellung des sogenannten GVFG-Bundesprogramms vor, um eine wirkungsvollere Inanspruchnahme der veranschlagten Haushaltsmittel zu ermöglichen. Die endgültige Aufnahme eines GVFG-Vorhabens in dieses Bundesprogramm ist Voraussetzung für die Bewilligung von Bundesmitteln. Insgesamt holt das BMV nun mehr Informationen bei den Ländern ein, um eine bedarfsgerechte Dotierung der Vorhaben zu erreichen.

Im Jahr 2024 sind 0,99 Mrd. Euro der bei den beiden Titeln veranschlagten Mittel von 1 Mrd. Euro ausgegeben worden. Damit ist nur ein relativer kleiner Anteil der für das Jahr 2024 zur Verfügung gestellten Bundesmittel nicht im selben Jahr dem ÖPNV zugutegekommen. Da die vom BMV eingeleiteten Schritte erst nach und nach Wirkung entfalten, lässt sich derzeit noch nicht beurteilen, ob sie tatsächlich zu einem besseren Mittelabfluss führen. Zu bedenken ist außerdem, dass sich die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel im Jahr 2025 verdoppelt haben.

Das BMV fasste in seiner Stellungnahme noch einmal die konkreten Schritte zusammen, die es ergriffen hat, um aussagekräftige Informationen für die Aufstellung eines bedarfsgerechten Bundesprogramms zu erhalten. Darüber hinaus würden zum Jahresende die für die einzelnen GVFG-Vorhaben vorgehaltenen Mittel überprüft und ggf. an den tatsächlichen Bedarf angepasst. Auch das aktuell gültige GVFG-Bundesprogramm 2025 – 2029 habe das BMV nach diesen Vorgaben erstellt. Das BMV werde die ergriffenen Maßnahmen fortführen, ihre Effektivität regelmäßig prüfen und in Kooperation mit den Ländern bei Bedarf weiterentwickeln.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV aufzufordern, den Abfluss der Mittel für GVFG-Vorhaben weiter zu untersuchen und darüber dem Haushaltsausschuss jährlich zu berichten. Dabei sollte das BMV auch darauf eingehen, welche Verbesserungen die einzelnen Änderungen bewirkt haben.

3.7 Bundeseisenbahnvermögen: Gesetzlicher Abwicklungsauftrag

Das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) betreut im Wesentlichen die Beamtinnen und Beamten der ehemaligen Deutschen Bundesbahn, die der DB AG zugewiesen sind.

Darüber hinaus verwaltet und verwertet es die Liegenschaften, die nicht bahnnotwendig sind. Weiterhin ist es dazu verpflichtet, die betrieblichen Sozialeinrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn aufrechtzuerhalten. Es regelt zudem die Angelegenheiten der Beamtenversorgung.

Im Haushaltsentwurf 2026 sind im Kapitel 1216 hierfür 6 Mrd. Euro vorgesehen. Der Ansatz im Haushaltsentwurf liegt damit um 0,1 Mrd. Euro über dem im Finanzplan 2025 bis 2028. Der Mehrbedarf resultiert aus den Folgen der Besoldungs- und Versorgungserhöhung für die Jahre 2025 und 2026. Das BEV zahlt im Jahr 2026 die Bezüge für 117 000 Versorgungsberechtigte, 8 300 der DB AG zugewiesene und beurlaubte Beamtinnen und Beamte sowie für 1 400 Personen, die beim BEV tätig sind.

Der Bundesrechnungshof hält es vor dem Hintergrund des gesetzlich verankerten Abwicklungsauftrags und der demografischen Entwicklung für unerlässlich, eine Zukunftsstrategie für das gesamte BEV zu entwickeln. Das BMV muss nach einem Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages (Rechnungsprüfungsausschuss) vom Mai 2024 bis Ende Mai 2026 einen Fahrplan erstellen, wie Aufgaben des BEV auf andere Behörden übertragen werden können. Zudem muss es einen Zeitpunkt festlegen, zu dem das BEV aufgelöst werden kann.

Obwohl der Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses schon mehr als ein Jahr zurückliegt, hat das BMV nur „erste Gespräche“ mit dem BEV geführt. Es hat auch noch keinen Entwurf eines Fahrplans zur Aufgabenübertragung erstellt. Weder das BMV noch das BEV haben sich bisher auf einen Zeitpunkt festgelegt, zu dem das BEV aufgelöst werden kann. Der Bundesrechnungshof hätte erwartet, dass die Arbeiten des BMV schon weiter fortgeschritten sind.

Das BMV erläutert, dass der Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses das BMV nicht verpflichte, Zwischenberichte oder Fortschrittsmeldungen abzugeben oder Zeitpläne zur Abwicklung des BEV mitzuteilen. Die Aufgabenstellung beinhalte eine objektive Betrachtung der künftigen Ausgestaltung oder optionalen Abwicklung des BEV. Es beabsichtige, seinen Bericht fristgerecht vorzulegen.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, gegenüber dem BMV klarzustellen, dass der Bericht alle Aufgabenbereiche des BEV umfassen muss. Er empfiehlt zudem, das BMV an seine Zusage zu erinnern, den Ende Mai 2026 fälligen Fahrplan fristgerecht vorzulegen.

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 2026 beträgt der Sollansatz für die Einnahmen aus der Lkw-Maut 13,5 Mrd. Euro. Er liegt damit um 0,1 Mrd. Euro oberhalb des Vorjahres (Soll 2025: 13,4 Mrd. Euro).

Nach Abzug der Systemkosten (u. a. Ausgaben im Zusammenhang mit der Erhebung der Lkw-Maut) und eines Mautfehlbetrages von 2 Mrd. Euro aus dem Haushaltsjahr 2024 stehen 10 Mrd. Euro der Einnahmen für Ausgaben im Verkehrshaushalt zur Verfügung (sog. Nettomaut). Nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) ist die 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.²² Das BMV hat beabsichtigt, die Nettomaut für Ausgaben der Verkehrsträger wie folgt zu verteilen:

- Bundesfernstraßen: 7,3 Mrd. Euro (Kapitel 1201 Titelgruppe 01),
- Bundesschienenwege: 2,5 Mrd. Euro (Kapitel 1202 Titel 891 01, 891 05, 891 10, Kapitel 1210 Titelgruppe 05),
- Bundeswasserstraßen: 0,6 Mrd. Euro (Kapitel 1203 Titel 780 02).

Damit verteilt das BMV 10,4 Mrd. Euro an die Verkehrsträger, obwohl ihm lediglich 10 Mrd. Euro an Nettomaut zur Verfügung stehen. Ausgaben von 0,4 Mrd. Euro sind somit nicht durch Einnahmen aus der Lkw-Maut gedeckt. Zudem beläuft sich der Anteil für die Bundesfernstraßen auf über 70 %. Dies entspricht nicht der Regelung nach BFStrMG, wonach nur die Hälfte der Nettomaut für die Bundesfernstraßen zu verwenden ist.

Das BMV hat eingeräumt, es habe 0,4 Mrd. Euro mehr an die Verkehrsträger verteilt, als es an Nettomaut einnimmt. Dieses Büroversehen werde es in der Bereinigungsvorlage zur Bereinigungssitzung korrigieren. Dennoch plant das BMV weiterhin, die Nettomaut entgegen der Regelung des BFStrMG aufzuteilen. Diesbezügliche Kritik des Bundesrechnungshofes hat das BMV in seiner Stellungnahme übergangen.

²² § 11 Absatz 3 Satz 3 BFStrMG.

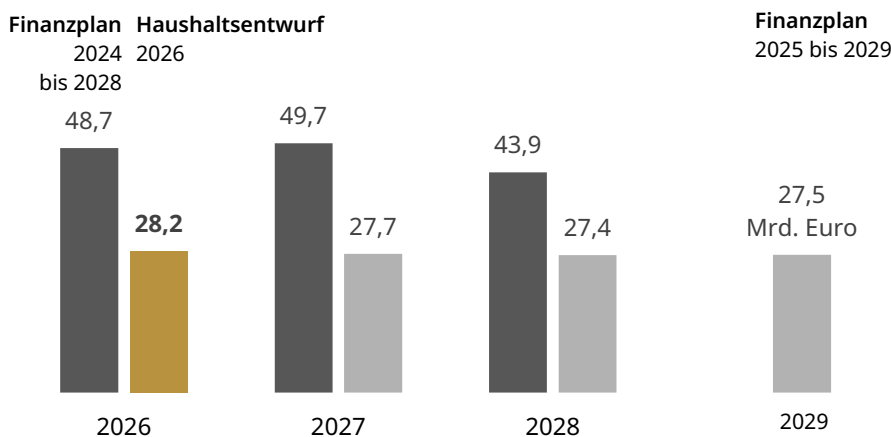
Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV aufzufordern, die Verteilung der Mautmittel zu überprüfen. Dabei sollte es darauf achten, dass diese bei Beschluss des Haushalts der gültigen Rechtslage entspricht.

5 Ausblick

Abbildung 6

Verlagerungseffekt: Viel geringere Ausgaben im Einzelplan 12

Ausgaben in den Jahren 2026 bis 2029.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Finanzplan 2024 bis 2028; Finanzplan 2025 bis 2029; Haushaltsentwurf 2026.

Die Bundesregierung beschloss die Finanzplanung 2025 bis 2029 am 30. Juli 2025. Die Verlagerung von Ausgaben in andere Einzelpläne und das SVIK schränkt den Vergleich mit der Vergangenheit ein. Absehbar wird der Blick auf den Einzelplan 12 nicht ausreichen, die Verkehrsinvestitionen des Bundes auch nur im Wesentlichen zu erfassen. Nur mit einem mehrjährigen gemeinsamen Infrastrukturinvestitionsplan ließe sich beurteilen, ob Erhalt und Ausbau der Verkehrswege nachhaltig gesichert sind. Eine Betrachtung der aktuellen Projekte, wie in der Anlage „Verkehrsinvestitionen des Bundes“, reicht allein nicht aus.

Gleichzeitig sind mit den verlagerten Ausgaben Risiken für den Einzelplan 12 verbunden. Trotz der militärischen Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur spielen militärische

Bedürfnisse bei Investitionsentscheidungen bisher eine untergeordnete Rolle. Es erscheint folgerichtig, dass die Bedürfnisse der Bundeswehr bei Ausgaben der nun im Einzelplan 14 veranschlagten Investitionsmittel stärker berücksichtigt werden. Die Reihenfolge der Realisierung der Verkehrsprojekte könnte sich dadurch ändern.

Investitionen aus dem SVIK können innerhalb einer Laufzeit von zwölf Jahren bewilligt werden. Die dorthin verlagerten Aufgaben, z. B. Erhaltung des Bestandsnetzes der Bahn, bestehen aber auch danach fort. Ob sich dann eine Finanzierungslücke ergibt, muss das BMV bereits heute beurteilen. Es muss ggf. prüfen, wie es ihr begegnen könnte.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, weitere Informationen über die Entwicklung der gesamten Infrastrukturinvestitionen vom BMV einzufordern. Der Haushaltsausschuss könnte vom BMV einen zukunftsorientierten Bericht anfordern, der die Investitionsplanungen des SVIK und der betroffenen Einzelpläne auf Projektebene zusammenführt.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, sich vom BMV darstellen zu lassen, wie es die verkehrspolitischen Ziele im Jahr 2026 und in den darauffolgenden Jahren erreichen will.

Elbert

Ringel

Beglaubigt: Simone Seltzsaam, Tarifbeschäftigte

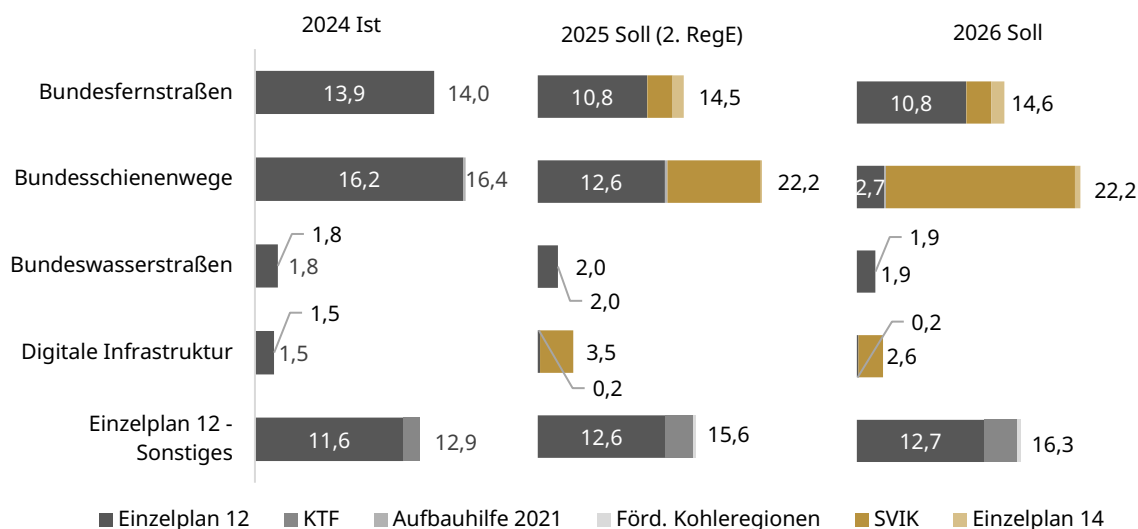
Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.

Verlagerung aus dem Einzelplan 12 nach Aufgabenbereichen

Abbildung 1

Verlagerung nach Aufgabenbereich – Ausgaben

Beträge in Mrd. Euro.



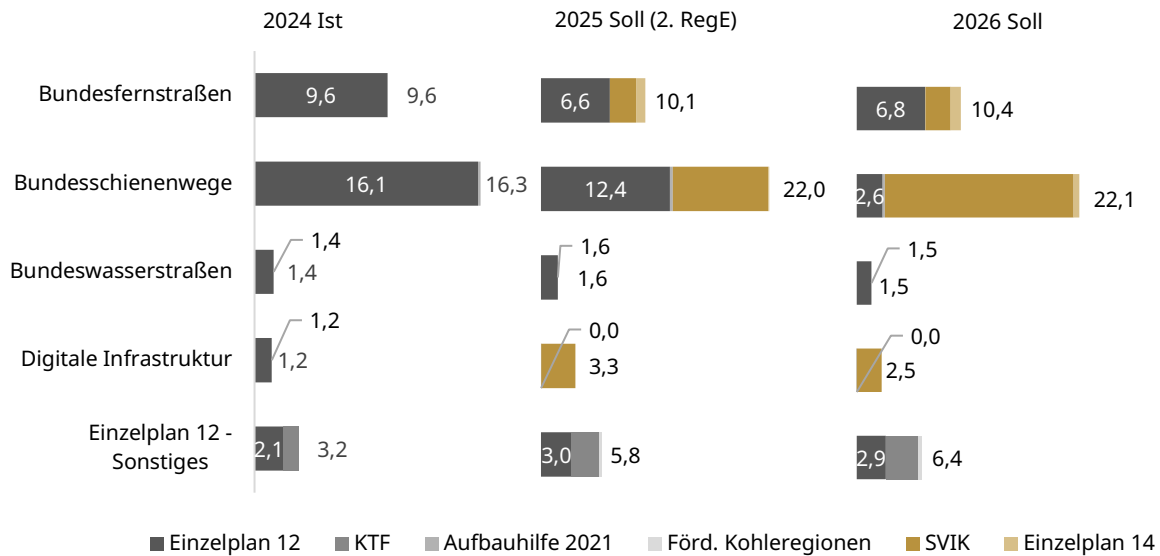
Erläuterung: Die Abbildung berücksichtigt Titel für die Förderung des Mobilfunk- und Breitbandausbaus, die im SVIK veranschlagt sind und vom BMDS bewirtschaftet werden sollen. Im Jahr 2024 werden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsrechnung 2024; 2. Regierungsentwurf 2025; Haushaltsentwurf 2026.

Abbildung 2

Verlagerung nach Aufgabenbereich – Investitionen

Beträge in Mrd. Euro.



Erläuterung: Die Abbildung berücksichtigt Titel für die Förderung des Mobilfunk- und Breitbandausbaus, die im SVIK veranschlagt sind und vom BMDS bewirtschaftet werden sollen. Im Jahr 2024 werden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen buchungsbedingt als Ist-Ausgaben des Einzelplans 12 abgebildet.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Haushaltsrechnung 2024; 2. Regierungsentwurf 2025; Haushaltsentwurf 2026.

Tabelle 1

Verlagerung von Ausgaben – Titelübersicht

Finanzierungsquelle Kapitel, Titel und Zweckbestimmung	2024 Ist	2025 Soll (2. RegE)	2026 Entwurf
	in Mio. Euro		
Einzelplan 14		1 237	1 838
darunter:			
→ 1408 682 51 „Autobahn GmbH des Bundes Betrieb/Planung“	-	224	257
→ 1408 891 51 „Autobahn GmbH des Bundes Erhalt/Erweiterung“	-	896	1 027
→ 1408 891 52 „Baukostenzuschüsse Schiene“	-	117	555
Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität	-	15 011	23 711
darunter:			
→ 6093 891 11 „Erhaltung der Brücken im Bestandsnetz der Bundesautobahnen“	-	2 500	2 500
→ 6093 891 12 „Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETRMS“	-	1 593	2 453
→ 6093 891 13 „Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“	-	7 623	16 303
→ 6093 892 61 „Unterstützung des Mobilfunkausbaus in den Grenzen der wettbewerblichen und regulatorischen Rahmenbedingungen“	-	367	200
→ 6903 894 61 „Unterstützung des flächendeckenden Breitbandausbaus“	-	2 929	2 255
Klima- und Transformationsfonds	1 314	2 786	3 297
darunter:			
→ 6092 633 02 „Modellprojekte im öffentlichen Personennahverkehr“	106	71	13
→ 6092 683 04 „Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Elektromobilität“ (nur Anteil BMV)	26	40	28
→ 6092 686 01 „Wissenschaftliche Begleitung zur Umsetzung des Klimaschutzgesetzes zu Fragen der Energiewende im Verkehrssektor“	-	-	10
→ 6092 686 02 „Programm zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements“	-	-	8
→ 6092 882 02 „Finanzhilfen an die Länder zum Bau von Radschnellwegen“	-	-	58
→ 6092 882 03 „Finanzhilfen an die Länder für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm ‚Stadt und Land‘“	-	-	281
→ 6092 891 01 „Förderung der aktiven Mobilität“	-	-	81
→ 6092 891 04 „Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“	6	15	16
→ 6092 892 04 „Förderung von Erzeugungsanlagen für erneuerbare Kraftstoffe und Antriebstechnologien für die Luft- sowie Schifffahrt“	25	38	150
→ 6092 892 05 „Wasserstoff- und Brennstoffzellenanwendungen im Verkehr“	86	129	108
→ 6092 892 06 „Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr“	22	63	72

→ 6092 892 12 „Zuschüsse für Investitionen zur Förderung umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler Landstromversorgung für See- und Binnenschiffe“	-	-	7
→ 6092 893 02 „Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur“	398	1 575	1 714
→ 6092 893 08 „Zuschüsse für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben“	292	325	296
→ 6092 893 09 „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“	233	462	403
→ 6092 893 11 „Nationales Flottenerneuerungsprogramm für Nutzfahrzeuge“	41	1	1
→ 6092 893 13 „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“	-	-	50
→ 6092 686 25 „Entwicklung regenerativer Kraftstoffe“	62	66	entfallen
→ 6092 893 14 „Zuwendungen für Bodenstromanlagen an Flughäfen“	16	entfallen	entfallen
Sondervermögen "Aufbauhilfe 2021"	190	289	243
darunter:			
→ 6098 741 11 „Aufwendungen für Bundesautobahnen“	1	2	0
→ 6098 741 12 „Aufwendungen für Bundesstraßen“	5	23	31
→ 6098 741 13 „Aufwendungen für Bundeswasserstraßen“	-	-	-
→ 6098 891 11 „Aufwendungen für Eisenbahnen des Bundes zur Beseitigung von Schäden am Bundesschienenwegenetz und für das Bundeseisenbahnvermögen“	184	264	212
Maßnahmen zur Stärkung der Kohleregionen	-	223	314
darunter:			
→ 6002 893 45 „Maßnahmen zur Stärkung der Kohleregionen aus dem Geschäftsbereich des BMV“	-	223	314

Erläuterung: Im Jahr 2024 wurden die Ist-Ausgaben für Maßnahmen zur Förderung der Kohleregionen als Ist-Ausgaben im Einzelplans 12 gebucht.

Quelle: Haushaltsrechnung 2024; 2. Haushaltsentwurf 2025; Haushaltsentwurf 2026.