



# Verkehrsetat 2025/2026 Januar 2026

Mit dem Bundeshaushalt 2026 und der Finanzplanung bis 2029 stehen dem Verkehrssektor zwar nominell hohe Investitionsmittel zur Verfügung, deren Wirkung relativiert sich jedoch bei näherer Betrachtung. Für die Bundesfernstraßen sind im Haushalt 2026 rund 11 Milliarden Euro vorgesehen. In den Folgejahren ist lediglich ein moderater Anstieg geplant, der jedoch durch Preissteigerungen bei Energie, Rohstoffen, Bauleistungen sowie steigenden Personal- und Planungskosten weitgehend aufgezehrt werden wird. Real sinkt damit der finanzielle Spielraum für Erhalt und Modernisierung sowie für die dringend notwendige Auflösung von Netzengpässen. Besonders kritisch ist, dass die ausgewiesenen Investitionsmittel nicht ausreichen, um den tatsächlichen Bedarf zu decken. Hinzu kommt, dass Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität nicht vollständig zusätzlich bereitgestellt werden, sondern teilweise eine Kompensation rückläufiger Ansätze im Kernhaushalt darstellen. Gleichzeitig zeigt sich ein strukturelles Ungleichgewicht zwischen der verkehrlichen Bedeutung der Straße und ihrer finanziellen Ausstattung. Über 70 Prozent der Güterverkehrsleistung in Deutschland werden auf der Straße erbracht, während ihr Anteil an den Verkehrsinvestitionen des Bundes deutlich geringer ausfällt. Zwar werden die Investitionen im Kernhaushalt weitgehend durch nutzerfinanzierte Einnahmen des Verkehrsträgers Straße getragen, ein erheblicher Teil dieser Mittel fließt jedoch nicht mehr in die Straßeninfrastruktur zurück, sondern wird für andere Verkehrsträger oder allgemeine Haushaltszwecke verwendet. Nur eine verlässliche, bedarfsgerechte und überjährige Finanzierungsperspektive kann die notwendige Planungssicherheit und das Vertrauen schaffen, damit Bauwirtschaft und öffentliche Auftraggeber Kapazitäten bei Personal, Planung und Ausrüstung aufbauen, um den Sanierungs- und Modernisierungstau wirksam zu reduzieren.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen fordert Pro Mobilität:

- eine an den tatsächlichen Bedarfen orientierte, über- und mehrjährige Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur, die Preis- und Kostensteigerungen realistisch berücksichtigt,
- die vollständige Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufs Straße entsprechend der im Koalitionsvertrag getroffenen Vereinbarung,
- eine verlässliche finanzielle Ausstattung der Autobahn GmbH des Bundes, um Erhaltungsprogramme und die Brückenmodernisierung planbar und kontinuierlich umzusetzen,
- die Verstetigung zusätzlicher Mittel über Sondervermögen hinaus, statt deren Verrechnung mit dem Kernhaushalt,
- sowie eine konsequente Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, damit bereitgestellte Mittel tatsächlich verbaut werden können.

Verkehrsinvestitionen: Haushalt 2025/26 und Finanzplanung bis 2029						
In Mrd. Euro	Soll'25	Soll'26	Plan'27*1	Plan'28*1	Plan'29*1	Gesamt
<b>Bundesfernstraßen</b>	<b>9,954</b>	<b>10,974</b>	<b>10,310</b>	<b>10,461</b>	<b>10,546</b>	<b>52,246</b>
EP 12 *2	6,558	6,698	6,784	6,899	6,984	33,923
EP 14 *3	0,896	1,027	1,026	1,063	1,063	5,074
SVIK	2,500	3,250	2,500	2,500	2,500	13,250
<b>Bundesschienenwege</b>	<b>21,782</b>	<b>21,882</b>	<b>21,146</b>	<b>21,255</b>	<b>20,696</b>	<b>106,761</b>
EP 12	12,449	2,574	2,720	2,628	2,588	22,959
EP 14 *3	0,117	0,555	0,682	0,799	0,799	2,952
SVIK	9,215	18,753	17,745	17,828	17,309	80,850
<b>Bundeswasserstraßen</b>	<b>1,632</b>	<b>1,444</b>	<b>1,481</b>	<b>1,495</b>	<b>1,495</b>	<b>7,546</b>
<b>Verkehrsinvestitionslinie *2</b>	<b>33,368</b>	<b>34,300</b>	<b>32,937</b>	<b>33,212</b>	<b>32,737</b>	<b>166,554</b>
*1 im Oktober 2025 im Koalitionsausschuss beschlossene zusätzliche Mittel in Höhe von 750 Mio. Euro jährlich für Straßen noch nicht abgebildet						
*2 ohne Aufwendungen für Nutzerfinanzierung						
*3 Maßnahmen für verteidigungsrelevante Verkehrsinfrastruktur des Bundes (-Kap. 1408)						

Quelle: BMV 2025

