

Was bleibt vom Sondervermögen Infrastruktur für den Verkehr?

Deutschland hat jüngst den bisher größten Investitionsfonds seiner Geschichte auf den Weg gebracht. Mit einem Volumen von bis zu 500 Mrd. Euro soll das neue Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIK) den Investitionsstau auflösen und zugleich zur Klimaneutralität bis 2045 beitragen. Der nachfolgende Beitrag analysiert die Bedeutung dieses Sondervermögens für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und zeigt die daraus resultierenden Chancen, aber auch mögliche Probleme auf.



Prof. Dr. Alexander Eisenkopf ist Professor für Wirtschafts- und Verkehrspolitik an der Zeppelin Universität Friedrichshafen. Bevorzugte Forschungsgebiete: Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft, Regulierung.

Summary: Germany has recently launched the largest investment fund in its history. With a volume of up to €500 billion, the new special fund „Infrastructure and Climate Neutrality“ (SVIK) is intended to clear the investment backlog and at the same time contribute to climate neutrality by 2045. The following article analyzes the significance of this special fund for investments in transport infrastructure and highlights the resulting opportunities, but also potential problems.

Stichwörter: Verkehrsinfrastruktur, Finanzpolitik, Schienenverkehr, Verschuldung, Klimapolitik

1. Ausgangslage: Der Investitionsstau

Deutschland verzeichnete in den letzten Jahrzehnten einen Rückstand bei den öffentlichen Investitionen in beträchtlicher Größenordnung; marode Brücken, unzureichende Bahninfrastruktur, baufällige Schulgebäude und ein schleppender Breitbandausbau prägten das Bild. In einschlägigen Untersuchungen ist von nachzuholenden staatlichen Investitionen in Höhe von über 600 Mrd. Euro die Rede (vgl. Dullien et al., 2024).

Seit Jahr und Tag wird insbesondere über eine den Anforderungen nicht genügende und teilweise **marode Verkehrsinfrastruktur** diskutiert. So errechnete die sogenannte *Pöllmann-Kommission* (vgl. *Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung*, 2000) bereits im Jahre 2000 für den damaligen Bundesverkehrswegeplan eine Unterfinanzierung von 25 % (damals 60 Mrd. Euro) und stellte eine latente **Instandhaltungskrise** sowie beträchtliche Engpässe wegen **Überlastung der Infrastruktur** fest. Im Jahr 2012 taxierte eine weitere Regierungskommission (vgl. *Daehre-Kommission*, 2012) einen jährlichen Nachholbedarf von 3 Mrd. Euro bis 2020 für die Erhaltung der Bundesverkehrswege wegen jahrzehntelanger Unterfinanzierung. Unter Einbeziehung der Defizite bei den Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie den nicht bundeseigenen Schienenwegen kam die Kommission auf einen Gesamtfehlbetrag von 7,2 Mrd. Euro p.a. ohne Neu- und Ausbaumaßnahmen. Zwar erfolgt angesichts dieser Warnrufe in der zweiten Hälfte des letzten Jahrzehnts tatsächlich ein „Hochlauf“ der Investitionen, doch reichten die zusätzlichen Mittel nicht, um die Löcher komplett zu stopfen, geschweige denn, den Bedarf an Aus- und Neubau zu befriedigen. Mit dem seit einigen Jahren zu beobachtenden starken Anstieg der Preise für Bauleistungen wurde es immer schwieriger, das reale Investitionsniveau zumindest zu halten.

Trotz zahlreicher Initiativen hat die Politik es bisher nicht wirklich geschafft, das Ruder herumzureißen. Kritische Beobachter sprechen in diesem Zusammenhang sogar von einem **Politikversagen**. Was zu tun wäre, ist aus den vielen vorliegenden Analysen seit langem bekannt, wurde aber mangels verfügbarer Finanzmittel oder auch aufgrund nicht ausreichender politischer Durchsetzungskraft nicht bzw. nicht ausreichend angegangen.

Mit dem Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“, wie es jetzt heißt, besteht zumindest die Chance, dass sich etwas zum Guten wendet: Es könnte sogar „ein Ruck durch Deutschland gehen“. Die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes könnten endlich auf ein Niveau angehoben werden, das für die Substanzerhaltung und die Anpassung der Kapazitäten an den Bedarf einer wachsenden Wirtschaft ausreicht. Die notwendige Ertüchtigung der Verkehrswege sollte neben den keynesianischen Nachfrageimpulsen in der Bauphase langfristige **Wachstums- und Produktivitätseffekte** zeigen. Gütertransporte werden so in Zukunft effizienter und verlässlicher, Behinderungen durch Staus auf den Autobahnen reduziert, und die zu erwartenden Verbesserungen z.B. im Schienenpersonenfernverkehr verringern Reisewiderstände und erleichtern den wirtschaftlichen Austausch sowie die Verlagerung auf das klimafreundliche Verkehrsmittel Bahn. Wenn unsere Volkswirtschaft wieder wachsen will, was sie schon wegen der absehbaren Herausforderungen der Sozialsysteme und der Kosten einer klimapolitisch motivierten Transformation muss, braucht es dringend intakte Straßen und einen funktionierenden Schienen-, Luft- und Binnenschiffsverkehr.

2. Die Genese des Sondervermögens

2.1. Ein Sondervermögen als Ausweg aus der Schuldenbremse

Im Zuge der Koalitionsverhandlungen im Frühjahr 2025 kam es zu Debatten um die grundgesetzliche Schuldenbremse und ihre restriktiven Wirkungen auf die Politik, welche bereits mit zur vorzeitigen Auflösung der Ampel-Koalition Ende 2024 beigetragen hatten. *CDU/CSU* und *SPD* einigten sich in der Folge Mitte März 2025 mit Unterstützung von *Bündnis 90/Die Grünen* auf eine **Grundgesetzänderung**, um kreditfinanzierte Zusatzinvestitionen außerhalb des regulären Haushalts zu ermöglichen. Dies betrafen höhere Verteidigungsausgaben, die ab einem Prozent des BIP in Zukunft von der Schuldenbremse ausgenommen sein sollen und ein Sondervermögen für Infrastruktur.

Das Sondervermögen Infrastruktur war von Anfang an pauschal mit einer Größenordnung von 500 Mrd. Euro dotiert. Bereits bei seiner ersten Erwähnung im Sondierungspapier der heutigen Koalition war Verkehrsinfrastruktur nur einer von zahlreichen Ausgabenposten. Der neue Schuldentopf sollte insbesondere für Zivil- und Bevölkerungsschutz, Verkehrsinfrastruktur, Krankenhausinvestitionen, Investitionen in die Energieinfrastruktur, Bildungs-, Betreuungs- und Wissenschaftsinfrastruktur, Forschung und Entwicklung sowie Digitalisierung genutzt werden – ein Kessel Buntess ohne Priorisierung und klare Struktur. Zudem sollte

von den avisierten 500 Mrd. Euro ein Betrag von 100 Mrd. an Länder und Kommunen gehen.

Im Zuge eines Kompromisses mit den *Grünen*, um deren notwendige Zustimmung zur Grundgesetzänderung zu erreichen, wurden das jährliche durchschnittliche Gesamtvolumen von 50 auf 42 Mrd. Euro abgesenkt und dafür die Laufzeit verlängert. Zudem akzeptierte die zukünftige Regierung, dass 20 % der veranschlagten Summe, insgesamt 100 Mrd. Euro, pauschal in den Klima- und Transformationsfonds gehen. Weiterhin wurden ein in seinen Auswirkungen derzeit nicht absehbarer **Klimavorbehalt** (Klimaneutralität bis 2045) eingefügt und Kriterien für die **Zusätzlichkeit** der Maßnahmen des Sondervermögens eingefügt. Damit soll verhindert werden, dass investive Ausgaben aus dem regulären Haushalt einfach in das Sondervermögen verlagert werden. Wie noch zu zeigen sein wird, ist allerdings Skepsis angebracht, ob die gefundene Regelung wirklich vor einem solchen haushaltspolitischen Verschiebeparkplatz schützt (vgl. *Eisenkopf*, 2025a).

Das im neuen Art. 143h Grundgesetz (GG) kodifizierte Sondervermögen für die Modernisierung der Infrastruktur und die Erreichung der Klimaneutralität bis 2045 wurde am 18. März 2025 noch vom alten Bundestag mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit beschlossen; am 21. März folgte die Zustimmung des Bundesrates. Die Schuldenbremse im GG gilt für dieses Sondervermögen nicht (Ausnahme von Art. 109 Abs. 3 und Art. 115 GG). Es wird kreditfinanziert und darf über einen Zeitraum von bis zu 12 Jahren (bis 2036) genutzt werden; zu seiner Umsetzung bedarf es eines entsprechenden Errichtungsgesetzes. Die Rückzahlung wird spätestens ab dem Jahr 2044 erfolgen (vgl. *Deutscher Bundestag*, 2025).

Erste Schätzungen gingen davon aus, dass durch das Sondervermögen **zusätzliche Verkehrsinfrastrukturinvestitionen** des Bundes von rund 10 Mrd. Euro p.a. in der nächsten Dekade zu erwarten seien (vgl. *Eisenkopf*, 2025a). Um diese Größenordnung einordnen zu können, sollte man sie ins Verhältnis zur bisherigen Investitionslinie setzen. So wurden im letzten Jahr laut Jahreswirtschaftsbericht vom Bund 26,4 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Davon entfielen 16,3 Mrd. Euro auf die Schiene, 8,5 Mrd. Euro auf die Straße und 1,4 Mrd. Euro auf die Wasserstraßen. Im Jahr 2023 waren es noch 9,2 Mrd. Euro für die Schiene und 8,9 Mrd. Euro für die Bundesfernstraßen (vgl. *BMWK*, 2025). Bezogen auf den Durchschnitt der letzten beiden Jahre hätte dies einen möglichen Aufwuchs der Investitionen von 40 bis 50 % als „Hausnummer“ bedeutet. Falls es beim Investitionsniveau des ordentlichen Haushalts von 26 Mrd. Euro bleiben würde – ein optimistisches Szenario –, könnten so in den nächsten 12 Jahren insgesamt bis zu 450 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur ausgegeben werden. Diese Summe sollte auf den ersten

Blick ausreichen, um die aufgestauten Bedarfe zu befriedigen.

2.2. Verwendung und Konsequenzen für den Verkehrsinfrastrukturhaushalt

Mit dem am 8. Juli 2025 in erster Lesung eingebrachten Gesetzentwurf zur Errichtung eines *Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG)*, dem dazugehörigen Wirtschaftsplan sowie dem Entwurf eines Bundeshaushaltes 2025 nebst mittelfristiger Finanzplanung gibt es jetzt eine erste verlässliche Indikation, wie die zusätzlichen Gelder aus dem neuen Sondervermögen in den nächsten Jahren verteilt werden.

Das SVIKG bestätigt die Rechtsfähigkeit des Sondervermögens als parteifähige Bundesvermögensmasse und definiert das **Zusätzlichkeitskriterium** dahingehend, dass im Bundeshaushalt jährlich eine Investitionsquote von 10 % gegeben sein muss, damit das Sondervermögen genutzt werden kann. Prioritäre Förderbereiche des Sondervermögens für den Bund sind Verkehr, Energie, Krankenhäuser, Bildung & Wissenschaft, Digitalisierung, Zivil- & Bevölkerungsschutz sowie Forschung & Entwicklung, wobei im Wirtschaftsplan für 2025 für die Verkehrsinfrastruktur mit 11,7 Mrd. Euro der größte Ausgabenposten angesetzt wird.

Diese ist insbesondere relevant, da hinsichtlich der Verfügbarkeit zusätzlicher Mittel für die Verkehrsinfrastruktur hohe Erwartungen bestanden und nach wie vor bestehen. Andererseits lassen die Diskussionen und Forderungen seitens verschiedener Lobbygruppen immer noch befürchten, dass die Mittel aus dem Sondervermögen „für alles Mögliche“ ausgegeben werden. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass im politischen Raum kein klarer und einheitlicher Begriff des Terminus „Investition“ existiert. Häufig werden etwa Subventionen z.B. für klimapolitisch motivierte Maßnahmen als „Investition in den Klimaschutz“ bezeichnet. Außerdem wird die Abgrenzung des Infrastrukturbegriffs selbst relativ weit und kreativ gehandhabt.

Nach dem derzeitigen Stand der Haushaltsplanung sollen bis 2029 insgesamt 166 Mrd. Euro Bundesmittel in die Verkehrsinfrastruktur fließen. Dies bedeutet einen Aufwuchs von 60 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum 2020 bis 2024 (vgl. Kugoth/Münter, 2025). Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind für 2025 mit knapp 22 Mrd. veranschlagt, was ein weiterer Zuwachs von rd. 5,5 Mrd. Euro (35 %) gegenüber dem Rekordwert des Vorjahres ist. Nicht ganz so hoch ist das Plus bei den Investitionen in Bundesfernstraßen (zuzüglich 1,5 Mrd. auf 10 Mrd. Euro). Besser dotiert werden auch die Bundeswasserstraßen mit einem Investitionsvolumen von 1,6 Mrd. Euro. Für alle Bereiche wird dieses Investitionsniveau laut mittelfristiger Finanz-

planung bis 2029 pauschal verstetigt (vgl. Kugoth/Münter, 2025).

Grundsätzlich geht von dieser Investitionslinie ein **positives Signal** für den Verkehrssektor und letztlich für die Volkswirtschaft insgesamt aus. Die Bewertung im Detail bleibt allerdings zwiespältig. So ist zum einen festzuhalten, dass die Zuwächse gegenüber den Rekordwerten des Vorjahres geringer ausfallen, als zu erwarten gewesen ist. Dies liegt an der mangelnden „Zusätzlichkeit“ des Sondervermögens bezüglich des Verkehrshaushaltes. So sieht der Haushaltsplan vor, den klassischen Investitionsetat des Bundesverkehrsministeriums („Einzelplan 12“) um rund 6 Mrd. Euro zu reduzieren; auf der anderen Seite können 11,9 Mrd. aus dem Sondervermögen Infrastruktur und 1,2 Mrd. Euro aus dem Bereich der Verteidigung für Verkehrsinfrastrukturvorhaben genutzt werden, letzteres insbesondere für die Straße (vgl. Kugoth/Münter, 2025). Der vor der Einrichtung des Sondervermögens erwartete **„Verschiebepbahnhof“** wird demnach wie befürchtet praktiziert, auch wenn die Investitionen in der Summe deutlich höher sind als vorher. Mit diesem komplexen und zunehmend undurchsichtigen Finanzierungskonstrukt leidet zudem die **Transparenz der Haushaltsführung**.

3. Probleme des Sondervermögens

Das Sondervermögen Infrastruktur wird überwiegend als notwendiges Instrument gesehen, um den Investitionsstau der öffentlichen Infrastruktur in Deutschland aufzulösen. Wie dargelegt wurde, haben sich damit die Finanzierungsperspektiven der Verkehrsinfrastruktur deutlich aufgehellt. Allerdings werden in der aktuellen Fachdiskussion auch verschiedene negative Aspekte und Risiken eines Sondervermögens angesprochen. Diese sind teils grundsätzlicher Natur, teils den Besonderheiten des Verkehrsinfrastruktursektors geschuldet.

3.1. Generelle Kritik

Kritiker des Sondervermögens sehen darin eine wenig transparente Maßnahme, welche die Finanzierungsprobleme der öffentlichen Infrastruktur nicht grundsätzlich löst und zukünftige Generationen über Gebühr mit Schulden belastet. Wie bereits gezeigt wurde, leidet die **Transparenz der Haushaltsführung**, und allein bis zum Jahr 2029 ergibt sich laut mittelfristiger Finanzplanung auf Bundesebene eine kumulierte Neuverschuldung von 850 Mrd. Euro. Dies bedeutet eine Verlagerung von erheblichen Zins- und Tilgungslasten auf zukünftige Generationen. Mit zunehmender eigener **Verschuldung** kann Deutschland zudem immer weniger Druck auf chronisch hochverschuldete Mitglieder der Eurozone ausüben, sich der Disziplin der euro-

päischen Fiskalregeln zu unterwerfen (vgl. *Grimm*, 2025); dies dürfte das Eurosystem und den Euro langfristig schwächen.

Man kann daher aus grundsätzlichen Erwägungen berechnete Kritik am Sondervermögen üben, zumal zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durchaus bewährte Alternativen zur Verfügung stehen würden. So wird seit der oben erwähnten *Pöllmann-Kommission* die **Nutzerfinanzierung** als dominantes ökonomisches Leitbild einer effektiven und effizienten Infrastrukturfinanzierung diskutiert und auch auf EU-Ebene favorisiert („Pay as you use“). Nutzerfinanzierung speist sich insbesondere aus Benutzungsabgaben bzw. gezahlten Mauten der Nutzer (vgl. *Eisenkopf/Knorr*, 2024).

Der *Sachverständigenrat* hat gerade in seinem aktuellen Jahresgutachten (vgl. *Sachverständigenrat*, 2024) argumentiert, dass angesichts zu erwartender sinkender Steuereinnahmen (z.B. durch den Umstieg auf alternative Antriebe) und eines massiven Investitionsstaus eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung, z.B. durch eine Pkw-Maut, notwendig sei. Er fordert zudem eine konsequente Zweckbindung der Einnahmen, damit diese tatsächlich in die Infrastruktur fließen.

Mit einem Sondervermögen für die Infrastruktur verabschiedet sich die Politik faktisch vom Konsolidierungszwang und schafft Raum für weiteres Wachstum der konsumtiven Ausgaben in den öffentlichen Haushalten. Außerdem werden unmittelbare Belastungen der Bürger, etwa durch die Einführung einer Pkw-Maut oder die Erhöhung spezifischer Verkehrsabgaben, vermieden. Damit wird der Zusammenhang zwischen der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und den Kosten ihrer Bereitstellung verwischt, was bei den Bürgern die Illusion eines „**free lunch**“ erzeugen könnte: Das Sondervermögen Infrastruktur bringt ihr Land wieder in Ordnung und schützt sogar das Klima, ohne dass ihnen durch zusätzliche Abgaben bzw. Nutzergebühren oder Subventions- und Sozialleistungskürzungen höhere Lasten zugemutet werden.

Da man ein Sondervermögen in der Größenordnung von 500 Mrd. Euro durchaus als finanzpolitischen Sündenfall betrachten kann, sind hohe Anforderungen an die Effektivität und Effizienz der Mittelverausgabung zu stellen, um dieses zu rechtfertigen. Die Mittelverwendung sollte in jedem Fall zu einer Verbesserung der Angebotsbedingungen der Volkswirtschaft beitragen und das Potenzialwachstum in Deutschland steigern, um langfristige Wohlstandsgewinne zu ermöglichen.

Entscheidend hierfür sind jedoch nicht die Stimuli in der Phase der Verausgabung, die einen „Aufschwung“ suggerieren, sondern die Steigerung der Produktivität und die **Verbesserung der Angebotsbedingungen**. Ein solcher Zusammenhang kann angesichts des Zustands der Verkehrs-

infrastruktur in Deutschland für die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen mit Sicherheit angenommen werden, ist aber für wesentliche andere Teile der Ausgaben aus dem Sondervermögen nicht unbedingt gewährleistet. So zeichnet sich z.B. ab, dass auf Ebene der Länder und Kommunen – hierfür stehen 100 Mrd. aus dem Sondervermögen zur Verfügung – auch in die Bereiche Bildung, Betreuung und Bevölkerungsschutz sowie Kultur, innere Sicherheit, Wasserwirtschaft und Wohnungsbau „investiert“ werden darf. Auch hinsichtlich des Kriteriums der Zusätzlichkeit gibt es in diesem Bereich keine klaren Vorgaben.

Zahlreiche geplante Maßnahmen stellen zudem klassische **Subventionen** dar. Anzusprechen sind in diesem Kontext z.B. die Pläne zur Förderung der Elektromobilität, zur Absenkung der Netzentgelte und zur Gebäudesanierung. Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen lässt sich aber nicht „herbeisubventionieren“, und Klimaschutzsubventionen sind häufig marktverzerrend und teuer. Investitionen in die Digitalisierung und Förderung der Forschungsinfrastruktur sollten prinzipiell der Produktivitätssteigerung einer Volkswirtschaft dienen, aber auch dieser Politikbereich ist ein „weites Feld“, das sich einer effektiven Kontrolle entziehen kann (vgl. *Eisenkopf*, 2025b).

3.2. Umsetzungsprobleme bei der Verkehrsinfrastruktur

Jenseits dieser Grundsatzkritik am Sondervermögen und seiner aktuell absehbaren Ausgestaltung ergeben sich im Bereich der Verkehrsinfrastruktur Probleme, die einem effektiven und effizienten Einsatz der nunmehr zur Verfügung stehenden Geldmittel entgegenstehen. Hinzuweisen ist auf die Gefahr von massiven Preissteigerungen, auf unzureichende Planungskapazitäten, komplexe Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie mangelnde strategische Investitionsplanung.

3.2.1. Gefahr von Preissteigerungen

Wie bereits ausgeführt wurde, bewegen sich die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Deutschland trotz des erheblichen Mittelaufwuchses in den letzten Jahren real auf zu niedrigem Niveau. Dies ist wesentlich bedingt durch einen stetigen Anstieg der Baupreise. Allein von 2021 bis zum vierten Quartal 2024 erhöhten sich die Preise im Straßenbau laut amtlicher Statistik um 35 %. Bei den Schienenprojekten der Deutschen Bahn haben sich Preise seit 2019 schlicht verdoppelt (vgl. *Bersch*, 2025).

Daher besteht die Gefahr, dass mit weiteren **Preissteigerungen** ein Großteil des zusätzlich verfügbaren Geldes verpufft. Bereits der Anstieg der Investitionen in die Schieneninfrastruktur um über 60 % im letzten Jahr traf auf einen Markt für Planungs- und Bauleistungen mit ausgebuchten Kapazitäten. Wenn die Politik für die nächsten

Jahre solche hohen Summen für Verkehrswegeinvestitionen bereitstellt, darf sie sich angesichts der auch mittelfristig nicht ohne Weiteres auszuweitenden Kapazitäten im Verkehrswegebau nicht über weitere drastische Preissteigerungen wundern. Die schuldengetriebene Nachfrage trifft ja insgesamt auf eine Volkswirtschaft mit chronischem und sich in Zukunft verstärkendem **Fachkräftemangel**. Von diesem betroffen sind auch die Bauindustrie und insbesondere die Anbieter von Planungs- und Ingenieurleistungen.

3.2.2 Mangelnde Planungs- und Vergabekapazitäten

Eine zügige Verausgabung der Mittel ist auch wegen mangelnder Planungskapazitäten und absehbar überlasteter Vergabeinstitutionen gefährdet. Ohnehin wird der Hochlauf der Mittel nicht vor 2026/27 ausgabenwirksam und tatsächlich in Baumaßnahmen umgesetzt werden können, da der Haushalt und die das Sondervermögen betreffenden Gesetze erst nach der Sommerpause verabschiedet werden können. Der anhaltende Mangel an qualifizierten Planern und Ingenieuren trifft alle Verkehrsträger, Behörden und Baufirmen zugleich. Fehlen klare Projekt- und Kontrollstrukturen, entstehen schnell Mängel im Ablauf öffentlicher Bauprojekte. Typische Probleme sind Nachfinanzierungen, Verzögerungen und Rechtsstreitigkeiten, die dazu führen können, dass Projekte deutlich teurer werden als ursprünglich geplant.

Zwar gibt es bereits vielversprechende Ansätze zur Vereinfachung und **Digitalisierung** der Prozesse, doch tut sich die öffentliche Verwaltung in der Regel schwer mit der Umsetzung entsprechender Reformen und einer effizienzorientierten Ausrichtung ihrer Abläufe. Dies gilt auch für die vor einigen Jahren mit erheblichen Vorschusslorbeeren gegründete *Autobahn GmbH* und angesichts der exorbitanten Preissteigerungen insbesondere für die *Deutsche Bahn* und ihre Tochtergesellschaft *DB InfraGO AG*. In beiden Fällen sind interne Strukturdiskussionen keine gute Voraussetzung dafür, solche hohen Budgets effizient zu bewirtschaften und zu verbauen (vgl. *Eisenkopf*, 2025a).

3.2.3. Bürokratieinfarkt bei Planungs- und Genehmigungsverfahren

Hinzu kommen die überkomplexen und langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren. Hier schlagen häufig der Widerstand von Betroffenen und Proteste einschlägiger Interessensgruppen bzw. sogenannter „Aktivisten“ zu Buche und machen schnelle und kostengünstige Lösungen nahezu unmöglich. Zwar hat bereits der alte Bundestag Bürokratieabbau- und Planungsbeschleunigungsgesetze beschlossen, die Verkehrsinfrastruktur insbesondere im Eisenbahnsektor als „im überragenden öffentlichen Interesse“ einstufen. Dies entspricht jedoch noch nicht immer der gelebten Praxis in Genehmigungsverfahren.

Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung wurden Reformen wie ein einheitliches Verfahrensrecht für alle Infrastrukturvorhaben, die Einführung einer Stichtagsregelung (spätere Änderungen des rechtlichen Rahmens müssen nicht mehr beachtet werden), Änderungen des Verbandsklagerechts und der Wegfall des Planfeststellungsverfahrens für Ersatzneubauten vereinbart. Es ist jedoch fraglich, ob dies alles schnell im Rahmen einschlägiger Gesetzgebungsverfahren umgesetzt werden wird und dann dem trägen System Planung und Genehmigung auf die Sprünge hilft.

3.2.4 Fehlende strategische Investitionsplanung?

Jenseits dieser Hindernisse mangelt es aktuell aber auch an einem **strategischen Plan** des Bundes für die Verwendung der Mittel. Zwar hat der Bundesverkehrsminister noch im Dezember 2024 den Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße vorgelegt, doch waren dessen Erstellung und insbesondere die dabei zugrundegelegten Verkehrsprognosen heftig umstritten. Von Seiten der Bahn- und Klimalobby wurde insbesondere das erwartete zukünftige Verkehrswachstum auf der Straße hinterfragt und der vermeintliche Widerspruch höherer Verkehrsleistungen mit den deutschen Klimaschutzziele betont. Deren propagandistisch zugespitzte Position läuft darauf hinaus, dass wegen der beabsichtigten Klimaneutralität 2045 eigentlich keine Bundesfernstraßen mehr neu gebaut werden dürfen, und nur noch Erhaltung auf niedrigem Niveau stattfinden kann. Die hierdurch freiwerdenden Mittel seien vor allem in die Schiene zu investieren.

Wie die jetzt vorgesehene Verteilung der Mittel zwischen Schiene und Straße für die nächsten Jahre zeigt, war die Lobbyarbeit der *Deutschen Bahn* und der Klima- und Umweltorganisationen durchaus erfolgreich. Trotz wesentlich kleinerer Verkehrsleistung erhält die Schiene in den nächsten Jahren mehr als das Doppelte der Straße. Zum einen dürfte es aber selbst bei einer massiven Priorisierung in den nächsten Jahren unmöglich sein, klimapolitisch wirklich relevante **Verkehrsverlagerungen** auf die Schiene zu erreichen. Zum anderen sind hinsichtlich der Effektivität und Effizienz eines solchen Vorgehens Zweifel angebracht, da Schieneninfrastruktur im Verhältnis zur realisierbaren Verkehrsleistung gegenüber der Straße relativ teuer und häufig ineffizient genutzt ist. Die Entwicklung seit der Bahnreform hat zudem gezeigt, dass sie immer durch öffentliche Mittel subventioniert werden muss, während die Straßeninfrastruktur grundsätzlich durch Benutzerentgelte finanzierbar ist (vgl. *Eisenkopf*, 2025b).

Abschließend sei noch kurz auf die strategischen Anforderungen einer erhöhten „**Kriegstüchtigkeit**“ an die Verkehrsinfrastruktur hingewiesen. Es ist bisher weitgehend unklar, wie sich aktuelle militärstrategische Überlegungen

auf die Priorisierung und Dimensionierung von Infrastrukturmaßnahmen auswirken werden. Nach 1991 sind Abwägungen über die für Streitkräfte erforderlichen Transportkapazitäten und Nachschublinien in Europa weitgehend in Vergessenheit geraten.

4. Fazit

Das Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ markiert einen bedeutenden Schritt hin zur **Bewältigung des Investitionsstaus** und der Modernisierung der deutschen Verkehrsinfrastruktur. Auch wenn neben der Verkehrsinfrastruktur zahlreiche andere Bereiche wie die Digitalisierung, der Energiesektor oder das Gesundheitswesen mit Mitteln bedient werden, sollte das verfügbare Investitionsvolumen ausreichen, um die jahrzehntelang unterfinanzierte Infrastruktur zu sanieren und auszubauen. Voraussetzung dafür ist aber, dass das Sondervermögen nicht als „haushaltspolitischer Verschiebeparkplatz“ genutzt wird. Wegen der Verlagerung hoher Schulden auf die Zukunft ist das Sondervermögen grundsätzlich kritisch zu bewerten. Umso mehr kommt es jetzt darauf an, das Geld, das zur Verfügung steht, effektiv und effizient zu verausgaben. Wichtig ist insbesondere die Frage einer **Priorisierung** und Investitionsplanung, die gegenüber dem in den nächsten Jahren massiv begünstigten Schienenverkehrssystem die Straße nicht vernachlässigt. Es besteht zudem die Gefahr, dass die Durchschlagskraft des Sondervermögens aufgrund absehbarer hoher Preissteigerungen, Planungsengpässe sowie bürokratischer und langwieriger Planungs- und Genehmigungsverfahren reduziert wird.

Am Ende bleibt die Hoffnung, dass das geplante „Sondervermögen“ wirklich für zusätzliche und volkswirtschaftlich produktive Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sorgt, und dies von einem generellen **Umsteuern in der Wirtschaftspolitik** begleitet wird. Hierzu bedarf es grundsätzlicher Reformen des Wirtschaftsstandorts, z.B. auf dem Arbeitsmarkt, in den Sozialversicherungen und bei den Steuern. Im Speziellen gilt es, den Reformstau des Infrastruktursektors und seiner Institutionen abzubauen. Das

Geld aus dem Sondervermögen stellt somit eine notwendige, aber noch keine hinreichende Bedingung für den Erfolg dar. Davor haben die Götter den Schweiß und speziell für Politiker das Bohren dicker Bretter gesetzt.

Literatur

- Bersch, F., Sind mehr staatliche Mittel für die Bahn vor allem Preistreiber?, in: ifo-schnelldienst, 78. Jg. (2025b), H.5, S. 64–71.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), Jahreswirtschaftsbericht 2025. Für eine neue wirtschaftliche Dynamik, Berlin 2025.
- Deutscher Bundestag, Gesetz zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität, Haushalt – Gesetzentwurf – hib 286/2025, Online, 08.07.25, Online, URL: <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1098824> (Abrufdatum 24.07.2025)
- Dullien, S., Gerards Iglesias, S., Hüther, M., Rietzler, K., Herausforderungen für die Schuldenbremse. Investitionsbedarfe in der Infrastruktur und für die Transformation, IW-Policy Paper 2/2024, Köln 2024.
- Eisenkopf, A., Verkehrspolitik. Was passiert mit dem Sondervermögen Infrastruktur?, (2025a), 29.04., Online, URL: <https://www.zu.de/newsroom/daily/2025-04-29-alexander-eisenkopf-was-passiert-mit-dem-sondervermoegen-infrastruktur.php> (Abrufdatum 29.04.2025).
- Eisenkopf, A., Das Sondervermögen Infrastruktur – der Königsweg zur Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur?, in: ifo-schnelldienst, 78. Jg. (2025b), H.7, S. 44–47.
- Eisenkopf, A., Knorr, A., Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, in: Stölzle, W., Schöder, D., Häberle, L. (Hrsg.): Güterverkehr kompakt, 2. Aufl. 2024, S. 180–189.
- Grimm, V., Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 109, 115 und 143h), BT-Drucksache 20/15096. 12.03.2025, Online, URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/1056966/Prof-Dr-Veronika-Grimm.pdf> (Abrufdatum 24.07.2025).
- Kommission Zukunft der Verkehrsfinanzierung (Daehre-Kommission), Bericht vom Dezember 2012, Online, URL: https://www.bundesrat.de/VMK/DE/termine/sitzungen/12-12-19-uebergabe-bericht-kommission-zukunft-vif/Bericht-Kommission-Zukunft-VIF.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (Abrufdatum 24.07.2025).
- Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, Schlussbericht vom 05. September 2000, Online, URL: https://www.vifg.de/_downloads/service/infrastrukturfinanzierung-und-ppp/2000-09-05_Abschlussbericht-der-Paellmann-Kommission.pdf (Abrufdatum 24.07.2025).
- Kugoth, J., Münter, M., Bundeshaushalt: 166 Milliarden Euro für Infrastruktur, Tagesspiegel Background vom 25.06.2025, Online, URL: <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/166-milliarden-euro-fuer-infrastruktur> (Abrufdatum 24.07.2025)
- Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Versäumnisse angehen, entschlossen modernisieren, Jahresgutachten 2024/25, Wiesbaden 2024.