POLICY BRIEF (06/2026)

Zu viel Geld für unwirtschaftliche Autobahnprojekte

Mit dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität werden in den kommenden Jahren erhebliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur getätigt. Mit der geplanten Schaffung der Kreditaufnahmemöglichkeit durch die Autobahn GmbH könnten weitere Gelder mobilisiert werden, die einseitig dem ‚System Fernstraße' zugutekämen. Im Bundesverkehrswegeplan sind bis 2030 weitere 20 Mrd. Euro für noch nicht umgesetzte Straßenneu- und -ausbauprojekte vorgesehen. Die Wirtschaftlichkeit vieler dieser Projekte stand und steht jedoch in der Kritik. Neben ökologischen Folgen treffen die Vorhaben auf Engpässe bei Planungs- und Baukapazitäten. Die Umsetzung der Projekte birgt das Risiko von Verdrängungs- und Verzögerungseffekten zulasten der Schiene und der Sanierung sowie weiteren Kostensteigerungen. Ein sinnvoller Mitteleinsatz erfordert eine konsequente Priorisierung und gezielte Streichungen von Projekten auf Basis transparenter und robuster Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Diese sollten dem politischen Wunsch nach Beschleunigung nicht untergeordnet werden.

Von Matthias Runkel

1 Hintergrund

Mit dem **Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK)** wurde der finanzielle Spielraum für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur deutlich erweitert und der finanzielle Druck auf den **Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030)** zunächst genommen. Nach dem Motto *„Alles was baureif ist, wird gebaut* strebt die Bundesregierung (2025a) an, die Mittel aus dem SVIK möglichst schnell umzusetzen.

Zu diesem Zweck hat die Regierung das **Infrastruktur-Zukunftsgesetz (IZG)** auf den Weg gebracht und den Investitionsrahmenplan bis 2029 veröffentlicht. Das IZG zielt laut Bundesverkehrsministerium (BMV 2025b) darauf ab, die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Neu- und Ausbau, Sanierung und Ersatz maroder Brücken, Schienenwegen, Fernstraßen und sanierungsbedürftigen Wasserstraßen zu steigern.

Mit der **Beschleunigung** gehen jedoch erhebliche Risiken und potenzielle Fehlallokationen einher. Genehmigungsverfahren sollen pauschalisiert werden und vorbereitende Maßnahmen könnten auch bereits dann umgesetzt werden, wenn irreversible Schäden für die Natur drohen. Zudem fehlt eine differenzierte Priorisierung: Als „von überragendem öffentlichem Interesse" gelten unter anderem bei der Straße sämtliche Neu- und Ausbauprojekte von Autobahnen und der Neubau vierstreifigen

FÖS Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

Bundesstraßen, bei der Schiene die Projekte des transeuropäischen Netzes (TEN).

Die **Sinnhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit der Vorhaben** im BVWP 2030 stand jedoch schon vor dem SVIK zur Debatte. Kosten wurden systematisch unterschätzt, Nutzen überschätzt; die Wirtschaftlichkeit vieler Projekte ist zweifelhaft. Zwar hat das BMV (2025a) Nachbewertungen für einige Bedarfsplanprojekte anstellen lassen und kommt weiterhin zu positiven Nutzen-Kosten-Verhältnissen (NKV > 1). Berechnungen im Auftrag des Umweltministeriums (Hart et al. 2025) sowie Analysen von Greenpeace/Transport & Environment (2024) stellen die Robustheit der Ergebnisse jedoch in Frage. Transparente Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sollten dem Tempo nicht zum Opfer fallen.

Ohnehin treffen die Vorhaben auf bestehende **Engpässe bei den Planungs- und Baukapazitäten**. Es ist fraglich, ob sie überhaupt umgesetzt werden können oder schlicht andere Projekte verdrängen und die Baupreisinflation befeuern. Es besteht die Gefahr, dass Ressourcen und Kapazitäten zugunsten des Fernstraßenneu- und -ausbaus verschoben werden – zulasten der Ausbauziele im Schienenverkehr sowie der dringend notwendigen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der bestehenden Infrastruktur. Umso wichtiger ist, dass unwirtschaftliche Projekte eingestellt und nur solche vorangetrieben werden, die auch tatsächlich einen Mehrwert für die Mobilitätswende bringen.

2 Wirtschaftlichkeit von Fernstraßenneu- und -ausbau?

Die Wirtschaftlichkeit vieler Fernstraßenneu- und -ausbauprojekten ist kritisch zu hinterfragen. Es ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil dieser Vorhaben mit **wirtschaftlichen Ineffizienzen und Fehlallokationen** einhergehen könnte. Neu- und Ausbauprojekte konkurrieren um knappe finanzielle, personelle und bauliche Ressourcen mit wirtschaftlich sinnvolleren Maßnahmen, insbesondere mit Erhalt und Sanierung der bestehenden Infrastruktur.

Die Verteilung dieser Ressourcen erfolgt maßgeblich auf der im BVWP 2030 verankerten **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)**. Diese weist jedoch systematische methodische Mängel auf: Kosten wurden unter- und Nutzen überschätzt. Das führt unter Umständen zu einer **strukturellen Überbewertung von Straßenneu- und Ausbauvorhaben**, denen in Folge mehr Ressourcen zugewiesen werden als sinnvoll.

2.1.1 Kosten: Unterschätzte Kosten und Baupreisinflation untergraben die Wirtschaftlichkeit

Mehrfach und bereits bei der Aufstellung des BVWP 2030 kritisierte der Bundesrechnungshof (2016; 2023) **die unzureichende Plausibilisierung der veranschlagten Projektkosten**. Zur Halbzeit des Planungszeitraums hat sich diese Kritik bestätigt. Aktuellen Schätzungen zufolge belaufen sich die **Mehrkosten des BVWP 2030 auf rund 110 Mrd. Euro**, wodurch das Gesamtvolumen um über 40 % auf etwa 380 Mrd. Euro steigen könnte (Umweltbundesamt 2024). Ursachen sind unter anderem projektbezogene Planänderungen, Schätzfehler sowie stark gestiegene Rohstoff- und Baupreise (ebd.). Laut Destatis (2025) stieg der **Baupreisindex** für den Straßenbau im Zeitraum 2016 – 2025 um fast 75 %.

Mit dem SVIK kommt nun hinzu, dass eine **zusätzliche Nachfrage auf begrenzte Kapazitäten** in der Bauwirtschaft trifft, was **weiteren Preisauftrieb** erwarten lässt. Der Sachverständigenrat (2025) erwartet einen Anstieg von 3,5 % im Jahr 2026. Die nominalen 500 Mrd. Euro des SVIK könnten real deutlich an Wert verlieren (IW Köln 2025).

Die Kostensteigerungen betreffen zudem nicht nur den Bund. Insbesondere im Straßenbau fallen erhebliche Anteile der **Investitions- und Sanierungskosten bei Ländern und Kommunen** an, die gemeinsam etwa das Doppelte der Bundesmittel aufbringen (DIW 2017). Steigende Kosten führen dazu, dass weniger Projekte realisiert werden können, während gleichzeitig Mittel für Erhalt, Sanierung und Klimaschutzinvestitionen fehlen. Statt weiterer formaler Priorisierungen erscheinen daher **konsequente Projektstreichungen** als wirtschaftlich sinnvollere Option.

Letztlich werden auch die **Klimakosten der Straßenprojekte** im BVWP 2030 unterschätzt – gemäß Hartl et al. (2025) um das bis zu dreifache. Hauptgrund hierfür ist demnach, dass der **induzierte Straßenverkehr** nur sehr unvollständig berücksichtigt wird. Laut den Autor:innen führt „eine Milliarde Euro in durchschnittliche Fernstraßen-Projekte zu bis zu 60.000 Tonnen CO_2-Emissionen pro Jahr zusätzlich." Die daraus resultierenden gesamtwirtschaftlichen Kosten entsprechen über den Lebenszyklus der Infrastruktur 40 bis 100 % der Investitionskosten (ebd., S. 74).

2.1.2 Nutzen: Verzerrte Bewertung überschätzt die Wirkung von Neu- und Ausbau

Der mit Abstand dominierende Nutzenfaktor bei Straßenbauprojekten sind **Reisezeitgewinne**, die rund 90 % des berechneten Nutzens ausmachen (BUND 2018). In der Realität stellen sich diese Gewinne jedoch häufig nicht ein, unter anderem aufgrund **induzierten Verkehrs**, der zusätzliche Nachfrage erzeugt und Kapazitätsgewinne wieder aufzehrt

(Greenpeace/Transport & Environment 2024; Handy/Boarnet 2014).

Hinzu kommen **methodische Verzerrungen** der Verkehrsmodelle, die bei Engpassbeseitigungen auf der Straße systematisch höhere Reisezeitgewinne ausweisen als bei vergleichbaren Maßnahmen auf der Schiene (Nagel 2016). Dies führt zu einer strukturellen Bevorzugung von Fernstraßenprojekten in der NKA.

Zentrale Probleme einer maroden Verkehrsinfrastruktur – etwa die schlechte Zuverlässigkeit und Planbarkeit, Staus und Zugverspätungen – werden in der NKA hingegen nur unzureichend oder gar nicht berücksichtigt (Leerkamp/Bormann 2018). Dadurch wird der **Nutzen von Erhalt und Sanierung** ebenso **unterschätzt** wie der Beitrag öffentlicher Verkehrsmittel zur Optimierung des Gesamtsystems.

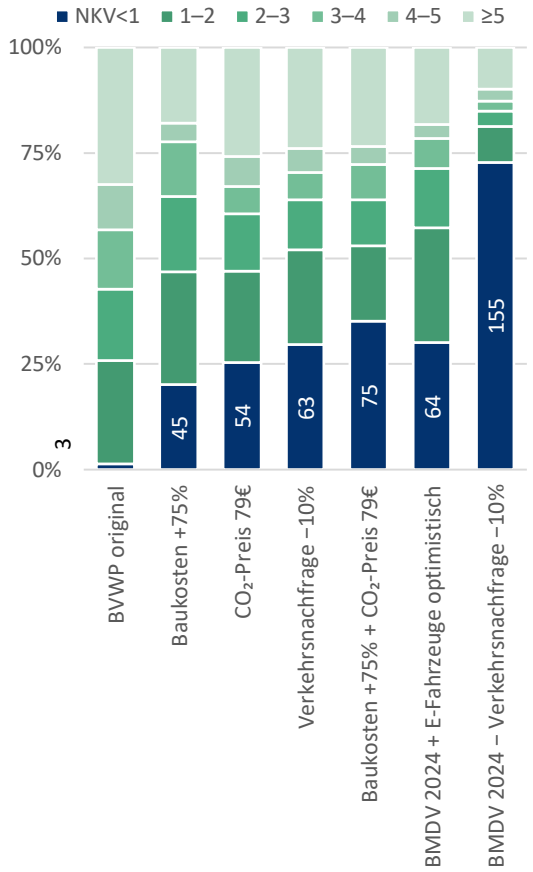
Noch grundsätzlicher ist zu bemängeln, dass sich der BVWP an **Verkehrsprognosen** orientiert, die **im starken Widerspruch zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen** stehen. Die angestrebten Verlagerungen im Personen- und Güterverkehr auf die Schiene beispielsweise werden in den Prognosen nicht erzielt und entsprechend auch nicht in Projekte übersetzt (FÖS 2024). Die Prognosen drohen zur **„selbsterfüllenden Prophezeiung“** zu werden (VCD 2024). Um politische Zielen tatsächlich zu verfolgen, müsste die aktuelle „Predict and Provide“-Planung durch eine **„Decide and Provide“-Planung** ersetzt werden (Umweltbundesamt 2024). Das heißt, die Planung müsste sich an den Zielen und politischen Prioritäten orientieren statt an den Prognosen, die im Wesentlichen den Status quo fortschreiben.

2.1.3 Bewertung und Fehlallokation: Wacklige NKVs setzen Prioritäten

Die Kombination aus unterschätzten Kosten und überschätztem Nutzen hat vermutlich zur Folge, dass die NKA Fernstraßenneu- und -ausbauprojekte strukturell überwertet. Auswertungen von Hartl et al. (2025) im Auftrag des Umweltministeriums deuten darauf hin, dass ein **substanzieller Teil der Bundesautobahnprojekte (BAB) im BVWP unter angepassten Annahmen nicht wirtschaftlich** ist (NKV < 1). Während das im ursprünglichen BVWP 2030 auf 3 von 213 Projekte zutraf, sind es in verschiedenen Szenarien bis zu rund 75 % (Abbildung 1). Verschiedene Annahmen haben offensichtlich einen kritischen Einfluss auf das Ergebnis der NKA.

Analysen von Greenpeace/Transport & Environment (2024) zu Autobahnen und Bundesstraßen deuten auf ähnliches hin. Hierin wurden 665 Projekte mit einem NKV < 1 identifiziert (darunter 176 Autobahn- und 489 Bundesstraßenprojekte). Bei diesen Projekten übersteigen also die Kosten den potenziellen Nutzen.

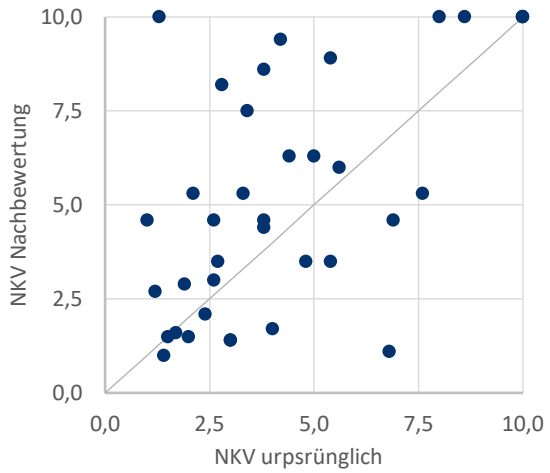
Abbildung 1: Anzahl BAB-Projekte nach NKV in verschiedenen Szenarien



Quelle: Abbildung 36 in Hartl et al. (2025); hier werden nur 6 von 13 Szenarien dargestellt

Bei den vom BMV (2025a) vorgelegten **Dossiers zu Nachbewertungen der NKV** hingegen fällt trotz der angepassten Baukosten und teils geringerer Auslastung kein Straßenprojekt unter einen Wert von 1. In der Mehrzahl der Projekte liegt der neue NKV sogar über dem ursprünglichen (Abbildung 2), weil auf Nutzenseite z. B. Reisezeitgewinne, Verkehrssicherheit oder Zuverlässigkeit ebenfalls zunehmen und zum Teil überproportional.

Abbildung 2: Vergleich der ursprünglichen und neu bewerteten NKV des BMV

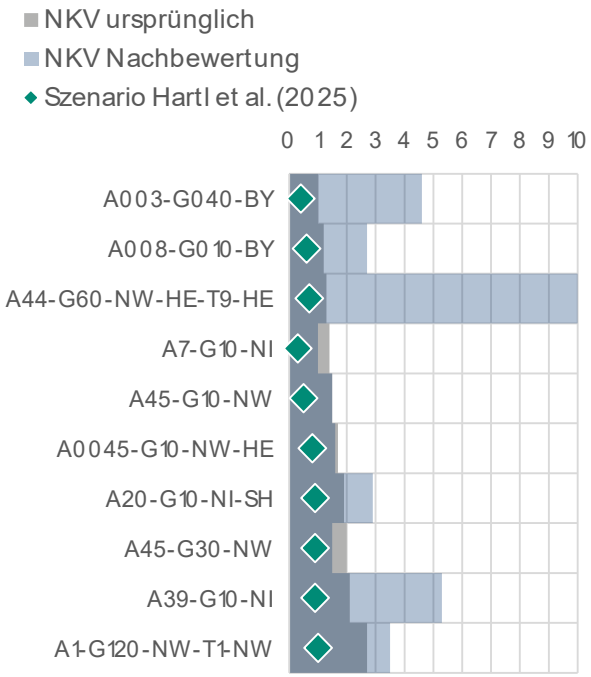


Quelle: eigene Darstellung auf Basis BMV (2025a) und Hart et al. (2025); NKV-Werte der Nachbewertung werden in der Quelle nur bis >10 ausgewiesen, weshalb zur Vergleichbarkeit auch die ursprünglichen Werte mit maximal 10 dargestellt werden."; der grüne Punkt markiert Projekt *A003-G040-BY* (s. unten).

Das BMV (2025a) weist darauf hin, dass die ursprünglichen NKV und die Nachbewertungen **nicht vergleichbar** seien, wegen der *„aktualisierte[n] Kosten- und Wertansätze, Baupreisentwicklungen, aktuellere[n] Daten aus der Verkehrsprognose (VP) 2040 sowie konkretisierte[n] Projektplanungen*".

Abbildung 3 vergleicht NKV von 10 Autobahnprojekten, die in Hartl et al. (2025; Szenario *BMDV 2024: Baukosten +73% CO_2-Preis 796 + E-Fahrzeug Hochlauf "optimistisch"*) einen NKV von 1 oder kleiner erreichen, mit den ursprünglichen Werten im BVWP 2030 und der Nachbewertung. Während die Werte in Hartl et al. (2025) strukturell unter den ursprünglichen liegen, weisen die Werte der Nachbewertung **erhebliche Abweichungen** auf – mehrheitlich nach oben. Beispielsweise hatte das Projekt *A003-G040-BY* (Erweiterung der A3 AK Deggendorf - AS Hengersberg auf 6 Fahrstreifen) in der ursprünglichen Bewertung einen NKV von 1 (grauer Balken). In Hartl et al. (2025) wurde ein Wert von 0,4 ermittelt (grüne Raute), also deutlich unwirtschaftlich. Die Nachbewertung für das BMV (2025a) hingegen kommt auf einen Anstieg auf 4,6 (blau transparenter Balken). Zwar stiegen in der Nachbewertung die Kosten von 123,9 auf 237,8 Mio. Euro (+92 %). Der Nutzen stieg jedoch deutlich überproportional von 126,5 auf 1.501,3 Mio. Euro (+1.087 %). Der Barwert der Reisezeitgewinne im Personenverkehr z. B. stieg von 72 auf 503 Mio. Euro (+599 %), wobei 300 Mio. Euro Einzelreisezeitgewinne von weniger als einer Minute entfallen. Der Nutzen der Zuverlässigkeit stieg von 1,3 auf 28,4 Mio. Euro (+2.102 %).

Abbildung 3: Vergleich der NKV von 10 Autobahnprojekten



Quelle: eigene Darstellung auf Basis BMV (2025a) und Hart et al. (2025) (Szenario „BMDV 2024*: Baukosten +73% CO_2-Preis 796 + E-Fahrzeug Hochlauf "optimistisch"")

Die großen Abweichungen zwischen ursprünglichen und nachbewerteten NKV sowie in den verschiedenen Szenarien verdeutlichen die hohe **Sensitivität der NKV** gegenüber den zugrundeliegenden Annahmen. In Hart et al. (2025) hat ein erheblicher Teil der geplanten Fernstraßenprojekte selbst unter optimistischen Annahmen keinen positiven volkswirtschaftlichen Nutzen. Die Folge wäre eine **Fehlallokation öffentlicher Mittel**, die den Substanzverfall bestehender Infrastruktur beschleunigt und den Handlungsspielraum für dringend notwendige Zukunftsinvestitionen einengt. Folglich werden Neu- und Ausbauprojekte priorisiert, während der wirtschaftlich effizientere Mitteleinsatz für Erhalt und Sanierung verdrängt wird.

Das Prinzip **„Erhalt vor Neubau"** wird zwar politisch regelmäßig betont. Es ist im Koalitionsvertrag der Bundesregierung (2025b) verankert und auch im BVWP 2030 sind planmäßig höhere Ausgaben für Erhalt und Sanierung als für Neu- und Ausbau vorgesehen (141,6 zu 106,3 Mrd. Euro). In der praktischen Haushaltssteuerung zeigt sich jedoch ein anderes Bild. So wurden im Verkehrshaushalt 2026 Mittel für den Erhalt zugunsten des Straßenneubaus umgeschichtet. In Nordrhein-Westfalen führt dies bereits konkret zu Kürzungen bei der Sanierung von Bundesstraßen (Leininger 2025). Folgen daraus könnten sein, dass weitere Brücken (bei Schiene und Straße) ganz oder teilweise gesperrt werden und durch Straßenschäden die Verkehrssicherheit leidet.

Der **Bundesrechnungshof** (2016, 2023, 2024) bemängelt seit Jahren die unzureichende Bedarfsermittlung und die mangelnde Plausibilisierung der Wirtschaftlichkeit der Vorhaben im Verkehrsbereich. Er empfiehlt explizit, mehr Haushaltsmittel von Neu- und Ausbau zu Erhalt und Sanierung umzuschichten.

Der **Sachverständigenrat** (2025) empfiehlt **Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen** im Rahmen von Ex-ante-Analysen, die laut §7 der Bundeshaushaltsordnung ohnehin durchzuführen sind, aber meist vernachlässigt werden. Diese sollten darüber hinaus transparent der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

2.1.4 Geringe kurzfristige Konjunkturwirkung

Mit dem SVIK soll Deutschland zurück auf **Wachstumskurs** gebracht und **Arbeitsplätze** gesichert werden (BMF 2025). Der Sachverständigenrat (2025) bemängelt, dass von den geplanten Mitteln bis 2030 lediglich 98 Mrd. Euro auf zusätzliche Investitionen entfallen und die weiteren 128 Mrd. Euro für bereits geplante Projekte genutzt werden. Die geringe Zusätzlichkeit untergräbt das Wachstumspotenzial.

Im Verkehr kommen lange Vorlaufzeiten der Infrastrukturprojekte hinzu. Bevor der eigentliche Bau losgeht, sind in der Regel **über 10 Jahre für Vorplanung, Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie Planfeststellungsverfahren** nötig (IW Köln 2025). Zusätzliche Neubauprojekte sind demnach im Rahmen der Laufzeit des SVIK kaum möglich.

Ohne sind die Kapazitäten in Bau und Planung knapp und der Fachkräftemangel hoch (siehe Kapitel 3). Zusätzliche Straßenneubauprojekte mit langen Vorlaufzeiten sind daher **kein wirksames Instrument zur kurzfristigen Konjunkturstützung oder der Sicherung von Arbeitsplätzen**. Dies führt dazu, dass 2025 nur rund 52 % der im SVIK für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehenen Mittel abgeflossen sind.

3 Engpass Kapazitäten - Umsetzbarkeit der Vorhaben?

Die Umsetzbarkeit der Vorhaben der Bundesregierung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur ist in erster Linie **eine Frage der verfügbaren Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten** – sowohl in der öffentlichen Verwaltung als auch entlang der gesamten Lieferkette. Bereits der Umsetzungsstand des BVWP 2030 zeigt, dass der Projektumfang die realistischen Kapazitäten deutlich übersteigt.

Zum Projektstand 2022 waren laut Umweltbundesamt (2024, Abb. 19) im Bereich Straße lediglich 2 % der Projekte in Betrieb, weitere 9 % befanden sich in der Bauphase. 17 % waren im Planfeststellungsverfahren, 31 % in der Planungsphase, während 41 % der Projekte noch vollständig ohne Planung waren. Der BVWP 2030 enthält damit deutlich **mehr Vorhaben, als realistisch umgesetzt werden können**.

3.1.1 Planungs- und Genehmigungskapazitäten

Die vom Bund mit der Planung beauftragten **Vorhabenträger** sind personell nicht in der Lage, alle Projekte umzusetzen. Laut IW Köln (2025) fehlen derzeit rund 10.000 Fachkräfte für Bauplanung und -überwachung; viele offene Stellen können nicht besetzt werden. Der Bundesrechnungshof (2024) bewertet vor diesem Hintergrund selbst prioritäre Programme wie das Brückenmodernisierungsprogramm als „gänzlich unrealistisch“ und sieht die mit der Planung beauftragte Autobahn GmbH strukturell **überfordert**. Er empfiehlt daher - neben der Ausweitung personeller Kapazitäten – **Haushaltsmittel für Erhalt und Sanierung umzuschichten** und **stärker zu priorisieren**.

Ein zentrales Problem ist, dass alle Projekte im „vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 bearbeitet und in der Planung vorangetrieben werden müssen. Dadurch werden knappe Planungskapazitäten auch an Vorhaben gebunden, die mittelfristig nicht finanzierbar oder umsetzbar sind. Dies verlangsamt die Umsetzung tatsächlich prioritärer Maßnahmen zusätzlich. Um diesen **Engpass zu beseitigen**, **sollten eine größere Anzahl Neu- und Ausbauprojekte dauerhaft vom BMV aus dem BVWP 2030 gestrichen werden.** Nur so lassen sich Kapazitäten für Erhalt, Sanierung sowie den notwendigen, naturverträglichen Ausbau der Schiene freisetzen und die Umsetzungswahrscheinlichkeit dieser Vorhaben erhöhen.

3.1.2 Baukapazitäten

Für die Umsetzung der Bauvorhaben stellen die knappen Kapazitäten im **Tiefbau** einen zentralen Engpass dar. Hier treffen Straßen-, Schienen- und Brückenprojekte auf einen bestehenden **Fachkräftemangel**, der sich tendenziell noch verstärkt. Laut IW Köln (2025) würden die Mittel aus dem SVIK einer Kapazitätserhöhung um 17,9 % bzw. 47.900 Arbeitskräfte entsprechen. Der Tiefbau ist aber bereits gut ausgelastet ist und die Aussichten auf einen kurzfristigen Personalaufbau schlecht (ebd.).

Vor diesem Hintergrund besteht ein großes Risiko, dass die Mittel aus dem Sondervermögen **Verdrängungseffekte, Bauverzögerungen und Preissteigerungen** auslösen. Konkurrenz besteht dabei insbesondere zwischen Bund und Kommunen: 81,4 % des Investitionsbedarfs sind auf die Länder und Kommunen zurückzuführen. Darüber hinaus konkurrieren aber auch private und öffentliche Auftraggeber, Neubau und Erhalt, sowie die Verkehrsträger. Auch könnten die fehlenden Baukapazitäten im Tiefbau zu Verzögerungen beim Wohnungsbau führen. (IW Köln 2025)

Statt weiterer Priorisierungen erscheinen **konkrete Streichungen** zielführender, um Engpässe zu beseitigen und so die Umsetzungswahrscheinlichkeit der prioritären Projekte zu erhöhen.

3.1.3 Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Mit diesem umfassenden Gesetz will die Bundesregierung Planungen und Umsetzungen von Projekten der Verkehrsinfrastruktur beschleunigen. Mittel der Wahl sind Einschränkung von Öffentlichkeitsbeteiligungsmöglichkeiten, Umweltverträglichkeitsprüfungen und naturschutzrechtliche Ausgleichspflichten. Zusätzlich sollen im Rahmen ergänzender Gesetzgebung Klagebefugnisse für Umweltverbände eingeschränkt werden. Hier besteht die Gefahr, dass Korrektive der Zivilgesellschaft für die Planerinnen und Planer entfallen und Planungen dadurch insgesamt schlechter werden, bspw. wenn der Blick auf Alternativen in den Raumordnungsverfahren künftig eine noch kleinere Rolle spielt. Das IZG würde die gesellschaftliche Kontrollfunktion schwächen, ohne dass eine merkliche Beschleunigung der Verfahren garantiert werden kann. Besser wäre eine umfassende Priorisierung auf die mit dem Klima- und Naturschutz kompatiblen Projekte und eine frühzeitige und umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung (BUND et al 2025).

4 Engpass Finanzen

Mit der Einführung des **Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK)** ist der finanzielle Rahmen für die Bundesinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur deutlich erweitert worden. Für die Umsetzung des **Bundesverkehrswegeplans 2030** stehen dem Bund damit grundsätzlich mehr Mittel zur Verfügung.

In Anbetracht der Kapazitätsengpässe stellt sich aber die Frage, ob das Geld an der richtigen Stelle investiert wird. Der Investitionsrückstand bei Straße und Schiene auf **Bundesebene** ist beispielsweise deutlich geringer als der auf **kommunaler Ebene** (IW Köln 2025). Gemessen am Problem erhält der Bund überproportional viel Geld für die Verkehrsinfrastruktur, während es bei den Kommunen den Bedarf nicht ansatzweise deckt. Mit Blick auf mögliche Fehlallokationen und negative wirtschaftliche Nutzen ist ebenfalls zu fragen, inwiefern zukünftige Generationen von diesen Investitionen profitieren.

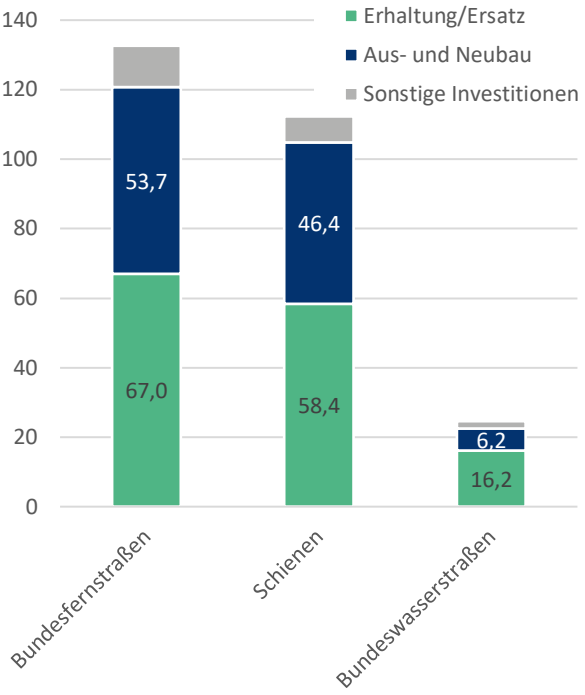
4.1.1 Finanzierung des BVWP 2030

Im BVWP 2030 sollen im Zeitraum 2016 – 2030 gemäß ursprünglicher Planung rund **270 Mrd. Euro** investiert werden. Das entspricht rund **18 Mrd. pro Jahr**. Davon entfallen 133 Mrd. Euro auf den Bereich **Straße** (Autobahnen und Bundesstraßen), 112 Mrd. Euro auf die **Bundeschienenwege** sowie 25 Mrd. Euro in die **Bundeswasserstraßen** (Abbildung 4).

Im **Bereich Straße** (Autobahnen und Bundesstraßen) sind 53,7 Mrd. Euro für Aus- und Neubau vorgesehen, 67,0 Mrd. Euro für den Erhalt. Im **Bereich Schiene** sind es 46,4 Mrd. Euro und 58,4 Mrd. Euro.

Vor Einführung des SVIK stand die Finanzierung des BVWP stark unter Druck, da im **„Sparhaushalt 2025“** zunächst massive Kürzungen angedacht waren. Allein für das **Bundesverkehrsministerium** standen Streichungen von rund 5 Mrd. Euro im Raum.

Abbildung 4: Geplante Investitionen nach Verkehrsträger und Projektart



Quelle: eigene Darstellung nach Agora Verkehrswende (2023) auf Basis BMVI (2016)

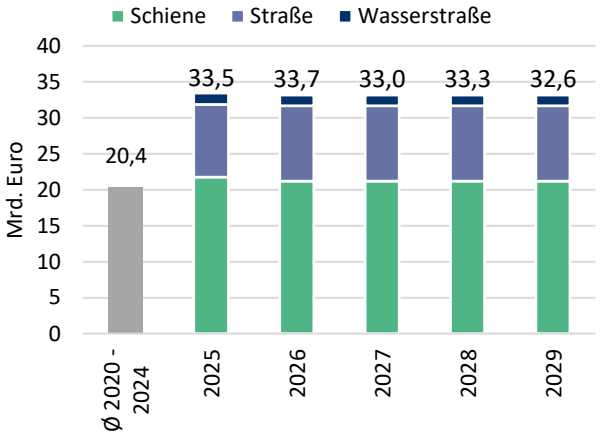
Das Kürzungspotenzial ist aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen vor allem **im Bereich Neu- und Ausbau von Straßen** zu suchen. In den 54 Mrd. Euro sind planmäßig rund 1.000 Projekten vorgesehen. Davon sind 19,6 Mrd. Euro für den Zeitraum nach 2030 angesetzt, 14 Mrd. Euro wurden zum Projektstand 2022 bereits getätigt. Somit verbleiben also rund **20 Mrd. Euro** bzw. rund 2,5 Mrd. Euro pro Jahr **Einsparpotenzial**.

4.1.2 Änderungen durch das Sondervermögen

Das Bundesverkehrsministerium (BMV 2025c) plant im Zeitraum 2025 – 2029 jährlich rund 33 Mrd. Euro (insgesamt über 166 Mrd. Euro) in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Das sind etwa 5 Mrd. Euro mehr als im Bundeshaushalt 2024.

Von den jährlich 33 Mrd. Euro werden zukünftig etwa 20 Mrd. Euro aus dem **SVIK** finanziert. Der Rest verbleibt im Kernhaushalt. Im Schnitt sollen 21,3 Mrd. Euro in die Schiene, 10,4 in die Straße und 1,5 in die Wasserstraßen fließen (BMV 2025c).

Abbildung 5: Verkehrsinvestitionen des Bundes



Quelle: BMV (2025c)

Der finanzielle Druck auf den BVWP 2030 ist damit weitestgehend beseitigt. Zu berücksichtigen wären jedoch einerseits noch die gestiegenen Projektkosten aufgrund der Baupreisinflation (s. Kapitel 2) sowie andererseits zusätzliche 3 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur, die im SVIK dem Bereich Mikroelektronik entzogen wurden.

4.1.3 Generationengerechtigkeit? Schuldenaufnahme für Investition heute und Erhaltungskosten morgen

Die Finanzierung zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur über Schulden wirft grundlegende Fragen der Generationengerechtigkeit auf – vor allem bei Projekten mit fragwürdigem Nutzen-Kosten-Verhältnis. Mit dem Sondervermögen werden Investitionen vorgezogen, während die **Rückzahlung sowie die laufenden Erhaltungs- und Betriebskosten** künftigen Generationen auferlegt werden. Dies gilt insbesondere für den Fernstraßenneubau, der langfristige Unterhaltungspflichten nach sich zieht. Der Bundesrechnungshof (2024) weist darauf hin, dass Deutschland eine „Bugwelle“ an sanierungsbedürftiger Infrastruktur vor sich herschiebt. Ohne klare Priorisierung von Erhalt und Sanierung könnten weitere Neubauprojekte diese Situation noch verschärfen und die Belastung zukünftiger Generationen weiter erhöhen, statt zu reduzieren.

Hinzu kommen **Klimakosten**, die ebenfalls künftige Generationen belasten. Laut Prognos (2023) werden mit der im BVWP 2030 unterstellten Verkehrsentwicklung die Klimaschutzziele im Verkehrssektor verfehlt.

4.1.4 Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Ausweg?

Im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung werden öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) häufig als möglicher Ausweg diskutiert. Aus volkswirtschaftlicher Sicht sind ÖPP-Projekte jedoch kritisch zu bewerten. Die

Finanzierungskosten des Staates liegen in der Regel unter den **Renditeanforderungen** privater Investoren, sodass ÖPP-Modelle langfristig häufig mit höheren Gesamtkosten verbunden sind.

Darüber hinaus lösen ÖPP-Projekte den Mangel an Planungs- und Baukapazitäten nicht. Im Gegenteil, unter den aktuellen Bedingungen besteht vielmehr die Gefahr, dass sie die Nachfrage im ohnehin ausgelasteten Tiefbau weiter erhöhen und damit **Baupreisinflation und Verdrängungseffekte** verstärken. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, warum ein zentraler Bereich der **staatlichen Daseinsvorsorge** mit privatwirtschaftlichen Interessen vermischt werden sollte.

4.1.5 Schließung des Finanzierungskreislauf Straße beginnt

Mit dem ‚Gesetz zur Änderung der Finanzierung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftsänderungs-gesetz – InfrGFinÄndG) soll der **Finanzierungskreislauf Straße** geschlossen werden. Zunächst soll ein Teil von knapp 5 Mrd. Euro, perspektivisch aber alle Einnahmen von rund 12 Mrd. Euro aus der Lkw-Maut über das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) zukünftig direkt an die Autobahn GmbH fließen. Zusätzlich sieht ein an die Öffentlichkeit gekommener Referentenentwurf eine fixe Zuwendung von jährlich 2 Mrd. Euro aus dem Bundehaushalt vor.

Mit diesem Vorgehen soll es der **Autobahn GmbH ermöglicht** werden, **Kredite aufzunehmen**. Die garantierte Übertragung öffentlicher Einnahmen aus der Lkw-Maut an die Autobahn GmbH, wird das öffentlich-rechtliche Nutzziehungsrecht in Teilen übertragen. Das ist die Voraussetzung für die Mautgläubigerschaft und die Kreditaufnahmemöglichkeit. Diese ist politisch aber umstritten.

Würde das Gesetz umgesetzt, wie es der aktuelle Entwurf vorsieht, würde zudem **statt der Bundestagsausschüsse** für Haushalt und Verkehr, zukünftig **lediglich das BMV** dem ‚Finanzierungs- und Maßnahmenplan' der Autobahn GmbH zustimmen müssen (Änderung §8 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz). Die **Kontrollfunktion der Mittelverausgabung** durch den Haushaltsausschuss und inhaltlichen Ausrichtung durch den Verkehrsausschuss würden damit seine steuernde Funktion verlieren. Dies kann weder im Interesse des Bundestags noch der Öffentlichkeit sein, die damit ihre Beteiligungsmöglichkeiten verlieren.

5 Handlungsempfehlungen

Mit dem SVIK wird Deutschland in den nächsten Jahren hohe Investitionen tätigen – insbesondere in die Verkehrsinfrastruktur. Das ist vor dem Hintergrund des schlechten Zustands von Straßen und Schienen grundsätzlich zu begrüßen. Aufgrund begrenzter Kapazitäten in Planung und Bau sowie klima- und verkehrspolitischer Zielsetzungen sollten die Investitionen jedoch mit strategischer Weitsicht und sinnvoller Priorisierung getätigt werden.

- Die Wirksamkeit öffentlicher Ausgaben sollte, wie vom Sachverständigenrat (2025) vorgeschlagen, in **Ex-ante-Analysen** vorab untersucht und eine „entsprechende **Priorisierung der Investitionen“** vorgenommen werden.
- Dazu braucht es eine **gesetzliche Veröffentlichungspflicht für die Kosten-Nutzen-Analysen** der Verkehrswegeplanung (inklusive aller Annahmen und Parameter). Das verringert politische Fehlanreize und unterstützt eine evidenzbasierte Investitionssteuerung (Sachverständigenrat 2025).
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen des BVWP 2030 mit angepassten Annahmen, z. B. zur Verkehrsnachfrage und induziertem Verkehr, führen in einigen Szenarien dazu, dass **viele Projekte als unwirtschaftlich einzustufen sind.** Auf dieser Basis sollten die Projekte **neu priorisiert und eine Auswahl gestrichen** werden. Hinweise darauf liefern die Auswertungen von Hartl et al. (2025) sowie Greenpeace/Transport & Environment (2024). Projekte sollten nur dann weiterverfolgt werden, wenn ihr Nutzen-Kosten-Verhältnis auch unter **Sensitivitätsanalysen** robust über eins liegt.
- Verschiedene Rechtsgutachten halten ein solches **Moratorium** für zulässig und sogar erforderlich (siehe z. B. Heß 2021; Ziehm 2021). Demnach ist der **BVWP 2030 rechtswidrig** hinsichtlich der Strategischen Umweltprüfung und **verfassungswidrig** mit Blick auf das Klimaschutzgebot (Art. 20a GG).
- Die Streichungen würden die begrenzten **personellen Kapazitäten entlasten**, was wiederum die Umsetzungswahrscheinlichkeit der übrigen Projekte erhöht. Das sind vor allem **Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen** gegen den weiteren Verfall der maroden deutschen Infrastruktur sowie die für die Klimaziele unerlässlichen **Zukunftsinvestitionen in ein modernes Schienennetz**. Werden diese Investitionen nicht bis 2030 getätigt, drohen deutlich höhere Kosten in der Zukunft aufgrund massiver verkehrlicher Beeinträchtigungen (z. B. durch Brückensperrungen, Umleitungen, langjährige Baustellen mit entsprechenden Störungen und Verspätungen) sowie deutlich teureren Klimaschutzmaßnahmen oder Strafzahlungen bei Zielverfehlung.

LITERATURVERZEICHNIS

Agora Verkehrswende (2023): Die Bundesverkehrswegeplanung schleunigst modernisieren. Übersicht des Entstehungsprozesses des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der Vorschläge für eine klimagerechte Reform. (Langfassung). Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Bundesverkehrswegeplan/89_Bundesverkehrswegeplan_Langfassung.pdf

BMF (2025): Das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Oeffentliche_Finanzen/SVIK/sondervermoegen-infrastruktur-klimaneutralitaet.html

BMV (2025a): Dossiers zu Nachbewertungen der Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) von Aus- und Neubauvorhaben der Tabellen B von Investitionsrahmenplan (IRP) und Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH (FRP). Abrufbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/nkv-dossiers-2025.html

BMV (2025b): Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes. Abrufbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/entwurf-infrastruktur-zukunftsgesetz.pdf?__blob=publicationFile

BMV (2025c): Schnieder: 166 Milliarden für Verkehrsinfrastruktur. Abrufbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/029-schnieder-166-milliarden-fuer-verkehrsinfrastruktur.html

BMVI (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

BUND (2018): Grünbuch nachhaltige Planung der Verkehrsinfrastruktur. Zur Transformation des Bundesverkehrswegeplans 2030. Abrufbar unter: https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_gruenbuch_bvwp.pdf

BUND, DNR, DUH, green legal impact, NABU, UfU (2025): Planungsbeschleunigung neu denken. Vorschläge und Handlungsempfehlungen an die neue Bundesregierung aus Sicht der Umweltverbände. Abrufbar unter: https://www.dnr.de/sites/default/files/2025-10/2025-03-26_planungsbeschleunigung-neu-denken.pdf

Bundesrechnungshof (2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 HBO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030. Bonn (Gz.: V3-2015-5056/III). Abrufbar unter: https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2016/bundesverkehrswegeplan-2030-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Bundesrechnungshof (2023): Bau von Bundesstraßen: Bedarf und Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen. Abrufbar unter: https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2023/hauptband-2023/14-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=6

Bundesrechnungshof (2024): Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages. Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken. Abrufbar unter: https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Bundesregierung (2025a): Beim Verkehr ordentlich Strecke machen. Abrufbar unter: https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/das-kann-deutschland/das-kann-deutschland-infrastruktur-verkehr-2391294

Bundesregierung (2025b): Verantwortung für Deutschland. Koalitionsvertrag zwischen. CDU, CSU und SPD 21. Legislaturperiode. Abrufbar unter: https://www.koalitionsvertrag2025.de/sites/www.koalitionsvertrag2025.de/files/koav_2025.pdf

Destatis (2025): Preisindizes für Bauwerke, Ingenieurbau, Instandhaltung. Abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/Preise/bpr210.html#241660

DIW (2017): Staatliche Einnahmen und Ausgaben im Verkehrssektor: Analyse der Datensituation und konzeptionelle Erfordernisse für eine Finanzierungsrechnung. Abrufbar unter: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Forschungsdatenbank/fkz_3715_58_101_vergleich_verkehrstraeger_bf.pdf

FÖS (2024): Bundeshaushalt 2025: Neubewertung, Priorisierung und Streichung von unwirtschaftlichen Straßenbauprojekten spart Milliarden. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2024/2024-06_FOES-BVWP.pdf

Greenpeace, Transport & Environment (2024): Schwere Kost: Das Verhältnis von Nutzen zu Kosten entscheidet über den Bau von Autobahnen und Bundesstraßen. Doch zentrale Daten sind überholt. Eine Datenanalyse mit aktualisierten Kostensätzen. Abrufbar unter: https://www.greenpeace.de/publikationen/Nutzen-Kosten-Analyse%20Autobahnen.pdf

Handy, S., Boarnet, M. G. (2014): Impact of Highway Capacity and Induced Travel on Passenger Vehicle Use and Greenhouse Gas Emissions. Abrufbar unter: https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-06/Impact_of_Highway_Capacity_and_Induced_Travel_on_Passenger_Vehicle_Use_and_Greenhouse_Gas_Emissions_Policy_Brief.pdf

Hartl, R., Gerlach, J., Eberle, L., Borken-Kleefeld, J. (2025): Verkehrsinfrastrukturbau, induzierter Verkehr und Klimawirkungen. Studie im Auftrag des wissenschaftlichen Klimabeirats der Hessischen Landesregierung. Abrufbar unter: https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/voeko/ressourcen/dateien/forschung/Hartl-et-al-2025-Verkehrsinfrastrukturbau-induzierter-Verkehr-Klimawirkungen-Studie_16012026.pdf?lang=de

Heß, F. (2021): Rechtsgutachten: Zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Straßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen. Abrufbar unter: https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_bvwp_2030_rechtsgutachten.pdf

IW Köln (2025): Risiken für die Umsetzung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität. Abrufbar unter: https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2025/IW-Report_2025-Fachkr%C3%A4ftebedarf-Sonderverm%C3%B6gen-Infrastruktur.pdf

Leerkamp, B., Bormann, R. (2018): Zuverlässig statt schnell. Infrastrukturplanung und Verkehrspolitik neu denken. WISO direkt. Abrufbar unter: https://library.fes.de/pdf-files/wiso/14555.pdf

Leininger, F. (2025): Erhalt und Neubau: Eine Frage der Prioritäten. Abrufbar unter: https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/eine-frage-der-prioritaeten

Nagel, K. (2016): Bewertung von Engpass-Auflösungen Bahn vs. Straße im BVWP. Abrufbar unter: https://blogs.tu-berlin.de/vsp_verkehrssystemplanung/2016/11/18/bewertung-von-engpass-auflosungen-bahn-vs-strase-im-bvwp/

Prognos (2023): Alternatives Verkehrsszenario für Deutschland. Prämissen für eine klimafreundlichere Verkehrsentwicklung als Grundlage für die Infrastrukturplanung. Abrufbar unter: https://www.greenpeace.de/publikationen/Greenpeace_Alternatives_Verkehrsszenario.pdf

Sachverständigenrat (2025): Perspektiven für morgen schaffen - Jahresgutachten 25/26. Abrufbar unter: https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/fileadmin/dateiablage/gutachten/jg202526/JG202526_Gesamtausgabe.pdf

Umweltbundesamt (2024): Zukunftsfeste Verkehrsinfrastrukturplanung. Fachlicher Bericht für eine zielorientierte Bedarfsplanüberprüfung des BVWP 2030. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0906.pdf

VCD (2024): Verkehrsprognosen sind keine Prophezeiungen. Abrufbar unter: https://www.vcd.org/artikel/verkehrsprognosen-sind-keine-prophezeiungen

Ziehm, C. (2021): Rechtliche Zulässigkeit und Ausgestaltung eines Moratoriums für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen). Abrufbar unter: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/auto/210707-nabu-rechtsgutachten_autobahnmoratorium-cornelia_ziehm.pdf

IMPRESSUM

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)

Geschäftsführende Vorständin: Carolin Schenuit

Titelfoto: Radosław Drożdżewski

IM AUFTRAG VON:

ACE

Klima Allianz Deutschland

BUND

Gefördert durch:

Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

Tel: +49 (0) 30 76 23 991 – 30
Fax: +49 (0) 30 76 23 991 – 59
foes.de / foes@foes.de