

2025-11-13 HAZ - Mehr Geld für neue Straßen, weniger Geld für den Erhalt

<https://www.haz.de/wirtschaft/regierung-pumpt-mehr-geld-in-den-strassen-neubau-und-spart-bei-der-sanierung-5YTUDAP6FJAOVCJT5LR4IUES3I.html>

HAZ, 13. November 2025, Seite 9, Wirtschaft

Ärger um Verkehrsetat

Schwarz-Rot pumpt mehr Geld in den Neubau von Straßen – und spart bei der Sanierung



Neubau statt Sanierung: Der Bund schichtet Milliarden um.

Quelle: Alex Talash/dpa

Trotz des Sanierungsstaus auf Deutschlands Autobahnen und -brücken verschieben Union und SPD Geld in den Topf für deren Ausbau. Für neue Schienen hat die Koalition gar kein Geld mehr. Die Grünen üben daran scharfe Kritik – und legen eigene Vorschläge vor.



Von [Andrea Barthélémy](#)

(12.11.2025, 16:18 Uhr)

„Alles, was baureif ist, wird gebaut!“ Die griffige Losung gaben Bundeskanzler Friedrich Merz und Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (beide CDU) Anfang Oktober aus – mit Blick auf die vielerorts marode Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Schon damals war klar, dass die zusätzlichen 3 Milliarden Euro für Schnieders Ministerium aus dem Sondervermögen vor allem in Autobahnen, Straßen und Brücken des Bundes fließen würden.

Jetzt zeigt sich: Für den Neu- und Ausbau soll der Etat im kommenden Jahr sogar noch aufgestockt werden, mit weiteren 225 Millionen Euro an Barmitteln und 405 Millionen Euro für mehrjährige Maßnahmen.

Weniger Geld für die Sanierung

Um das jedoch zu finanzieren, will man bei der Sanierung von Autobahnen, Brücken und Bundesstraßen 2026 abspecken – und das, obwohl dazu bereits nach jetziger Finanzplanung mindestens 4,4 Milliarden Euro fehlen und es bundesweit etwa 5000 Brücken zu sanieren gilt.

Konkret sollen für den Erhalt und die Sanierung von Straßen und Brücken im kommenden Jahr sowohl 450 Millionen Euro an Barmitteln als auch weitere 450 Millionen für überjährige Verpflichtungen wegfallen. So sieht es die Vorlage vor, über die an diesem Donnerstag in der Bereinigungssitzung für den Haushalt 2026 entschieden wird.

Die Bundesregierung will an der Sanierung von Autobahnen und Bundesstraßen sparen – als hätte es das Chaos um die plötzlichen Sperrungen von Carolabrücke, Rahmedetalbrücke oder Ringbahnbrücke nie gegeben

Paula Piechotta,
Haushaltsberichterstatteerin der Grünen für den Verkehrsetat

Hinzu kommt: Auch der verkehrspolitische Konsens der vergangenen zehn Jahre, wonach Erhalt und Sanierung stets Vorrang vor Neu- und Ausbau haben, soll ab 2026 gekippt werden. Das bedeutet: Auch mit Geld, das ursprünglich für die Instandhaltung belasteter Straßen oder Schienen vorgesehen war, können dann Neubauprojekte starten. „Für die Bundesregierung gilt künftig das Prinzip Neubau vor Erhalt“, beklagt Piechotta. Die Bundesregierung könne am Parlament vorbei am Erhalt kürzen, um den Neubau von Straßen zu finanzieren.

Kein Neubau-Geld für die Schiene

Für Neubau-Projekte im überlasteten Schienennetz, das über Jahre durch Korridorsanierungen eingeschränkt sein wird, ist im Etatplan hingegen kein zusätzliches Geld vorgesehen. Das verheißt auch für die bereits fertig geplante ICE-Strecke zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim nicht Gutes.

Auf diese Weise würden Überlastungen im Netz und Verspätungen im Bahnverkehr geradezu zementiert, warnt der Bahnexperte der Grünen, Matthias Gastel. „Die Koalition sorgt für Stillstand beim Aus- und Neubau von Schienenwegen.“ Es dürfe jedoch keine Verzögerungen mehr geben. „Es braucht Finanzierungssicherheit, damit Deutsche Bahn und Bauindustrie Planungssicherheit haben und es endlich weitergeht.“

Auch bei den Wasserstraßen reichen die bislang eingeplanten Mittel nicht aus. Das Verkehrsministerium selbst hatte in einem internen Papier errechnet, dass bis 2029 rund 2,8 Milliarden Euro fehlen, um sicherheitsrelevante Anlagen wie Wehre und Schleusen reparieren und sichern zu können.

Vor allem bei der Bahn reiht sich für den Verkehrsminister eine Panne an die nächste. Zuletzt war bekannt geworden, dass durch einen Fehler des Ministeriums die bereits im Haushalt 2025 eingestellten 105 Millionen Euro für die Trassenpreisförderung im Fernverkehr nicht mehr zur Verfügung standen. Mit der Summe sollte die starke Erhöhung der Schienenmaut für die Fernverkehrsanbieter abgemildert werden.

Ärger um fehlendes Gutachten

Der Grund für den teuren Lapsus: Ein Gutachten, das die Wirtschaftlichkeit der Fördermaßnahme belegen sollte, war nicht rechtzeitig innerhalb des Ministeriums weitergereicht worden. Auf die Abläufe im Haus wirft das kein gutes Licht.

Der Aufschrei der Branche war groß, als bekannt wurde, dass die Förderung nicht wie geplant ausgezahlt werden könne. Union und SPD wollen die Trassenpreisförderung für 2025 jedoch noch sicherstellen und auch einen Anstieg der Trassenpreise im kommenden Jahr abmildern.

Falsch eingeschätzt hatte Schnieder zuvor schon die Rolle der mächtigen Bahngewerkschaft EVG: Weil diese sich in die Personalauswahl für die neue Bahnspitze nicht ausreichend eingebunden sah, drohte die EVG mit der Ablehnung der Kandidaten. Die neue Bahnchefin Evelyn Palla wurde daraufhin zwar mit knapper Mehrheit gewählt. Schnieders Kandidat für die Spitze der Infrastruktur-Tochter DB InfraGo, Dirk Rompf, musste seine Kandidatur aber zurückziehen.

Zum Nachteil gereicht dem Verkehrsminister zudem, dass sein Budget zwar mit 15 Milliarden Euro pro Jahr aus dem Sondervermögen aufgestockt wird, der Regeletat des Hauses aber zugleich um 10 Milliarden Euro sinkt. Die Grünen im Bundestag fordern deshalb erneut, das Sondervermögen künftig wesentlich stärker für zusätzliche Infrastruktur-Investitionen einzusetzen. Piechotta betont: „Es könnten damit alle Straßen, Schienen und Wasserwege wieder in Schuss gebracht und wichtige Aus- und Neubauprojekte der Schiene finanziert werden.“