DVF
Deutsches Verkehrsforum

PolitikBrief Nr. 3|2026

Foto: © Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

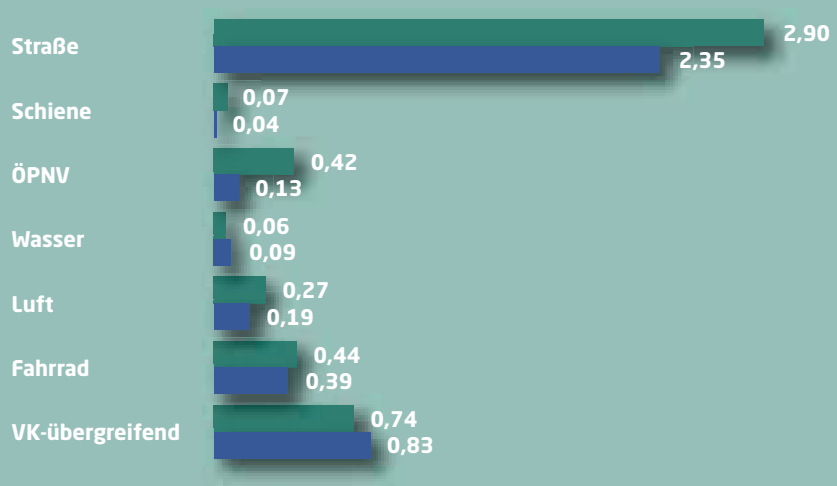
Die Menschen wollen Veränderung

Die Ergebnisse der jüngsten Landtagswahlen haben deutlich gemacht, dass Bürgerinnen und Bürger sich Veränderungen wünschen. Umfragen zeigen, dass die Ansicht verbreitet ist, der Staat komme seinen Grundaufgaben – Bildung, öffentliche Verwaltung, Verkehr – nicht mehr richtig nach. Im Verkehrsbereich zeugen unpünktliche Züge, jahrelange Baustellen und einstürzende Brücken davon, dass an dem Eindruck etwas dran ist.

Wie kann die Politik das Vertrauen der Wählerinnen und Wähler zurückgewinnen? Vielleicht wäre statt vollmundiger Versprechen mehr Ehrlichkeit angebracht. Zum Beispiel darüber, was wir uns wirklich noch leisten können. Dann könnten wir auch Verkehrsprojekte priorisieren. Vielleicht sollten wir statt Verschiebebahnhöfen (Sondervermögen) und Schattenhaushalten lieber grundlegende Strukturreformen bei der Finanzierung umsetzen. Das würde die Effizienz erhöhen und uns mehr Infrastruktur fürs Geld bescheren. Zudem hätten wir auch Kapazitäten frei, um die grundlegenden Vereinfachungen unseres gesamten Staatswesens anzugehen. Zum Beispiel die Einführung des Verrechnungsverfahrens bei der Einfuhrumsatzsteuer bereits vor 2030 – eine klare standortpolitische Verbesserung. Dann wären wir wirklich auf dem richtigen Weg und das Vertrauen in die Politik würde wieder wachsen.

Ihr
Dr. Pierre Dominique Prümm
DVF-Präsidiumsvorsitzender

Mobilitätssektor im Klima- und Transformationsfonds (KTF) in Mrd. EUR



Quellen: BMF, Bundeshaushalte 2026, 2027 (Entwurf)

KTF wird geschwächt

Die Grafik zeigt es deutlich: Der Finanzierungskreislauf ist gestört, Einnahmen fließen ab und Förderlinien sinken. Der Anteil des Mobilitätssektors im KTF sinkt von 13 auf 10 Prozent. Obendrein greift der Bund in den Finanzierungskreislauf des KTF ein, indem der teilweise Einnahmen aus dem Emissionshandel in den Bundeshaushalt schiebt: 2,7 Mrd. Euro landen so vom KTF im Kernhaushalt, um Haushaltslöcher zu stopfen. Das Prinzip der Über- und Mehrjährigkeit mit eigenem Finanzierungskreislauf wird unterwandert und die Transparenz sowie Berechenbarkeit des KTF ausgehebelt. Auf der Ausgabenseite besteht zwar Kontinuität bei wichtigen Investitionen wie der Tank- und Ladeinfrastruktur, mehr Geld für die Batterieforschung und die Produktion von Energiespeichern. Gleichzeitig werden Fördermaßnahmen für den ÖPNV, Busse und Lkw mit alternativen Antrieben, den Schienenverkehr, die Klimaneutralität von Schifffahrt und Luftverkehr sowie den Radverkehr reduziert. Die Programme für ÖPNV-Flottenmodernisierungen wurden rigoros um zwei Drittel gekürzt.

Foto: © Deutsche Bahn AG / Volker Emmersleben

Bundeshaushalt 2027: Nachsteuerung erforderlich

Der Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2027 liegt seit dem 8. September 2026 im Deutschen Bundestag. Besonders kritisch: Der Kernhaushalt wird weiter geschwächt, die dringend notwendige Zusätzlichkeit der Investitionen existiert nur pro forma, langfristige Finanzierungsinstrumente sind noch nicht hinterlegt. Ohne eine Nachsteuerung drohen Investitionshochlauf und Transformation zu kippen.

Die gute Nachricht: Im Vergleich zu anderen Bereichen muss der Verkehrsbereich nur wenige investive Federn lassen. Die schlechte Nachricht: Die Kostensteigerungen der vergangenen Jahre drohen den Hochlauf zu stoppen. Wer genau hinsieht: Die Ansätze für Instandhaltung und Planungsaufgaben stagnieren weitgehend. Auch das kann sich negativ auf den Zustand der Verkehrswege und das Hochlauftempo auswirken.

„Der Haushaltsentwurf 2027 ist nicht bedarfsgerecht. Durch hohe Energie-, Rohstoff- und Personalkosten schrumpfen die Budgets der Verkehrsträger auch für die Instandhaltung real. Damit werden die Qualität ebenso wie die Verfügbarkeit der Infrastruktur aufs Spiel gesetzt. Das können wir uns nicht leisten."
Dr. Florian Eck, Sprecher der DVF-Geschäftsführung

Die Fakten

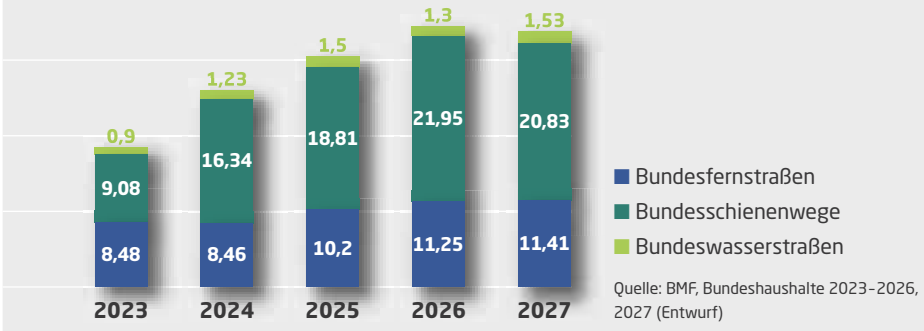
- Im Vergleich zum Vorjahr sinkt die Haushaltslinie nominal um 700 Mio. EUR, real kommen noch einmal 1,2 Mrd. EUR Budgetverlust durch Kostensteigerungen hinzu. Die Inflation wird nicht aufgefangen. Die kumulierte Lücke durch Baukostensteigerungen seit 2015 beträgt im Jahr 2026 13,2 Mrd. Euro und nächstes Jahr fast 15 Mrd. Euro.
- Die Verlagerungen in das SVIK und den Verteidigungshaushalt ermöglichen trotz Sparkurs, dass wichtige Investitionslinien aufrechterhalten werden können. Kritisch daran ist, dass der Kernhaushalt im BMV dadurch auf 10 Mrd. EUR schrumpft.
- Die Wasserstraßen erhalten durch die Umschichtungen 230 Mio. EUR mehr, die Bundesfernstraßen rund 160 Mio. EUR. Angesichts der immensen Sanierungsaufgaben verpufft das. Die Schiene erhält 1,12 Mrd. EUR weniger. Auch das ist angesichts der Sanierungskosten kritisch.
- Die vom DVF geforderte Zusätzlichkeit aus verlagerten Mitteln ist nicht erkennbar. Verglichen mit dem Haushalt 2024 kommt im Verkehrsbereich auch weiterhin exakt nur jede dritte zusätzlich mobilisierte Milliarde auch wirklich zusätzlich an. Als Zielmarke für den Investitionsanteil am Kernhaushalt sollten mit Blick auf die Jahre 2024 und davor 15 statt 10 Prozent gesetzt werden.
- Das SVIK sorgt durch die mehrjährigen Budgets für ein höheres Maß an Planungssicherheit – bis zum Auslaufen des Sondervermögens. Darum sind die Reformen für die Finanzierung von Straße, Schiene und Wasserstraße so wichtig. Fonds und Infrastrukturpläne müssen künftig sicherstellen, dass Bestandserhalt und notwendige Ausbauprojekte festgeschrieben und

finanziell abgesichert sind. Die jüngste Ankündigung, dass die Strukturreformen für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung frühestens 2028 kommen, ist ein fatales Signal für die Wirtschaft und Investoren.

- Der Bund greift in den Finanzierungskreislauf des KTF ein, indem er teilweise Einnahmen aus dem Emissionshandel in den Bundeshaushalt steckt. Im Jahr 2027 werden 2,7 Mrd. Euro anstatt in den KTF in den Kernhaushalt umgeleitet, um dort Haushaltslöcher zu stopfen. Das beschädigt die Autarkie und Hebelwirkung dieses wichtigen Instruments.

Sichtbarer Kraftakt, aber Stagnation

Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes 2023–2027 (in Mrd. Euro)



Quelle: BMF, Bundeshaushalte 2023–2026, 2027 (Entwurf)

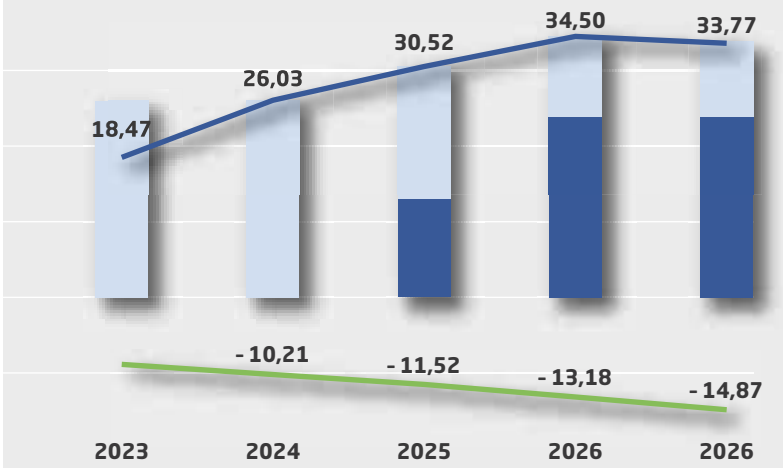
Bis 2030 werden 250 Mrd. Euro an Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen benötigt. Der Haushaltsentwurf und die Mittelfristplanung bleiben die Antwort schuldig, wie dieser Bedarf finanziert werden kann. Trotz Umschichtungen und Mobilisierung zusätzlicher Investitionsmittel im SVIK und im Verteidigungshaushalt stehen in 2027 unter dem Strich weniger Gelder für Erhalt und Ausbau der Verkehrswege zur Verfügung als im laufenden Haushaltsjahr 2026. Die steigenden Lohn-, Energie- und Baukosten verschärfen die Situation weiter.

DVF-Forderungen zum Bundeshaushalt

- Umsetzung einer echten Zusätzlichkeit bei den Verkehrsinvestitionen, d. h. durch Umschichtung entstehende Spielräume im Kernhaushalt müssen für zusätzliche Verkehrsinvestitionen genutzt werden. Zielmarke für die Zusätzlichkeit muss eine Investitionsquote von 15 % im Kernhaushalt sein.
- Bedarfsgerechte Berücksichtigung von Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur im Bundeshaushalt zur Stärkung der Resilienz und Baustellenfähigkeit des Verkehrsnetzes.
- Der KTF muss seinem Anspruch als Transformationsinstrument gerecht werden. Dies betrifft die vollständige Zuweisung der Einnahmen aus dem Emissionshandel ebenso wie die Fortschreibung wesentlicher Transformationsinstrumente wie der Flottenförderung für den ÖPNV und den Hochlauf alternativer Antriebe und Kraftstoffe bei allen Verkehrsträgern.
- Strukturreformen der Finanzierung der Verkehrswege durch Aufstellung von Infrastrukturplänen sowie deren verbindlicher über- und mehrjähriger Finanzierung in verkehrsträgerspezifischen Fonds oder langfristigen Finanzierungsvereinbarungen.
- Pauschale Kürzungen bei den Personalbudgets nachgeordneter Planungs- und Genehmigungsbehörden gefährden den Investitionshochlauf. Strategien des Bundes zur Digitalisierung und Planungsbeschleunigung müssen auch die Personaldecke sicherstellen.

Baukostensteigerung bremst Investitionshochlauf

Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes 2023–2027 (in Mrd. Euro)



Quelle: BMF, Bundeshaushalte 2015–2026, 2027 (Entwurf)

SVIK als Zukunftsinvestitionen

DVF zu Bundeshaushalt 2027

Investitionen in Wasserstraßen

Einfuhrumsatzsteuer einfach und wirtschaftsfreundlich machen!

Die Finanzministerinnen und -minister der Bundesländer haben sich am 11. September einstimmig für Erleichterungen bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer (EUSt) ausgesprochen. Konkret soll das sogenannte Verrechnungsmodell eingeführt werden, das auch alle Nachbarländer Deutschlands praktizieren. Das DVF hat diesen Schritt begrüßt und fordert eine schnelle Umsetzung.

Foto: © HHLA / Martin Elsen

Eine Reform des Erhebungsverfahrens bei der EUSt ist längst überfällig und es scheint, dass nach Jahren des Stillstandes endlich Bewegung in dieses wichtige Thema kommt. Nachdem sich bereits die Bundesregierung für das Verrechnungsmodell ausgesprochen hat, ist das Votum der Länder entscheidend für den Start der Reform.

Dr. Heike van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin, sagt dazu: „Der Beschluss ist nicht nur für die Häfen, Flughäfen und Logistikdrehscheiben in Deutschland ein wichtiges Signal. Die Einführung des Verrechnungsmodells hilft dem ganzen Wirtschaftsstandort. Die Ansiedlung von Unternehmen, Investitionen und Arbeitsplätze werden damit unterstützt. Wir haben jetzt nur eine Bitte: Die Umsetzung darf nicht bis 2030 dauern. Es muss schneller gehen."

„Manchmal kann ein einfacheres Steuerverfahren vor allem eines sein: ein Wettbewerbsvorteil. Daher sollte das neue Erhebungsverfahren deutlich vor 2030 eingeführt werden!"
Dr. Heike van Hoorn, DVF-Geschäftsführerin

Ware rein, Liquidität raus

Wo liegt aktuell der Nachteil beim deutschen Verfahren gegenüber anderen EU-Staaten? Wer Waren aus einem Nicht-EU-Land über Deutschland einführt, muss Einfuhrumsatzsteuer zahlen. Das Unternehmen wird sie zwar später in aller Regel als Vorsteuer abziehen. Doch Erhebung und Erstattung sind zeitlich getrennt. Das bindet Liquidität bei den Unternehmen und schafft zusätzliche Bürokratie für Unternehmen und Verwaltung.

In unseren Nachbarländern kann die Einfuhrumsatzsteuer direkt in der Umsatzsteuererklärung verrechnet werden. Das Unternehmen muss sie nicht vorfinanzieren. Kein unnötiger Geldabfluss. Keine spätere Rückholung.
Das ist mehr als eine Steuerfrage. Es ist ein Standortfaktor. Denn Kapital, das beim Fiskus liegt, fehlt im Unternehmen – für Investitionen, Löhne oder das laufende Geschäft. Besonders kleinere Firmen und Importeure teurer Waren spüren das. Steigen die Zinsen, wird die Vorfinanzierung noch kostspieliger. Die Folge: Der Import über andere EU-Länder kann wirtschaftlich attraktiver sein – selbst wenn Transport und Abwicklung dort zusätzliche Kosten verursachen.

Vorteil für Unternehmen und den Fiskus

Das Verrechnungsmodell setzt genau hier an: Steuer und Vorsteuer werden miteinander verrechnet, statt Geld erst einzuziehen und später wieder anzurechnen. Die Liquidität bleibt im Unternehmen. Damit könnten deutsche Häfen, Flughäfen und Logistikstandorte für Importe attraktiver werden.

Wichtig zu wissen: Mit der Umstellung verlieren Bund und Länder keine Steuereinnahmen. Im Gegenteil. Mit der Vereinfachung des Verfahrens werden Importe über deutsche Häfen, Flughäfen und Logistikzentren gestärkt. Der Standort wird attraktiver und zusätzliche Wertschöpfung findet in Deutschland statt. So steigen auch die Steuereinnahmen des Fiskus.

Umsetzung möglichst schnell

Die Finanzministerinnen und -minister der Länder haben sich dafür ausgesprochen, das neue Verfahren bis zum 1. Januar 2030 einzuführen. Eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe hat das Grundkonzept für die Umstellung entwickelt. Das DVF erkennt an, dass die notwendigen rechtlichen und IT-technischen Anpassungen eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Allerdings drängt die Umstellung.

Die nachlassende Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland ist bereits deutlich zu spüren. Gegenmaßnahmen müssen mit höchstem Tempo vorangebracht werden.

Impressum
Redaktion: Ingrid Kudirka,
Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Herausgeber: Deutsches Verkehrsforum
Klingelhöferstraße 7, 10785 Berlin
Tel. 030-26 39 54-0, Fax 030-26 39 54-22
www.verkehrsforum.de,
e-mail: info@verkehrsforum.de