

Pressemitteilung

DSLVL zum Bundeshaushalt 2026

Verkehrsinfrastruktur bleibt unterfinanziert

Berlin, 28. November 2025. Der im Rahmen der Verabschiedung des Bundeshaushalts 2026 beschlossene Verkehrsetat (Einzelplan 12) ist angesichts des gewaltigen Sanierungsstaus bei den Verkehrswegen nicht ausreichend. Anstatt die mit dem schuldenfinanzierten Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIK) zur Verfügung stehenden Gelder zusätzlich zu nutzen, wurde der Kernhaushalt gekürzt, kommentiert der DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik den leider erwarteten Beschluss des Deutschen Bundestages.

Knapp 170 Milliarden Euro bis 2029 sind zwar ein nomineller Zuwachs bei den Verkehrsweegeinvestitionen. Angesichts des durch das Bundesverkehrsministerium festgestellten Gesamtmittelbedarfs in Höhe von 455 Milliarden Euro bis 2030 für die Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße und der Berücksichtigung steigender Zinskosten sowie des Baukostenanstiegs um rund 64 Prozent zwischen 2016 und 2024 bleibt der Etat unterdimensioniert.

Für die Bundesfernstraßen stehen 2026 11,05 Milliarden Euro (+1,01 Milliarden Euro gegenüber 2025), für die Bundesschienenwege 21,93 Milliarden Euro (+170 Millionen Euro gegenüber 2025) und für die Bundeswasserstraßen 1,47 Milliarden Euro (-159 Millionen Euro gegenüber 2025) zur Verfügung. Die Investitionen in die Wasserstraßen sinken damit im Vergleich zum Vorjahr sogar um rund zehn Prozent.

Weniger als ein Drittel der Verkehrsinvestitionsmittel sind im Einzelplan 12 veranschlagt. Die Investitionen im regulären Verkehrsetat belaufen sich 2026 auf 13,73 Milliarden Euro und sind im Vergleich zu 2025 um rund 42 Prozent geschrumpft. Selbst bei der ohnehin niedrigen Investitionsquote des Kernhaushalts von zehn Prozent wird das Kriterium der Zusätzlichkeit der SVIK-Mittel de facto nicht erfüllt. Der Sanierungsstau droht damit weiter anzuwachsen.

„Deutschland liegt im Zentrum Europas. Unsere Verkehrsinfrastruktur ist ein entscheidendes Fundament nicht nur für die hiesige Industrie und den Handel, sondern für auch für die Im- und Exportpartner deutscher Unternehmen. Das dichte Netz aus Straßen, Schienen- und Wasserwegen einschließlich der Häfen in Deutschland ist in Europa einzigartig. Es ist aber kein Standortvorteil mehr, wenn es nicht leistungsfähig bleibt und die Anforderungen an die Güterlogistik bereits heute

Pressekontakt:

Polina Zavadska
Leiterin Kommunikation und Medien

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: Presse@dslv.spediteure.de

kaum noch erfüllen kann“, sagt Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik. „Deshalb müssen Erhalt und bedarfsgerechter Ausbau nicht nur auskömmlich finanziert, sondern auch die Strukturen der Finanzierungsarchitektur grundlegend überarbeitet werden. Der Bundestag weiß das, er hat aber anders priorisiert und entschieden.“

Mit jährlich 13 Milliarden Euro aus der Lkw-Maut stünde für den Straßenbau und die Transformation des Straßengüterverkehrs genug Geld zu Verfügung – sofern die Mauteinnahmen in einem geschlossenen Finanzierungskreis direkt wieder zurückfließen und nicht im allgemeinen Haushalt versickern sowie überjährig, d. h. auch nach Beendigung eines Haushaltsjahrs verwendet werden könnten. Für die Schiene und die Wasserstraßen könnten mit politischer Entschlusskraft Finanzierungsfonds eingerichtet werden.

Eine Trendwende bei den Infrastrukturinvestitionen ist ein Muss, um die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland zu sichern. „Unternehmen spüren die Folgen maroder Verkehrswege längst – 84 Prozent berichten von Einschränkungen in ihrer Geschäftstätigkeit“, so Huster unter Verweis auf eine aktuelle Studie des Instituts der Deutschen Wirtschaft. „Mit der zu kurzen Investitionslinie wird diese Belastung weiter zunehmen. Umso mehr und effizienter muss investiert werden. Der Gesetzgeber muss die Chance nutzen und mit dem geplanten Infrastruktur-Zukunftsgesetz die rechtliche Grundlage für die Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren schaffen.“

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2025). Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.