
Ausufernde Kosten bei Großprojekten verringern finanziellen Spielraum für Ausbau und Elektrifizierung der Bahn in der Fläche

1. Einleitung

Der Verkehr auf der Schiene ist in den vergangenen zwei Jahrzehnten um über 40 Prozent gewachsen.¹ Die Kapazitäten des Schienennetzes wurden im gleichen Zeitraum jedoch kaum erhöht, beispielsweise durch Ausbau oder Elektrifizierung. Die Folgen spüren Bahnnutzer*innen jeden Tag in Form von Verspätungen, etwa aufgrund vorausfahrender Züge. Umso wichtiger ist der Neu- und Ausbau heute. Erhebliche Kostensteigerungen bei Großprojekten verringern dabei den finanziellen Spielraum für die Umsetzung anderer wichtiger Projekte.

Über den Bedarfsplan Schiene wird der Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege mit Fokus auf den Fern- und Güterverkehr finanziert, während über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) der Neu- und Ausbau des ÖPNV gefördert wird. Da viele Schienenwege in Deutschland aber im Mischverkehr von Güter-, Nah- und Fernverkehr befahren werden, sind die Kriterien teilweise für beide Fördertöpfe grundsätzlich erfüllt. Das GVFG hat Förderquoten, was bedeutet, dass die jeweilige Maßnahme anteilig anderweitig finanziert werden muss. Selbst bei einer Bundesförderung von 90 Prozent, die bei Elektrifizierungsmaßnahmen angesetzt wird, ist der verbleibende Finanzierungsanteil angesichts knapper öffentlicher Kassen oft kaum zu stemmen. Daher gilt die Aufnahme in den Bedarfsplan Schiene in vielen Fällen als einziger Weg, damit die Realisierung großer Projekte überhaupt in greifbare Nähe rückt. Für das Jahr 2027 sind aktuell rund 2,5 Milliarden Euro für die Bedarfsplanprojekte vorgesehen.

Projekte, die es einmal in den Finanzierungsplan geschafft haben, werden in der Regel bis zum Bauabschluss finanziert – auch wenn sich die Gesamtkostenprognose in der Bauphase deutlich erhöht. Besonders stark wirken sich steigende Kosten bei laufenden Projekten auf den Finanzierungsspielraum für die Aufnahme neuer Projekte in das Baufinanzierungsprogramm aus.

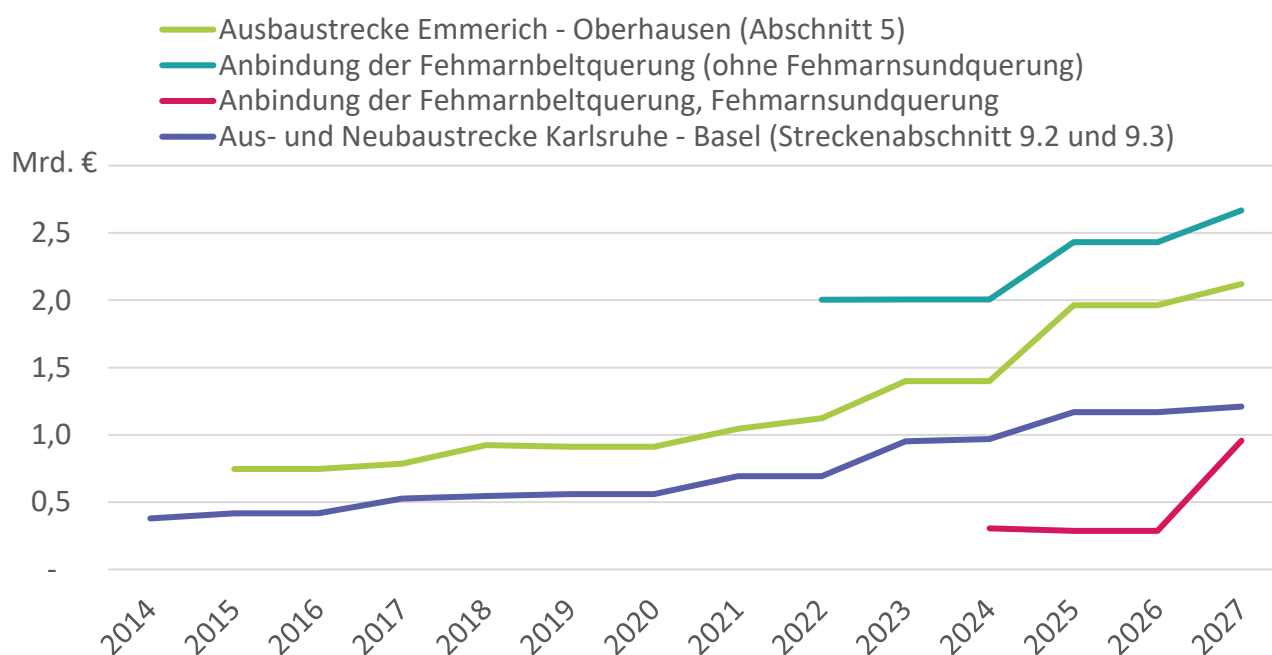
2. Mehrkosten in Milliardenhöhe bei Großprojekten binden knappe Mittel für den Schienenausbau

Bei Großprojekten mit einem Gesamtvolumen im Milliardenbereich fallen Kostensteigerungen besonders ins Gewicht. Besonders eindrücklich ist das bei der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung. Der Bau eines 18 Kilometer langen Tunnels zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland ist der zentrale Bestandteil eines Großprojekts, welches die Verbindung per Schiene und Straße von Deutschland in Richtung Kopenhagen und weiter nach Schweden und Norwegen erheblich verkürzt. Zu dem Projekt gehören auf deutscher Seite auch der Ausbau der Schienenverbindung nach Puttgarden auf

Fehmarn und der Neubau eines weiteren, jedoch kürzeren Tunnels vom deutschen Festland nach Fehmarn. Diese beiden Teilprojekte bilden zusammen das deutsche Großprojekt Anbindung der Fehmarnbeltquerung.

Die Baufinanzierung, an der sich der Bund beteiligt, ist in zwei Teilprojekte unterteilt. Die erste Teilprojektfinanzierung wurde 2020 für die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung gestartet. Seitdem sind die prognostizierten Bundesausgaben für dieses Teilprojekt um satte 676 Millionen Euro erhöht worden.¹ Das zweite Teilprojekt, der Fehmarnsund-Tunnel, wird seit 2023 finanziert. Die erwarteten vom Bund zu tragenden Kosten haben sich seither verdreifacht. Die Kostensteigerungen der Fehmarnbelt-Anbindung verengen damit den finanziellen Spielraum für die Aufnahme neuer Projekte. Allein in diesem Jahr wurden für die gesamte Fehmarnbelt-Anbindung Mehrkosten für den Bund von rund 905 Millionen Euro neu eingepreist. Gleichzeitig ist bisher nur die Aufnahme eines verhältnismäßig kleinen Teilprojekts der Ausbaustrecke Berlin-Dresden mit prognostizierten Bundesausgaben von 160 Millionen Euro im Entwurf des Bundeshaushalts 2027 vermerkt. Für andere baureife Projekte, wie etwa den Ausbau und die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung von Weimar über Gera nach Gößnitz, ist im aktuellen Entwurf für 2027 keine Projektfinanzierung und damit auch kein Baustart vorgesehen, auch wenn aus dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) eine Finanzierungszusage kommuniziert wurde.² Die Gesamtkostenschätzung für die Mitte-Deutschland-Verbindung beläuft sich auf bis zu 700 Millionen Euro. Allein die innerhalb eines Jahres neu eingepreisten Mehrkosten eines einzigen Großprojekts, der Fehmarnbelt-Anbindung, sind also höher als das Gesamtvolumen des Projekts Mitte-Deutschland-Verbindung.

Bundesausgaben für Großprojekte steigen immer weiter



Anmerkung: Die voraussichtlichen Ausgaben beziehen sich hier ausschließlich auf den Anteil der Kosten, die der Bund über den Bedarfsplan Schiene finanziert, nicht die Gesamtkosten des jeweiligen Projekts.

Quelle: Eigene Darstellung der Gesamtausgabenprognose ausgewählter, laufender Großprojekte auf Basis von Daten aus der Anlage zum Einzelplan 12, Bundeshaushalt 2014 bis 2027; Bundesministerium der Finanzen³

¹ Die im Text benannten Kostensteigerungen beziffern die Ausgaben, die der Bund über den Bedarfsplan Schiene finanziert. Die Gesamtkosten für das jeweilige Projekt liegen oft höher, da eine anteilige Finanzierung über andere Akteure oder andere Finanzierungstöcke keine Seltenheit ist.

Die Anbindung der Fehmarnbeltquerung ist keine Ausnahme. Die prognostizierten Gesamtausgaben des Bundes für den Ausbau eines Abschnitts zwischen der niederländischen Grenze und Oberhausen für den wichtigen europäischen Güterverkehrskorridor zwischen Rotterdam und Genua haben sich seit Abschluss der Finanzierungsvereinbarung im Jahr 2013 von damals 746 Millionen Euro auf 2,12 Milliarden Euro fast verdreifacht. Zwar haben sich seit 2013 auch die Baupreise erhöht, die Inflation in diesem Sektor kann aber keine Kostenerhöhung in solchem Ausmaß erklären. Auch das Teilprojekt des Neu- und Ausbaus der Strecke Karlsruhe – Basel (StA 9.2 und 9.3) ist seit 2010 für den Bund mehr als dreimal so teuer geworden wie ursprünglich geplant. Die Kostenschätzung stieg von damals 372,5 Millionen Euro auf heute rund 1,21 Milliarden Euro.

Das Projekt Stuttgart 21 ist ein Paradebeispiel für die Unterschätzung von Projektkosten beim Schienenneubau. Zwar konnte hinsichtlich des Baus des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs vor Gericht erwirkt werden, dass die Deutsche Bahn die ausufernden Mehrkosten allein tragen muss, das unmittelbare Folgeprojekt Pfaffensteigtunnel kostet den Staat aber dennoch mindestens 1,7 Milliarden Euro für elf Kilometer Tunnel. Im vergangenen Jahr wurde der Pfaffensteigtunnel in die Finanzierung des Bundes aufgenommen. Offizielle Kostensteigerungen gibt es bisher noch keine. Jedoch sind bereits vor Beginn der Baufinanzierung im letzten Jahr Kosten von bis zu drei Milliarden Euro als realistisch eingeschätzt worden.⁴

Bald steht mit der nördlichen Anbindung des Brennerbasistunnels ein weiteres Großprojekt an. Über 16 Milliarden Euro könnte die Anbindung auf deutscher Seite kosten.⁵ Das ist ein Projektvolumen, das auch im Falle einer anteiligen Finanzierung durch die EU erhebliche Mittel des Bedarfsplans Schiene über Jahre binden würde. Der Brennerbasistunnel bildet nach Fertigstellung eine zentrale europäische Verkehrsachse, insbesondere für den Güterverkehr. Für die Verlagerung vom Straßenverkehr auf die Schiene ist die Umsetzung dieses Projekts auf deutscher Seite essenziell. In der aktuellen Finanzierungslogik begrenzt das schiere Volumen solcher Großprojekte jedoch den Spielraum für den wichtigen Kapazitätsausbau des Schienennetzes in der Fläche.

3. Infraplan und Kostenkontrolle

Die enormen Kostensteigerungen bei Schienenprojekten sind ein strukturelles Problem. Unsichere staatliche Finanzierung verhindert Planungssicherheit. Dies kann Kostensteigerungen zusätzlich begünstigen. Dieses Problem kann gelöst werden. Die Bundesregierung sollte schnellstmöglich den Infraplan einsetzen und eine dazu passende langfristige Finanzierung auflegen. Nur so wird Planungssicherheit hergestellt, die überflüssige Baustopps verhindert und Grundlage dafür ist, dass Investitionen effizient getätigt werden können.

Bei laufenden Projekten zeigt sich, dass die Gesamtkostenprognose bei Abschluss der Finanzierungsvereinbarung oft erheblich geringer ist als die realen Gesamtkosten. Es sollte daher dringend geprüft werden, ob die Berechnungsmethode für die Gesamtkostenprognosen systematisch zur Unterschätzung der realen Gesamtkosten führt.

4. Mittelkonkurrenz beenden: Schaffung eines separaten Programms für 100 Prozent Elektromobilität auf der Schiene bis 2035

Notwendige Schienenausbauprojekte dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Für sinnvolle Großprojekte muss der Bund eine auskömmliche und langfristige Finanzierung sicherstellen. Gleichzeitig sollte die Elektrifizierung als eigenständige Infrastrukturaufgabe über ein separates Bundesprogramm finanziert werden. Auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht vor, die Elektrifizierung der Schienenwege separat zu finanzieren. Es gilt daher, schnellstmöglich ein Programm aufzulegen, das mit

ausreichend Mitteln und einem konkreten Umsetzungsplan ausgestattet wird, um alle Schienenwege in Deutschland bis 2035 elektrisch befahrbar zu machen. Das beinhaltet einen weitreichenden Oberleitungsausbau und den Bau von Oberleitungsinseln für den Einsatz von batteriebetriebenen Zügen auf einigen Strecken, die ausnahmslos vom Schienenpersonennahverkehr befahren werden.

Derzeit existiert ein Kleinstprogramm für die Elektrifizierung von Streckenabschnitten für den Güterverkehr. Im Programm Elektrische Güterbahn sind im nächsten Jahr Ausgaben von rund 29 Millionen Euro geplant. 2021 bezifferte das BMV die Kosten für eine eingleisige Streckenelektrifizierung auf etwa 1,4 bis 3,6 Millionen Euro pro Kilometer.⁶ Rechnet man mit dem geringsten Kostensatz und ignoriert die erhebliche Inflation der letzten Jahre, ließen sich mit dem Projektvolumen für das Jahr 2027 also allerhöchstens 20,7 Kilometer eingleisige Strecke elektrifizieren. In Deutschland sind nur 62,5 Prozent der Bundesschienenwege mit Oberleitungen ausgestattet. Bei einem Großteil der übrigen rund 12.500 Kilometer ist ein Oberleitungsausbau notwendig. Hinzu kommen rund 6.500 Kilometer Schienenwege im nichtbundeseigenen Netz, die ebenfalls nicht unter Oberleitungen liegen. Das aktuelle Programm der Bundesregierung leistet zwar einen kleinen Beitrag zur Ertüchtigung des Bahnnetzes für den Güterverkehr an strategisch wichtigen Punkten, angesichts der Gesamtaufgabe der Elektrifizierung ist es jedoch völlig unzureichend. Daher sollte es in einem großangelegten Elektrifizierungsprogramm aufgehen.

5. Asphaltmilliarden in elektrische Bahnen lenken

Für größere und neue Fernstraßen soll auch im nächsten Jahr wieder mehr Geld investiert werden als in den Neu- und Ausbau der Schiene. 3,4 Milliarden Euro plant der Bund in den Neu- und Ausbau von Fernstraßen zu stecken. 2,5 Milliarden Euro sollen es bei der Schiene werden. Angesichts des maroden Zustands der Fernstraßen bei einem weiterhin unterfinanzierten Erhalt und des Ziels einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene sind Investitionen in den Ausbau des Fernstraßennetzes absolut vermessen.

Die 3,4 Milliarden Euro wären besser in die Elektrifizierung und den Ausbau der Schiene investiert. Für die Elektrifizierung der Schienenwege würde sich daraus bis 2035 ein zweistelliger Milliardenbetrag ergeben. Dass die Elektrifizierung eines großen Schienennetzes mit der nötigen politischen Priorisierung umsetzbar ist, zeigt das Beispiel Indien. Dort wurde das staatliche Netz bis 2025 innerhalb von knapp einem Jahrzehnt im Rahmen eines staatlichen Programms nahezu vollständig elektrifiziert. 47.000 Kilometer, zwei Drittel der indischen Schienenwege, wurden mit Oberleitungen ausgestattet. Die rasche Elektrifizierung deutscher Schienenwege würde dem Schienengüterverkehr einen erheblichen Schub verleihen und viele neue durchgehende Anbindungen ländlicher Regionen ermöglichen.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert daher:

1. Separates Finanzierungsprogramm für 100 Prozent Elektromobilität auf der Schiene bis 2035
2. Umschichtung der Bundesmittel für den Aus- und Neubau von Fernstraßen zugunsten der Elektrifizierung des Schienennetzes
3. Einführung des Infraplans und einer überjährigen Finanzierung
4. Evaluation der Methodik der Kostenprognosen

- 1 <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/wachstum-schiene-nicht-bremsen/>
- 2 <https://www.zeit.de/news/2026-08/12/hirte-finanzzusage-fuer-mitte-deutschland-trasse-steht>
- 3 <https://www.bundeshaushalt.de/>
- 4 <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/s21-pfaffensteigtunnel-kritik-100.html>
- 5 <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/deutsche-bahn-bahn-plant-finanzpuffer-in-milliardenhoehe-fuer-brenner-zulauf/100238230.html>
- 6 <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/kostenvergleich-streckenelektrifizierungen-versus-einsatz-alternative-antriebe.html>

Stand: 14.09.2026



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 99 95 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Kontakt

Nanne Richardsen
Referentin
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: +49 30 2400867-730
E-Mail: richardsen@duh.de

Hanna Rhein
Senior Expert
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: +49 30 2400867-754
E-Mail: rhein@duh.de

www.duh.de info@duh.de www.duh.de/newsletter-abo

[.../umwelthilfe](https://www.instagram.com/duh_de)

Als gemeinnütziger und politisch unabhängiger Verein machen wir uns bereits seit 50 Jahren für Natur-, Umwelt- und Verbraucherrechte stark. Von der Einführung des Dosenpfands über unsere historische Klimaklage bis zum Kampf gegen Greenwashing-Kampagnen:

Wir setzen Umweltschutz durch. Für uns alle.

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft, dem DZI Spenden-Siegel und dem Deutschen Spendenrat.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft



Deutscher
Spendenrat e.V.
Die gute Tat im Blick



Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit: www.duh.de/spenden

Spendenkonto: SozialBank | Deutsche Umwelthilfe | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX