

BAU INDUSTRIE

Wir machen Bauen zur Branche.

ZWISCHENBILANZ UMSETZUNG KOALITIONSVERTRAG CDU, CSU UND SPD

21. Legislaturperiode



Vorwort

Der Koalitionsvertrag liest sich wie ein ambitioniertes Leistungsverzeichnis – sauber formuliert und mit klaren Soll-Vorgaben. Die Erwartungshaltung war entsprechend groß, die Bauherren der Koalition haben selbst immer wieder aufs Neue betont, dass es jetzt darauf ankomme, schnell Ergebnisse zu liefern.

Auf der Baustelle ist davon bislang jedoch wenig angekommen: Statt Umsetzungs- herrscht leider noch Ankündigungsmodus. Tragfähige Arbeitsentwürfe werden auf den kleinsten gemeinsamen Nenner reduziert, selbst gesteckte Terminpläne verschoben und wichtige Reformschritte, die das Gesamtvorhaben mit einem durchdachten Bauprogramm zusammenbinden, stehen noch aus.

Stattdessen wirkt das Vorgehen kleinteilig: die Koalition muss sich nicht vorwerfen lassen, zu wenige Gesetze zu beschließen. Es handelt sich aber um viele Einzelmaßnahmen, die wie Nachträge im laufenden Betrieb abgearbeitet werden. Das Ergebnis ist ein Gefühl von Reformstau statt Aufbruchstimmung und das Warten auf einen „großen Wurf“, von dem jeder weiß, dass er kommen muss.

Das Erwartungsmanagement der Koalition hat bereits zu Beginn der Legislaturperiode Risse bekommen. Die „Zusätzlichkeit“ des Sondervermögens ist qua Gesetz zwar gegeben, dennoch sind die investiven Sprünge gerade im Bereich der Bundesverkehrswege nicht groß genug, um gegen die Preissteigerung anzukommen. Verstanden hat die Branche, dass das Geld „on-top“ kommt, stattdessen gab es Verschiebungen im Verkehrsetat. Ehrlich wäre gewesen zu sagen, ohne das Sondervermögen hätte gar nicht investiert werden können. Gleichzeitig bleiben wichtige Vorhaben, wie die Kreditfähigkeit der Autobahn

GmbH oder geschlossene Finanzierungskreisläufe aus, während gute Beschleunigungsansätze bei Planungs- und Genehmigungsverfahren drohen, durch das Bundesumweltministerium konterkariert zu werden. Es fehlt nach wie vor ein infrastrukturelles Gesamtkonzept, das den eigentlichen Grundkonsens in der Koalition widerspiegelt, Sanierungs- und Modernisierungsvorhaben zielgenau voranzutreiben.

Im Wohnungsbau hat sich die Situation im ersten Jahr von Schwarz-Rot leider nicht verbessert. Auch wenn Genehmigungen steigen, bewegen sich Auftragseingang und Umsatz weiterhin im negativen Bereich. Es kann demnach Stand heute nicht von einem Licht am Ende des Tunnels gesprochen werden – allein, da 50 Prozent der Unternehmen im Wohnungsbau über Auftragsmangel klagen. Die vielen guten Ansätze im Koalitionsvertrag bleiben seither Ideen auf dem Papier, aber in die Umsetzung gekommen sind sie noch nicht. Von einer Investitions- und Entbürokratisierungsoffensive fehlt leider jede Spur. Zwar hat der Bau-Turbo das Potenzial, die Baugenehmigungen zu steigern, wenn aber die Wirtschaftlichkeit im Projekt, auch getrieben durch Bürokratie und regulatorische Anforderungen nicht dargestellt werden kann, geht auch einem Bau-Turbo die Puste aus. Industrielle Verfahren, Gebäudetyp E, vereinfachte Förderkulisse oder die Anpassung der TA Lärm – die Konzepte liegen auf dem Tisch und sind zwar in Arbeit. Der Wohnungsmarkt duldet aber keine weitere Verzögerung mehr.

Auch in der Energie- und Klimapolitik ist bislang mehr Unsicherheit zu spüren, anstatt sich an klaren Linien orientieren zu können. Zu Beginn der Debatte um das Gebäudemodernisierungsgesetz hieß es noch, dass es eine breite Beteiligung der Wirtschaft in diesem Bereich geben solle. Es mehren sich aber die Anzeichen, dass es am Ende wieder nur zu extrem kurzen Stellungnahmefristen kommen könnte, obwohl dieses Gesetz die wesentliche Leitplanke zur Erreichung der Klimaneutralität im Gebäudebereich sein soll. Parallel dazu droht die Novellierung des Energieeffizienzgesetzes nicht zum in Aussicht gestellten Bürokratieabbau zu führen, während auch Besonderheiten

der Baubranche außer Acht gelassen werden. Ein weiteres Beispiel dafür, dass Hinweise aus der Praxis zu wenig Berücksichtigung finden.

Als Arbeitgeberverband blicken wir auch auf die Entwicklungen im Bereich Arbeit und Soziales. Insgesamt verstärkt sich der Eindruck, dass die Balance zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerinteressen droht, verloren zu gehen. Während etwa der Sozialpartnerdialog zur Arbeitszeitflexibilisierung gescheitert ist, entstehen den Betrieben durch die fortschreitende Rechtsprechung immer mehr Rechtsunsicherheiten. Mit dem Bundestariftreugesetz wurde ein weiteres Instrument geschaffen, durch das die Attraktivität öffentlicher Aufträge verringert und Arbeitgebern zusätzliche Pflichten aufgegeben werden. Gleichzeitig gibt es kaum Fortschritte bei der Fachkräftemigration aus dem Ausland, da Anerkennungsverfahren nach wie vor langwierig sind und sich die geplante Work-and-Stay-Agentur im Aufbau befindet.

Die Momentaufnahme der Leistungsbilanz der Koalition aus CDU, CSU und SPD ist somit sehr durchwachsen. Natürlich ist nicht alles immer nur schlecht und damit Wasser auf den Mühlen von Verbänden, die gerne in einen Mecker-Modus verfallen. Zur Wahrheit gehört aber, dass die Zeit für echte Reformen drängt. Und das nicht erst durch die zusätzlichen wirtschaftlichen Herausforderungen, die etwa durch den Konflikt im Nahen Osten und globale Unordnung entstehen.

Es ist deshalb Zeit, eine ehrliche Bilanz zu ziehen. Nicht, um mit dem Finger auf die Bundesregierung zu zeigen, sondern um jene Punkte zu benennen, an denen die bisherigen Ergebnisse hinter den im Koalitionsvertrag formulierten Ansprüchen zurückzubleiben drohen. Eine „Angst vor Ergebnissen“ darf es dabei nicht geben. Vielmehr müssen wir den Mut haben, notwendige Entscheidungen auszuhalten – auch wenn sie kurzfristig Einschnitte bedeuten. Sie sind Voraussetzung dafür, mittelfristig wieder erfolgreich zu sein.



Ihr

Tim-Oliver Müller

Hauptgeschäftsführer

des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e.V.



1. Verkehrsinfrastruktur

Vorhaben Koalitionsvertrag

Umsetzungsstand

Bewertung

1.1. Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung

Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) in Höhe von 500 Mrd. Euro über 12 Jahre, davon jeweils 100 Mrd. Euro für Länder/ Kommunen sowie Klima- und Transformationsfonds (KTF), Zusätzlichkeit definiert durch 10-Prozent-Investitionsquote

Schleppende Umsetzung, bisher fehlendes Monitoring. Zusätzlichkeit per Gesetz wird zwar eingehalten, faktisch wurden in den Etats Investitionsmittel aus dem regulären Haushalt gestrichen und durch Mittel des SVIK ersetzt; real liegen die preisbereinigten Bundesfernstraßen-Investitionen 2027 unter dem Niveau von 2020, während die Wasserstraße vollständig leer ausgeht und nur die Schiene moderat profitiert – ohne langfristige Sicherheit. Zusätzlichkeit auf Länderebene wurde komplett gestrichen, weshalb sich dort ebenfalls ein Verschiebepbahnhof abzeichnet. Wichtig wäre, Transparenz darüber, welche Bauvorhaben durch das SVIK wann umgesetzt werden sollen, durch eine Vergabevorschau des Bundes herzustellen.



Verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe und Einführung eines Drei-Säulen-Modells aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital, zum Beispiel über Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP), sowie eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung

Bisher keine Umsetzung. Weder für Straße, Schiene oder Wasserstraße wurden belastbare Fonds- oder Finanzierungskreisläufe etabliert noch existieren überjährige, verlässliche Finanzierungszusagen. Zwar ist der politische Wille zur Hebelung privaten Kapitals erkennbar, konkrete Rahmenbedingungen – etwa zum Einsatz von ÖPP – fehlen aber. Hierfür sollte eine gezielte Fachdiskussion mit der Praxis geführt werden.



1.2. Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung

Beschleunigung und Entbürokratisierung von Infrastruktur- und Industrievorhaben sowie Einführung eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz (IZG) ist ein wichtiger Schritt, etwa durch Einführung von Kompensationszahlungen, Einstufung zentraler Projekte als überragendes öffentliches Interesse sowie Optimierung und Kürzung formeller Verfahrensschritte. Substantielle Reformen im materiellen Umwelt- und Artenschutzrecht können nur auf EU-Ebene erreicht werden. Kritisch ist, dass die Wasserstraßeninfrastruktur ausgenommen bleibt und ein parallel geplantes Gesetzesvorhaben zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung die Beschleunigungspotenziale konterkarieren könnten. Eine grundlegende, kohärente Überarbeitung des Planungs-, Bau-, Umwelt-, Vergabe- und Verfahrensrechts bleibt nicht erkennbar, wäre aber Grundlage für „echte“ Beschleunigungseffekte.



Vorhaben Koalitionsvertrag	Umsetzungsstand	Bewertung
----------------------------	-----------------	-----------

Ausbau Deutschlands zur zentralen NATO-Drehscheibe durch deutlich mehr Investitionen in **militärische Infrastruktur** sowie **Vorhabenbeschleunigung** mittels Bundeswehrinfrastrukturbeschleunigungsgesetz mit Ausnahmen im Bau-, Umwelt- und Vergaberecht

Das Gesetz setzt extrem wirksame Akzente, insbesondere durch vergaberechtliche Erleichterungen und bessere Voraussetzungen für industrielle Bauverfahren. Erste Baupakete wurden daraufhin durch das Bundesministerium der Verteidigung konsequent umgesetzt, weitere Vorhaben befinden sich in Planung und sollen stufenweise umgesetzt werden. Flankierend zielt das EU-Maßnahmenpaket zur militärischen Mobilität auf eine schnellere Truppen- und Materialverlegung, wofür eine deutliche Aufstockung der Connecting-Europe-Facility-Mittel sinnvoll wäre.



1.3. Systeme der Verkehrsträger

Straße: Autobahn GmbH soll begrenzt kreditfähig werden und Lkw-Mauteinnahmen einnehmen können

Die Bundesregierung hat dieses Thema an das Thema Schienenfonds gekoppelt. Die Umsetzung ist für 2027 angekündigt.



Schiene: Modernisierung der Schieneninfrastruktur durch einen verbindlich finanzierten InfraPlan, zusätzliche Investitionen in Netz und Knoten sowie eine aus dem Sondervermögen finanzierte Sanierung der Hochleistungskorridore zugunsten der Fläche

Bislang unzureichend umgesetzt. Der zugesagte Eisenbahninfrastrukturfonds ist nicht etabliert, und obwohl die Sanierung der Hochleistungskorridore aus dem Sondervermögen finanziert wird, leidet die Finanzierung des Gesamtnetzes unter Verdrängung regulärer Haushaltsmittel. Das Korridor-Sanierungskonzept wurde zeitlich angepasst (nun bis 2036 statt 2030), was richtig war. Die Unterfinanzierung kleiner und mittlerer Maßnahmen widersprechen dem politischen Versprechen, die Fläche zu stärken, obwohl gerade hier mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz deutliche Kapazitätsgewinne möglich wären.



Schiene: Grundlegende Bahnreform zur Stärkung der Schieneninfrastruktur durch weitere Entflechtung der DB InfraGO, Reform der Konzernsteuerung und Neuaufstellung der Gremien

Erste personelle Schritte eingeleitet, etwa die Reduzierung der Vorstandsposten und Abschaffung des Infrastrukturreports auf Holding-Ebene. Eine konsequente strukturelle Entflechtung bleibt aus. Zentrale Hebel wie Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge zur DB AG sind weiterhin ungeklärt, personelle Doppelrollen schwächen die Unabhängigkeit der InfraGO. Zudem bestehen Quersubventionierungs- und Wettbewerbsverzerrungspotenziale fort, etwa durch die Bahnbau-Gruppe als Hybrid-Einheit, konzerninterne Dienstleister oder die DB Energie sowie den in der Holding verbliebenen Zentraleinkauf.



Vorhaben Koalitionsvertrag

Umsetzungsstand

Bewertung

Wasserstraße: Ertüchtigung der Wasserstraßen sowie der See- und Binnenhäfen durch zusätzliche, verlässliche Finanzierung und Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie

Zwar liegt inzwischen ein Finanzierungs- und Realisierungsplan für Wasserstraßen und Häfen vor, dieser offenbart jedoch einen Finanzierungsbedarf von rund 3 Mrd. Euro bis 2029, der nicht gedeckt ist. Die Wasserstraße bleibt vollständig vom Sondervermögen ausgeschlossen, während die Haushaltsansätze ab 2026 kaum erhöht wurden. Die Nationale Hafenstrategie ist bisher nicht umgesetzt, insbesondere hat sich die Finanzierung der öffentlichen Häfen nicht verbessert. Der politische Anspruch bleibt deutlich hinter den tatsächlichen Investitionserfordernissen zurück, weshalb ein Umsteuern unerlässlich ist.





2. Bauen und Wohnen

Vorhaben Koalitionsvertrag

Umsetzungsstand

Bewertung

2.1. Wohnungsbau

Investitions- und Entbürokratisierungsoffensive zur Stärkung von Wohnungsbau und Eigentumsbildung, inklusive Ausbau des sozialen Wohnungsbaus, eines Wohnungsbau-Investitionsfonds, Unterstützung kommunaler Wohnungsunternehmen und Herausnahme des Wohnungsbaus aus den EU-Beihilfavorschriften

Hebung von Beschleunigungspotenzialen im Bauwesen durch **serielles, modulares und systemisches Bauen**

Zweistufige **Novellierung des Baugesetzbuchs** mit frühzeitiger Einführung eines Wohnungsbau-Turbos und Erleichterung von Lärmschutzfestsetzungen

Die Offensive setzt inhaltlich richtige Schwerpunkte, ist in der Umsetzung jedoch nur begrenzt vorangekommen. Zentrale Elemente wie ein wirksamer Wohnungsbau-Investitionsfonds, substanzielle Steuerentlastungen oder eine Herausnahme des Wohnungsbaus aus den EU-Beihilfavorschriften sind bislang nicht realisiert.

Die Bundesregierung greift das Thema zwar regelmäßig auf, bislang fehlt jedoch eine konsequente gesetzliche Flankierung. Notwendige Anpassungen, wie die Flexibilisierung des Vergaberechts, die Harmonisierung der Landesbauordnungen an die Musterbauordnung sowie die Einführung einheitlicher Typengenehmigungen stehen aus. Damit bleiben die immer wieder betonten Beschleunigungspotenziale ungenutzt. Es braucht deshalb nicht nur ein klares Bekenntnis, sondern konsequentes Handeln.

Der Bau-Turbo ist positiv zu bewerten, da er Kommunen unterstützt und auf breite Resonanz stößt; belastbare Beschleunigungseffekte lassen sich noch nicht verlässlich nachweisen. Die angekündigte große BauGB-Novelle dürfte eher ein begrenztes Upgrade als die versprochene umfassende Reform werden. Der Ansatz, Kommunen mehr Steuerungs- und Handlungsspielräume zu eröffnen, ist richtig, entscheidend bleibt jedoch die verbindliche und praxistaugliche Ausgestaltung der Verfahrensvereinfachungen. Ob Instrumente wie stärkere Eingriffsrechte, neue Vorkaufsrechte oder zusätzliche Spielräume für Infrastruktur-, Energie- und Klimaanpassungsprojekte tatsächlich wirksam werden, bleibt abzuwarten.



Vorhaben Koalitionsvertrag

Umsetzungsstand

Bewertung

Anpassung von **TA Lärm**, **Bauplanungsrecht** und **TA Luft** zur Entschärfung von Nutzungskonflikten

Bislang ist keine eigenständige Novellierung der TA Lärm auf dem Weg. Stattdessen wurde das Thema in das BauGB-/Bau-Turbo-Paket verlagert, etwa über Abweichungsmöglichkeiten im Bebauungsplan als Ermessensentscheidung, was keine klare, bundeseinheitliche Lösung darstellt. So entsteht ein Flickenteppich unterschiedlicher Länder- und Kommunalregelungen, der Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden belastet. Damit werden Planungssicherheit und Beschleunigungswirkung spürbar geschwächt.



Vereinfachung der Baustandards durch rechtliche Absicherung des **Gebäudetyps E**, Begrenzung der Normbindung auf Sicherheitsanforderungen und Einführung einer Kostenfolgenprüfung für DIN-Normen

Zielrichtung und Ansatz zur Vereinfachung der Baustandards sind klar positiv; mit Eckpunkten und einem laufenden Prozess in BMWStB und BMJV ist das Thema grundsätzlich adressiert. Die Umsetzung verläuft sehr zäh, vor allem wegen ungeklärter Fragen zu Zielbild, Zuständigkeiten und der rechtssicheren Ausgestaltung, insbesondere bei Gebäudetyp E und Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik. Es bedarf deshalb eines Neustarts, der keine gesonderte Vertragswelt für den Gebäudetyp E vorsieht, sondern einen rechtssicheren und praxistgerechten Rahmen, in dem das einfache Bauen in jeder Komfortklasse als mangelfreie Grundlage für alle Bauvorhaben möglich ist. Die Einrichtung einer unabhängigen Kostenprüfstelle für DIN-Normen ist abzulehnen, da sie zusätzliche Bürokratie schafft und keine Entlastung verspricht.



Verlängerung der **Mietpreisbremse** in angespannten Wohnungsmärkten um vier Jahre sowie Fortgeltung des Umwandlungsschutzes nach § 250 BauGB und der Gebietsausweisungen um weitere fünf Jahre

Verlängerung von Mietpreisbremse und Umwandlungsschutz ist aus Investorensicht negativ zu bewerten. Mietpreisregulierungen führen nachweislich zu einer Reduzierung des Mietwohnungsangebots und schwächen Investitionsanreize. Die Verlängerung der Umwandlungsschutz-Vorschriften nach § 250 BauGB verstärkt diese investitionshemmende Wirkung. Insgesamt konterkarieren die Maßnahmen das Ziel, den Wohnungsneubau auszuweiten und angespannte Wohnungsmärkte nachhaltig zu entlasten.



2.2. Förderpolitik

Vereinfachung der **KfW-Förderlandschaft durch Bündelung** auf zwei zentrale Programme für Neubau und Modernisierung sowie befristete Wiederherstellung der Förderfähigkeit des EH55-Standards zur Aktivierung des Bauüberhangs

Die Zielsetzung ist grundsätzlich richtig. Eine Umsetzung bis 2027 dauert aber zu lange. Die im Dezember 2025 gestartete EH55-Plus-Förderung (800 Mio. Euro) setzt zwar ein Signal, bleibt jedoch zeitlich befristet, volumenmäßig begrenzt und bietet keine verlässliche Investitionssicherheit. Dadurch wird der bestehende Bauüberhang nur unzureichend aktiviert. Insgesamt bleibt die Förderung deutlich hinter dem erforderlichen Umfang zurück, um den Wohnungsbau spürbar zu beleben.



Modernisierung der **Städtebauförderung**, Stärkung von Innovationen, Ausbau von BIM sowie Aufbau eines Bundesforschungszentrums für klimaneutrales Bauen

Die Städtebauförderung zeigt erste, moderate Fortschritte durch höhere Mittelansätze (2025 rund 790 Mio. Euro, 2026 geplant 1 Mrd. Euro), bleibt strukturell jedoch unverändert und erfüllt den Koalitionsanspruch einer deutlichen Skalierung nur eingeschränkt. Die Nutzung von BIM kommt kaum voran, sodass mögliche Produktivitätspotenziale im Bauwesen noch ausbleiben. Der Aufbau des Bundesforschungszentrums für klimaneutrales und ressourceneffizientes Bauen (BFZ) ist grundsätzlich richtig, befindet sich aber noch in der Gründungsphase. Kurzfristige Wirkungen für Innovation und Praxis sind damit bislang nicht erkennbar.



Zukunftspakt von Bund, Ländern und Kommunen zur Stärkung der kommunalen Finanz- und Handlungsspielräume

Der Zukunftspakt ist richtig, befindet sich jedoch auf der Ankündigungsebene. Konkrete Entlastungen der Kommunen sowie eine verbindliche Aufgaben- und Kostenkritik mit spürbarer Standardanpassung sind bisher nicht umgesetzt; auch ein systematisches Monitoring unter Einbeziehung der kommunalen Spitzenverbände fehlt. Angesichts eines kommunalen Investitionsstaus von rund 215,7 Mrd. Euro bleibt die Umsetzung deutlich hinter dem Anspruch zurück.





3. Wirtschafts-, sozial- und rechtspolitische Rahmenbedingungen

Vorhaben Koalitionsvertrag

Umsetzungsstand

Bewertung

3.1. Wirtschafts- und rechtspolitische Rahmenbedingungen

Grundsätzliche Überarbeitung von Planungs-, Bau-, Umwelt-, Vergabe- und des (Verwaltungs-)Verfahrensrechts im Teil „Verkehr und Bauen“ sowie **Vergaberechtsreform** mit Fokus auf mittelstandsgerechte Vergabe im Teil „Bürokratierückbau, Staatsmodernisierung und moderne Justiz“

Das Vergabebeschieunigungsgesetz setzt bislang nur einen halbherzigen Kompromiss zur Flexibilisierung der Losaufteilungspflicht um, der kaum echte Beschleunigungseffekte entfalten wird. Das Vergaberecht bleibt damit weitgehend ein Investitionshemmnis, während die internationale Praxis längst den Beweis geführt hat, wie es gehen kann. Ob die Kleinteiligkeit im Vergaberecht zu einer spürbaren Beschleunigung führt, ist zu bezweifeln. Positiv hervorzuheben sind punktuelle Ausnahmen, etwa im Bundeswehrbeschaffungsbeschleunigungsgesetz (§ 8) sowie im Wasserstoffbeschleunigungsgesetz, die Abweichungen vom Losgrundsatz zulassen.



Abschaffung des **Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes** und der nationalen Berichtspflichten sowie bürokratiearme, vollzugsfreundliche Umsetzung der Europäischen Lieferkettenrichtlinie (CSDDD)

Die Streichung der LkSG-Berichtspflicht ist praktisch weitgehend vollzogen (BAFA-Vollzug gestoppt), rechtlich jedoch im laufenden Gesetzgebungsverfahren. Eine Abschaffung des LkSG ist real bislang nicht erfolgt; vielmehr wird das Gesetz bis zur CSDDD-Umsetzung fortgeführt und lediglich verschlankt. Die CSDDD-Umsetzung in deutsches Recht steht noch aus; aufgrund der Verlängerung der EU-Frist bis zum 26.07.2027 ist bislang keine Umsetzung erfolgt.



Bürokratieabbau auf nationaler und EU-Ebene durch Kostensenkung, Deregulierung und Unterstützung des EU-Omnibusverfahrens

Die Zielsetzung auf nationaler und EU-Ebene ist richtig, die Umsetzung bleibt bislang wenig spürbar; eine Reduktion der Bürokratiekosten um 25 Prozent ist noch nicht erkennbar. Positiv ist, dass das EU-Omnibusverfahren tatsächlich Entlastungen bei Nachhaltigkeits- und Lieferkettenpflichten anstößt und damit Spielräume gegen Überregulierung eröffnet. Auch die e-Declaration kommt voran, befindet sich aber in der technischen Ausgestaltung, sodass ihre praktische Wirkung begrenzt ist. Nationale Initiativen, etwa des BMAS im Arbeitsschutz, setzen Impulse, müssen jedoch aus Bau- und Arbeitsschutzsicht kritisch auf Praxistauglichkeit und Zielkonflikte geprüft werden.



3.2. Arbeit und Soziales

Einführung eines **Bundestarif-treugesetzes** für Vergaben ab 50.000 Euro zur Stärkung der Tarifbindung, wobei Bürokratie, Nachweispflichten und Kontrollen auf ein „absolutes Minimum“ begrenzt werden sollen

Zwar wurde das Gesetz bereits verabschiedet, das Tariftreugesetz verfolgt jedoch einen Bestrafungsansatz und könnte öffentliche Auftragsvergaben verteuern, ohne für signifikant mehr Tarifbindung zu sorgen. Ein kleiner Lichtblick sind Verbesserungen für tarifgebundene Unternehmen bei der Zertifizierung. Das reicht aber nicht, um die Hemmnisse, die von Nachweis- und Haftungsregelungen ausgehen, auszugleichen. Das Gesetz konterkariert den Ansatz von Vergabebeschleunigung.



Flexibilisierung der Arbeitszeit durch wöchentliche Höchstarbeitszeit, dialogische Ausgestaltung mit den Sozialpartnern, elektronische Zeiterfassung sowie Ermöglichung von Vertrauensarbeitszeit im Einklang mit EU-Recht

Seit dem gescheiterten Sozialpartnerdialog ist kein Fortschritt erkennbar; die Bundesregierung verharret im Ankündigungszustand. Die dringend erforderliche gesetzliche Ausgestaltung einer wöchentlichen Höchstarbeitszeit, der Vertrauensarbeitszeit und einer praxistauglichen elektronischen Zeiterfassung steht aus. Gleichzeitig nimmt die Rechtsunsicherheit für Betriebe zu, insbesondere durch die fortschreitende EuGH-Rechtsprechung (u. a. zu Fahr- und Wegezeiten). Insgesamt wird der Gestaltungsauftrag so an die Rechtsprechung delegiert – zulasten von Flexibilität, Produktivität und Fachkräftebindung.



Maßnahmenpaket zur Steuerung der Migration und Stärkung des Arbeitsmarkts durch **Begrenzung der Westbalkan-Regelung**, gebündelte Integrations- und Fachkräftemaßnahmen, Schaffung einer „Work-and-Stay-Agentur“ sowie Erschließung zusätzlicher Arbeitskräftepotenziale einschließlich einer höheren Erwerbsbeteiligung von Frauen

Die geplante Absenkung des Kontingents wäre falsch, da sie die Fachkräftesicherung im Bau spürbar einschränken würde; positiv ist, dass die Maßnahme bislang nicht umgesetzt wurde. Die übrigen migrations- und arbeitsmarktpolitischen Vorhaben sind grundsätzlich in Arbeit, ihre Wirkung bleibt aber durch strukturelle Hürden begrenzt. Integrationsmaßnahmen werden durch langsame Verfahren und Kapazitätsengpässe ausgebremst, während Anerkennungsverfahren trotz Reformansätzen weiterhin komplex und föderal fragmentiert sind. Die „Work-and-Stay-Agentur“ befindet sich noch im Aufbau. Zusätzliche Arbeitskräftepotenziale, etwa durch eine höhere Erwerbsbeteiligung von Frauen, werden mangels Betreuungsangeboten und gegensteuernder steuerlicher Anreize bislang nicht gehoben.





4. Energie und Wärmewende, Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Vorhaben Koalitionsvertrag

Umsetzungsstand

Bewertung

4.1. Energie und Wärmewende

Klimaschutz im Gebäudesektor durch Abschaffung des Heizungsgesetzes, ein vereinfachtes und technologieoffenes GEG mit Fokus auf CO₂-Vermeidung, Stärkung des Quartiersansatzes, Fortführung der Förderungen, steuerliche Absetzbarkeit energetischer Sanierungen sowie eine flexible, fristverlängerte Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD)

Mit den Eckpunkten zum Gebäudemodernisierungsgesetz (GMG) wurde der politische Stillstand zwar aufgelöst (u. a. technologieoffener Ansatz, 1:1-Umsetzung der EPBD, Wegfall des 65-Prozent-Ziels), die zentrale Kosten- und Planungsfrage bleibt jedoch ungeklärt. Aus Bausicht fehlt ein integriertes Gebäudekonzept aus Hülle, Technik und Heizung, wodurch bis 2030 erhebliche Investitionsunsicherheiten bestehen bleiben. Der Gesetzgebungsprozess ist zeitlich ambitioniert, seine Tragfähigkeit hängt jedoch entscheidend davon ab, ob Zielwerte, Absenkpfade und eine belastbare Folgekostenlogik verbindlich geregelt werden. Ohne diese Klarstellungen droht die Reform Planungs- und Investitionssicherheit nicht ausreichend herzustellen.



Gesetzliche Verankerung und Aufstockung der **Bundesförderung für effiziente Wärmenetze** (BEW) zur Unterstützung des Ausbaus von Nah- und Fernwärme

Noch keine gesetzliche Verstetigung der BEW; das Programm läuft administrativ weiter, der Hochlauf bleibt jedoch maßgeblich eine Finanzierungsfrage. Der praktische Erfolg hängt entscheidend von der auskömmlichen, mehrjährigen Mittelausstattung ab – andernfalls drohen Verzögerungen beim Ausbau und bei der Dekarbonisierung der Wärmenetze.



Stärkere **Einbindung der Wirtschaft in die Energiewende** durch Monitoring von Strombedarf und Versorgungslage, dauerhafte Deckelung der Netzentgelte sowie beschleunigten Ausbau und Sicherung von Übertragungs- und Verteilnetzen einschließlich HGÜ-Freileitungen

Der Monitoringbericht zu Strombedarf und Versorgungslage liefert keinen belastbaren Mehrwert und erhöht durch verspätete Veröffentlichung und selektive Interpretation eher die Verunsicherung. Eine dauerhafte Deckelung der Netzentgelte ist bisher nicht umgesetzt und wäre zudem investitionskritisch, da sie notwendiges Kapital für den Netzausbau abschrecken könnte. Auch die Priorisierung von HGÜ-Freileitungen „wo möglich“ birgt das Risiko von Marktunsicherheit nach dem Ausbau der Erdkabel-Kapazitäten. Insgesamt fehlen klare, verlässliche Leitplanken, wie Netzausbau, Investitionsrahmen und Technologiepfade zusammenwirken sollen. Die in der Änderung des Bundesbedarfsplangesetzes vorgesehenen Anpassungen schaffen keine ausreichende Klarheit.



Das **Energieeffizienzgesetz** (EnEFG) soll novelliert, vereinfacht und auf EU-Recht zurückgeführt werden

Die Novelle des EnEFG ist überfällig, weil das Gesetz seit Oktober 2025 vor allem Bürokratie und Kosten erzeugt, für die Baupraxis aber kaum umsetzbar ist (mobile/temporäre Ver-



bräuche, Auditlogik greift nicht). Entscheidend ist eine klare Ausnahme bzw. Leitlinien-Klarstellung für Bauunternehmen bei Audit-/Berichtspflichten; eine reine Rückführung auf EU-Recht reicht allein nicht.

4.2. Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Erarbeitung eines Eckpunktepapiers mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen auf Grundlage der **Nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie**, Einführung einer Abfallende-Regelung in der Ersatzbaustoffverordnung, verstärkte Nutzung von Recycling-Baustoffen sowie Diversifizierung von Rohstoffimporten

Ein kurzfristig wirksames Aktionsprogramm zur Nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie liegt bislang nicht vor. Die fehlende Abfallende-Regelung – nach aktuellem Stand erst für 2027 geplant – bremst die Kreislaufwirtschaft erheblich, da Unsicherheiten bei Einstufung, Akzeptanz und zusätzlicher Genehmigungs- und Vollzugsaufwand den Einsatz von Recycling-Baustoffen erschweren. Die Diversifizierung von Rohstoffimporten wird zwar strategisch adressiert, bleibt bislang jedoch konzeptionell ohne kurzfristig wirksame Maßnahmen.



Klimaneutralität 2045 durch vorrangige CO₂-Minderung im Inland mit begrenzter Anrechnung negativer und internationaler Minderungen bei gleichzeitiger Sicherung von Wettbewerbsfähigkeit und Carbon-Leakage-Schutz

Der strategische Rahmen der Klimaneutralität 2045 ist gesetzt und wird über das Klimaschutzprogramm (KSP) unterlegt; die Umsetzung ist jedoch unausgewogen. Das KSP enthält sinnvolle Impulse für den Gebäudebereich (z. B. Wiederbelebung der EH55-Förderung), berücksichtigt jedoch nicht die spezifischen Emissionsrealitäten der „Baustelle“, die systematisch dem Verkehrssektor zugeordnet sind. Dadurch bleiben baupraktische Minderungspotenziale ungenutzt, während zentrale Elemente wie negative Emissionen, internationale Anrechnung und ein Carbon-Leakage-Schutz weiterhin konzeptionell, aber nicht operativ umgesetzt sind.



Steigerung der Effizienz der **Mittelvergabe im Klima- und Transformationsfonds** (KTF) mit stärkerer Ausrichtung auf CO₂-Vermeidung und sozialen Ausgleich

Die Zielrichtung ist richtig, da zentrale Programme im Gebäudesektor (u. a. BEG, Wärmenetz-Transformation) auf CO₂-Vermeidung ausgerichtet werden. Ob damit tatsächlich eine effizientere Mittelvergabe und höhere CO₂-Wirkung pro Euro erreicht wird, ist bislang nicht belegt; dafür fehlen überprüfbare Wirkungsnachweise. Die Umschichtung innerhalb bestehender Förderprogramme erhöht die Unklarheit über den tatsächlichen Mehrwert.





5. Europäische Rahmenbedingungen und internationales Bauen

Vorhaben Koalitionsvertrag

Umsetzungsstand

Bewertung

5.1. Europa

Stärkung des europäischen Investitionsrahmens durch beschleunigte Genehmigungen, modernisiertes Beihilferecht und einen flexibleren EU-Finanzrahmen

Der Umsetzungsstand ist insgesamt weit vorangeschritten, verbleibt jedoch in zentralen Punkten im Verhandlungsstadium. Positiv hervorzuheben sind das geltende Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF) sowie der Industrial Accelerator Act (IAA), der konkrete Beschleunigungs- und Investitionsimpulse adressiert. Der Vorschlag zum Mehrjährigen Finanzrahmen 2028–2034 setzt zwar klare Prioritäten auf Flexibilität und Wettbewerbsfähigkeit, neue Eigenmittel gelten jedoch als politisch schwer durchsetzbar. Die tatsächliche Wirkung auf Investitionen und Fachkräfteaustausch hängt maßgeblich vom Ausgang der laufenden EU-Verhandlungen ab.



Einordnung der **EU-Initiative „Global Gateway“** als geopolitisches Instrument bei der Auswahl internationaler Kooperationspartner

Mit der Einrichtung einer deutschen Anlaufstelle bei Germany Trade & Invest (GTAI) wird „Global Gateway“ operativ für deutsche Unternehmen nutzbar gemacht. Die Bündelung von Prüfung, finanzieller Unterstützung und politischer Flankierung ist sinnvoll und stärkt die strategische Einbettung deutscher Projekte in das EU-Instrument. Entscheidend bleibt, wie schnell Projektvorschläge in eine belastbare Projekt-Pipeline überführt werden.



5.2. Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik

Beteiligung Deutschlands am **Wiederaufbau der Ukraine**

Der Wiederaufbau ist mit der EU-Ukraine-Fazilität grundsätzlich strukturiert, die praktische Umsetzung hängt jedoch von der konkreten Projekt- und Ausschreibungsgestaltung ab. Die Förderfähigkeit nach Art. 11 privilegiert Unternehmen aus der EU, dem EWR sowie ausgewählten Partnerländern, was deutschen Unternehmen tendenziell einen Vorteil verschafft. Zugleich bestehen Ausnahmen, deren Reichweite noch offen sind.



Vorhaben Koalitionsvertrag

Umsetzungsstand

Bewertung

Priorisierung von Unternehmen aus Deutschland und der EU bei staatlich finanzierten Projekten der Finanziellen Zusammenarbeit (FZ) sowie Verbesserung von Finanzierungs- und Risikoabsicherungsinstrumenten für export- und investitionsorientierte Unternehmen

Neuaustrichtung der **Handels- und Investitionsbeziehungen zu China** mit Forderung nach Regeleinhaltung und voller Reziprozität vor dem Hintergrund zunehmender systemischer Rivalität

Der Dialog zwischen BMZ, KfW, GIZ und BAUINDUSTRIE ist wichtig, um die Vergabeprozesse bei FZ-finanzierten Vorhaben wieder attraktiver für deutsche Auslandsbaufirmen zu machen. Konkrete, strukturelle Anpassungen (insbesondere Vergabe-/Vertragsdesign, Risikoverteilung und verlässliche Absicherungs- bzw. Finanzierungsinstrumente) sind bislang nicht sichtbar, sodass eine spürbare Trendwende beim Marktzugang noch aussteht.

Der Kommissionsvorschlag zum IAA stärkt die Reziprozität in der öffentlichen Beschaffung: Drittstaaten sollen nur dann gleichbehandelt werden, wenn sie EU-Unternehmen vergleichbaren Marktzugang gewähren (u. a. über geeignete Gegenseitigkeitsmechanismen). Das ist positiv, weil es faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber systemischen Wettbewerbern verbessert und Dumping-/Marktabstottungsrisiken begrenzt.



Impressum

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Kurfürstenstraße 129, 10785 Berlin

T +49 30 21286-0

E info@bauindustrie.de

Stand: 20.04.2026

bauindustrie.de