

## Brancheninfo Bau

### „BUNDESHAUSHALT UND SONDERVERMÖGEN INFRASTRUKTUR UND KLIMANEUTRALITÄT“

Steffen / 26.11.2025

Über kurzfristige Konjunkturimpulse hinaus gilt es jetzt, die langfristige Wettbewerbs- und Verteidigungsfähigkeit Deutschlands zu stärken und die Infrastruktur zu modernisieren. Daher hat der 20. Deutsche Bundestag am 18. März 2025 die Grundgesetzänderung zur Einführung eines Sondervermögens in Höhe von 500 Mrd. Euro „für zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und für zusätzliche Investitionen zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2045“ über eine Laufzeit von 12 Jahren beschlossen. Neben 300 Mrd. Euro für den Bund, sind 100 Mrd. Euro für Länder und Kommunen vorgesehen (Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz – LuKIFG). Weitere 100 Mrd. Euro sollen in den Klima- und Transformationsfonds (KTF) fließen. Laut Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG) stehen die Investitionen künftig für folgende Bereiche zur Verfügung:

- Zivil- und Bevölkerungsschutz
- Verkehrsinfrastruktur
- Krankenhausinfrastruktur
- Energieinfrastruktur
- Bildungs-, Betreuungs- und Wissenschaftsinfrastruktur
- Forschung und Entwicklung
- Digitalisierung
- Bauen und Wohnen
- Sport

Die konkrete Mittelverwendung wird jährlich in einem Wirtschaftsplan festgehalten, der als Anlage zum Bundeshaushalt beschlossen wird. Nach dem Bruch der Ampel-Koalition im November 2024 galt zunächst noch bis in den September 2025 hinein die vorläufige Haushaltsführung. Innerhalb eines Jahres mussten sowohl der Bundeshaushalt 2025 als auch der Bundeshaushalt 2026 aufgestellt werden. Für die Verkehrsinfrastruktur und den Wohnungsbau sind folgende Ausgaben für Investitionen veranschlagt:

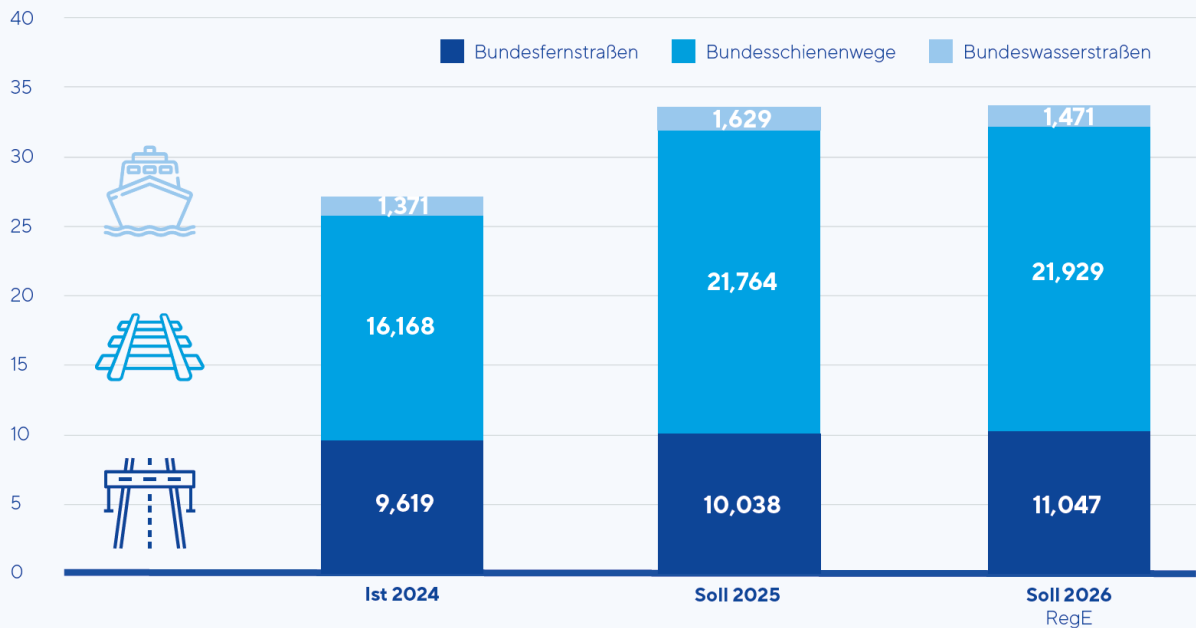
#### **Verkehrsinfrastruktur**

Für Investitionen in die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße sollen im Haushaltsjahr 2026 insgesamt 34,4 Mrd. Euro und damit im Vergleich zu 2025 rund 1 Mrd. Euro und im Vergleich zu 2024

sogar rund 7,3 Mrd. Euro mehr zur Verfügung stehen. Die Ausgaben für die einzelnen Verkehrsträger werden allerdings innerhalb des Bundeshaushalts ab 2025 neu strukturiert und in großem Maße vom Kernhaushalt in das Sondervermögen verschoben.

## Finanzielle Mittel für die Verkehrsträger

Ausgaben für Investitionen in Mrd. Euro

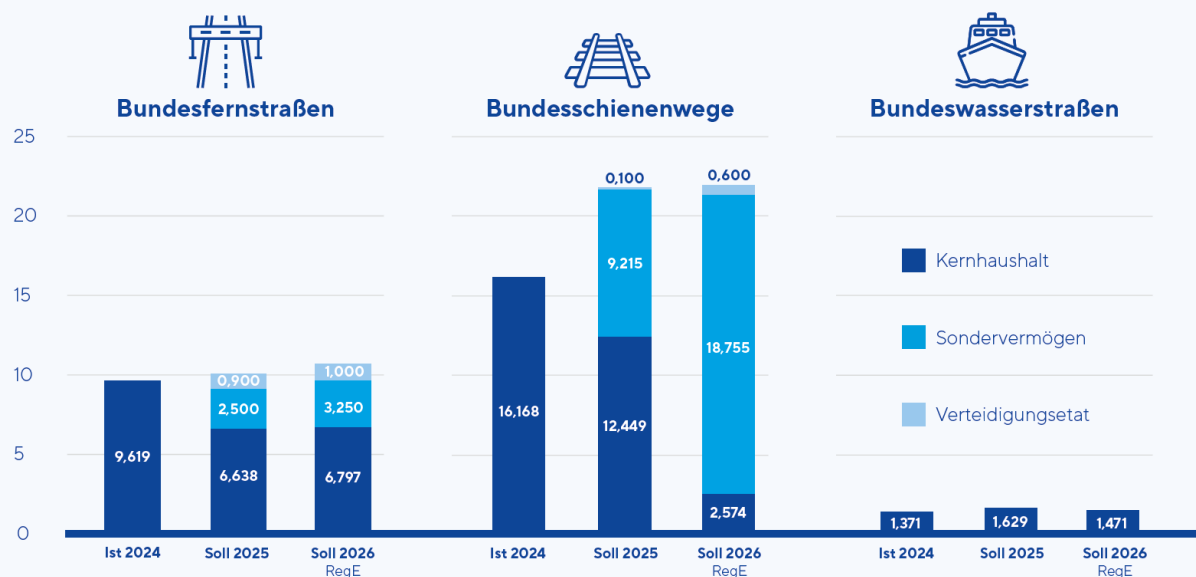


BAUINDUSTRIE

Quelle: BAUINDUSTRIE | Steffen

## Zusammensetzung: Aus welchen Töpfen kommen die Mittel?

Ausgaben für Investitionen in Mrd. Euro



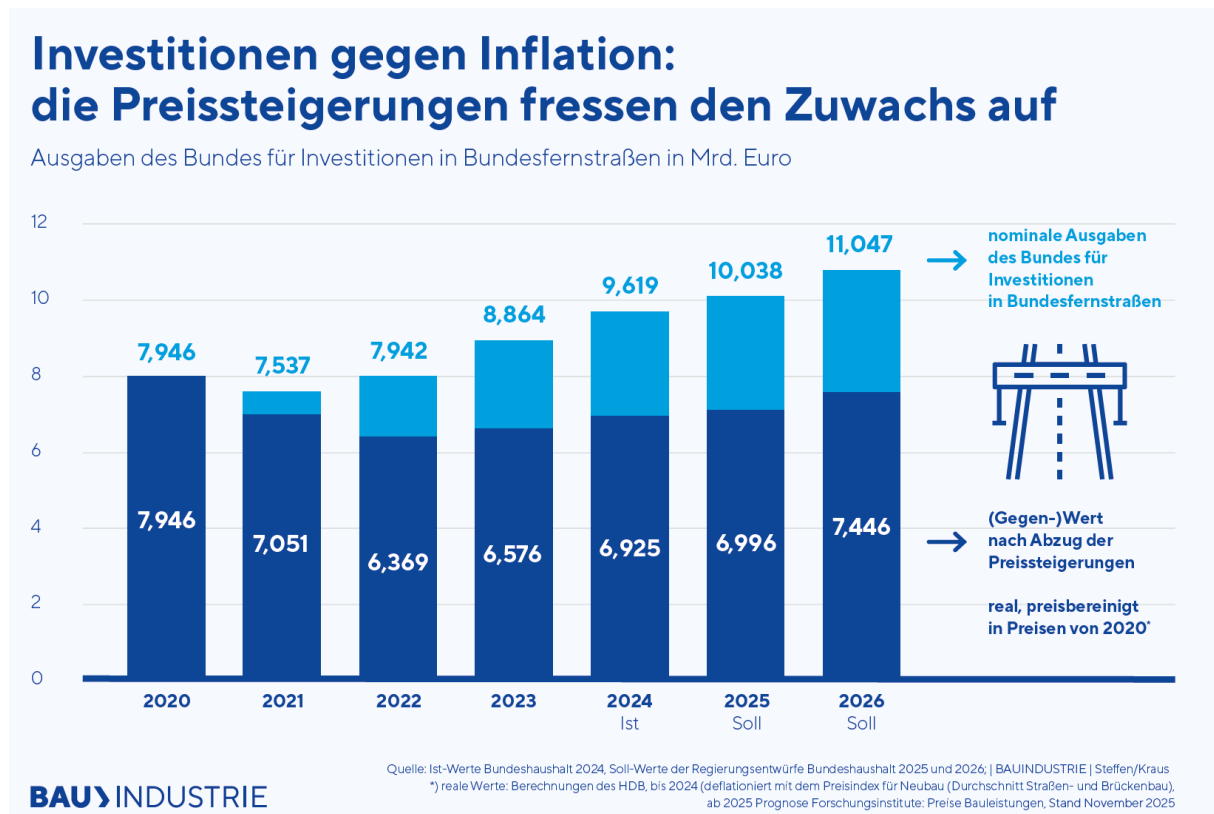
BAUINDUSTRIE

Quelle: Ist-Werte Bundeshaushalt 2024, Soll-Werte der Regierungsentwürfe Bundeshaushalt 2025 und 2026 | BAUINDUSTRIE | Steffen  
Anmerkung bzgl. der Bundesschienenwege: Im Haushalts-Soll 2025 ist ein einmaliges Darlehen an die DB AG in Höhe von 3 Mrd. Euro enthalten.

## Bundesfernstraßen

Die nominalen Ausgaben für Investitionen in Bundesfernstraßen werden insgesamt leicht erhöht. Im Bundeshaushalt 2025 stehen rund 420 Mio. Euro mehr zur Verfügung als 2024 verausgabt wurde. Im Koalitionsausschuss vom 8. Oktober 2025 wurden zudem die Straßenbaumittel für 2026 um 3 Mrd. Euro bis 2029 aufgestockt, damit alle baureifen und planfestgestellten Projekte auch gebaut werden können. Denn trotz Sondervermögen waren die Bundesfernstraßen unterfinanziert. Im Bundeshaushalt 2026 sollen die Mittel nun insgesamt auf 11,05 Mrd. Euro erhöht werden. Dies sind 750 Mio. Euro mehr als im Entwurf zunächst veranschlagt waren.

Dass die Ausgaben für Investitionen in die Bundesfernstraßen im Zeitraum 2020 bis 2026 nominal um 39 % erhöht wurden, ist ein positives Signal für die marode Verkehrsinfrastruktur. Dennoch relativiert sich die Aufstockung aufgrund der stark gestiegenen Baumaterial- und Energiepreise, die sich wiederum in höheren Preisen für Leistungen des Bauhauptgewerbes niederschlagen. Der nominale Anstieg der Investitionsmittel wird hierdurch mehr als aufgezehrt: Preisbereinigt stehen 2026 (in Preisen von 2020) mehr als 6 % weniger zur Verfügung als noch 2020.



Ein genauerer Blick in den Bundeshaushalt zeigt zudem die Verschiebungen vom Kernaushalt in das Sondervermögen deutlich: 2026 sollen aus dem Kernhaushalt 6,8 Mrd. Euro für Investitionen in die Bundesfernstraßen bereitgestellt werden. Dies sind 2,8 Mrd. Euro weniger als 2024. Kürzungen werden bei den Ausgaben für Investitionen in die Erhaltung von Bundesstraßen sowie in den Bau und Erhalt von Verkehrseinrichtungen der Bundesstraßen vorgenommen. Auch die für die Autobahn GmbH zur Verfügung stehenden Mittel für Investitionen sinken gegenüber 2024 und werden in das Sondervermögen sowie den Verteidigungsetat ausgelagert.

Auf der anderen Seite sind 2025 im Sondervermögen 2,5 Mrd. Euro für die „Erhaltung der Brücken im Bestandsnetz der Bundesautobahnen“ vorgesehen. Im Zuge der Haushaltsbereinigungssitzung wurden diese Mittel für 2026 auf 3,250 Mrd. Euro aufgestockt. Unter anderem sollen von diesen Ausgaben 250 Mio. Euro für Bundesautobahnen und 750 Mio. Euro für Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sollen die Ausgaben künftig nicht nur für Investitionen in die Erhaltung der Brücken, sondern auch der Tunnel im Bestandsnetz der Bundesfernstraßen verwendet werden. Entsprechend

dieser geänderten Zweckbestimmung dürfen somit Ingenieurbauwerke, Brücken und Tunnel sowie Anlagen für Betrieb und Überwachung von Straßentunnel finanziert werden. Laut aktuellem Regierungsentwurf können auch Kosten für Fahrbahnsanierungen geleistet werden, sofern die Maßnahme aufgrund der Brückenerhaltung eingeleitet wird und dort ihren Schwerpunkt hat.

### Bundesschienenwege

Hinsichtlich der Mittel für die Bundesschienenwege zeigt sich zwar im Vergleich zum Bereich der Bundesfernstraßen eine deutlich stärkere Aufstockung der Ausgaben für Investitionen, aber gleichzeitig auch eine enorme Verschiebung vom Kernhaushalt in das Sondervermögen. 2026 sollen die Ausgaben für Investitionen in die Bundesschienenwege um 170 Mio. Euro auf 21,93 Mrd. Euro gegenüber 2025 erhöht werden. Im Vergleich zum Bundeshaushalt 2024 stehen sogar 5,7 Mrd. Euro mehr zur Verfügung.

2026 sind allerdings nur noch 2,6 Mrd. Euro im Einzelplan des Bundesministeriums für Verkehr veranschlagt, während 600 Mio. Euro aus dem Verteidigungsetat und der Großteil (rund 18,7 Mrd. Euro) aus dem Sondervermögen finanziert wird. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Baukostenzuschüsse für die Erhaltung des Bestandsnetz der Bundesschienenwege ab 2025 vollständig vom Kernhaushalt in das Sondervermögen verschoben werden. 2026 werden die hierfür (und für die Sanierung der Hochleistungskorridore) zur Verfügung stehenden Mittel von 7,6 Mrd. Euro auf 16,3 Mrd. Euro erhöht. Für die Digitalisierung der Bundesschienenwege stehen im kommenden Jahr aus dem Sondervermögen rund 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung.

Im Gegensatz zu 2025 ist im Bundeshaushalt 2026 keine Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG vorgesehen. Diese beträgt rund 8,5 Mrd. Euro. Zudem wird ein einmaliges Darlehen in Höhe von 3 Mrd. Euro finanziert.

### Bundeswasserstraße

Die Bundeswasserstraßen und Häfen werden trotz hohem Investitionsbedarf weder im Verteidigungsetat noch im Sondervermögen berücksichtigt. 2026 sollen die Ausgaben für Investitionen laut Haushaltsentwurf im Vergleich zum Haushalts-Soll 2025 sogar um 160 Mio. Euro auf 1,47 Mrd. Euro gekürzt werden (Haushalts-Ist 2024: 1,37 Mrd. Euro). Die Bundeswasserstraßen sind somit unterfinanziert. Anstatt zu kürzen, bräuchte es stattdessen eine Aufstockung der Investitionen auf mindestens 2,0 Mrd. Euro.

## **Wohnungsbau**

Im Etat des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen stehen für investive Ausgaben in Bautätigkeiten 2026 rund 4,8 Mrd. Euro zur Verfügung. Dies ist zwar ein Plus von 340 Mio. Euro im Vergleich zum Soll 2025 sowie ein Plus von 700 Mio. Euro gegenüber 2024, aber 10 Mio. Euro weniger als zunächst für das kommende Jahr veranschlagt worden war. Denn im Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2026 war die Einführung eines Modellvorhabens für innovative Sport- und Bewegungsräume vorgesehen. Mit diesem sollten kommunale investive Projekte mit überregionaler Bedeutung gefördert werden, um nicht mehr genutzte Einrichtungen zu Sport- und Bewegungsräumen umzubauen. Diese Mittel dienen nun dazu, einen Teil der Erhöhung beim Wohngeld von 2,265 Mrd. Euro auf 2,425 Mrd. Euro zu kompensieren. Zudem wurden die Ausgaben für das „Modellvorhaben experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ um 300.000 Euro abgesenkt.

Für den Haushaltstitel „Sozialer Wohnungsbau“ werden die finanziellen Mittel schrittweise aufgestockt. 2025 stehen rund 2 Mrd. Euro bereit (+ 370 Mio. ggü. 2024), 2026 sind 2,65 Mrd. Euro vorgesehen. Auch die Städtebauförderung soll mit mehr Geld ausgestattet werden: 2025 mit 790 Mio. Euro, 2026 mit 1,0 Mrd. Euro.

Die bisher aus dem Kernhaushalt finanzierten Förderprogramme – wie die Zuschüsse für Altersgerechtes Umbauen der KfW, das Baukindergeld sowie die Zuweisungen an die Länder für städtebauliche Maßnahmen – werden planmäßig abfinanziert. Ab 2025 werden die KfW-Förderprogramme vollständig vom Kernhaushalt sowie dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) in das Sondervermögen verschoben. Laut Koalitionsvertrag sollen die Förderprogramme perspektivisch vereinfacht und in die beiden

Themenbereiche „Sanierung“ und „Neubau“ zusammengeführt werden. Dies steht allerdings erst 2027 auf der Agenda des Ministeriums. Ausdrücklich zu begrüßen, wäre die Erarbeitung eines klaren Weges an dem sich Wohnungsbaunternehmen, aber auch Länder und Kommunen orientieren können, bereits jetzt.

Ausgerechnet im Bereich der energetischen Sanierung sollen die Mittel nun sogar noch stärker sinken als zunächst im Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2026 vorgesehen war – und zwar um 100 Mio. Euro. Für die Förderung von Maßnahmen der Energieeffizienz und erneuerbarer Energien im Gebäudebereich stehen somit 2026 aus dem Klima- und Transformationsfonds 11,96 Mrd. Euro zur Verfügung. Dies sind 3,3 Mrd. Euro weniger als für 2025 veranschlagt wurden. Auf der anderen Seite werden im KTF die Mittel für die Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur 2026 um 145 Mio. Euro auf 358 Mio. Euro erhöht. Zudem werden im kommenden Jahr Sanierungen kommunaler Sportstätten aus dem Sondervermögen in Höhe von 250 Mio. Euro finanziert.

Neben verbesserten Zinskonditionen und einem Mittelzuwachs für die KfW-Förderprogramme ist ein weiteres wichtiges Signal für den sich seit 4 Jahren in der Krise befindenden Wohnungsbau die Ankündigung, dass die EH55-Plus-Förderung zum 16. Dezember 2025 starten soll. Mit der Förderung soll der bestehende Bauüberhang abgebaut werden. Hierfür steht einmalig eine Summe von 800 Mio. Euro für Projekte zur Verfügung, bei denen die Baugenehmigung bereits erteilt wurde, der Bau aber noch nicht begonnen hat. Nun wird es darauf ankommen, dass die EH55-Förderung auch permanent als Fördergrundlage beschlossen wird.

### **Verschiebungen zwischen Kernhaushalt und Sondervermögen**

Auf den ersten Blick erscheint die geplante Investitionsoffensive sehr großzügig und ambitioniert, ist allerdings gleichzeitig auch intransparent ausgestaltet. Der Haushaltsgrundsatz der Haushaltswahrheit und Haushaltsklarheit wird somit sehr strapaziert. Denn sowohl hinsichtlich des Verkehrsetats als auch des Wohnungsbauetats werden starke Verschiebungen vom Kernhaushalt in das Sondervermögen vorgenommen. Doch unabhängig davon, aus welchen Töpfen die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden, ist nun für die dringend benötigte Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und Ankurbelung des Wohnungsbaus wichtig, dass die Investitionsmittel so schnell wie möglich in konkrete Aufträge fließen und Bauprojekte umgesetzt werden.

### **Zusätzlichkeit**

Die positive Wirkung des Finanzpakets auf das deutsche Wirtschaftswachstum hängt nicht nur davon ab, in welche Anwendungsbereiche die finanziellen Mittel fließen, sondern auch für welche Investitionsarten sie verwendet werden. Denn nur, wenn die finanziellen Mittel aus dem Sondervermögen ausschließlich für staatliche Anlageinvestitionen (Ausrüstung, Bauten und sonstige Anlagen) verwendet werden, die zu einer Erhöhung des öffentlichen Nettoanlagevermögens führen, kann der größte positive Effekt auf die Wirtschaftskraft erzielt werden. Zudem entspricht die gewählte Schwelle, nach der Investitionen im Rahmen des Sondervermögens bereits als zusätzlich gelten, nicht den zu Beginn geweckten Erwartungen, sondern dürfte vielmehr zu einer Verwässerung bereits eingeplanter Investitionsmittel führen. Die Definition der Zusätzlichkeit – im Sinne einer (um finanzielle Transaktionen bereinigten) Investitionsquote in Höhe von 10 Prozent – ist zudem statisch, rückwärtsgewandt und nicht preisbereinigt. Damit setzt die Bundesregierung die Schwelle zu niedrig an.

### **Langfristige Perspektive**

Die beschlossenen Verschuldungsmöglichkeiten sind nur tragfähig, wenn Deutschland mittelfristig wieder eine stärkere Dynamik beim Wirtschaftswachstum erlebt. Die Bauindustrie trägt ihren Teil hierzu bei. Denn eine Erhöhung der Baunachfrage um eine Milliarde Euro ergibt einen gesamtwirtschaftlichen Multiplikatoreffekt von rund 2,4 Milliarden Euro. Langfristig – spätestens nach Auslaufen des Sondervermögens – fehlt allerdings ein stabiler Pfad für kontinuierliche Investitionen aus dem Kernhaushalt. Um eine langfristige Planungssicherheit für zu gewährleisten, sollte daher die im Koalitionsvertrag vereinbarte Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufs Straße sowie die Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH schnellstens umgesetzt werden. Auch der Sachverständigenrat mahnt in seinem Jahresgutachten 2025 an, dass eine langfristige Perspektive – wie die Einführung eines Verkehrsinfrastrukturfonds –

entwickelt werden müsse, damit Infrastruktur- und Verteidigungsausgaben auf Dauer wieder aus dem Kernhaushalt finanziert werden können.

**Siehe auch:**

Brancheninfo Bau: [„Öffentliche Bauinvestitionen“](#)

Brancheninfo Bau: [„Zustand der Verkehrswege“](#)

Brancheninfo Bau: [„Investitionsrückstand der Kommunen“](#)

---

**Ihr Ansprechpartner**  
Sophie Steffen

**Hauptverband der  
Deutschen Bauindustrie e.V.**  
Kurfürstenstraße 129, 10785 Berlin  
Postanschrift: 10898 Berlin

**Kontakt**  
Telefon +49 30 21286-144  
[sophie.steffen@bauindustrie.de](mailto:sophie.steffen@bauindustrie.de)