

Brancheninfo Bau

„BUNDESHAUSHALT“

Steffen / 11.06.2026

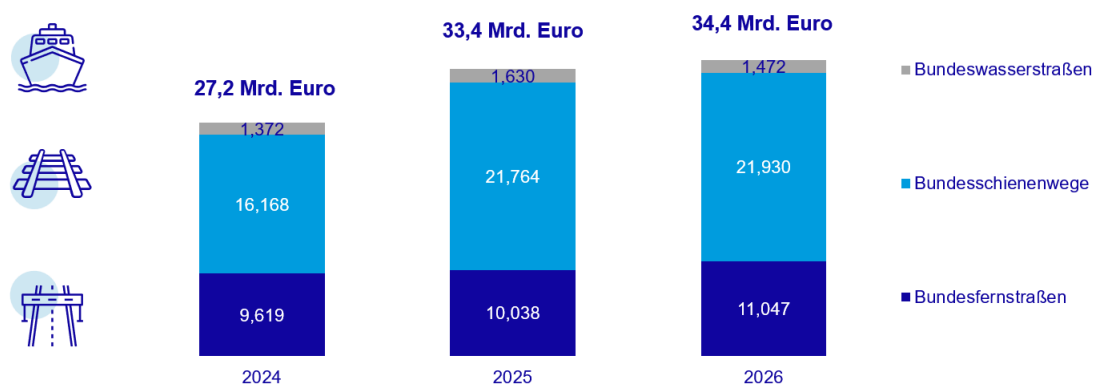
Aufgrund des erheblichen Sanierungsstaus sind die Bedarfe der Infrastruktur sowie des ungelösten Wohnungsmangels enorm. Um dies zu lösen hat die Bundesregierung im September 2025 das 500 milliardenschwere „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIK) für einen Zeitraum von 12 Jahren geschaffen. Trotzdem bestehen weiterhin große finanzielle Haushaltslöcher, weshalb alle Ressorts dazu angehalten sind, im Bundeshaushalt 2027 zu sparen. Dies hat auch entsprechende negative Auswirkungen auf die Etats des Bundesverkehrs- und Bundesbauministeriums.

Verkehrsinfrastruktur

Seit 2024 wurden die Ausgaben für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur deutlich erhöht, wovon insbesondere die Schieneninfrastruktur profitiert. Wurden 2023 für Investitionen in die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße noch insgesamt 19,2 Mrd. Euro verausgabt, wurden die Mittel im Verkehrshaushalt 2024 auf 27,2 Mrd. Euro erhöht. Im Bundeshaushalt 2025 und 2026 wurden sogar 33,4 Mrd. Euro bzw. 34,4 Mrd. Euro eingeplant.

Finanzielle Mittel für die Verkehrsträger im Bundeshaushalt

Ausgaben für Investitionen in Mrd. Euro



Quelle: Ist-Werte Bundeshaushalt 2024, Soll-Werte Bundeshaushalt 2025 und 2026 | BAU\INDUSTRIE | Steffen

BAU\INDUSTRIE

Die Mittelaufstockung konnte nur mithilfe des Sondervermögens realisiert werden. Während die Ausgaben für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aus dem Kernhaushalt schrittweise um 6,4 Mrd. Euro bzw. um 9,9 Mrd. Euro und damit innerhalb von zwei Jahren um insgesamt 60 Prozent gesenkt wurden, wurde die entstandene Lücke mit Mitteln aus dem Sondervermögen aufgefüllt und um Mittel aus dem Verteidigungshaushalt ergänzt. 2025 standen aus dem Sondervermögen rund 11,7 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Laut Monitoringbericht der Bundesregierung sind hiervon

insgesamt fast 10,4 Mrd. Euro verausgabt worden. Im Bundeshaushalt 2026 wurde das Sondervermögen sogar auf 22 Mrd. Euro fast verdoppelt.

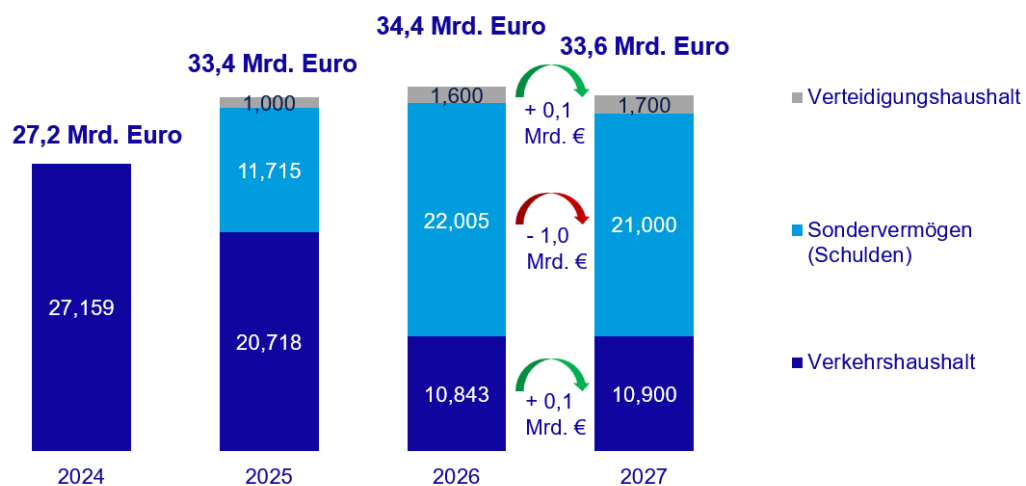
Da sich der Monitoringbericht nur auf die Haushaltstitel aus dem Sondervermögen bezieht, liegen darüber hinaus noch keine Ist-Werte für 2025 vor. Diese werden erst mit dem Bundeshaushalt 2027 veröffentlicht. Vorher kann keine Aussage darüber getroffen werden, wie hoch der Mittelabfluss im Kernhaushalt für weitere Baumaßnahmen ausgefallen ist.

Die Eckwerte für den Bundeshaushalt 2027, der im Herbst verabschiedet werden soll, lassen zwar noch keine detaillierte Analyse für die Bauindustrie zu, erste Trends und Tendenzen lassen sich aber bereits erkennen: Der Mittelaufwuchs im Bereich der Verteidigungsausgaben (von 106 Mrd. Euro 2027 auf fast 180 Mrd. Euro 2030) dürfte sich auch in weiteren Programmen für den Ausbau von Kasernen, Häfen und anderer militärischer Infrastruktur niederschlagen. Für die Verkehrsinfrastruktur sehen die Eckwerte allerdings eine Ausgabensenkung um 800 Mio. Euro auf 33,6 Mrd. Euro für 2027 vor. Hauptsächlich dafür verantwortlich sind Mindereinnahmen aus der Lkw-Maut sowie die allgemeine Vorgabe an alle Ressorts, ein Prozent des Etats einzusparen.

Dass die Ausgaben für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur trotz eines milliarden schweren Sondervermögens und anstehender Modernisierungsaufgaben sinken soll, ist kein positives Signal von Seiten der Bundesregierung. Doch noch wichtiger als die Planung ist die tatsächliche Verausgabung der Mittel. Denn entscheidend ist schlussendlich, ob sich die Zustandsnoten und insbesondere die Sicherheit und Verlässlichkeit der Infrastruktur verbessert und der hohe Sanierungsstau abgebaut wird. Denn kurzfristige Sperrungen von Brücken aufgrund struktureller Schäden, wie derzeit bei der Bonner Rheinbrücke, haben enorme negative volkswirtschaftliche Auswirkungen. Die 2025 nicht verausgabten Mittel müssen daher eingesetzt werden, um die für den Bundeshaushalt 2027 geplanten rückläufigen Investitionen aufzufangen.

Das Sondervermögen ersetzt die Mittel im Verkehrshaushalt

Ausgaben für Investitionen in Mrd. Euro



Quelle: Ist-Werte Bundeshaushalt 2024, Soll-Werte Bundeshaushalt 2025 und 2026, Bundeskabinett Eckwerte 2027 | BAUINDUSTRIE | Steffen

BAUINDUSTRIE

Bundesfernstraßen

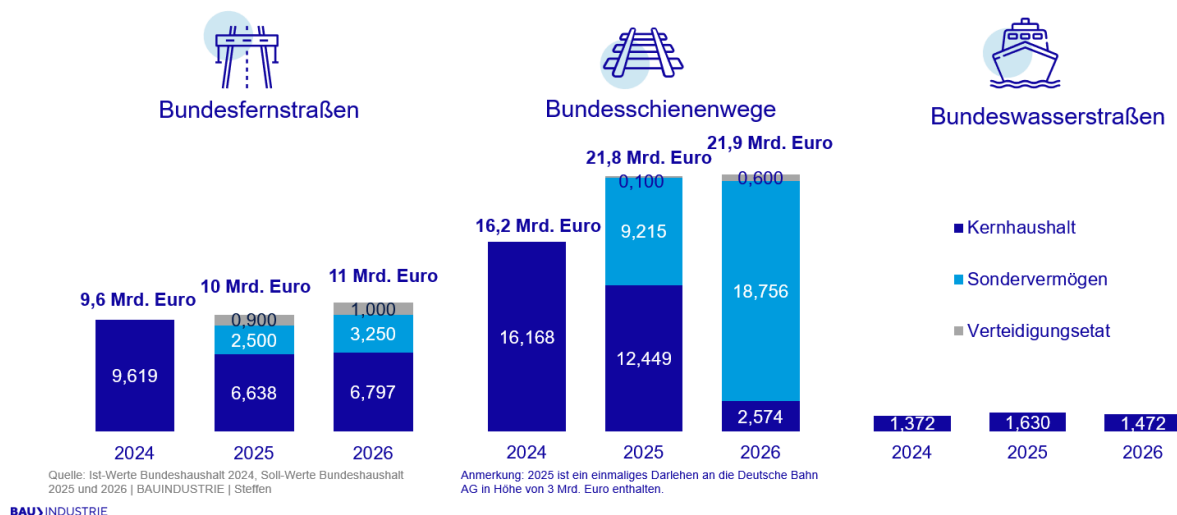
Für die Bundesfernstraßen stehen aus dem Bundeshaushalt 2025 und 2026 10 Mrd. Euro bzw. 11 Mrd. Euro zur Verfügung. Davon kommen rund 6,6 bzw. 6,8 Mrd. Euro aus dem Kernhaushalt. Die hiervon für die Autobahn GmbH zur Verfügung stehenden Mittel sinken gegenüber 2024 allerdings deutlich, da ein Teil in das Sondervermögen sowie den Verteidigungsetat ausgelagert werden. So standen

2025 für die Erhaltung der Brücken im Bestandsnetz der Bundesautobahnen aus dem Sondervermögen 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung, von denen laut Monitoringbericht 2,420 Mrd. Euro abgeflossen sind. 2026 stehen für die Erhaltung von Brücken und Tunneln im Bestandsnetz der Bundesfernstraßen 3,25 Mrd. Euro bereit.

Laut den Eckwerten der Bundesregierung sollen die Mittel für die Bundesfernstraßen 2027 um 100 Mio. Euro erhöht werden. Diese nominale Steigerung der Straßenbaumittel entspricht gerade mal einem Prozent. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Inflationsrate in Höhe von 2,8 Prozent für 2027 käme es zu einem realen Investitionsrückgang. Angesichts der aktuellen Preissteigerungen für Dieselkraftstoffe und Baumaterialien aufgrund der Krise im Nahen Osten dürfte der reale Rückgang sogar noch stärker ausfallen.

Aus welchen Töpfen kommen die Mittel für die einzelnen Verkehrsträger?

Ausgaben für Investitionen in Mrd. Euro



Bundesschienenwege

Die Ausgaben für Investitionen in die Bundesschienenwege wurden 2025 (u.a. durch ein einmaliges Darlehen in Höhe von 3 Mrd. Euro) um 5,6 Mrd. Euro auf 21,8 Mrd. Euro und 2026 auf 21,9 Mrd. Euro erhöht. Doch bei diesem Verkehrsträger findet die größte Verschiebung zwischen Kernhaushalt und Sondervermögen statt: 2026 sind nur noch rund 2,6 Mrd. Euro im Einzelplan des Bundesministeriums für Verkehr veranschlagt, während mit rund 18,7 Mrd. Euro der Großteil aus dem Sondervermögen finanziert wird. Ergänzend stehen 600 Mio. Euro aus dem Verteidigungsetat zur Verfügung.

Aus dem Sondervermögen werden die Erhaltungsmaßnahmen für das Bestandsnetz der Schiene (mit dem Schwerpunkt Sanierung der Hochleistungskorridore) sowie die Digitalisierung der Bundesschienenwege finanziert. Laut Monitoringbericht der Bundesregierung wurden 2025 die 7,6 Mrd. Euro für Baukostenzuschüsse für Erhaltungsmaßnahmen fast vollständig verausgabt, während von den rund 1,6 Mrd. Euro für die Digitalisierung nur 320 Mio. Euro abgeflossen sind. 2026 stehen für beide Bereiche mit circa 16,3 Mrd. Euro bzw. 2,45 Mrd. Euro deutlich mehr Mittel als im Vorjahr zur Verfügung.

Bundeswasserstraße

Für die Bundeswasserstraße stehen trotz hohem Investitionsbedarf weder aus dem Sondervermögen noch aus dem Verteidigungsetat finanzielle Mittel zur Verfügung. Im Bundeshaushalt 2026 wurden die Ausgaben für Investitionen sogar um 160 Mio. Euro auf 1,47 Mrd. Euro gekürzt. Die Bundeswasserstraßen sind somit stark unterfinanziert. Anstatt zu kürzen, bräuchte es stattdessen eine Aufstockung der Investitionen auf mindestens 2,0 Mrd. Euro.

Wohnungsbau

Die Ausgaben des Bundes für Investitionen in den Wohnungsbau wurden in den vergangenen Jahren schrittweise erhöht. Wurden 2022 noch insgesamt rund 2,7 Mrd. Euro für Investitionen in „Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen“ verausgabt, waren 2025 bereits 4,45 Mrd. Euro und 2026 4,79 Mrd. Euro vorgesehen. Der größte Anteil fließt hierbei in den sozialen Wohnungsbau. Für 2025 standen Programmmittel in Höhe von rund 2 Mrd. Euro bereit (Verpflichtungsrahmen: 3,5 Mrd. Euro). Für 2026 sind 2,65 Mrd. Euro vorgesehen (Verpflichtungsrahmen: 4 Mrd. Euro). Die Ausgaben für die Förderung städtebaulicher Maßnahmen (in Form von Zuweisungen an die Länder) wurden hingegen von 800 Mio. Euro 2024 auf 504 Mio. Euro 2026 gesenkt.

Für die Förderung der energetischen Sanierung standen 2025 rund 15,5 Mrd. Euro aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) zur Verfügung. Die Mittel wurden im Bundeshaushalt 2026 auf rund 12,3 Mrd. Euro gekürzt. Dies ist kein gutes Zeichen für die dringend benötigte Modernisierung des Gebäudebestands.

Seit 2025 werden die KfW-Förderprogramme vollständig aus den Mitteln des Sondervermögens finanziert (vorher Kernhaushalt und KTF). Insgesamt standen im vergangenen Jahr 327 Mio. Euro zur Verfügung. Das Monitoring zeigt auf, dass von diesen Mitteln nur 36,8 Mio. Euro abgeflossen sind. Aufgrund der vorläufigen Haushaltsführung seien die Programme aus den noch zur Verfügung stehenden Verpflichtungsermächtigungen aus dem Vorjahr finanziert worden.

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.

Laut den Eckwerten der Bundesregierung 2027 sollen die Ausgaben für Investitionen im Bundesbauministerium gegenüber dem ursprünglichen Finanzplan um 400 Mio. Euro ansteigen. Allerdings ist noch unklar, welche Wirkung die Steigerung entfalten kann, da für den Etat des Bundesbauministeriums noch keine Angaben zu den Investitionstiteln vorliegen. Offen ist ebenfalls die Höhe der Mittel für die KfW-Förderprogramme im Wohnungsbau, da für das SVIK vom Kabinett keine formalen Eckwerte beschlossen werden.

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
www.bauindustrie.de