



# Herzlich Willkommen im BDI

*BDI-Mobilitätsfrühstück Bundeshaushalt 2027 und KTF*

16. September 2026

---

*Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.  
Bereich Energie, Mobilität und Umwelt*

# AGENDA

**01** Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

---

**02** Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger

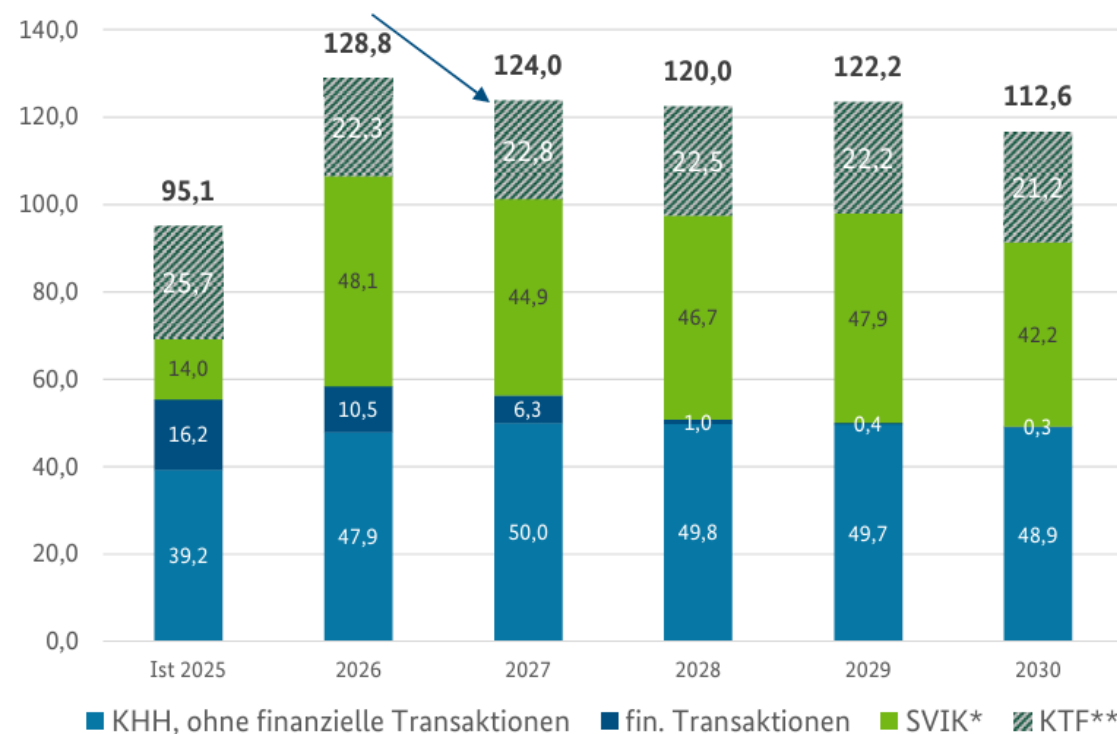
---

**03** Investitionen in die Transformation der Mobilität über KTF und Einzelplan 9



## 2027 stehen insgesamt 117,7 Mrd. EUR für investive Ausgaben (-0,6 Mrd. zu 2026) zur Verfügung

Investitionsschwerpunkt ist die Verkehrsinfrastruktur mit 33,7 Mrd. EUR in 2027



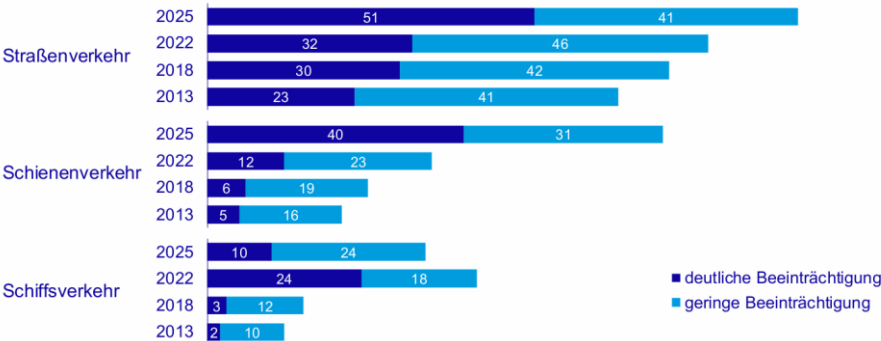
Abweichungen durch Rundungsdifferenzen möglich

\* SVIK: Gesamtausgaben ohne Zuweisungen an KTF. Der Anteil der Länder (100 Mrd. €) wurde für diese Darstellung rechnerisch auf 12 Jahre verteilt (technische Annahme)..

# Infrastrukturverschleiß verlangt entschlossene Investitionen

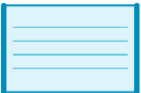
## Infrastrukturmängel in Deutschland

Anteil der Firmen, die eine geringe bzw. deutliche Beeinträchtigung ihrer aktuellen Geschäftsabläufe melden, in Prozent



617

Schleusen und Wehre insgesamt



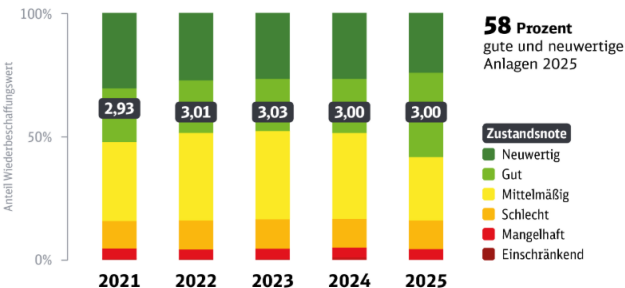
## Alter des Anlagenbestands



Mehr als vier von fünf Anlagen sind älter als 40 Jahre. Jede dritte Anlage ist älter als 100 Jahre.



## InfraGO-Zustandsbericht: Note für das Netz 2025 bei 3,00



Der Zustand des Netzes stabilisiert sich. Die Note für das gesamte Netz liegt 2025 bei 3,00 und damit auf Vorjahresniveau.

Für den Bericht wurden über 380.000 Anlagen des Fahrwegs und der Bahnhöfe untersucht und nach Schulnotenlogik bewertet.

## Zustandsnoten für Brücken an Bundesautobahnen

Anteile der Zustandsnoten nach Brückenflächen in Prozent



## SVIK und Bereichsausnahme für Verteidigung erhöhen Investitionen deutlich

Aber durch Verschiebungen zwischen Kernhaushalt und SVIK werden netto zu wenig zusätzliche Mittel mobilisiert

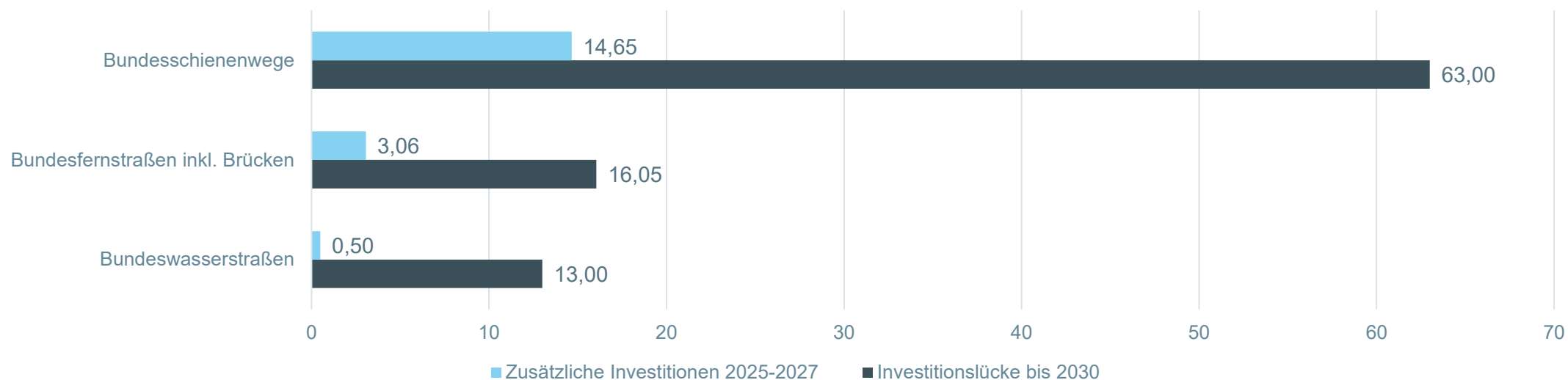


## Investitionslücke von 73,8 Mrd. EUR bis 2030 bleibt bestehen

Ausgehend von der Investitionslinie 2024 werden 2025-2027 zusätzlich ca. 18 Mrd. EUR mobilisiert

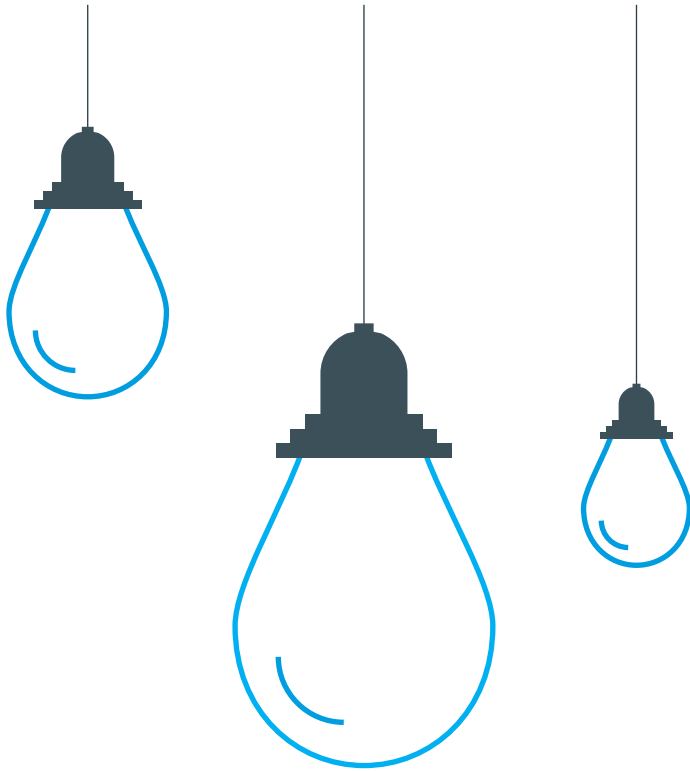
| Verkehrsträger                  | 2024 | Bedarf bis 2030 | 2025 | 2026  | 2027  | Zusätzlich 25–27 | Restlücke |
|---------------------------------|------|-----------------|------|-------|-------|------------------|-----------|
| Bundesschienenwege              | 16,1 | 63              | 20,3 | 21,88 | 20,77 | 14,65            | 48,35     |
| Bundesfernstraßen inkl. Brücken | 9,6  | 16,05           | 9,6  | 11    | 11,26 | 3,06             | 12,99     |
| Bundeswasserstraßen             | 1,4  | 13              | 1,6  | 1,44  | 1,66  | 0,50             | 12,50     |

Zusätzliche Investitionen 2025–2027 vs. Investitionslücke bis 2030



# Auskömmliche überjährige Finanzierung für alle Verkehrsträger sichern und mit mehrjähriger Infrastrukturentwicklung koppeln

## Take-Aways für die Verkehrsinfrastruktur



- Auskömmliche Finanzierung aller Verkehrsträger über Bundeshaushalt 2027 und Finanzplanung sicherstellen
- Planungssicherheit für alle Verkehrsträger über Strukturreformen in der Entwicklung und Finanzierung erhöhen
- Schnelle und effiziente Umsetzung durch weiterentwickeltes Monitoring und beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren

## **Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger**

## Mittel für Schienengüterverkehr sinken – während die Kosten steigen

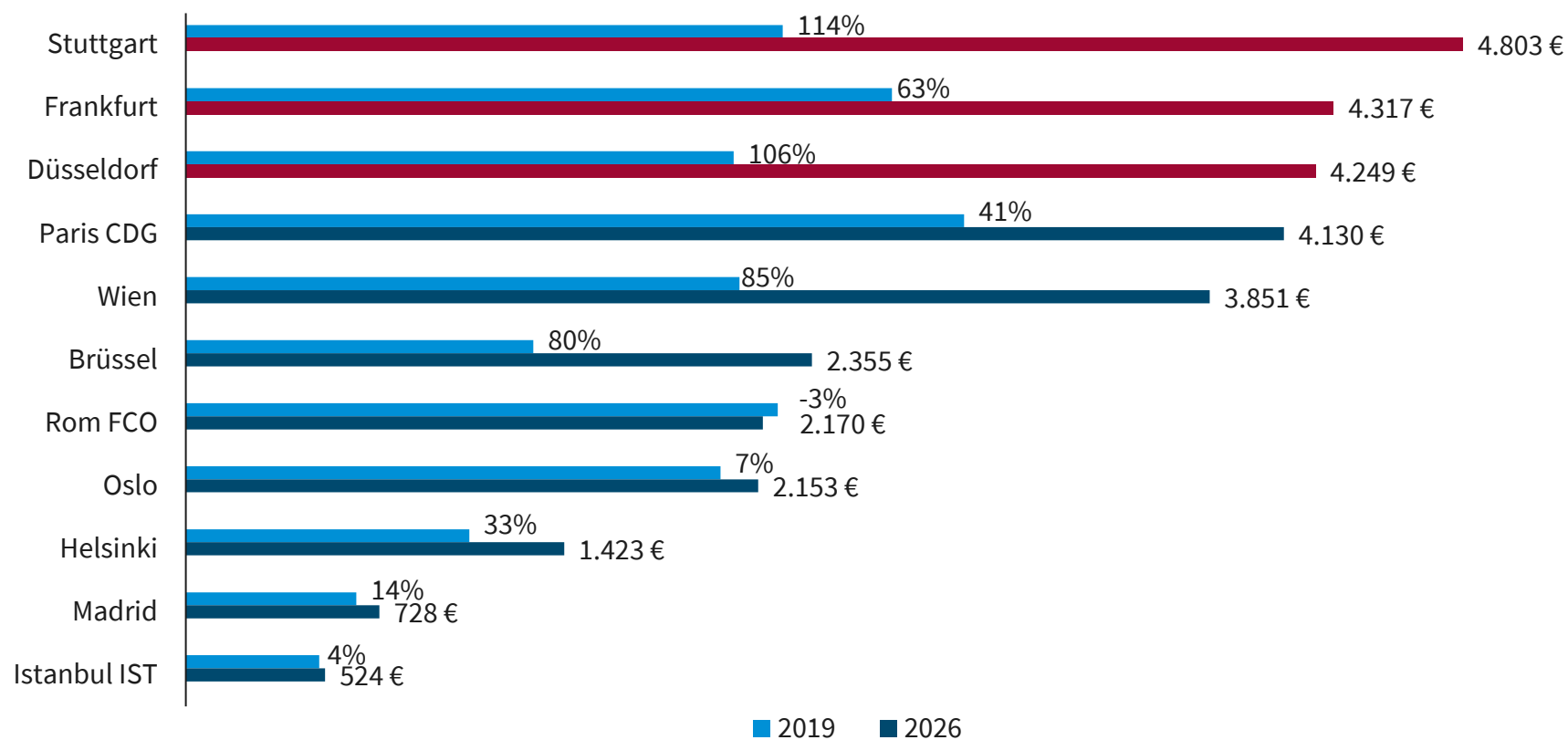
Mittel für Einzelwagenverkehr, Trassenpreise und KV/Gleisanschlüsse sind nicht ausreichend dotiert

### SCHIENENGÜTERVERKEHR | Wichtige Haushaltsansätze in Mio. EUR

| Haushaltstitel                                 | 2026 | RegE 2027 | zum Vorjahr      | Bedarf             |
|------------------------------------------------|------|-----------|------------------|--------------------|
| Einzelwagenverkehr                             | 300  | 274       | -26<br>(-8,7 %)  | 350 Mio. EUR p.a.  |
| Trassenpreise SGV                              | 265  | 200       | -65<br>(-24,5 %) | 350 Mio. EUR p.a.  |
| Kombinierter Verkehr / private Gleisanschlüsse | 120  | 93        | -27<br>(-22,5 %) | 200 Mio. EUR p. a. |

# Deutsche Flughäfen zählen trotz der Reduktion der Luftverkehrssteuer zu den teuersten Europas

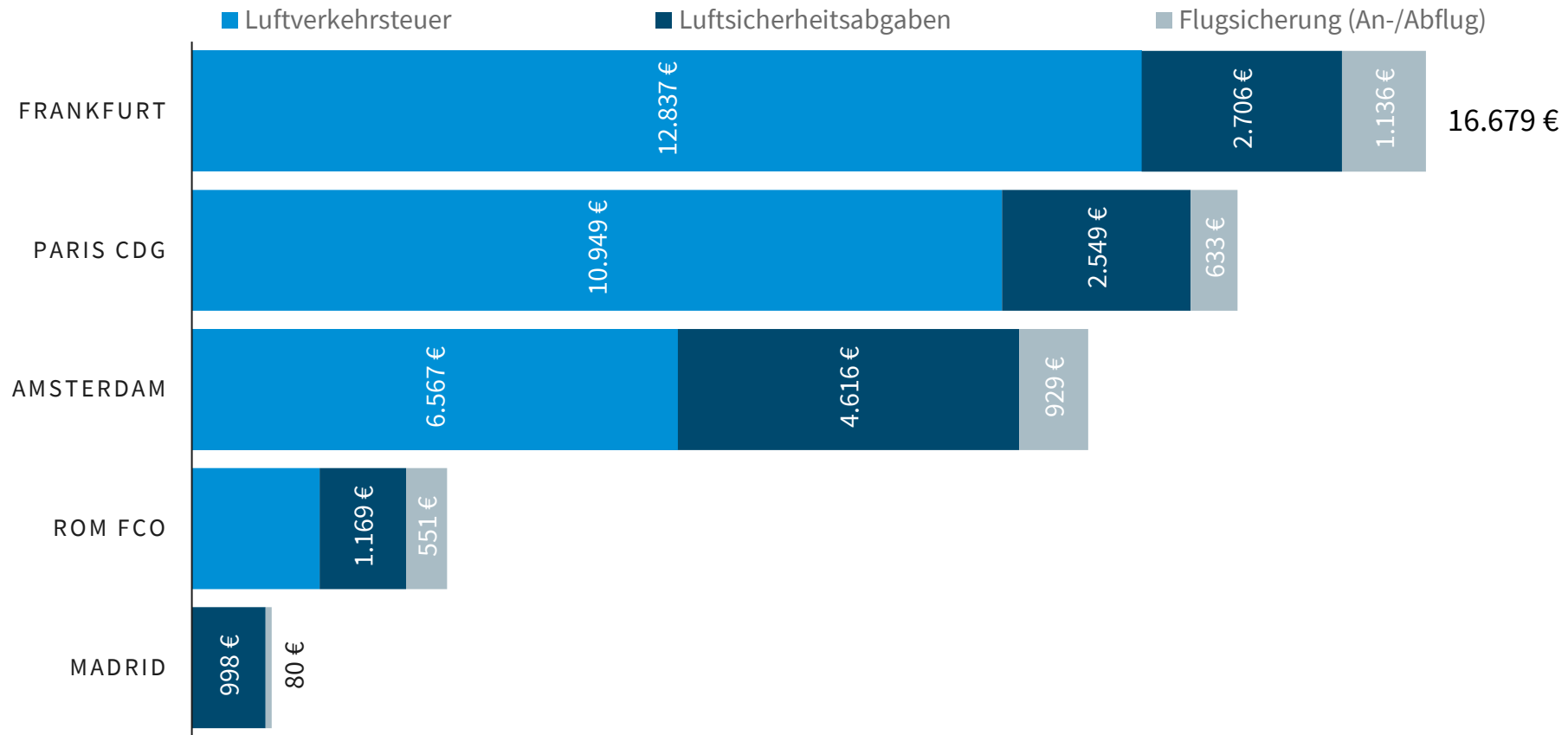
Staatliche Standortkosten\* an wichtigen europäischen Luftverkehrsstandorten (2019 und Juli 2026 in Euro)



Flug mit Ziel in Europa (Schengen), A320, 150 Passagiere, MTOM 74t | Quelle: BDL & BDF

## Die staatlichen Standortkosten führen auch auf der Langstrecke zu Nachteilen gegenüber europäischen Wettbewerbern

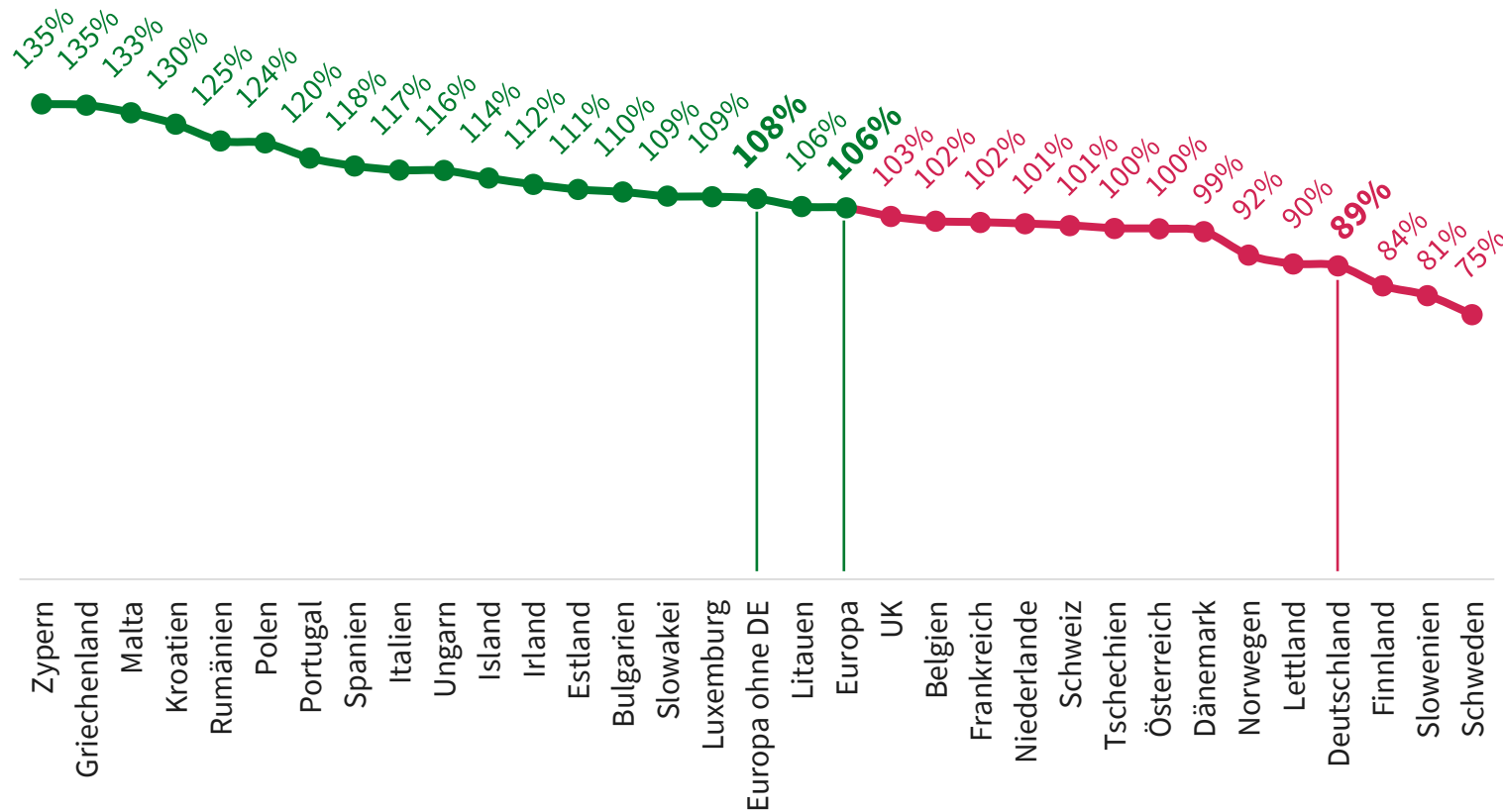
Staatliche Standortkosten\* an wichtigen europäischen Luftverkehrsdrehkreuzen (Juli 2026 in Euro)



Flug nach New York (JFK): B789, 216 Passagiere, 253 to MTOM | Quelle: BDL & BDF

## Resultat: Deutschland verliert den Anschluss an Wirtschafts- metropolen während der europäische Luftverkehrsmarkt wächst

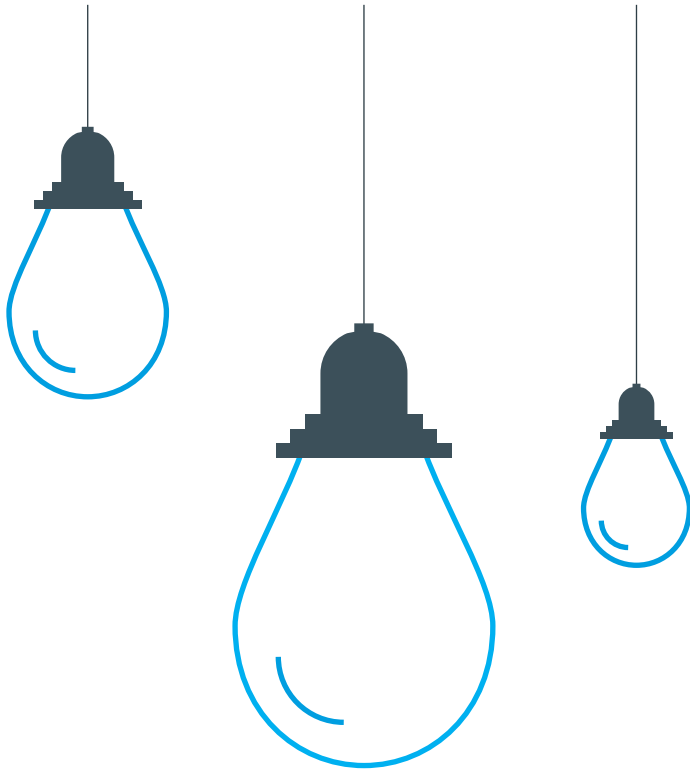
Entwicklung des Luftverkehrs in Europa (angebotene Sitzplätze 2025 gegenüber 2019 in Prozent)



Quelle: SRS Analyser

# Investitionen in die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger sichern die Anbindung der Industrie an Märkte und Wertschöpfungsketten

## Take-Aways für Wettbewerbsfähigkeit



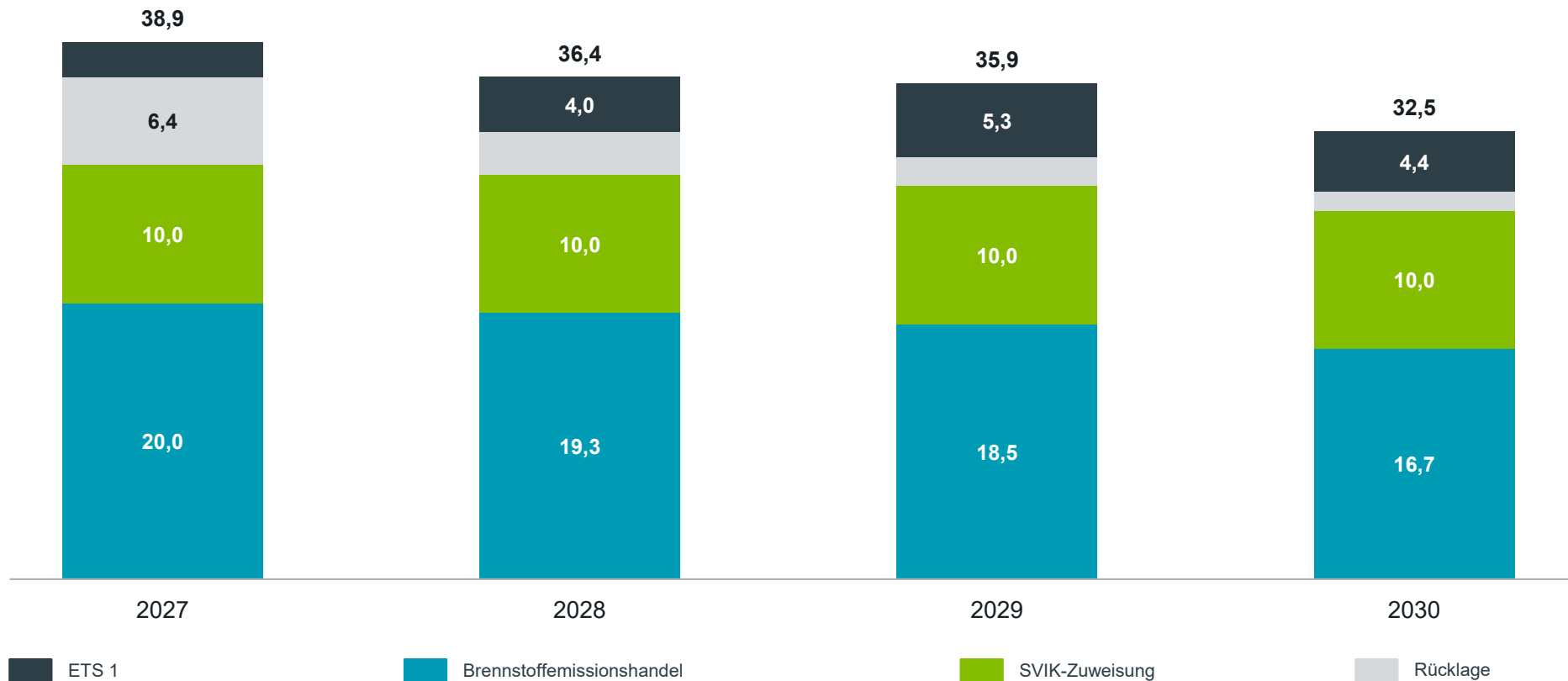
- Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts erfordert Halbierung der staatlichen Standortkosten auf zwei Milliarden Euro jährlich
  - ✓ Abschaffung der Luftverkehrsteuer oder
  - ✓ Deutliche Reduzierung der Luftverkehrsteuer verbunden mit Entlastungen bei Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren
- Erhalt der Anreize zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene und Sicherung des Einzelwagenverkehrs durch Fördermaßnahmen sicherstellen

## Investitionen in die Transformation der Mobilität über den KTF und den Einzelplan 14 (Etat des BMW E)

# Die geplante Verwendung von 2,7 Milliarden Euro aus dem ETS für den Kernhaushalt untergräbt die Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung

## Finanzierung des KTF

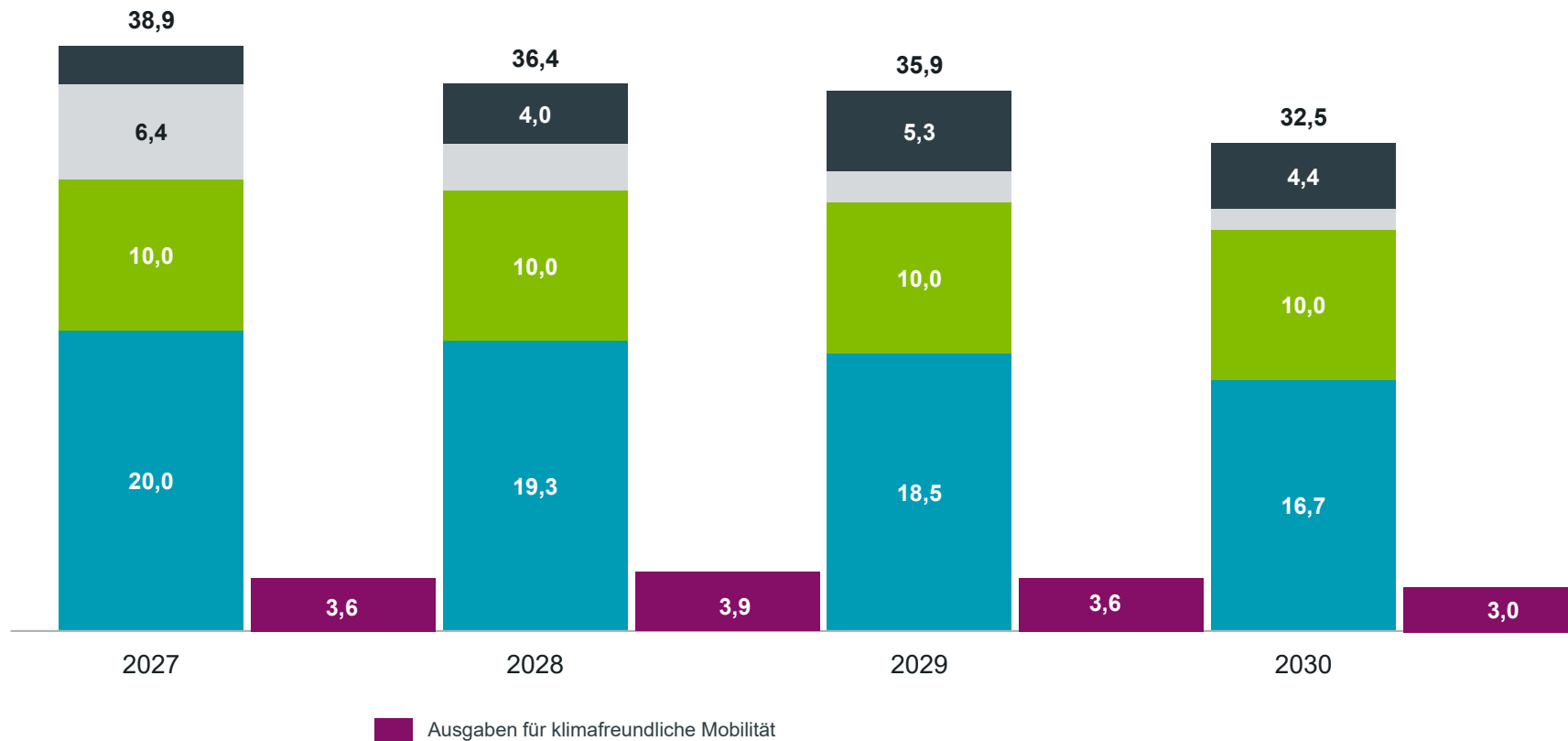
Einnahmen nach Quelle (in Mrd. EUR)



## Die Einnahmen aus dem Mobilitätssektor (ETS 1 und BEHG) kommen nur zu einem Bruchteil der klimafreundlichen Mobilität zugute

KTF

Einnahmen und Ausgaben (in Mrd. EUR)



# Ausgaben für Transformation zur klimaneutralen Mobilität sinken trotz punktueller Aufstockungen insgesamt

Förderschwerpunkte des KTF im Bereich klimafreundliche Mobilität

| Klimafreundliche Mobilität (in Mio. EUR)                                                                        | 2026<br>(4.028 Mio.) | RegE 2027<br>(3.595 Mio.) | Verpflichtungs-<br>ermächtigung |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------------|
| Klimaschutz Schiene (alternative Antriebe)                                                                      | 72                   | 40                        | 12                              |
| Klimaschutz Straße*                                                                                             | 2.964                | 2.715                     | 2.968                           |
| Klimaschutz Luftverkehr (klimaneutrales Fliegen)                                                                | 116                  | 112                       | 59                              |
| Klimaschutz Schifffahrt (klimaneutrales Schiff, klimafreundliche Schifffahrt /Häfen, Bord-/Landstromversorgung) | 62                   | 88                        | 242                             |
| Molekülwende im Verkehr                                                                                         | 258                  | 211                       | 419                             |
| - Erzeugungsanlagen Luft-/Schifffahrt                                                                           | 150                  | 82                        | 344                             |
| - H2-/Brennstoffzellenanwendung im Verkehr                                                                      | 108                  | 129                       | 75                              |
| <b>Technologien mit Mobilitätsbezug</b>                                                                         |                      |                           |                                 |
| - Molekülwende (H2-Strategie inkl. Industrieproduktion und internat. Kooperation)                               | 2.307                | 3.093                     | 4.731                           |
| - Batterieforschung /-technologien                                                                              | 227                  | 307                       | 528                             |

Quelle: BMF | Wirtschafts- und Finanzplan des KTF 2027-2030 | \* zu Einzelausgaben für "Klimaschutz Straße" siehe Chart "Straße ist Förderschwerpunkt im KTF"

## Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) reduziert Investitionen in zentrale Zukunftsfelder der Mobilität

Investitionen im Einzelplan 9 in Automobilindustrie und maritime Wirtschaft gehen deutlich zurück

| Bereich                    | 2026                | RegE 2027           | Veränderung                  |                                                                                                                |
|----------------------------|---------------------|---------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Automobil-industrie</b> | 305,4 Mio. €        | 129,3 Mio. €        | -176,2 Mio. € (-58 %)        | Deutlicher Rückgang der Transformationsförderung, insbesondere durch Wegfall des Zukunftsinvestitionsprogramms |
| <b>Maritime Wirtschaft</b> | 104,0 Mio. €        | 86,4 Mio. €         | -17,6 Mio. € (-17 %)         | Kürzungen bei maritimer Innovation und Schiffbauförderung                                                      |
| <b>Luftfahrt</b>           | 175,0 Mio. €        | 172,5 Mio. €        | -2,5 Mio. € (-1 %)           | Förderung bleibt weitgehend stabil                                                                             |
| <b><u>Gesamt</u></b>       | <b>584,4 Mio. €</b> | <b>388,2 Mio. €</b> | <b>-196,2 Mio. € (-34 %)</b> | <b>Deutlich sinkende Investitionen</b>                                                                         |

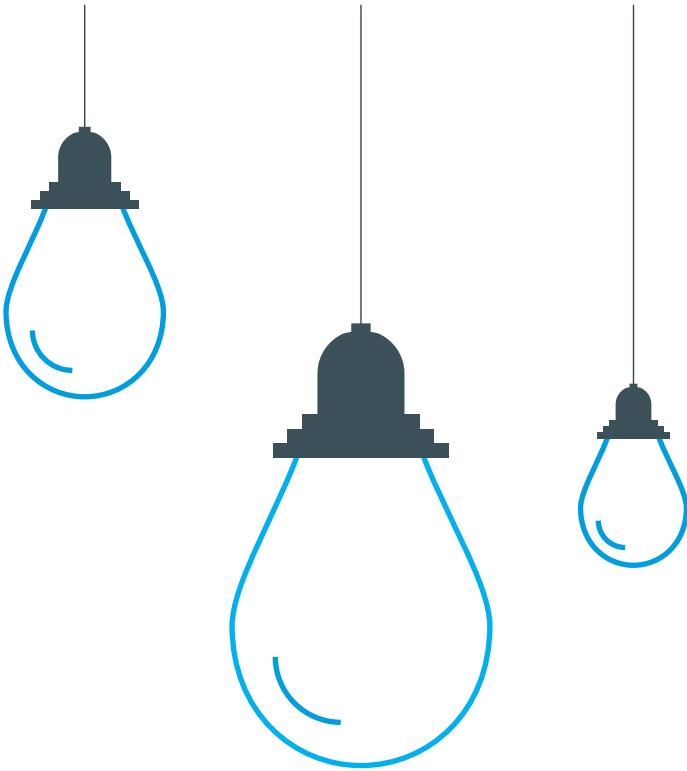
## Straße ist Förderschwerpunkt im KTF

Finanzierung Lade- und Tankinfrastruktur bleibt nominell stabil

| Klimaschutz Straße (in Mio. EUR)                       | 2026<br>(2.964 Mio.) | RegE 2027<br>(2.715 Mio.) | Verpflichtungs-<br>ermächtigung<br>(2.968 Mio.) |
|--------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------|-------------------------------------------------|
| - Lade- und Tankinfrastruktur                          | 1.714                | 1.632                     | 2.434                                           |
| - Kaufprämie E-Pkw (sozial gestaffelt)                 | 550                  | 803                       | 200                                             |
| - Kaufprämie E-Pkw (läuft aus)                         | 0,001                | 0,001                     | -                                               |
| - Alternative Antriebe Busse                           | 403                  | 130                       | 262                                             |
| - Alternative Nutzfahrzeuge (läuft aus)                | 296                  | 150                       | 72                                              |
| - Flottenerneuerungsprogramm Nutzfahrzeuge (läuft aus) | 1                    | 0,2                       | -                                               |

# Fokus auf klimaneutrale Transformation stärken

## Take-Aways für klimafreundliche Mobilität



- Einnahmen aus CO2-Bepreisung vollständig für KTF nutzen
- Einnahmen aus CO2-Bepreisung im Verkehr stärker für Transformation zur klimafreundlichen Mobilität nutzen
- Fokus auf den Hochlauf CO2-neutraler Technologien setzen:
  - ✓ Forschung verstärken
  - ✓ Molekülwende voranbringen
  - ✓ Lade- und Tankinfrastruktur weiter flankieren
  - ✓ gezielte Anreize für Antriebswechsel bei allen Verkehrsträgern nutzen

Dann gerne fragen!



# Vielen Dank