WIRTSCHAFTS VEREINIGUNG Stahl

Stellungnahme zu den Beratungen des Bundeshaushalts 2027

Drei notwendige Prioritäten für Wettbewerbsfähigkeit, Wertschöpfung und Sicherheit

Berlin, 14. September 2026

Die Stahlindustrie in Deutschland ist das Fundament der industriellen Wertschöpfung – und damit für Wohlstand, Arbeitsplätze, wirtschaftliche Resilienz und die sicherheitspolitische Handlungsfähigkeit unseres Landes. Um in einer Zeit zunehmender globaler Verwerfungen eine starke Stahlindustrie zu erhalten und ihren Umbau zur Klimaneutralität abzusichern, ist eine zielgerichtete und verlässliche politische Flankierung notwendig.

Dazu müssen auch im Bundeshaushalt und insbesondere im Klima- und Transformationsfonds die Rahmenbedingungen passend gesetzt werden. Für die Stahlindustrie sind die folgenden drei Punkte von herausragender Bedeutung:

1. Energiepreise senken

Ziel: Gerade aktuell, wo Energiemärkte durch die Nahost-Krise noch stärker unter Druck gesetzt werden und die ohnehin volatilen Strompreise weiter steigen, müssen Schritte zur Entlastung der Strompreise konsequent weitergegangen werden. Ziel muss ein international wettbewerbsfähiger Strompreis für die Industrie von 50 € / MWh „all in" sein – also inklusive Netzentgelten und allen Umlagen und Abgaben.

Unsere Forderungen:
- *Zuschuss zu den Übertragungsnetzentgelten dauerhaft auf 6,5 Mrd. € verstetigen:* Die derzeit geplante Kürzung um 1 Milliarde Euro ab 2027 ist abzulehnen, denn sie würde zu einem erneuten Anstieg der Netzentgelte führen und das Ziel einer Entlastung der Stromkosten wieder in die Ferne rücken. *(KTF 68309-643)*
- *Kumulierbarkeit von Industriestrompreis und Strompreiskompensation ermöglichen:* Es braucht weitere Schritte, um die Strompreise zu senken – der im temporären EU-Krisen-Beihilferahmen eröffnete Spielraum einer anteiligen Kumulierbarkeit der beiden Maßnahmen muss daher zeitnah und mit Rückwirkung zum 1. Januar 2026 umgesetzt werden. *(KTF 68306-643)*
- *Strompreiskompensation als wesentlichen Baustein auf dem Weg zu einem international wettbewerbsfähigen Strompreis absichern:* Die Mittel müssen ausreichend bemessen werden, damit das Risiko nachträglicher Kürzungen infolge des erweiterten Kreises der SPK-berechtigten Unternehmen ausgeschlossen werden kann. *(KTF 68303-634)*
- *ETS-Einnahmen vollständig zur Unterstützung der Dekarbonisierung und zur Energiepreissenkung an die Unternehmen zurückführen:* Die geplante Verschiebung von Einnahmen in Höhe von 2,7 Mrd. € aus dem Emissionshandel (ETS 1) vom KTF in den Bundeshaushalt bewirkt das Gegenteil – und ist daher strikt abzulehnen.

2. Leitmärkte für emissionsarmen Stahl schaffen

Ziel: Solange emissionsarme Produkte wirtschaftliche Mehrkosten verursachen, braucht es politische Instrumente, die einerseits Nachfrage nach emissionsarmem Stahl ‚Made in EU' etablieren und andererseits die Resilienz der EU in der Stahlversorgung sichern.

Unsere Forderungen:
- *Eigenen Haushaltstitel für den Einsatz emissionsarmer Grundstoffe schaffen:* Klimaschutz ist gesellschaftlicher Konsens, die Politik hat Klimaziele vorgeschrieben. In der Konsequenz muss die öffentliche Hand die produzierten emissionsarmen Grundstoffe und Produkte abnehmen. Konkret muss die öffentliche Beschaffung und

Förderung auf Klimaschutz ausgerichtet werden. Damit die damit verbundenen derzeitigen Mehrkosten nicht zulasten des Umfangs notwendiger Investitionen gehen, müssen im Bundeshaushalt zusätzliche, zweckgebundene Mittel für ihren Einsatz bei Investitionen und Beschaffungen des Bundes bereitgestellt werden (Anknüpfungspunkt: Bundeshaushalt 2027, neuer Titel in Ergänzung zu Titel 892 01 „Dekarbonisierung der Industrie“).

– *Eigenen Haushaltstitel im KTF für Leitmärkte im Bahnsektor schaffen:* Im Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds für 2027 ist ein eigenständiger, auskömmlich dotierter und – soweit erforderlich – mit mehrjährigen Verpflichtungsermächtigungen ausgestatteter Titel zum Ausgleich der Mehrkosten des Einsatzes emissionsarmen und europäisch produzierten Stahls in der bundeseigenen Schieneninfrastruktur einzurichten. Die Mittel sind durch einen verbindlichen Haushaltsvermerk entsprechend zweckzubinden. Der Kreis der Begünstigten, die Berechnung der förderfähigen Mehrkosten, schrittweise steigende Einsatzquoten sowie Anforderungen an Emissionsintensität und Herkunft sind in den dazugehörigen Förder- und Finanzierungsbedingungen beziehungsweise den maßgeblichen Beschaffungsvorgaben festzulegen (Anknüpfungspunkt: Bundeshaushalt 2027, Kapitel 6092 – neuer Investitionstitel auf Grundlage des § 2 Absatz 1 Satz 2 KTFG).

3. Verkehrs- und Logistikinfrastruktur stärken

Ziel: Die Stahlindustrie in Deutschland transportiert 80 Prozent ihrer Mengen nachhaltig per Bahn oder Binnenschiff. Sie ist deshalb unbedingt auf eine verlässlich verfügbare Verkehrsinfrastruktur und leistungsfähige Transportunternehmen angewiesen.

Unsere Forderungen:

– *Investitionen in Verkehrswege auf ein ausreichendes Niveau anheben:* Trotz deutlicher Erhöhung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur durch die Einführung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) ist das Investitionsvolumen insgesamt noch immer deutlich niedriger als der Bedarf, vor allem, weil Positionen im Bundeshaushalt parallel gekürzt oder gestrichen wurden. Hier muss der Haushalt für Schiene, Straße und Wasserstraße angepasst werden *(Bundeshaushalt 891 11-721, 891 11-742 (ehem.), 891 01-742, 780 01-731 (ehem.), 780 02-731)*
– *Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs auf dem Niveau von 2026 fortführen:* Der Einzelwagenverkehr – also der Versand von einzelnen Wagen und Wagengruppen auf der Schiene mit Nutzung eines Systems von Rangierbahnhöfen – ist für Branchen wie die Stahlindustrie unverzichtbar für den Transport von Gütern und Rohstoffen. Dieses System ist durch die geplante Kürzung der Betriebskostenförderung gefährdet. *(Bundeshaushalt 682 54-742)*
– *Entlastung für den Schienengüterverkehr:* Um Verkehre im Schienengüterverkehr zu sichern und Neuverkehre anzureizen, ist eine nachhaltige Entlastung bei den Trassenpreisen von DB InfraGO in Form eines neuen, wettbewerbsfähigen Trassenpreissystems erforderlich. Ferner darf die Trassenpreisförderung nicht gekürzt werden. *(Bundeshaushalt 682 52-742)*
– *Förderung für niedrigwasseroptimierte Binnenschiffe deutlich ausweiten:* Die Wasserstandsentwicklung der letzten Jahre verdeutlicht den hohen Bedarf an niedrigwasseroptimiertem Schiffsraum, der bislang nur sehr begrenzt verfügbar ist. Hierfür bedarf es im Sinne der Klimaanpassung ausreichend dimensionierter

Förderprogramme für Um- und Neubauten. Das bestehende Förderprogramm für Motoren und die Modernisierung der Binnenschifffahrt muss hierbei 2027 wesentlich erhöht und nicht wie geplant halbiert werden. *(Bundeshaushalt 683 13 -732)*

Ihre Ansprechpartner
Felix Theuerkauf | Fachgebietsleiter Geschäftsführungsbüro & Public Affairs
+49 151 15 20 53 81 | felix.theuerkauf@wvstahl.de

Roderik Hömann | Leiter Energie- und Klimapolitik
+49 30 23 25 546-10 | roderik.hoemann@wvstahl.de

WIRTSCHAFTS VEREINIGUNG Stahl

Wirtschaftsvereinigung Stahl
Französische Straße 8
10117 Berlin

+49 30 2325546-0

info@wvstahl.de
www.wvstahl.de

Mitglied im

BDI