



Ausschussdrucksache 21(16)105-B

(23.02.2026)

Stellungnahme

Prof. Dr. Jörg Biesemann

Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e.V.

Öffentliches Fachgespräch

zu umwelt- und naturschutzrechtlichen Aspekten des

Gesetzentwurfs der Bundesregierung

Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

BT-Drucksache 21/4099

am 25. Februar 2026

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e.V. Hannelore Thomas c/o
Postflex #624 Emsdettener Str. 10 48268 Greven
Leiterin Sekretariat PA 16
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare
Sicherheit
Anja Eiardt
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: 23. Februar 2026

Zu Aspekten des Umwelt- und Naturschutzes im **Gesetzentwurf der Bundesregierung** Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes BT-Drs. 21/... (BR-Drs. 780/25)

Stellungnahme zur Drucksache 780/25 Entwurf eines Infrastruktur --
Zukunftsgesetzes

von Prof. Dr. Jörg Biesemann

A. Einführung

Gesetze und Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur eines Landes, eines Gemeinwesens oder einer Volkswirtschaft sind zunächst unabdingbare Notwendigkeiten zur Erhaltung und Verbesserung der Standort Qualität eines Industrielandes und zur Vermeidung einer weiteren Deindustrialisierung, Abwanderung der Industrie in „Best Cost“ Gebiete und Verlust der Wettbewerbsfähigkeit eines Landes. Dies unterscheidet ein Industrieland gemein hin auch von einem Schwellen oder Entwicklungsland. Dieser Grundsatz sollte eigentlich ein gemeinsames Verständnis aller sein, weil auch sämtliche Wohlfahrtseffekte und Leistungen für die Bürger von der Wettbewerbsfähigkeit abhängen, oder einfach ausgedrückt, wo es keine Einnahmen gibt, kann auch Nichts ausgegeben werden. Deshalb muss beim vorliegenden Gesetzentwurf sehr genau geprüft werden wie solche Punkte wie Gegenfinanzierung, Investitionsrechnungen, neue Steuerliche Belastungen für Bürger und Unternehmen aussehen oder bereits berechnet worden sind. Was sind die Quellen der Finanzierung oder müssen in anderen Bereichen ernsthafte Sparmaßnahmen getroffen werden. Dies sind wichtige Fragen, ob das geplante Gesetz auch die erhofften Wirkungen langfristig zur Standortsicherung hat oder nicht. Ein Beispiel, das einstige Wirtschaftswunderland Deutschland wird zur



Zentralverwaltungswirtschaft umgebaut. Wie weit dies bereits fortgeschritten ist, lässt sich aus dem 30. Subventionsbericht der Bundesregierung herauslesen. Detailliert listet das 637seitige Papier auf wofür der Staat Finanzhilfen gezahlt hat und Steuervergünstigungen gewährt hat. In 2026 werden es 78 Milliarden Euro sein, dies sind 33 Milliarden mehr als 2023 sein. So steigen die Subventionen im Bereich Verkehr von 5.5 auf 8.2 Milliarden Euro an. Doch dabei geht es nicht um neue Straßen oder so notwendige Brückensanierungen, sondern um Finanzhilfen zur Errichtung von Tank und Ladeinfrastruktur und die Zuschüsse für die Anschaffungen von Nutzfahrzeugen und Bussen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben, also E-Mobile die teuer sind und sich nicht rechnen, sollen so in den Markt gedrückt werden. Insgesamt könnte der Bundeshaushalt ohne Energiewende, Klimaideologie und Masseneinwanderung um zig Milliarden Euro kleiner ausfallen und diese Mittel in die Verbesserung der Infrastruktur gehen. Dazu findet man in der Drucksache 780/25 aber kein Wort.

B. Investitionen in die Infrastruktur oder Reparaturen auf Kredit

Was ist bereits passiert? Mit der im März 2025 beschlossenen Grundgesetzänderung, Artikel 109, 115, 143h, wurden bereits 3 neue Schuldenberge geschaffen:

1. Unterliegen Verteidigungsausgaben oberhalb von einem Prozent des BIP zukünftig keiner Kreditobergrenze mehr;
2. Wurde ein Sondervermögen, vulgo Schulden, für Infrastruktur und Klimaschutz, SVIK, von unfassbaren 500 Milliarden Euro für 12 Jahre errichtet;
3. erhielten die Bundesländer einen jährlichen Kreditspielraum von 0.35 Prozent des BIP, über den bisher nur der Bund verfügte.

Dann aber von der Öffentlichkeit kaum bemerkt oder auch vertuscht die Nachricht das die Autobahn GmbH einen Ausschreibungsstopp von 2.5 Milliarden Euro für die Sanierungen der A 7 und A3 verhängte und diese Mittel stammten aus dem SVIK Schuldentopf, also klassische Investition in Infrastruktur der am meisten befahrenen Autobahnen Deutschlands. Warum, es fehlten die Ausführungsgesetze, die genauen Bestimmungen zum Einsatz der neuen Mittel. Und mangels eigener Einnahmen der Autobahn GmbH standen ihr keine Geldmittel zur Verfügung. Nur über einen Haushalts Trick konnte die Genehmigung einer überplanmäßigen Ausgabe bewilligt werden bis August 2025. Doch weiterhin sehen die privaten Bauunternehmen einen akuten Auftragsmangel mit Sorgen. Dies muss also ein klarer Schwerpunkt des neuen Gesetzes sein und es wird auch fast in jeder 2. Zeile von neuen schlanken Prozessen gesprochen, aber wer und was stellt dies sicher? Die gleichen Leute die Entbürokratisierung seit Jahrzehnten

versprechen? Parallel zum Infrastrukturgesetz, Drucksache 780/25, rollte eine wahre neue Flut von Gesetzen durch die Parlamentarischen Hallen, das Struktur-Komponente-für-Länder-Gesetz, StruKomLäG, das Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz, LuKIFG, und das Gesetz zur Änderung des Sanierungshilfengesetz, SanG, darf es noch ein bisschen Mehr sein? Und wie stehen diese sämtlichen Gesetze zueinander. Doch was sollen diese Gesetze tun, was die politischen Ankündigungen versprochen haben. So wird ein „nachhaltiges Wirtschaftswachstum“ hervorgehoben, was ist das. Dann die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie und Investitionen zur Modernisierung Deutschlands erwähnt etc. Im Koalitionsvertrag wird festgestellt, dass solide Finanzen ein Gebot der Generationengerechtigkeit seien, kann es noch ein wenig unverbindlicher sein. Real ist die dramatische Haushaltslage bei den Ländern und Gemeinden. So ist es ein föderativer Grundsatz die Übereinstimmung von zugewiesenen Aufgaben, den daraus entstehenden Ausgaben und den zur Deckung erforderlichen Einnahmen, stellt dies Drucksache 780/25 sicher?

C. Modernisierungstau und Fehler der Vergangenheit

Derzeit müssen die Kommunen Kassenkredite im Verwaltungshaushalt von rund 30 Milliarden Euro aufnehmen, die eigentlich nur zur kurzfristigen Überbrückung vorgesehen sind. Bei einem Gesamtdefizit von 24.3 Milliarden Euro, 2024, werden sie zum langfristigen Problem. Sodann resultiert der Modernisierungstau aus schweren Fehlern der Vergangenheit der gleichen politisch Verantwortlichen. Da Bund und Länder, Ausnahme die Kommunen, eine veraltete kameralistische Buchführung auf der Basis von Einnahmen und Ausgabenvorhaben, werden Abschreibungen als kalkulierte Wertminderung des Verschleißes in den Bilanzen gar nicht offensichtlich. Die Autobahn steht im Staatsvermögen mit ihrem Erstellungswert zu Buche, obwohl aktuell mit Schlaglöchern übersät. Ich finde zu dieser Problematik Nichts in Drucksache 780/25.

Die jahrzehntelange Dividende von 2/3% des BIP wurde für soziale Wohltaten verpulvert statt für die Infrastruktur verwendet. Teile des Staatskonsums, Sozialstaat, Massenmigration, Klimawahn etc. werden und wurden auf Kosten unterlassener notwendiger Reparaturen finanziert. Deshalb ist Drucksache 780/25 nur ein weiterer Versuch genauso weiterzumachen. Danach sollten Instandsetzung und Erhaltungsinvestitionen, die einen Großteil des staatlichen Investitionsbudgets ausmachen durch Steuern, Gebühren und Beiträge getragen werden. Ansonsten werden die nächsten Generationen in hohem Grad verschuldet sein.

D. Missbrauch aus bestehenden Gesetzen

Aus dem 500 Milliarden Euro schweren Schuldenberg SVIK gehen 100 Milliarden Euro an die Länder in den Klima- und Transformationsfonds, KTF. Aus dem KTF werden auch E-Autos und Ladestationen subventioniert, also privater Konsum. Dazu geraten die bestehenden Schuldenberge und der reguläre Staatshaushalt in ein

Durcheinander. Beispiel deutsche Seehäfen: auch hier jahrelanger Investitionsstau, marode Infrastruktur, Straßen und Brücken. Der Bund trägt derzeit einen Zuschuss von jährlich 38.4 Milliarden Euro zum Erhalt eben dieser Infrastruktur, für die eigentlich die Länder zuständig sind. Jetzt können Kredite aus dem SVIK fließen. Geht dies dann in Drucksache 780/25 über? Der Bund kann die bisher vorgesehen Mittel nun weiter für den Sozialetat verwenden. Mit dem Argument gute Häfen sind notwendig für die militärische Logistik kämen auch Kredite der Bereichsausnahme Verteidigung in Frage. Ferner eröffnet der Hinweis auf eine wichtige Rolle in der sogenannten Energiewende auch einen Zugriff auf die 100 Milliarden Euro des KTF. Diese sogenannte Flexibilität der Zugriffe wird auch in Drucksache 780/25 so weitergeführt? Es bestehen also massive Investitionsbedarfe für den Erhalt und die Modernisierung der öffentlichen Infrastruktur, aber ohne echten Sparwillen und das Abschneiden von ideologischen Träumen, wird die Drucksache 780/25 ein weiteres Bürokratie Monster