

## Pressezitat

### Die Ziele der Verkehrswende drohen zu scheitern

**Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer der BAUINDUSTRIE, zur heute stattfindenden Haushaltsbereinigungssitzung im Deutschen Bundestag.**

53/22  
Berlin, 10.11.2022

„Der enorme Preisanstieg bei Baumaterial und Energie schwächt die reale Investitionskraft, auch am Bau. Schon heute verzeichnen wir bei Bauleistungen Preissprünge von fast 20 Prozent. Das gibt Anlass zur Sorge. Denn: Bei gleichen Investitionsbudgets können so weniger Projekte umgesetzt werden als vorgesehen. Die Ziele der Verkehrswende, wie der Ersatz von 400 Brücken im Jahr, drohen zu scheitern. Angesichts maroder Straßen, Schienen und Wasserstraßen müssen die Investitionslinien für die drei Verkehrsträger entsprechend der Preisentwicklung aufgestockt und dadurch der notwendige Ausbau und Erhalt der Bundesverkehrsinfrastruktur sichergestellt werden. Für eine gute Mobilität, für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes. Gleichzeitig sind Infrastrukturinvestitionen aus volkswirtschaftlicher Sicht eine Stütze der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland.“

#### Hintergrund:

Um die Situation zu verdeutlichen: Für die Bundesautobahnen sind für 2023 ca. 5,5 Milliarden Euro vorgesehen, ähnlich wie 2021 und 2022. Angesichts der genannten Preissteigerungen müsste dieses Budget aber um eine Milliarden Euro aufgestockt werden, um alle Ausbau- und Erhaltungsprojekte, gerade im Brückenbereich, finanzieren zu können. Aktuell werden jedoch die für das Brückenbauprogramm vorgesehen Mittel von ca. 950 Millionen Euro komplett durch die Preissteigerung aufgezehrt, ohne eine zusätzliche Brücke instandsetzen zu können. Das Ziel des Ersatzneubaus von 8.000 Autobahnbrückenbauwerken ist so nicht erreichbar.

Im Bereich Schiene ist ebenfalls eine Erhöhung der Mittel um rund 20 Prozent zwingend erforderlich. Diese Mittel sind allerdings im Haushaltsentwurf ebenso wenig hinterlegt wie die Mittel für die angekündigte Generalsanierung der Hochleistungskorridore. Der Ausbau dieser Hochleistungskorridore darf aber nicht zulasten anderer Maßnahmen gehen, wenn die angestrebten Ziele beim Ausbau der Schienenstruktur erreicht werden sollen.

Besonders deutlich fallen die Kürzungen bei den Bundeswasserstraßen aus: 2023 sollen die Investitionen laut Haushaltsentwurf ein Volumen von 1,049 Milliarden Euro haben und damit um rund 25 Prozent gekürzt werden. Auch wenn das Rekordhoch von 2022 maßgeblich auf das Großprojekt Schleusenneubau Brunsbüttel zurückzuführen ist, liegen auch hier Anspruch und Realität weit auseinander. Gleichzeitig zeigt die Niedrigwassersituation, dass unsere Wasserstraßen wenig resilient auf die Klimaveränderungen angepasst sind, weshalb eine Kürzung doppelt ins Gewicht fällt.