



Zukunftsfähigkeit auf dem Prüfstand: Das Sondervermögen für Deutschlands Infrastruktur

Verspätete Züge, marode Straßen und Brücken oder Funklöcher sind alles Sinnbilder der deutschen Infrastrukturprobleme und begegnen vielen Menschen in ihrem Alltag. Die Bundesregierung versucht mit einem Sondervermögen in Höhe von 500 Milliarden Euro nun einen Befreiungsschlag. Doch trotz dieser enormen Geldsumme kommt die Modernisierung und der Ausbau von Straßen, Schienen, Energie- und Datennetzen nur langsam voran. In dieser Unterrichtseinheit setzen sich die Schülerinnen und Schüler mit der zentralen Frage auseinander, ob die Sanierung von Deutschlands Infrastruktur vor allem an fehlendem Geld oder an strukturellen Problemen wie Bürokratie, langen Planfeststellungsverfahren und Interessenkonflikten scheitert. Anhand eines Fallbeispiels einer Bahnstrecke und dem Ausbau einer Autobahn erarbeiten sie die verschiedenen Problemdimensionen im Bereich der Infrastruktur. In der zweiten Stunde diskutieren die Lernenden im Rahmen einer amerikanischen Debatte, ob das Sondervermögen vorrangig auf Verkehrssektor konzentriert werden sollte oder besser breit gestreut werden und auch andere Bereiche der Infrastruktur berücksichtigen sollte. Abschließend beurteilen sie, ob das Sondervermögen insgesamt betrachtet ein zielführender Weg aus der Problemlage ist.

Überblick

Themenbereich	Wirtschaftspolitik
Vorwissen	Wirtschaftspolitik, Aufgaben und Funktionen des Staates
Zeitbedarf	2 Unterrichtsstunden
Methoden	Amerikanische Debatte
Kompetenzen	Die Schülerinnen und Schüler ... ♦ erarbeiten die Begriffe Infrastruktur und Sondervermögen. ♦ analysieren Ursachen für Verzögerungen bei Infrastrukturprojekten anhand eines Fallbeispiels. ♦ erörtern, ob die Infrastrukturpolitik in Deutschland aus Mangel an Finanzmitteln oder durch ein zu starres bürokratisches System nicht vorankommt. ♦ diskutieren, ob das Sondervermögen vorrangig auf Verkehrssektor konzentriert werden sollte oder auch andere Bereiche der Infrastruktur berücksichtigen sollte. ♦ beurteilen, ob das Sondervermögen einen Befreiungsschlag für die notwendige Sanierung der Infrastruktur in Deutschland darstellt.
Schlagworte	Infrastruktur, Sondervermögen, Bürokratie, Planfeststellungsverfahren
Autor/in	Fabian Bagutzki
Redaktion	Institut für Ökonomische Bildung (IÖB)
Produktion	Nina Höffken grafik + webdesign, 2026

Infrastruktur in Deutschland

Spricht man im wirtschaftlichen oder politischen Kontext von Infrastruktur, sind damit die grundlegenden Systeme gemeint, ohne die eine moderne Gesellschaft nicht funktionieren kann. Hierzu zählen Verkehrswegen wie Straßen, Schienen oder Brücken, Energie- und Wassernetze sowie digitale Infrastrukturen wie Glasfaser- und Mobilfunknetze. Eine funktionierende Infrastruktur ist sowohl für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Landes als auch für die Lebensqualität der Bevölkerung zentral, weil sie den reibungslosen Austausch von Sachgütern, Dienstleistungen und Informationen ermöglicht.

In Deutschland wird seit einigen Jahren verstärkt darüber diskutiert, dass diese Infrastruktur in vielen Bereichen nicht mehr zeitgemäß bzw. sanierungsbedürftig ist. Besonders sichtbar wird dies im Verkehrssektor: Marode Autobahnbrücken oder lange Bauphasen bei wichtigen Verkehrsachsen führen regelmäßig zu Verkehrsstörungen und Staus, die sich negativ auf Pendlerinnen und Pendler auswirken und auch die Unternehmen erheblich belasten. Auch der Schienenverkehr steht unter Druck: Die Pünktlichkeit der Deutschen Bahn im Fernverkehr ist 2025 auf einen Tiefststand gefallen. Nur rund 60 % der Züge hatten eine Verspätung von unter sechs Minuten. Grund dafür sind eine marode Schieneninfrastruktur und viele Baustellen. Dadurch bleibt das deutsche Bahnnetz im internationalen Vergleich deutlich hinter der Qualität vieler anderer Netze zurück. Auch die Unternehmen sehen in der schlechten Verkehrsinfrastruktur eine wirtschaftliche Belastung. In einer Erhebung des Instituts der deutschen Wirtschaft gaben 84 % der Unternehmen an, dass ihre Geschäftstätigkeit durch die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur regelmäßig beeinträchtigt wird.

Diese strukturellen Probleme betreffen nicht nur den Verkehr. Auch auf kommunaler Ebene, etwa bei Schulgebäuden, Sporthallen und Schwimmbädern oder bei der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung sind Investitionsrückstände deutlich erkennbar. Neben der Instandsetzung oder dem Ausbau der Infrastruktur rückt auch die Frage der Sicherheit zunehmend in den Fokus: So sorgte im Januar 2026 beispielsweise eine durch bisher unbekannte Täter verursachte Beschädigung einer Starkstromleitung dafür, dass 45.000 Haushalte und mehr als 2.200 Unternehmen in Berlin tagelang ohne Strom waren. Dieser Vorfall warf die Frage auf, ob kritische Infrastruktur ausreichend geschützt ist.

Ein zentraler Grund für den schlechten Zustand der Infrastruktur ist die jahrelang unzureichende Priorisierung von Erhalt und Ausbau. Über einen langen Zeitraum wurden finanzielle Mittel eher für neue Vorhaben reserviert oder haushaltspolitisch eingespart, statt bestehende Anlagen und Strukturen kontinuierlich instand zu halten. Dadurch kam es zu einem erheblichen Sanierungsstau, dessen Folgen sich erst verzögert, aber nachhaltig zeigen. Die Folge ist, dass heute dringend notwendige Reparaturen und Modernisierungen hohe Summen verschlingen und viel organisatorischen Aufwand erfordern. Gleichzeitig beeinträchtigen z.B. marode Schienen- und Straßennetze die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung 2025 ein Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität von rund 500 Milliarden Euro beschlossen. Dieses Sondervermögen soll über einen längeren Zeitraum zusätzliche Investitionen ermöglichen und ist außerhalb des regulären Haushalts eingerichtet worden. Dadurch sollen größere Infrastrukturprojekte finanziert werden, ohne die üblichen haushaltspolitischen Beschränkungen zu durchlaufen. Ein Teil der Mittel ist für die Modernisierung von Verkehrswegen vorgesehen, erhebliche Teile sollen aber auch in den Klimaschutz und die digitale Transformation fließen, etwa in den Ausbau schneller Schienennetze oder die Erweiterung von Glasfasernetzen.

Die Einführung des Sondervermögens ist politisch bedeutsam, weil sie ein deutliches Signal setzt: Infrastruktur soll wieder zu einem Schwerpunkt staatlicher Politik werden. Allerdings ist es wichtig, die Besonderheiten dieses Instruments zu verstehen: Obwohl viel Geld zur Verfügung steht, bedeutet das nicht automatisch, dass Projekte auch schnell umgesetzt werden können oder dass das Geld dort ankommt, wo der Bedarf am größten ist. Die Bereitstellung finanzieller Mittel ist nur eine Seite der Medaille.

Ein gutes Beispiel ist die Diskussion um den Bahn- und Straßenverkehr: Obwohl für 2025 mehrere Milliarden Euro für Schienen- und Brückeninstandsetzung vorgesehen waren, zeigen Studien, dass Preissteigerungen und Kapazitätsengpässe in der Bauwirtschaft die Wirkung dieser Mittel abschwächen. So warnte das ifo-Institut, dass eine steigende Nachfrage nach Arbeitskräften und Materialien zu höheren Baukosten führen könnte, wenn gleichzeitig zu wenige Fachkräfte vorhanden wären, um die zusätzlichen Aufträge abzuarbeiten. Genau hier wird ein zentrales, strukturelles Problem sichtbar, nämlich der Fachkräftemangel, der auch in

anderen Bereichen zunehmend für Schwierigkeiten sorgt. Nach Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft fehlen allein für die Planung von Bauprojekten im Rahmen des Sondervermögens in Deutschland bereits rund 10.000 qualifizierte Planer:innen, z. B. Bauingenieur:innen oder Prüfstatiker:innen, während insgesamt rund 70.000 Fachkräfte im Hoch- und Tiefbau fehlen. Ohne ausreichend Personal können also selbst gut finanzierte Projekte nicht effizient umgesetzt werden.

Ein weiteres Hemmnis sind die langen bürokratischen und planungsrechtlichen Verfahren, die der Projektumsetzung vorgelagert sind. Infrastrukturmaßnahmen müssen in Deutschland vielfältige Prüfungen durchlaufen, darunter Umweltprüfungen, Beteiligungsverfahren und Abstimmungen zwischen Bund, Ländern und Kommunen. Diese Verfahren haben einen legitimen Zweck, weil sie etwa Umweltverträglichkeit und Bürgerrechte sichern, sie verlängern aber auch die Zeit zwischen politischer Entscheidung und Baubeginn erheblich bzw. verhindern Projekte bisweilen vollständig. Dadurch werden bereitgestellte Finanzmittel oft über Jahre blockiert, bevor sie tatsächlich vor Ort wirken.

Um durch das Sondervermögen die beabsichtigten Ziele zu erreichen, müssen finanzielle Mittel, personelle Kapazitäten und effiziente Planungs- und Verwaltungsprozesse zusammengebracht werden. Nur so kann die Modernisierung von Straßen, Schienen, Energie- und digitalen Netzen tatsächlich gelingen. Die Infrastrukturpolitik in Deutschland muss einerseits den bestehenden Sanierungsstau abbauen, andererseits müssen strukturelle Reformen in Verwaltung, Planung und Fachkräfteentwicklung umgesetzt werden.

Literaturhinweise:

Berschin, Felix (2025): Sind mehr staatliche Mittel für die Bahn vor allem Preistreiber? ifo Institut, München.

Zu finden unter: <https://www.ifo.de/sites/default/files/2025-05/sd-2025-05-berschin-deutsche-bahn-bauvolumen-preisentwicklung.pdf> (Letzter Abruf: 14.01.2026).

Puls, Thomas (2025): Marode Infrastruktur bremst Wirtschaft stärker denn je. Institut der deutschen Wirtschaft, Köln.

Zu finden unter: <https://www.iwkoeln.de/presse/pressemitteilungen/thomas-puls-edgar-schmitz-marode-infrastruktur-bremst-wirtschaft-staerker-denn-je.html> (Letzter Abruf: 14.01.2026).

Burstedde, Alexander (2025): Infrastruktur: 10.000 Bauplaner fehlen, um Sondervermögen umzusetzen. Institut der deutschen Wirtschaft, Köln.

Zu finden unter: <https://www.iwkoeln.de/presse/pressemitteilungen/alexander-burstedde-thomas-puls-jurek-tiedemann-10000-bauplaner-fehlen-um-sondervermoegen-umzusetzen.html> (Letzter Abruf: 14.01.2026).

Matthäus, Carsten (2025): ifo Institut warnt vor Preissteigerungen bei Infrastrukturprojekten. ifo Institut, München.

Zu finden unter: <https://www.ifo.de/pressemitteilung/2025-10-22/ifo-institut-warnt-vor-preissteigerungen-bei-infrastrukturprojekten> (Letzter Abruf: 14.01.2026).

Unterrichtsverlauf

Zeit	Phase	Inhalte	Materialien	Tipps / Hinweise
1. Unterrichtsstunde: Infrastrukturprojekte in Deutschland – ein langer Prozess				
10'	Einstieg I	Die SuS nähern sich mittels einer Bilderrallye dem Stundenthema, definieren den Begriff Infrastruktur und gleichen ihre Erarbeitung mit einem Sachtext ab.	M1 Infrastruktur in Deutschland M2 Infrastruktur – eine Definition	Unterrichtsgespräch, Einzelarbeit
15'	Erarbeitung I	Die SuS versetzen sich in die Lage der Akteure des Bahnstreckenausbaus zwischen Berlin und Dresden sowie des Ausbaus der A20 und analysieren die Fälle mit Hilfe einer Konfliktmatrix.	M3a Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Berlin und Dresden M3b Der Ausbau der A20 bei Bad Segeberg M4a Konfliktmatrix Bahnstrecke Berlin – Dresden M4b Konfliktmatrix Ausbau der A20	Gruppenarbeit
10'	Sicherung I	Die SuS präsentieren die Sicht ihres Akteurs und ergänzen die Konfliktmatrix um die Ergebnisse der anderen Gruppen.	M4a und M4b Konfliktmatrix	Schülervortrag, Unterrichtsgespräch
5'	Urteil I	Die SuS bewerten den Planungsprozess der Bahnstrecke sowie des Ausbaus der A20.	M4a und M4b Konfliktmatrix	Unterrichtsgespräch Hier könnte man auch auf die verschiedenen Konfliktlinien eingehen (z. B. Umweltschutz vs. Infrastrukturentwicklung oder Bürgerbeteiligung (Legitimität) vs. Beschleunigung von Infrastrukturprojekten (Effizienz). Darüber hinaus könnten auch Interessen der Politiker:innen hinsichtl. der Wiederwahl (Maximierung von Wählerstimmen) thematisiert werden.
5'	Transfer I	Die SuS nehmen auf Basis ihrer Ergebnisse zu der Frage Stellung, ob das Sondervermögen der Bundesregierung einen Befreiungsschlag im Zusammenhang mit dem Sanierungstau darstellt.		Unterrichtsgespräch

Unterrichtsverlauf

Zeit	Phase	Inhalte	Materialien	Tipps/ Hinweise
2. Unterrichtsstunde: Das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität – (k)eine gute Idee?				
5-10'	Einstieg II	Die SuS erläutern das Sondervermögen mit Hilfe der Grafiken M5 und M6.	M5 Das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität M6 Geplante Investitionen des Bundes für 2026 aus dem Sondervermögen	Unterrichtsgespräch
15-20'	Erarbeitung II	Die SuS erarbeiten Argumente für ihre Position in der amerikanischen Debatte.	M7 Warum das Sondervermögen einen wichtigen Schritt darstellt M8 Wo die Infrastruktur in Deutschland Mängel hat M9 Wieviel Geld der Bund für die Verkehrsinfrastruktur ausgibt M10 Geld allein löst keine strukturellen Probleme M11 Wie der Fachkräftemangel die Infrastrukturprojekte beeinflusst M12 Wo die Kommunen in Deutschland Investitionsbedarf sehen	Gruppenarbeit
15'	Debatte	Die SuS führen die amerikanische Debatte durch.	Digitale Methode: Amerikanische Debatte	Diskussion Methode: Amerikanische Debatte
5'	Urteil II	Die SuS beurteilen, ob das Sondervermögen ein zielführender Weg ist, um die Infrastruktur in Deutschland zu modernisieren.		Unterrichtsgespräch

M1

Infrastruktur in Deutschland



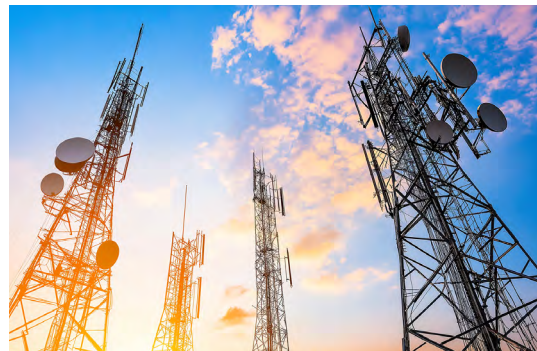
© adobestock.com/262505144/festfotodesign



© adobestock.com/680157878/ThomBa



© adobestock.com/332754069/bluedesign



© adobestock.com/1757060392/CuriosoPhotography



© adobestock.com/85601656/schulzfoto



© adobestock.com/199149800/nokturnal

Aufgaben

- 1** Analysieren Sie die Bilder in M1 und berichten Sie kurz über Erfahrungen aus Ihrem Alltag. Gehen Sie dabei auf die Qualität von Infrastruktur in verschiedenen Bereichen ein.
- 2** Definieren Sie auf Basis der Bilder in M1 den Begriff Infrastruktur in eigenen Worten.

M2

Infrastruktur – eine Definition



© adobestock.com/865026852/Anastasia

**Infrastruktur**

Infrastruktur [beschreibt] alle staatlichen und privaten Einrichtungen, die für eine ausreichende Daseinsvorsorge und wirtschaftliche Entwicklung als erforderlich gelten. Die Infrastruktur wird meist unterteilt in technische Infrastruktur (z. B. Einrichtungen der Verkehrs- und Nachrichtenübermittlung, der Energie- und Wasserversorgung, der Entsorgung) und soziale Infrastruktur (z. B. Schulen, Krankenhäuser, Sport- und Freizeitanlagen, Einkaufsstätten, kulturelle Einrichtungen).

Quelle: Duden Wirtschaft von A bis Z: Grundlagenwissen für Schule und Studium, Beruf und Alltag. 6. Aufl. Mannheim: Bibliographisches Institut 2016.

Aufgaben

3

Vergleichen Sie Ihre Definition mit dem Informationstext in M2 und erweitern Sie Ihre Definition gegebenenfalls.

M3a

Der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Berlin und Dresden

Der neue Bahnabschnitt zwischen Berlin und Dresden über den Flughafen BER konnte pünktlich zum Fahrplanwechsel 2025 eingeweiht werden. Seit 2017 hatte man an dieser Strecke gebaut und den selbst gesetzten Fahrplan eingehalten. Dies klingt zunächst einmal erfreulich, allerdings gibt es hierbei ein großer Aber, denn die Planungen hatten schon 1997, also vor fast 30 Jahren begonnen. Hieran zeigt sich, dass bei großen Infrastrukturprojekten nicht der eigentliche Bau, sondern die Planungsvorläufe und politischen Entscheidungen das Problem sind. Das sogenannte Planfeststellungsverfahren, mit dem 1998 begonnen wurde und bei dem es den letzten Planfeststellungsbeschluss 2019 gegeben hat, sah vor, dass anstatt nur eines Gleises am Ende viele Gleise gebaut werden sollten. Alles sollte ebenerdig errichtet und von vier Meter hohen Lärmschutzwänden umsäumt werden. Der Ausbau der Strecke sollte mitten durch den Berliner Stadtteil Lichtenrade im Süden der Stadt verlaufen.

Allerdings bildete sich schnell Widerstand gegen das geplante Bauvorhaben. Die Bürgerinnen und Bürger von Lichtenrade gründeten eine Bürgerinitiative, die einer der härtesten Gegner des Projektes wurde. Besonders kritisierten die Bewohner die geplanten Rampen mit einer achtprozentigen Steigung und äußerten Sorge über eine hohe Lärmbelastung sowie Erschütterungen, die durch die Schnellzüge verursacht werden würden. Als Lösung forderten sie einen Tunnel. Alexander Kaczmarek, der Konzernbevollmächtigte kritisierte diese Idee scharf. Zum einen hielt er es für schwer vermittelbar, einen Tunnel im Flachland zu bauen und vom Steuerzahler zu erwarten, die dadurch entstehenden Mehrkosten in Höhe von 250 Millionen Euro zu bezahlen. Anklang fand die Tunnelidee beim damaligen Regierenden Bürgermeister von Berlin, Klaus Wowereit, selbst aus Lichtenrade, der den Tunnel als guten Kompromiss verteidigte. Die Stadt Berlin wollte dafür 37 Millionen Euro beisteuern. Laut seiner Aussage wollten der Bund und die Bahn jedoch keinen Präzedenzfall schaffen und lehnten den Tunnelbau ab. Er zeigte sich überzeugt, dass auch bei einer höheren Beteiligung Berlins die Gegner nicht nachgegeben hätten.

Mehrere Jahre ohne wirkliche Fortschritte des Projektes folgten, weil die Berliner Verwaltung das Planfeststellungsverfahren hinauszögerte. So wurde die Auslegung der Unterlagen für die Planfeststellung vom damaligen

Berliner Senat nicht ausgeführt. Wegen dieser Verzögerungen drohte der Bund dem Land Berlin letztlich mit einer Klage. Für den Verkehrsexperten der HTW Berlin, Professor Christian Böttger, gab es für den Bau der Bahnstrecke eine klare gesetzliche Grundlage. Der Fall, dass das Land Berlin versuchte, dies zu blockieren, war nicht vorgesehen. Am Ende hatte der Bund das Gesetz entsprechend geändert, um so einen Fall auszuschließen.

2005 unterbrach die Bahn selbst das Projekt, da zu viele Unsicherheiten herrschten und eine Einigung zwischen Bund und Bahn nicht gefunden werden konnte. Hierbei spielten laut Alexander Kaczmarek auch finanzielle Probleme eine Rolle. Würde ein Projekt so lange laufen, gerate es in eine Phase, wo weniger Steuergelder zur Verfügung stünden und schwierige Projekte dann auf den Prüfstand kämen.

Der Druck auf den Berliner Senat erhöhte sich, weil die Dresdner Bahnstrecke für die Anbindung an den neuen Flughafen BER als essenziell angesehen wurde. Klaus Wowereit hielt jedoch an einem Tunnelbau fest, aber der Bund verweigerte weiterhin die Übernahme der Mehrkosten. 2015 wurde dann schlussendlich entschieden, dass die ursprüngliche Planung, einen ebenerdigen Bau mit Lärmschutzaufgaben durchzuführen, umgesetzt wird. Daraufhin klagte die Bürgerinitiative Lichtenrade Dresdner Bahn e.V. gegen die Pläne und scheiterte.

Die Kosten des Infrastrukturprojekts belaufen sich auf rund 560 Millionen Euro. Wie hoch die Mehrkosten durch die Verzögerungen sind, kann nicht genau ermittelt werden. Immerhin blieb die Bahn von 2017 bis 2025 im Kostenrahmen. Professor Böttger fasst das Problem zusammen: „Die Bahn wird vielfach für Dinge in Haftung genommen, die außerhalb ihrer Verantwortlichkeit liegen. Wir haben eine unstetige politische Entscheidungslage. Die Mittel werden mal bereitgestellt und mal nicht bereitgestellt. Plötzlich wird das Projekt gestoppt und dann wieder gestartet. Teil der Probleme, die wir der Bahn anlasten, liegen tatsächlich auf politischer Ebene.“

Für die Anwohnerinnen und Anwohner von Lichtenrade gibt es aber auch einen positiven Nebeneffekt: Eine Unterführung der neuen Bahnstrecke, die sowohl von Fußgängern als auch von Radfahrern genutzt werden kann.

Autorentext nach: <https://www.ardmediathek.de/video/plusminus/mit-tempo-200-von-dresden-nach-berlin/ard/Y3jpZDovL2RhczVyc3RILmRIL3BsdXNtaW51cy9jNjcyYjdhMS1iMzUOLTRmOWQtODRINS1lYzI3N2E3OTY5NmE>

M3b

Der Ausbau der A20 bei Bad Segeberg

Die Autobahn A20 ist Teil einer großen Ost-West-Verkehrsachse in Norddeutschland, die über Niedersachsen und Schleswig-Holstein bis nach Mecklenburg-Vorpommern und darüber hinaus reichen soll. In Schleswig-Holstein endet sie aktuell unmittelbar östlich von Bad Segeberg und wird dort in die Bundesstraße B206, die direkt durch die Stadt führt, überführt. Das starke Verkehrsaufkommen sorgt für eine hohe Lärm- und Abgasbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Landesregierung Schleswig-Holsteins sieht den Ausbau der Autobahn als wichtige Verkehrsstrasse, um die Region zu entlasten und wirtschaftlich zu stärken. Auch die Industrie- und Handelskammer verspricht sich von dem Bauvorhaben bessere Logistikwege.

Grund für den bisherigen Stopp des weiteren Ausbaus liegt daran, dass die geplante Trasse nahe des Kalkbergs bei Bad Segeberg führt. Dieser ist einer der größten Fledermausüberwinterungsquartiere Deutschlands. Daher klagte der BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) vor dem Bundesverwaltungsgericht, weil er die Schutzbelange als nicht ausreichend ansah. Die Richter entschieden, dass der A20-Ausbau gestoppt werden musste. Nach Auffassung der Richter hatten die Planer nicht ausreichend untersucht, welche Wege die Fledermäuse zwischen ihren Lebensräumen nutzen und welche Auswirkungen der Autobahnbau auf diese Routen hätte. Ohne diese Erkenntnisse durfte das Projekt nicht weiterverfolgt werden.

Daraufhin wurden die Planungen umfassend überarbeitet. Umfangreiche Naturschutzmaßnahmen wurden in die Ausbaupläne integriert: Für den Abschnitt zwischen Weede und Wittenborn sieht die Planungsgesellschaft unter anderem mehr als ein Dutzend spezielle Grün- und Faunabrücken vor, die Fledermäusen ein sicheres Überqueren der Autobahn ermöglichen sollen. In der Nähe von Todesfelde ist zudem vorgesehen, Haselmäuse vor Baubeginn in geeignete Ersatzlebensräume umzusiedeln. Entlang der Trasse sollen mehrere Kilometer neuer Baum- und Strauchhecken entstehen, um verlorene Lebensräume auszugleichen. Auch sensible Gebiete wie die Niederung der Hörner Au, ein Rastplatz für Zwergschwäne, werden berücksichtigt, indem Ersatzflächen ausge-

wiesen werden. In den Elbmarschen wiederum spielt der Erhalt des historischen Moorbodens eine zentrale Rolle bei den Bauvorgaben.

Im Jahr 2018 erklärte das Bundesverwaltungsgericht auch den Planfeststellungsbeschluss für den westlich anschließenden Abschnitt zwischen der A7 und der B 206 für unzulässig, diesmal wegen Mängeln im Wasserrecht. Weitere Verzögerungen folgten. Anfang 2023 zogen BUND und NABU erneut vor Gericht. Sie bemängelten unter anderem, dass die klimatischen Auswirkungen des Projekts nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Zusätzlich sorgte eine Entscheidung des Bundes für Unsicherheit, als der Weiterbau der A20 nicht als Vorhaben von vorrangigem nationalem Interesse eingestuft und aus der Liste beschleunigter Projekte gestrichen wurde. Im Herbst 2023 wurden überarbeitete Pläne öffentlich ausgelegt, mehr als zehn Jahre nachdem das Gericht den ursprünglichen Beschluss für den Abschnitt bei Bad Segeberg aufgehoben hatte. Auch die politische Unterstützung auf Bundesebene schwankte. Im Sommer 2024 stand zeitweise infrage, ob der Bund den Ausbau aus finanziellen Gründen weitertragen würde. Erst im Juli 2024 bekannte sich der damalige Bundesverkehrsminister Volker Wissing öffentlich erneut zur sogenannten Küstenautobahn und betonte deren Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur im Norden. Wirtschaftsverbände und Landespolitiker hatten zuvor eindringlich auf eine verlässliche Finanzierung gedrängt.

Im November 2025 konnte dann der Durchbruch verkündet werden: Der BUND zog seine Klage nach jahrzehntelangem Rechtsstreit unter der Bedingung zurück, dass das Land Schleswig-Holstein eine Fledermaus-Schutzstiftung mit 14 Millionen Euro errichtet. Damit war der Weg für den Weiterbau frei.

Der Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder integrierte den Ausbau der Autobahn in den Bundesverkehrswegeplan und sicherte damit eine Finanzierung des Bauvorhabens zu. Für die Befürworter der A20 ist das ein großer Erfolg, wenngleich es für viele andere Bauabschnitte der geplanten Autobahn weiterhin teils massive Widerstände gibt und es nur langsam vorangeht.

Autorentext nach: <https://www.ardmediathek.de/video/plusminus/mit-tempo-200-von-dresden-nach-berlin/ard/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RILmRIL3BsdXNtaW51cy9jNjcyYjdhMStiMzUOLTRmOWQtODRINS1YzI3N2E3OTY5NmE>



Planungsfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren dient dazu, bei großen Infrastrukturprojekten widerstreitende Interessen (öffentlicher Nutzen vs. Umwelt-, Kommunal- und Bürgerinteressen) umfassend zu prüfen, abzuwägen und rechtssicher zu entscheiden.

Der Ablauf ist gesetzlich geregelt und umfasst folgende Schritte:

1. Beratung: Vorhabenträger stimmt sich frühzeitig mit der Planfeststellungsbehörde ab; Vorlage von Gutachten, Öffentlichkeitsbeteiligung und ggf. Umweltverträglichkeitsprüfung.
2. Prüfung: Behörde prüft die Antragsunterlagen auf Vollständigkeit und Plausibilität.
3. Überarbeitung: Vorhabenträger passt die Unterlagen bei Bedarf an.
4. Anhörungsverfahren: Betroffene Akteure (Behörden, Verbände, Unternehmen, Bürger) werden ermittelt, informiert und können Stellungnahmen und Einwendungen abgeben. Diese werden erörtert und dokumentiert.
5. Auswertung: Ergebnisse der Erörterung können zu Planänderungen führen, ggf. erneute Beteiligung.
6. Planfeststellungsbeschluss: Nach umfassender Abwägung erlässt die Behörde den Beschluss. Dieser wird veröffentlicht und kann angefochten werden.
7. Klageverfahren: Betroffene können klagen. Häufig wird die Vollziehung bis zur gerichtlichen Entscheidung ausgesetzt.

Autorentext nach: https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/F/fehmarbelt/planfeststellungsverfahren_guterklaert (Letzter Abruf: 20.1.2026)

M4a**Konfliktmatrix****Ausbau der Bahnstrecke zwischen Berlin und Dresden**

Akteur	Interessen/Ziele	Konflikt mit...	Konfliktdimension
Bahn			z. B. Föderalismus, Kompetenzverteilung, Finanzierung, Lärm
Bund			
Bundesland Berlin (vertreten durch den damaligen Oberbürgermeister Klaus Wowereit)			
Anwohner*innen in Berlin Lichtenrade			

M4b**Konfliktmatrix****Ausbau der Bahnstrecke zwischen Berlin und Dresden**

Akteur	Interessen/Ziele	Konflikt mit...	Konfliktdimension
Landesregierung Schleswig-Holstein			z. B. Föderalismus, Kompetenzverteilung, Finanzierung, Lärm
Anwohner*innen der Stadt Bad Segeberg			
Naturschutzverbände (BUND, NABU)			
Industrie- und Handelskammer (IHK)			

Aufgaben

- 4** Analysieren Sie den Fall zur Bahnstrecke zwischen Berlin und Dresden bzw. den Fall zum Ausbau der A20 anhand der Konfliktmatrix.
- a) Bilden Sie jeweils vier Gruppen und ordnen Sie sich einem Akteur in Ihrem Fallbeispiel zu.
 - b) Lesen Sie die Materialien M3a und M3b und füllen Sie die Felder der Konfliktmatrix für Ihren jeweiligen Akteur aus.
 - c) Stellen Sie Ihre Ergebnisse vor der Klasse vor und vervollständigen Sie Ihre Matrix um die Ergebnisse der anderen Gruppen.
 - d) Bewerten Sie die jeweiligen Planungsprozesse in den beiden Fallbeispielen.

M5

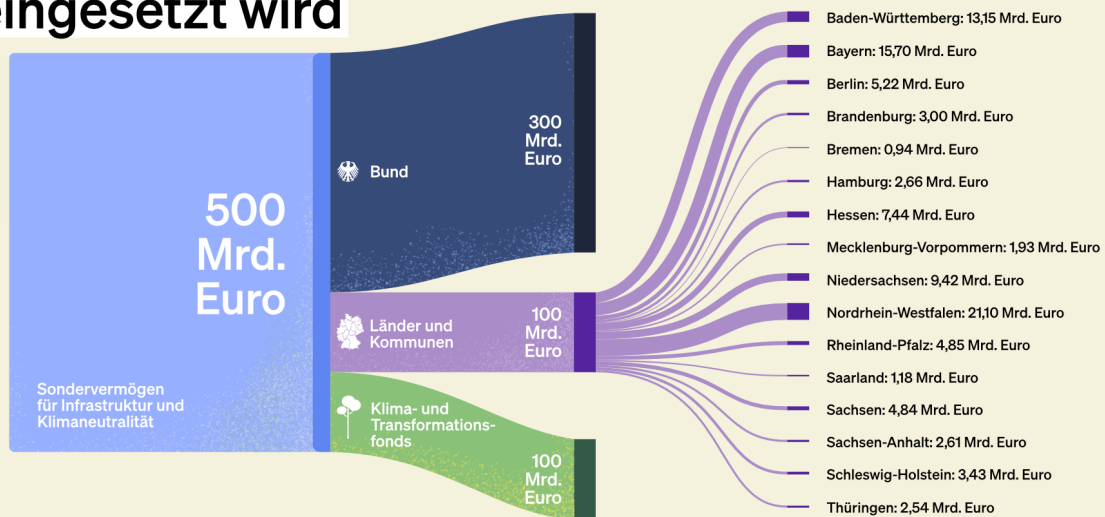
Das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität

Mit dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität bringt die Bundesregierung eine nie dagewesene Investitionsoffensive auf den Weg – für umfangreiche Investitionen in die Modernisierung und in die Zukunftsfähigkeit Deutschlands. [...]

Einnahmen und Ausgaben des Bundes sind normalerweise Teil des Bundeshaushalts, des sogenannten Kernhaushalts. Dieser unterliegt der Schuldenbremse, die in den Artikeln 109 und 115 des Grundgesetzes geregelt ist und einen engen Rahmen für kreditfinanzierte Ausgaben setzt.

Damit der Investitionsstau dennoch in Deutschland gelöst werden kann, haben der Deutsche Bundestag und der Bundesrat im März 2025 mit einer Zweidrittelmehrheit eine Änderung des Grundgesetzes und die Einführung des Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität beschlossen. Das Sondervermögen ist eine Kreditemächtigung in Höhe von 500 Mrd. Euro, die zusätzlich zu den Investitionen im Kernhaushalt zur Verfügung stehen. [...]

Wie das Sondervermögen eingesetzt wird



Angaben gerundet.

Quelle: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/FAQ/sondervermoegen-infrastruktur-klimaneutralitaet.html> (Letzter Abruf: 12.02.2026)

M6

Geplante Investitionen des Bundes für 2026 aus dem Sondervermögen

Wofür konkret die Mittel des Sondervermögens in welcher Höhe ausgegeben werden dürfen, wird jährlich in einem sogenannten Wirtschaftsplan festgehalten, der als Anlage zum Bundeshaushalt vom Gesetzgeber beschlossen wird. [...] Der Wirtschaftsplan für 2026 wurde im November 2025 vom Bundestag beschlossen [und sieht folgende Investitionen vor]:



Quelle: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/FAQ/sondervoegen-infrastruktur-klimaneutralitaet.html> (Letzter Abruf: 12.02.2026)

Aufgaben

5

Beschreiben Sie mit Hilfe der Informationen in M5 und M6, was das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität beinhaltet.

M7

Warum das Sondervermögen einen wichtigen Schritt darstellt

„Wir investieren jetzt so stark wie noch nie zuvor in die Stärke und die Zukunftsfähigkeit unseres Landes. Mit unseren Investitionen sorgen wir dafür, dass Kinder eine gute Bildung bekommen. Wir ermöglichen, dass die Bahn saniert wird und Menschen pünktlich zur Arbeit kommen. Wir investieren in Digitalisierung, Gesundheit, Klimaschutz und moderne Infrastruktur in allen Bereichen unseres Landes.“

Lars Klingbeil, Bundesfinanzminister und Vizekanzler

Quelle: Bundesministerium der Finanzen, https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Oeffentliche_Finanzen/SVIK/sondervermoegen-infrastruktur-klimaneutralitaet.html (Letzter Abruf: 12.02.2026)

„Eine Mega-Herausforderung braucht ein Mega-Infrastrukturprogramm. [...] Die Pläne für ein Sondervermögen Infrastruktur sind ein Schritt in die richtige Richtung. Gleichzeitig darf aber auch an den laufenden Mitteln nicht gespart werden. Zum Beispiel brauchen die Länder weiterhin eine verlässliche Ausstattung über die Regionalisierungsmittel, damit auf den sanierten Trassen auch weiterhin Züge fahren.“

Christian Bernreiter, Bayerischer Verkehrsminister und Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz

Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, zitiert nach: https://www.bayika.de/de/aktuelles/meldungen/2025-03-05_Sondervermoegen-Infrastruktur-von-500-Milliarden-ist-ein-Muss.php (Letzter Abruf: 12.02.2026)

„Die Einigung von CDU/CSU und SPD für ein Sondervermögen "Infrastruktur" ist wegweisend und unerlässlich zugleich – für unseren Industriestandort sowie für ein geopolitisch resilientes, starkes Deutschland und Europa. Es bietet die Vorteile, finanzielle Mittel zweckgebunden sowie mit klar definierten Zielvorgaben einzusetzen und somit Planungssicherheit für Infrastrukturprojekte zu schaffen. Fakt ist: Marode Brücken, Straßen, Schienen und Wasserstraßen sowie ausbaubedürftige Leitungsinfrastrukturen gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Darauf weisen wir seit Jahren hin.“

Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie

Quelle: Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., zitiert nach: https://www.bayika.de/de/aktuelles/meldungen/2025-03-05_Sondervermoegen-Infrastruktur-von-500-Milliarden-ist-ein-Muss.php (Letzter Abruf: 12.02.2026)

„Die geplanten Investitionen sind die jetzt dringend benötigte Modernisierungsoffensive. [...] Klar ist aber auch: Geld allein reicht nicht. Die Prozesse müssen schneller werden, das Nadelöhr sind die Planungs- und Verwaltungskapazitäten. Gerade bei Infrastrukturprojekten dauern Planungen und Genehmigungen erheblich länger als das Bauen selber. Behörden und Planungsämter müssen personell ausgebaut werden. Nur so können wir die geplanten Investitionen auch bauen. Entscheidend ist zudem, dass die Mittel so investiert werden, dass sie der heimischen Volkswirtschaft nützen.“

Felix Pakleppa, Hauptgeschäftsführer Zentralverband Deutsches Baugewerbe

Quelle: Zentralverband Deutsches Baugewerbe, zitiert nach: https://www.bayika.de/de/aktuelles/meldungen/2025-03-05_Sondervermoegen-Infrastruktur-von-500-Milliarden-ist-ein-Muss.php (Letzter Abruf: 12.02.2026)

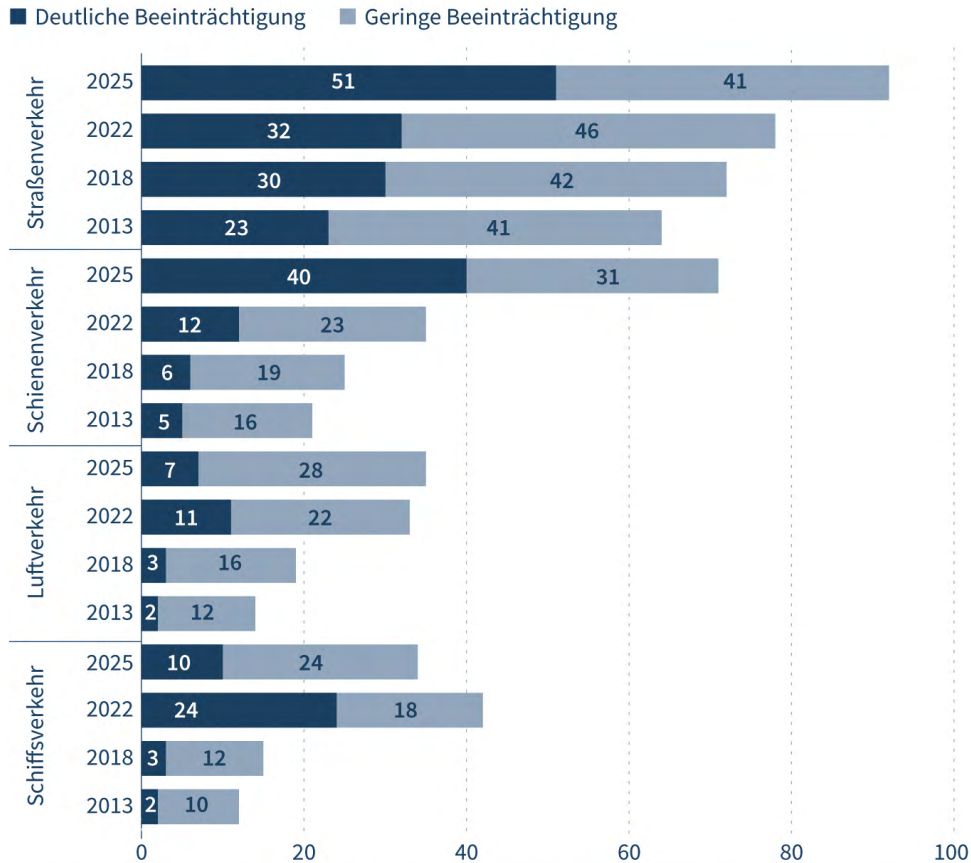
M8

Wo die Infrastruktur in Deutschland Mängel hat

Infrastrukturmängel in Deutschland nach Verkehrsbereichen

Abbildung 4

Beeinträchtigung der aktuellen Geschäftsabläufe von Unternehmen in Deutschland durch Infrastrukturmängel; Angaben in Prozent der befragten Unternehmen



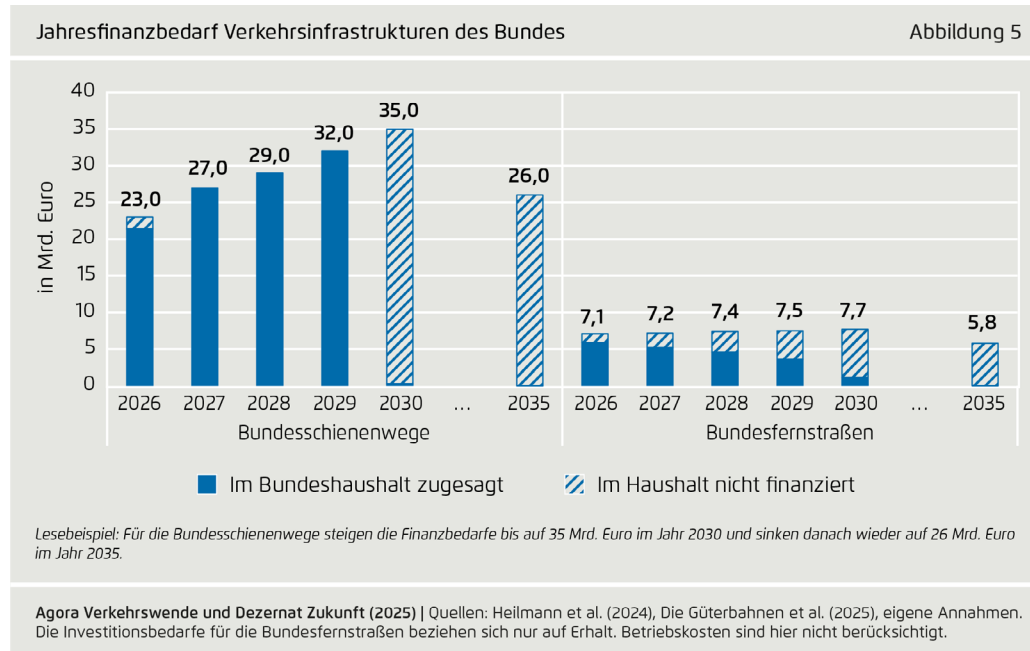
Rest zu 100: keine Beeinträchtigung. Datenquellen: Herbst 2013 und Frühjahr 2018: IW-Konjunkturumfrage; Sommer 2022 und Frühjahr 2025: IW-Zukunftspanel Wellen 42 und 50.
Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft

© 2025 IW Medien • iw-trends 3/2025

Quelle: Puls, Thomas/Schmitz, Edgar (2025): Wie stark beeinträchtigt der Zustand der Verkehrsinfrastruktur die Unternehmen in Deutschland?, in: IW-Trends, 52. Jg., Nr. 3, S. 81-100, https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/IW-Trends/PDF/2025/IW-Trends_2025-03-05_Puls_Schmitz.pdf (Letzter Abruf: 12.02.2026).

M9

Wieviel Geld der Bund für die Verkehrsinfrastruktur ausgibt



Quelle: Agora Verkehrswende und Dezernat Zukunft (2025): Eckpunkte für die Finanzierung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems. Abschlussbericht mit Empfehlungen des Sachverständigenrats für die Finanzierung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems, <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/eckpunkte-fuer-die-finanzierung-eines-zukunftsfahigen-verkehrssystems> (Letzter Abruf: 12.02.2026).

M10

Geld allein löst keine strukturellen Probleme

Marcel Fratzscher ist Präsident des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) und Professor für Makroökonomie an der Humboldt-Universität zu Berlin. In seinem Gastbeitrag in Focus online setzt er sich mit dem Sondervermögen für Infrastruktur und Verteidigung auseinander.



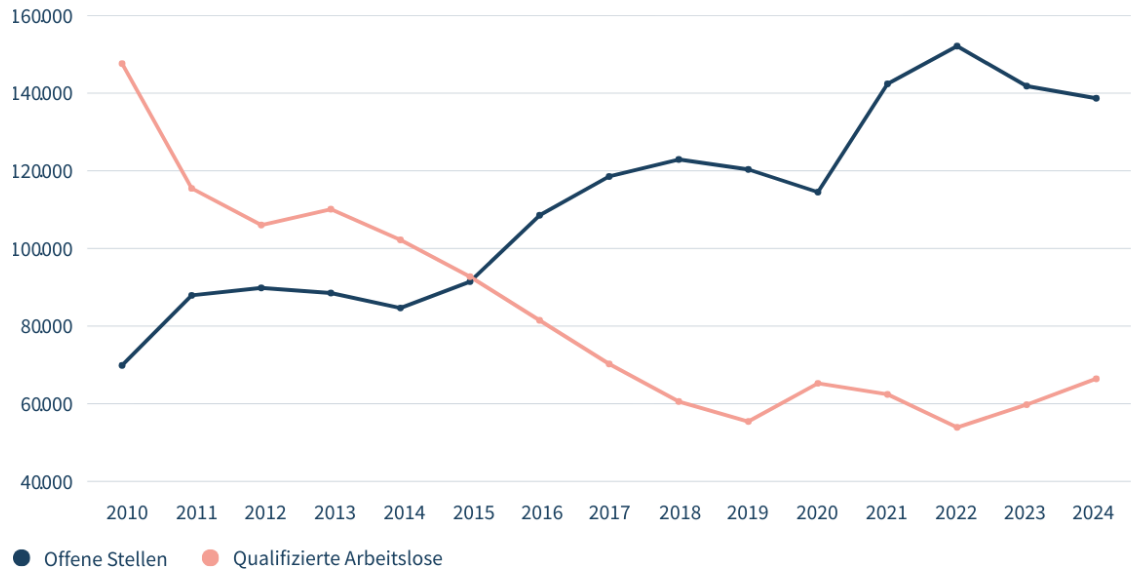
https://www.diw.de/de/diw_01.c.939871.de/publikationen/zeitungs_und_blogbeitraege/2025/schuldenpaket_die_grossen_probleme_bleiben.html

M11

Wie der Fachkräftemangel die Infrastrukturprojekte beeinflusst

Infrastruktur braucht mehr Fachkräfte

Offene Stellen und Arbeitslose in Infrastrukturberufen, (gleitende) Jahresdurchschnitte, in absoluten Zahlen.



Hinweise: Die Fachkräftelücke ist höher als die Differenz beider Linien, weil die Passung auf Ebene der Berufsgattungen berücksichtigt wird. Gleitende Jahresdurchschnitte zum 30.06. oder 31.12.

Quelle: IW-Fachkräftedatenbank, 2025; eigene Berechnungen auf Basis von Daten der Bundesagentur für Arbeit und der IAB-Stellenerhebung.

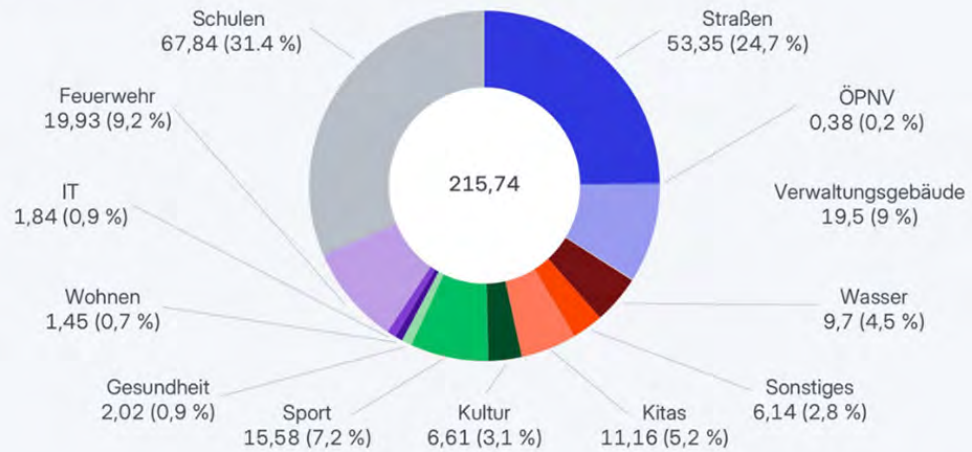
Quelle: Burstedde, Alexander/Puls, Thomas/Tiedemann, Jurek (2025): Infrastruktur: 10.000 Bauplaner fehlen, um Sondervermögen umzusetzen, IW-Pressemitteilung vom 24.09.2025, <https://www.iwkoeln.de/presse/pressemitteilungen/alexander-burstedde-thomas-puls-jurek-tiedemann-10000-bauplaner-fehlen-um-sondervermoegen-umzusetzen.html> (Letzter Abruf: 12.02.2026).

M12

Wo die Kommunen in Deutschland Investitionsbedarf sehen

Abb. 2

Wahrgenommener Investitionsrückstand der Kommunen in Mrd. Euro



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2025.

© ifo Institut

Quelle: Borghorst, Malte/Brilon, Stefanie/Schumacher, Dirk (2025): Kommunen: Zentrale Akteure für die Modernisierung der Infrastruktur, in: ifo Schnelldienst, 78. Jg., Nr. 7, 34-38, <https://www.ifo.de/DocDL/sd-2025-07-modernisierung-sondervermoegen.pdf> (Letzter Abruf: 12.02.2026).

Quelle für die Zahlen und Grafik: KfW-Kommunalpanel 2025

Aufgaben

6 Bilden Sie Gruppen und bereiten Sie die amerikanische Debatte vor. Die Fragestellung lautet:

Sollte das Sondervermögen vorrangig dem Verkehrssektor zugutekommen?

7 Aufgaben für die Pro-Gruppe (Fokussierung auf den Verkehrssektor):

- a) Arbeiten Sie Argumente für Ihre Position heraus (unter besonderer Berücksichtigung von M8 und M9).
- b) Legen Sie mehrere Diskutanten fest, die Ihre Position vertreten.
- c) Bereiten Sie sich so vor, dass in der Hinrunde jeder Diskutant jeweils nur ein Argument pro Redebeitrag vortragen darf. Formulieren Sie Ihre Argumente also sehr präzise.

Aufgaben für die Kontra-Gruppe (Förderung der Infrastruktur in der gesamten Breite):

- a) Arbeiten Sie Argumente für Ihre Position heraus (unter besonderer Berücksichtigung von M10 und M12).
- b) Legen Sie mehrere Diskutanten fest, die Ihre Position vertreten.
- c) Bereiten Sie sich so vor, dass in der Hinrunde jeder Diskutant jeweils nur ein Argument pro Redebeitrag vortragen darf. Formulieren Sie Ihre Argumente also sehr präzise.

8 Führen Sie die Hinrunde der amerikanischen Debatte durch. Abwechselnd stellen die Diskutanten der jeweiligen Seite ihre Argumente vor.

9 Besprechen Sie sich nun kurz innerhalb der Gruppe ab, wie Sie auf die Argumente der Gegenseite reagieren und diese entkräften können.

10 Führen Sie die Rückrunde der amerikanischen Debatte durch. In umgekehrter Reihenfolge reagieren die Diskutanten nun gezielt auf das Argument des Vorredners und versuchen, es zu entkräften. Wieder wechseln sich Pro- und Kontraseite ab.

11 Beurteilen Sie unter Zuhilfenahme der Kriterien Effizienz und Nachhaltigkeit im Sinne der Problemlösung, ob das Sondervermögen ein Ausweg ist, um die Infrastruktur in Deutschland grundlegend zu sanieren.