

Straubhaar, Thomas

**Article — Published Version**

## Verkehrsinfrastruktur: Voraussetzung für Wachstum!

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Straubhaar, Thomas (2014) : Verkehrsinfrastruktur: Voraussetzung für Wachstum!, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 94, Iss. 5, pp. 306-307, <https://doi.org/10.1007/s10273-014-1673-y>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/97823>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Verkehrsinfrastruktur: Voraussetzung für Wachstum!

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist eine unverzichtbare Voraussetzung für Wohlstand und Fortschritt. Die arbeitsteilige Wirtschaft ist zwangsläufig auf die Mobilität von Menschen (Berufstätige, Auszubildende, Studierende, Kunden, Reisende) und Gütern (Rohstoffe, Zwischen- und Fertigprodukte) angewiesen. Nur so sind eine kostengünstige Spezialisierung und eine effiziente Allokation von Arbeitskräften und Kapital möglich. Für kaum ein anderes Land ist die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems bedeutsamer als für Deutschland mit seiner starken Industrie, dem hohen Grad an Arbeitsteilung, der zentralen Lage mitten in Europa und seiner hoch wettbewerbsfähigen Exportwirtschaft. Auch, weil der Bereich „Handel, Verkehr und Gastgewerbe“ hierzulande und heutzutage über 8½ Mio. Arbeitnehmer zählt – mehr als jeder andere Wirtschaftszweig. Die deutsche Logistikwirtschaft alleine beschäftigt 2,82 Mio. Menschen. Mit einem Jahresumsatz von mehr als 220 Mrd. Euro ist Deutschland der größte europäische Logistikmarkt. Die Logistikwirtschaft ist aber nicht nur direkt einer der kräftigsten Beschäftigungsmotoren. Sie wirkt auch indirekt für die Industrie als Schmiermittel, das für Liefertreue, Pünktlichkeit und passgenaue, kundengerechte Zustellung von „Made in Germany“ sorgt und zwar weltweit.

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland war einst die beste der Welt. Aber der Zustand von (Wasser-)Straßen, Brücken und Tunneln ist immer schlechter geworden. Vor allem bei den Verkehrssystemen der Länder und Kommunen besteht mittlerweile enormer Nachholbedarf. Zudem fehlen die Mittel für eine Modernisierung und einen Ausbau. Marode Straßen und baufällige Brücken verringern sowohl für einzelne Betriebe wie auch für ganze Sektoren die internationale Wettbewerbsfähigkeit. Das schadet der gesamten Volkswirtschaft und eben nicht nur den Firmen, die unmittelbar betroffen sind. Angesichts der herausragenden Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur ist es unverständlich, wieso in Deutschland momentan gerade das Gegenteil dessen getan wird, was zu tun wäre. Anstatt Zukunftsinvestitionen in Bildung, Forschung und Infrastruktur zu fördern, gibt die Große Koalition das Geld an vielen anderen Stellen lieber für den Gegenwartsverbrauch aus. So werden für das Rentenpaket, wie die Rente ab 63 Jahren für alle, die mehr als 45 Jahre gearbeitet haben, pro Jahr durchschnittlich rund 10 Mrd. Euro Mehrausgaben verursacht – diese belaufen sich für den Staatshaushalt bis 2030 also auf insgesamt 160 Mrd. Euro. Demgegenüber sind für die ganze Legislatur von vier Jahren insgesamt lediglich 5 Mrd. Euro für zusätzliche Verkehrsinvestitionen eingeplant. Das ist völlig unzureichend.

Gemäß der von der Verkehrsministerkonferenz der Länder unter Beteiligung des Bundes eingesetzten Daehre-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ müsste Deutschland mindestens 7,2 Mrd. Euro zusätzlich in Straßen, Schienen und Wasserwege stecken und zwar pro Jahr und nicht einmalig, „um weitere volkswirtschaftliche Schäden zu vermeiden und den Wirtschaftsstandort Deutschland nicht zu gefährden.“ Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) „besteht allein für die erforderlichen Reinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur eine Investitionslücke von jährlich rund 3,8 Mrd. Euro“. Nimmt man den Nachholbedarf aufgrund vernachlässigter Ersatzinvestitionen in den letzten Jahren sowie lediglich die punktuell notwendigen Investitionen für Netzausbau und -erweiterung hinzu, ergibt sich nach dem DIW insgesamt „eine Investitionslücke von mindestens 10 Mrd. Euro pro Jahr.“

Noch dramatischer ist das Investitionsdefizit aus Sicht des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW). Es schätzt, dass in den kommenden zehn Jahren insgesamt rund 40 Mrd.



**Thomas Straubhaar** ist Direktor des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI) und Professor für Volkswirtschaftslehre, insbesondere internationale Wirtschaftsbeziehungen, der Universität Hamburg.

Euro in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden müssen, um den Investitionsstau der Vergangenheit aufzulösen. Dazu kommen noch einmal zusätzliche 40 Mrd. Euro in den nächsten zehn Jahren für die Modernisierung der IT-Netze, also insbesondere für eine flächendeckende Grundversorgung mit hohen Bandbreiten. Gerade im Zeitalter intelligenter Verkehrsleitsysteme sowie der Vernetzung von Straßen, Schienen, Wasser- und Luftwegen sowie öffentlichem und privatem Nahverkehr wird der schnelle und umfassende Zugang zu grenzenloser Kommunikation zum Erfolgsfaktor. Verkehr und Kommunikation verschmelzen künftig mehr und mehr zu einem ganzheitlichen System.

An sich sind die öffentlichen Kassen gut gefüllt. Dank der positiven Konjunktur- und Beschäftigungsentwicklung stehen den öffentlichen Haushalten zurzeit mehr Finanzmittel als jemals zuvor zur Verfügung – auch für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen. Am einfachsten wäre es somit, das momentan bereits vorhandene öffentliche Geld sorgsam einzusetzen. Mit geringem Aufwand sind bei Planung und Durchführung staatlicher Verkehrsprojekte mehr Effizienz und weniger Verschwendung möglich. Genauso sollten Prestigeprojekte, die einzelne Bundesländer oder Kommunen als Vorzeigeobjekte missbrauchen, verhindert werden. Und schließlich ist bei Unterhalt und Wartung vieles, wie etwa das Baustellen-Management, verbesserungsfähig.

Aus ökonomischer Sicht wäre es am klügsten, die Prioritäten staatlichen Handelns neu zu setzen und Staatsausgaben umzuschichten. Die öffentlichen Mittel sollten weniger konsumtiven, dafür stärker investiven Verwendungszwecken zugeführt werden. Dieser Weg ist aber politisch unattraktiv. Die Große Koalition scheint weder willens zu sein, noch die Absicht zu verfolgen, sich mit den Wählern von heute und insbesondere der ständig wachsenden Zahl der stimmkräftigen Rentner anlegen zu wollen, selbst wenn dadurch für die Kindeskiner, die aber heute noch sprach- und entsprechend machtlos sind, die Handlungsspielräume enger werden.

Der Verzicht auf zusätzliche Verkehrsinfrastrukturinvestitionen ist deshalb ein tragischer Fehler, weil zwischen Infrastruktur- und Sozialpolitik nur ein kurzfristiger Konflikt besteht. Langfristig gehen sie Hand in Hand – die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen von heute sind sogar eine unverzichtbare Voraussetzung für die Sozialleistungen von morgen. Infrastrukturinvestitionen steigern die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Firmen. Sie verbessern damit die Rahmenbedingungen für Wachstum und Beschäftigung, was die Steuerbasis verbreitert und für zusätzliche Staatseinnahmen sorgt. Deshalb ist eine nachhaltige Finanzierung des Sozialstaates nur mit und nicht ohne eine starke Wirtschaft möglich.

Solange sich die öffentliche Hand zu derart günstigen Bedingungen auf dem Kapitalmarkt privates Geld beschaffen kann, wie es in der aktuellen Niedrigzinsperiode der Fall ist, sollte der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dem Abbau der Schulden vorangehen. Denn es bestehen keine Zweifel, dass die Rendite von Infrastrukturinvestitionen höher liegt als die aktuellen Zinskosten. So erwartet das IW, dass 10 Mrd. Euro, die in Straßen, Stromnetze und andere staatliche Infrastruktur gesteckt werden, dauerhaft die Wirtschaftsleistung um 2,5 Mrd. Euro pro Jahr erhöhen.

Noch ist die deutsche Verkehrsinfrastruktur besser als die ausländische. Aber der Vorsprung schmilzt. Aus dem Standortvorteil der Vergangenheit droht ein Sanierungsfall für die Zukunft zu werden. Das verringert die Chancen auf Wohlstand und Beschäftigung für kommende Generationen. Leistungsfähige Verkehrswege sind für ein Industrieland wie Deutschland existenziell wichtig. Deshalb gehört die Debatte um die Erneuerung der Infrastruktur in die Mitte der Gesellschaft und zuoberst auf die wirtschaftspolitische Agenda.

Thomas Straubhaar  
HWWI  
straubhaar@hwwi.org