



AUTOR



Prof. Dr. Thomas Straubhaar
Direktor des HWWI und Profes-
sor an der Universität Hamburg
Tel: 040 - 34 05 76 - 100

Im „Hamburger Abendblatt“ erschien am 28. April 2014 ein Interview mit Prof. Dr. Thomas Straubhaar mit der Überschrift „Weniger Sozialstaat, dafür bessere Straßen“. Dieser auf „Die Welt“ (www.welt.de) am 29. April 2014 erschienene Standpunkt beschäftigt sich ausführlich mit dem Thema.

Eine etwas andere Sicht darauf präsentiert der Blog-Beitrag von Prof. Dr. Michael Bräuninger, Forschungsdirektor des HWWI. Dort greift er das Problem der zeitlichen Realisierung der Infrastrukturinvestitionen auf. Mehr dazu lesen Sie unter: www.weltsicht.hwwi.org.

INFRASTRUKTUR

Mobilität ist nicht alles, aber ohne Mobilität ist alles nichts!

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist eine unverzichtbare Voraussetzung für Wohlstand und Fortschritt. Für kaum ein anderes Land gilt das in stärkerem Maße als für Deutschland mit seiner starken Industrie, dem hohen Grad an Arbeitsteilung, der zentralen Lage mitten in Europa und seiner hoch wettbewerbsfähigen Exportwirtschaft.

Firmen sind auf Straßen, Eisenbahnen, Luft- und Wassertransporte angewiesen, um Rohstoffe, Vorleistungen und Endprodukte schnell, pünktlich und kostengünstig zu kaufen und verkaufen. Beschäftigte benötigen Rad, Auto, Bus oder Bahn, um zur Arbeit zu kommen. Lange Wege, unnötige Stauzeiten, schlechte Verbindungen, falsch geschaltete Ampeln oder ewige Baustellen verursachen Ärger, Kosten und sorgen für Unpünktlichkeiten und Unplanbarkeiten.

Selbst wer mehr oder weniger von zu Hause aus arbeitet, ist darauf angewiesen, dass die Post Pakete und Briefe zustellen kann und der Bäcker oder der Discountladen um die Ecke beliefert werden. Deshalb geht das Thema Verkehr alle an, auch wer weder selber fliegt noch Auto fährt.

Erhalt und Ausbau der Verkehrsinvestitionen schaffen Arbeit für zigtausende Beschäftigte sowohl direkt auf Baustellen, bei Brückenherstellern als auch bei Planung und Konstruktion. Dazu kommen die vielen Jobs für Betrieb und Unterhalt, Transport und Kontrolle. Die Logistikwirtschaft ist nicht nur direkt einer der kräftigsten Beschäftigungsmotoren. Sie wirkt auch indirekt für die Industrie als Schmier-

mittel, das für Liefertreue, Pünktlichkeit und passgenaue, kundengerechte Zustellung sorgt und zwar weltweit.

Innovationen in der Verkehrswirtschaft haben also ein immenses Potenzial für „Spillover-Effekte“. Damit ist gemeint, dass ihre Wirkung weit über das Verkehrswesen hinaus positiv ausstrahlt und insgesamt die Wachstumsdynamik einer Volkswirtschaft stimuliert. Das Institut der deutschen Wirtschaft (IvW) erinnert in dem Zusammenhang an eine Faustformel. Danach erhöhen 10 Milliarden Euro, die in Straßen, Stromnetze und andere staatlichen Infrastruktur gesteckt werden, dauerhaft die Wirtschaftsleistung um 2,5 Milliarden Euro pro Jahr (<http://www.iwkoeln.de/de/wissenschaft/veranstaltungen/beitrag/pressekonferenz-infrastruktur-zwischen-standortvorteil-und-investitionsbedarf-145161>).

Angesichts all dieser Vorteile wird unverstündlich, wieso in Deutschland momentan gerade das Gegenteil dessen getan wird, was zu tun wäre. Da werden für die Rente mit 63 Jahren für alle, die 45 Jahre gearbeitet haben, pro Jahr durchschnittlich rund 10 Milliarden Euro Mehrausgaben verursacht – bis 2030 beläuft sich also das Plus für den Staatshaushalt auf insgesamt 160 Milliarden Euro. An vielen anderen Stellen gibt die Große Koalition das Geld lieber für den Gegenwartsverbrauch an statt Zukunftsinvestitionen in Bildung, Forschung und Infrastruktur zu fördern.

Die Große Koalition nimmt in Kauf, dass für die Verkehrsinfrastruktur das Geld an allen

Ecken und Enden fehlt. Lediglich fünf Milliarden Euro sind für die ganze Legislatur von vier Jahren zusätzlich eingeplant. Das ist völlig unzureichend. Gemäß der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ müsste Deutschland mindestens 7,2 Milliarden Euro zusätzlich in Straßen, Schienen und Wasserwege stecken und zwar pro Jahr und nicht einmalig. Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) „besteht allein für die erforderlichen Reinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur eine Investitionslücke von jährlich rund 3,8 Milliarden Euro“ (http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.423532.de/13-26-6.pdf). Nimmt man den Nachholbedarf aufgrund vernachlässigter Ersatzinvestitionen in den letzten Jahren sowie lediglich die punktuell notwendigen Investitionen für Netzausbau und -erweiterung hinzu, ergibt sich insgesamt „eine Investitionslücke von mindestens zehn Milliarden Euro pro Jahr.“

Noch dramatischer ist das Investitionsdefizit aus Sicht des IAW. Es schätzt, dass in den kommenden zehn Jahren insgesamt rund 40 Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden müssen, um den Investitionsstau der Vergangenheit aufzulösen (<http://www.iwkoeln.de/de/wissenschaft/veranstaltungen/beitrag/pressekonferenzinfrastruktur-zwischen-standortvorteil-und-investitionsbedarf-145161>).

Dazu kommen noch einmal zusätzliche 40 Milliarden Euro in den nächsten zehn Jahren für die Modernisierung der IT-Netze, also insbesondere für eine flächendeckende Grundversorgung mit hohen Bandbreiten. Denn im Zeitalter intelligenter Verkehrsleitsysteme sowie der Vernetzung von Straße, Schiene, Wasser- und Luftwegen sowie öffentlichem und privatem Nahverkehr wird der schnelle und umfassende Zugang zu grenzenloser Kommunikation unverzichtbar. Verkehr und Kommunikation verschmelzen künftig mehr und mehr zu einem ganzheitlichen System. Davon wird auch die Umwelt profitieren. Kluge Rechner weisen dem Verkehr den günstigsten

Weg, Stau und Lärm lassen sich verringern, gemeinsam genutzte Elektro-Mobilität ersetzt privaten Individualverkehr.

Angesichts der klammen öffentlichen Haushalte und der Notwendigkeit, die hohe Staatsverschuldung Schritt für Schritt abzutragen, sind die Möglichkeiten einer Kehrtwende beim Verkehr beschränkt. Natürlich wäre ein Umschichten der Staatsausgaben die einfachste Lösung. Denn an sich hat der Staat heute bereits mehr als genug Einnahmen. Richtig wäre, die Prioritäten neu zu setzen und weg vom konsumptiven hin zum investiven Staat zu gehen.

Aber offensichtlich ist die Große Koalition nicht bereit, einen Paradigmenwechsel zu vollziehen. Anstatt den Sozialstaat mit einer Agenda 2020 weiter zu modernisieren und an die heutige Realität anzupassen, wird mit der Rente mit 63 wider jegliche demografische Vernunft eine Kostenexplosion in Kauf genommen. Offenbar ist die Große Koalition weder Willens noch der Absicht, sich mit der wachsenden Zahl der Rentner(innen) anlegen zu wollen. Stattdessen unterbleiben Zukunftsinvestitionen, deren Erträge erst künftigen Generationen zugute kommen.

Sicher ist auch alles richtig, was zu einem effizienteren Einsatz öffentlicher Mittel führt. Bei Planung und Durchführung staatlicher Verkehrsprojekte ist mit wenig Aufwand viel mehr Effizienz möglich, beispielsweise beim Berliner Flughafen. Genauso muss auf Prestigeprojekte verzichtet werden, die einzelne Bundesländer oder Kommunen als Vorzeigeobjekte missbrauchen, wie etwa Regionalflughäfen, die schlicht nicht wirtschaftlich betrieben werden können. Und schließlich ist bei Unterhalt und Wartung vieles verbesserungsfähig, wie etwa das Baustellen-Management.

Aber die Investitionslücke ist so gewaltig, dass ein Ausschöpfen von Effizienzpotenzialen und eine Verhinderung von Verschwendung alleine nicht genügen. Es braucht zusätzliche Mittel. Ein Sonderfonds „Deutsche Verkehrsinfrastruktur“ könnte eine attraktive Lösung sein. Mit einer vom Staat für die

nächsten drei Dekaden garantierten jährlichen Verzinsung von zwei Prozent plus der deutschen Inflationsrate sollte es in der heutigen Niedrigzinsphase ein Leichtes sein, 50 Milliarden Euro privates Kapital einzusammeln. Anleger aus aller Welt würden angesichts fehlender attraktiverer Alternativen in Masse Anteile des Sonderfonds zeichnen. Auch für deutsche Kleinsparer wäre der „Deutsche Verkehrsinfrastrukturfonds“ eine willkommene Anlagemöglichkeit.

Historisch hat die Einbindung privaten Kapitals in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur eine lange und erfolgreiche Tradition. Es waren private Geldgeber, die zu Beginn des 19. Jahrhunderts bereit waren, in die noch junge Eisenbahn-Technologie zu investieren und später gingen die Innovationen bei Schiene und Strasse Hand in Hand mit dem Aufbau einer deutschen Eisenbahn- und Autoindustrie. So etwa präsentierte der Unternehmensgründer Werner von Siemens seinen ersten Plan für elektrische Eisenbahnen schon 1867 auf der Weltausstellung in Paris. Der Erfolg von Siemens im 19. Jahrhundert war eng mit dem Aufstieg der Eisenbahn in Deutschland verbunden, wo pfiffige Lösungen gebraucht und gefunden wurden, bevor sie dann weltweit verkauft werden konnten. Eine solche Symbiose wäre Deutschland auch für die Zukunft zu wünschen.

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland war einst die beste der Welt. Aber der Zustand von (Wasser-)Straßen, Brücken und Tunnel ist immer schlechter geworden. Vor allem bei den kommunalen Verkehrssystemen besteht mittlerweile enormer Nachholbedarf. Zudem fehlen die Mittel für eine Modernisierung und einen Ausbau. Noch ist die deutsche Verkehrsinfrastruktur besser als die ausländische. Aber der Vorsprung schmilzt. Aus dem Standortvorteil droht ein Sanierungsfall zu werden. Das verringert die Spielräume künftiger Generationen. Leistungsfähige Verkehrswege – Straßen, Schienen, Luft- und Wasserwege – sind für ein Industrieland wie Deutschland existenziell wichtig. Deshalb gehört diese Debatte in die Mitte der Gesellschaft und zuoberst auf die wirtschaftspolitische Agenda.