

DER VORSPRUNG BRÖCKELT: DEUTSCHLANDS VERKEHRS- NETZ (NOCH) SPITZE

Text: André Wolf

In puncto Infrastruktur ist Deutschland jetzt schon Weltmeister! Zumindest wenn man den Ergebnissen der Weltbank Glauben schenken will. Die hat in der jüngsten Auflage ihres Logistics Performance Index Deutschland auf Platz eins im globalen Länderranking der Verkehrsinfrastruktur gesetzt. Ein Anlass zum Zurücklehnen? Nicht, wenn man sich die Zahlen genauer anschaut.¹

Angesichts steigender Handelsaufkommen wird eine leistungsfähige Transportinfrastruktur zu einem immer entscheidenderen Standortfaktor. Das gilt insbesondere für Deutschland: Dessen zentrale Lage und starke Exportorientierung bedingen ein gut ausgebautes Verkehrsnetz. Seinem internationalen Ruf nach hat Deutschland hier keine Probleme. In Bezug auf seine Infrastruktur kann es sich seit Langem mit einem besonders hohen Niveau brüsten. Eine aktuelle Auswertung des Logistics Performance Index 2014 scheint dies zu bestätigen. Experten und Praktiker setzten Deutschland auf Platz eins, als es um die Beurteilung von insgesamt sieben Kriterien zur Einschätzung der Qualität eines Landes als Logistikstandort ging. Weltweit führend war Deutschland dabei auch bei der Einstufung der Qualität von Straßen, Schienen und Häfen.

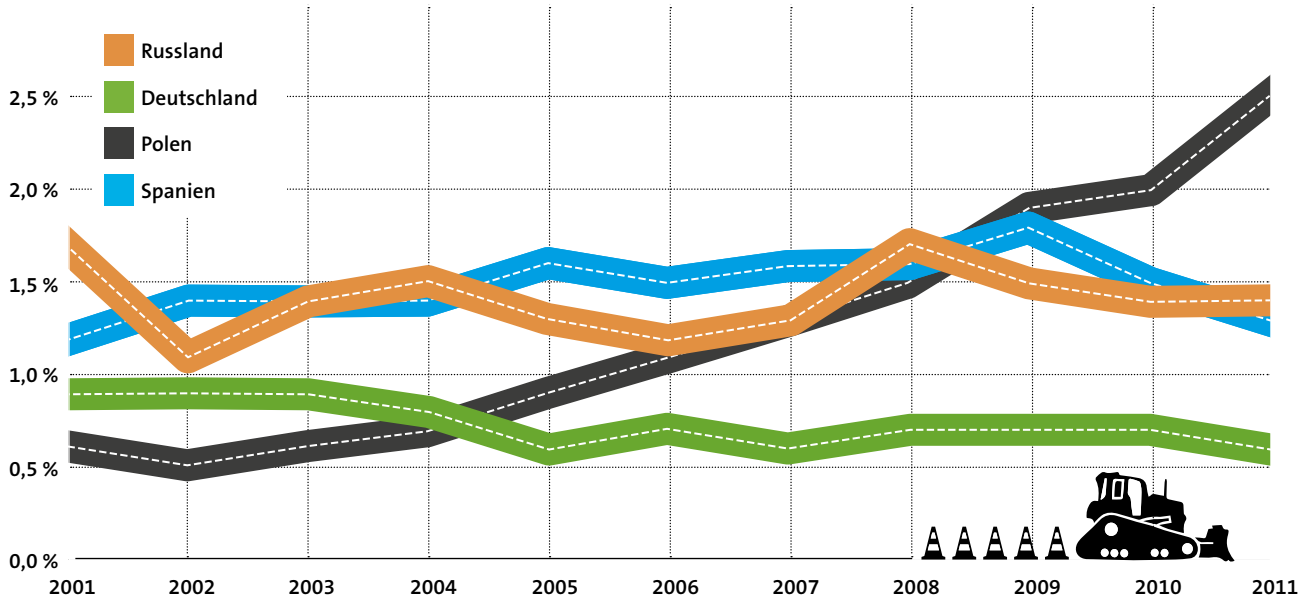
Fragt man, was Deutschland tut, um diesen Vorsprung zu halten, stößt man aber auf einigen Nachholbedarf. Nach den harmonisierten Schätzungen der OECD wurden im Jahr 2011 insgesamt etwa 16,57 Mrd. Euro in die deutsche Verkehrsinfrastruktur investiert. Das klingt nach viel Geld, relativiert sich aber im Vergleich, wenn man bedenkt, dass die Gesamtausgaben allein des Bundes im selben Jahr 310,21 Mrd. Euro betragen. Im Ländervergleich liegt Deutschland mit seinen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur damit derzeit trotz höherer Wirtschaftsleistung hinter dem Krisenland Spanien und auch Russland. Als Anteil am Bruttoinlandsprodukt

machten die Investitionen nur 0,6 % aus. In der Hinsicht liegt Deutschland sogar hinter allen anderen EU-Ländern mit Ausnahme der Niederlande und Sloweniens. Dass Deutschland immer weniger in seine Infrastruktur investiert hat, wird deutlich, wenn man auf das Jahr 2001 zurückblickt: Damals war Deutschland mit einem Investitionsvolumen von 17,88 Mrd. Euro noch EU-weiter Spitzenreiter.

Deutsche Wirtschaftsvertreter beklagen schon seit Längerem einen Investitionsstau insbesondere im Straßennetz: Hier lebt Deutschland seit geraumer Zeit von der Substanz. Dabei geht es um mehr als nur um die Vermeidung von Reifenschäden durch Schlaglöcher. Die strukturelle Unterfinanzierung betrifft sowohl die Instandsetzung bestehender Verbindungen als auch die Umrüstung für die Zukunft. Ein großes Problem stellt die unzureichende Vernetzung der Verkehrsträger dar. So ist die Hinterlandanbindung der großen deutschen Häfen unzureichend. Hoher Sanierungsbedarf besteht auch bei Eisenbahnbrücken. Diese Mängel spiegeln sich auch in den Ergebnissen von Umfragen wider, die sich konkret auf die Beurteilung bestimmter Verkehrsträger fokussieren. So demonstrieren die

1) Das HWWI hat im Auftrag der BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft den Schwerpunkt des International Business Compass 2014 (www.bdo-ibc.com) dem Themenbereich Infrastruktur gewidmet. Großes Augenmerk gilt dabei der Verkehrsinfrastruktur.

INVESTITIONEN IM BEREICH VERKEHRSINFRASTRUKTUR (ANTEIL AN BIP)



Quelle: OECD (2014); HWWI. © Infografik B&E

Ergebnisse der Global Competitiveness Umfragen des Weltwirtschaftsforums einen schleichenden Abstieg Deutschlands. Bei der Bewertung der Hafeninfrastruktur ist Deutschland hier zwischen 2008 und 2013 global von Platz vier auf Platz zehn zurückgefallen, bei der Schieneninfrastruktur von Platz fünf auf Platz sieben.

Auch auf die großen Herausforderungen der Zukunft fehlt bislang eine entschiedene Antwort. Im Rahmen ihres nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität verfolgt die Bundesregierung das Ziel, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutsche Straßen zu bringen. Dazu sollen im öffentlichen Raum bis zum Jahr 2020 150 000 Ladesäulen errichtet werden. Von einer möglichen Zielerreichung ist man zurzeit mit einer Zahl von etwas über 4 000 noch weit entfernt.

Die Ursachen dieser Investitionsmängel sind auch, aber nicht allein, in der Unterfinanzierung staatlicher Haushalte zu suchen. Einem effizienten Mitteleinsatz steht darüber hinaus mancherorts auch der Einfluss föderaler Befindlichkeiten auf den Entscheidungsprozess entgegen. Sachgerechte Planung wird durch die Vielzahl an Interessenträgern (Länder, Kommunen, Bürgerinitiativen) erschwert. Abgeordnete, die sonst dem allgemeinen Sparzwang das Wort reden, werden plötzlich zu Bittstellern, wenn es um den Bau neuer Umgehungsstraßen für ihren Wahlkreis geht. Um das Maß an politischem Widerstand zu minimieren, werden räumliche Ausgeglichenheit und Prestigeerhalt so oft zu wichtigeren Kri-

terien für die Mittelverwendung als der tatsächliche Bedarf.

Zwar hat die neue Bundesregierung ihrem Koalitionsvertrag das Versprechen einer substanziellen Budgeterhöhung für Verkehrsinvestitionen beigefügt. Ohne Anpassungen im Planungsprozess wird hierdurch aber kaum eine nachhaltige Qualitätssicherung erzielt werden können. Dafür müsste sich die Verkehrsplanung stärker von den Mechanismen des Regionalproporz und der allgemeinen Haushaltslogik lösen. Um Ersteres zu erreichen, sollten die gesetzlichen Möglichkeiten zur Priorisierung von als bundesweit wichtig einzustufenden Vorhaben erhöht werden. Zur Verbesserung der Finanzierungsgrundlage könnte eine stärkere Einbindung privater Finanzierungsträger im Rahmen von Public-Private-Partnerships sinnvoll sein. Außerdem sollte vor diesem Hintergrund über eine Zweckbindung nutzungsbezogener Staatseinnahmen wie Maut, Mineralölsteuer und Dividendenzahlungen der Deutschen Bahn nachgedacht werden.

LITERATURHINWEISE

BDO/HWWI (2014): BDO International Business Compass 2014. Index internationaler Standorte für den Mittelstand – Themenschwerpunkt Infrastruktur.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP), Berlin.

Bundesregierung (2009): Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung, Berlin.