

Deutsches Verkehrsnetz – marode und unterfinanziert

Deutschland braucht als starker Industriestandort ein modernes und leistungsfähiges Verkehrsnetz. Es ist die Basis für eine mobile Gesellschaft und für eine leistungsstarke Wirtschaft, die Arbeitsplätze und Wohlstand sichert. Die Verkehrswege gewährleisten dafür den reibungslosen Transport von Rohstoffen, Vorleistungsprodukten und Gütern, den Zugang zu den Beschaffungs- und Absatzmärkten im In- und Ausland entlang der logistischen Kette sowie die Mobilität der Menschen zum Arbeitsplatz und in der Freizeit. Doch unsere Verkehrsinfrastruktur ist in die Jahre gekommen. Es wurde in den letzten Jahrzehnten zu wenig in ihren Erhalt und ihre Modernisierung investiert. Bisher hielten sich die Folgen in Grenzen und waren regional begrenzt. Der Substanzverlust geht aber weiter und der Nachholbedarf ist enorm, Abhilfe aber nicht in Sicht.

Gute Infrastruktur droht zu verfallen

Deutschland ist im weltweiten Vergleich noch gut aufgestellt und besitzt ein dichtes Netz von Straßen, Schienen, Wasserwegen, Häfen und Flughäfen. Aber: Viele Verkehrsbauten sind in die Jahre gekommen, teilweise sind sie schon mehr als hundert Jahre alt und in dieser Zeit weder saniert noch modernisiert worden. Das international als deutscher Standortvorteil geltende dichte Verkehrsnetz ist gefährdet, wenn wegen rissiger Autobahnen, maroder Schleusen und Stellwerksproblemen LKWs, Schiffe oder Züge große Umwege in Kauf nehmen müssen oder erst gar nicht fahren können.

Der Zerfall der Verkehrsinfrastruktur führt aktuell zu Standort- und Wettbewerbsnachteilen, darunter leiden nicht nur Mensch und Umwelt, sondern auch die deutsche Industrie: Wenn Vorleistungsprodukte verspätet angeliefert werden, kann dies den Produktionsprozess empfindlich stören. Oder wenn Waren zeitlich verzögert an die Kunden ausgeliefert werden, ist der Imageschaden die kleinste negative Begleiterscheinung. Allein die Sperrung der Rheinbrücke bei Leverkusen auf der A1 im Sommer 2013, eine der am meisten befahrenen Autobahnbrücken Deutschlands, führte dazu, dass täglich 14.000 LKWs Umwege samt Mehrkosten und Zeitverlust in Kauf nehmen mussten. Basierend auf einer wissenschaftlichen Studie sind aus Sicht des Auftraggebers Pro Mobilität im 92-tägigen Zeitraum volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 60 bis 80 Millionen Euro entstanden.

Die Verkehrsinfrastruktur ist unterfinanziert

Die Haushaltsmittel des Bundes reichen nicht aus. Sie sind nicht am Bedarf orientiert. Dabei reichen die derzeitigen Mittel nicht einmal mehr für den laufenden Erhalt, so dass sich von Jahr zu Jahr ein immer höherer Investitionsrückstand aufbaut. Laut des Berichts „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ von Dezember 2012, der sogenannten Daehre-Kommission, fehlen für den Erhalt des Bestands und zur Deckung des Nachholbedarfs

für unterlassene Erhaltung in der Vergangenheit in den nächsten 15 Jahren zusätzlich 7,2 Milliarden Euro pro Jahr im Haushalt (siehe Tabelle). Andere Berechnungen (wie zum Beispiel vom DIW) kommen sogar auf eine jährliche Investitionslücke von mindestens zehn Milliarden Euro.

Ersatz- und Nachholbedarf nach Verkehrsbereichen in Milliarden € pro Jahr

Bereich	Erhaltung	Nachholbedarf	Summe
Straße, davon:	1,55	1,0	2,55
- Bund	0,8	0,5	1,3
- Land	0,45	0,3	0,75
- Kreis	0,3	0,2	0,5
Schiene, davon:	1,2	0,2	1,4
- Bund incl. SPNV	1,0	0,2	1,2
- NE-Bahnen	0,2	k.A.	0,2
Wasser*	0,5		0,5
- Bundeswasserstraßen	0,5	k.A.	0,5
- Landeswasserstraßen	k.A.	k.A.	
Gem.str./ÖSPV, davon:	1,3	1,45	2,75
- Gemeindestraßen	0,95	1,2	2,15
- ÖSPV	0,35	0,25	0,6
	4,55	2,65	7,20

* Ersatz und Nachholbedarf zusammengefasst

SPNV: Schienenpersonennahverkehr; NE-Bahnen: Nichtbundeseigene Eisenbahnen; ÖSPV: Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

Quelle: Abschlussbericht der Daehre-Kommission 2012, S. 37.

Investitionsstau abbauen

Die unterlassenen Investitionen in den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur bedeuten:

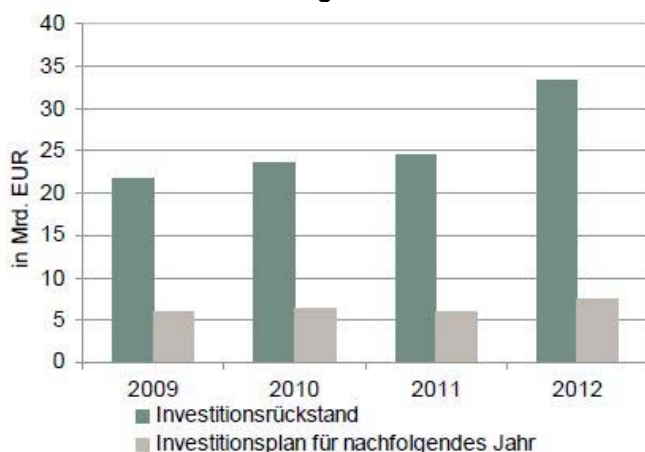
1. verliert das Volksvermögen Verkehrsinfrastruktur an Wert. Jeder Euro, der zu wenig in den Erhalt der Infra-

struktur gesteckt wird, vernichtet das infrastrukturelle Staatsvermögen um zwei Euro. Nach dem Institut für Weltwirtschaft betrug der Wert der staatlichen Infrastruktur vor zehn Jahren 960 Milliarden Euro, für 2017 gehen die Schätzungen nur noch von 925 Milliarden Euro aus.

2. fehlen die öffentlichen Infrastrukturinvestitionen in den Auftragsbüchern der Verkehrsindustrie. Heute schon stagniert das Geschäft mit Infrastrukturausrüstungen. Die deutsche Bahnindustrie verzeichnete im ersten Halbjahr 2013 in diesem Geschäftsbereich sogar einen Rückgang von sieben Prozent (Angaben des VDB). Eine Ausweitung der infrastrukturellen Mittel wäre daher ein wichtiger Impuls für die Betriebe der Verkehrsindustrie und die Binnenkonjunktur.

Deutschland muss wieder mehr in seine Verkehrsinfrastruktur investieren, um nicht nur den Erhalt zu sichern, sondern auch um den Rückstand abzubauen. Handlungsbedarf besteht nahezu überall, aber besonders in den Kommunen spitzt sich die Situation dramatisch zu (siehe Grafik). Der Überalterung der Verkehrswege kann nur durch eine deutliche Aufstockung der Finanzmittel, insbesondere für Ersatzinvestitionen, begegnet werden.

Straßen und Verkehrsinfrastruktur: Investitionsrückstand und Investitionstätigkeit der Kommunen



Quelle: KfW Volkswirtschaft Kompakt, Nr. 28.

Woher soll das Geld kommen?

Aufgrund der engen finanziellen Spielräume der öffentlichen Hand durch die im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse konzentriert sich die Diskussion auf die Frage, wie die strukturelle Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur beseitigt werden kann, ohne den Haushalt massiv zu belasten. Folgende drei Finanzierungsmodelle werden debattiert:

1. Public-Private-Partnership (PPP)

Bei PPP-Vorhaben übernehmen private Unternehmen Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb einer Infrastrukturmaßnahme oder Teile davon. Die Refinanzierung erfolgt aus dem jeweiligen Gebührenaufkommen. Nach Ablauf der Konzessionslaufzeit geht das Bauwerk an die öffentliche Hand über.

2. Nutzerfinanzierung

Bei der Nutzerfinanzierung handelt es sich um ein Finanzierungsmodell, das die Verkehrsteilnehmer für die Benutzung der Infrastruktur zur Kasse bittet. Damit besteht ein direkter Zusammenhang zwischen der in Anspruch genommenen Leistung und der Bezahlung. Beispiele ei-

ner solchen Finanzierung sind die Ausweitung der LKW-Maut oder die Einführung einer PKW-Vignette.

3. Haushaltsfinanzierung über Infrastrukturfonds

Als Alternative werden sogenannte Infrastrukturfonds für verschiedene Verkehrsträger (Schiene, Wasser, Straße) auf Bundes- und Länderebene vorgeschlagen. Über diese Lösung ließe sich eine „überjährige“ Mittelzuweisung realisieren, das heißt, nicht verbrauchte Investitionsmittel im Verkehrsbereich in einem Jahr würden nicht in den allgemeinen Haushalt zurückfließen, sondern in den Infrastrukturfonds. Diese Mittel stünden auch im nächsten Jahr für Verkehrsprojekte zur Verfügung.

Keines dieser Modelle stellt aber wirklich einen Durchbruch dar:

- Alle bisherigen PPP-Versuche (Warnow-Querung in Rostock, Trave-Querung in Lübeck) gerieten schon kurz nach ihrer Inbetriebnahme in finanzielle Schieflage, weil die Zahlungsbereitschaft der potenziellen Nutzer überschätzt wurde.
- Was auf den ersten Blick wie eine Kostenersparnis wirkt, kann für die öffentliche Hand teuer werden. Oftmals verschenkt sie durch den Ausfall der Mauteinnahmen mehr, als die eigene Auftragsvergabe gekostet hätte. Folgekosten, die nach Auslaufen der Konzession anfallen, werden nicht bedacht.
- Private Investoren haben in erster Linie eine hohe Rendite im Blick und weniger nachhaltige Investitionen in die Instandhaltung.
- Die PKW-Maut bringt nicht so viele Einnahmen, wie zum Abbau des Rückstandes erforderlich wären. Außerdem liegt bisher noch kein EU-rechtskonformer Vorschlag für die PKW-Maut vor.
- Durch die Fondslösung würde die Infrastruktur der parlamentarischen Lenkung entzogen. Kritiker fordern deshalb eine rein gesetzliche Regelung zur selbstbindenden Finanzmittelfixierung, die der Kontrolle des Parlaments nicht entzogen ist.

Unabhängig von der Finanzierung müssen die Finanzmittel verstärkt nach Bedarf und nicht mehr nach regionalem Proporz verteilt werden. Neubaumaßnahmen sollten dort angegangen werden, wo sie auch wirklich benötigt werden und nicht weil man um jeden Preis zugeteilte Gelder verwenden will.

Fazit

Die Ansprüche an ein modernes Verkehrsnetz sind in den letzten Jahren massiv gestiegen. Um diesen gerecht zu werden, muss die Verkehrsinfrastruktur nicht nur erhalten, sondern auch modernisiert und gezielt ausgebaut werden. Die Politik ist hier gefordert, für eine angemessene Finanzierung und eine zuverlässige Kontrolle zu sorgen. Die im Koalitionsvertrag geplante Aufstockung der Haushaltsmittel für Verkehrsinfrastruktur von fünf Milliarden Euro für einen Zeitraum von vier Jahren ist ein Tropfen auf den heißen Stein. Diese Mittel reichen noch nicht einmal aus, den Substanzerhalt sicherzustellen. Angesichts der strukturellen Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur bleibt eine grundlegende Reform mehr als überfällig.