

SIEBEN FRAGEN AN HEIKE LINK

»Verkehrsinfrastruktur: Es wird zu wenig für die Erhaltung getan«

Dr. Heike Link,
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
in der Abteilung Energie, Verkehr,
Umwelt am DIW Berlin

1. Frau Link, eine intakte Verkehrsinfrastruktur ist für eine Industrienation wie Deutschland unabdingbar. Wie ist es um den Zustand unserer Verkehrsinfrastruktur bestellt? Deutschland verfügt im internationalen Vergleich über eine sehr gut ausgebaute Infrastruktur, sowohl was Netzlängen betrifft als auch Baustandards und Ausbaustand. Aber wir beobachten, dass sich in den letzten Jahren der Zustand dieser Infrastruktur verschlechtert, so dass man konstatieren muss: Es wird zu wenig für die Erhaltung dieser Substanz getan.
2. Wo bestehen die größten Probleme? Nach unseren Analysen bestehen die größten Probleme in dem Bereich der Kommunen und dort insbesondere im öffentlichen Nahverkehr, sprich Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahnsysteme und auch im Bereich der kommunalen Straßen, sowie im Bereich der Bundeswasserstraßen.
3. Das DIW kritisierte bereits 2001, dass zu wenig in den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert werde. Hat sich daran mittlerweile etwas geändert? Es gab auf der Ebene des Bundes ja immer schon Schätzungen des Ersatzbedarfs. Diese Schätzungen wurden auch in den Bundesverkehrswegeplanungen als vordringlich eingestuft, aber es wurde dann de facto zu wenig für diese Investitionen getan. Ein positives Beispiel ist die Schiene, wo es seit 2009 eine so genannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Erhaltung gibt. Die angesprochenen kommunalen Bereiche entbehren solcher Instrumente. Hier hat sich auch aufgrund der Kassenlage der Kommunen wenig getan, und die Ersatzinvestitionen sind typischerweise hinten runtergefallen.
4. Wie hoch sind die Investitionen aktuell und wie hoch schätzen Sie den Investitionsbedarf ein? Insgesamt wird für die gesamte Infrastruktur derzeit ein Investitionsniveau von rund 20 Milliarden Euro pro Jahr ausgegeben. Den zusätzlichen Ersatzbedarf und den Nachholbedarf schätzen wir auf jährlich 6,5 Milliarden Euro. Den zusätzlichen Ersatzbedarf schätzen wir auf 3,8 Milliarden Euro jährlich. Hinzu kommt ein kumulierter Nachholbedarf, der über einen gewissen Zeitraum abuarbeiten wäre. Nach Schätzungen der Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung sind dies noch mal rund 2,7 Milliarden Euro pro Jahr über 15 Jahre.
5. Wo soll dieses Geld herkommen? Das ist eine schwierige Frage. Man müsste sich zunächst überlegen, wie ein Finanzierungskonzept aussehen könnte. Es ist ja auch nicht so, dass es derzeit keine Einnahmen gibt. Es gibt Nutzungsgebühren, sowohl bei der Bahn, als auch bei der Straße. Es gibt verkehrsspezifische Steuern, wie die Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer. Die große Frage ist, wie man garantieren kann, dass die Erhaltung der Substanz nicht haushaltsabhängig schwankt, und hierfür wäre ein Konzept nötig.
6. Es bedarf also eines neuen Konzeptes zur Infrastrukturfinanzierung? Ja in der Tat, und das ist umso wichtiger, je tiefer man auf die staatlichen Ebenen schaut. Auf Bundesebene sieht es immer noch etwas besser aus, denn der Bund erhebt und bekommt ja auch die verkehrsspezifischen Steuern. Je tiefer man dann steigt, auf Landesebene, kommunale Ebene usw., umso gravierender zeigt sich, dass es nur punktuell Instrumente zur Finanzierung gibt, die sich aber nicht in einen Gesamtrahmen einfügen. Gerade wenn man bedenkt, dass es speziell auf der kommunalen Ebene große Probleme gibt, wäre insbesondere hier Handlungsbedarf.
7. Muss der Ausbau hinter dem Erhalt zurückstehen? Grundsätzlich haben wir ja ein gut ausgebautes Netz. Wenn wir überhaupt über Ausbau sprechen, dann über die Beseitigung von Engpässen und nicht über Netzerweiterungen. Wir haben schon 2001 gesagt, dass zwei Drittel der zur Verfügung stehenden Investitionssumme bei den Bundesverkehrswegen in den Ersatz gehen müssen. Was erreicht werden muss – und da ist es bei der Erhaltung anders als beim Neubau – ist eine Unabhängigkeit von der Haushaltslage, denn Erhaltung muss auf jeden Fall immer getätigt werden, sonst hat man Substanzverzehr und Verlust von Volkswirtschaftlichem Anlagevermögen.

Das Gespräch führte Erich Wittenberg.



Das vollständige Interview zum Anhören finden
Sie auf www.diw.de/interview



DIW Berlin – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e.V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
www.diw.de
80. Jahrgang

Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake
Prof. Dr. Tomaso Duso
Dr. Ferdinand Fichtner
Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.
Prof. Dr. Peter Haan
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Karsten Neuhoff, Ph.D.
Dr. Kati Schindler
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spieß
Prof. Dr. Gert G. Wagner

Chefredaktion

Sabine Fiedler
Dr. Kurt Geppert

Redaktion

Renate Bogdanovic
Sebastian Kollmann
Dr. Richard Ochmann
Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat

Dr. Stefan Bach
Prof. Dr. Martin Gornig
Dr. Katharina Wrohlich

Textdokumentation

Lana Stille

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49-30-89789-249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805 - 19 88 88, 14 Cent./min.
ISSN 0012-1304

Gestaltung

Edenspiekermann

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit Quellen-
angabe und unter Zusendung eines
Belegexemplars an die Serviceabteilung
Kommunikation des DIW Berlin
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.