

Michael Rieder / Frank Sievert

Infrastrukturinvestitionen – von der Wachstumsbremse zum Wettbewerbsvorteil

Eine leistungsstarke und moderne Infrastruktur ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren im globalen Wettbewerb der Volkswirtschaften. Bei einer durchschnittlichen Infrastrukturinvestitionsquote von knapp acht Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) kann man beispielsweise bei China nicht mehr von einem Entwicklungsland sprechen. Mit einem Billionen Dollar schweren Infrastrukturprogramm hat auch Präsident Donald Trump in den USA ein klares Zeichen im drohenden „Handelskrieg“ mit China und Europa gesetzt. Die beiden größten Volkswirtschaften der Welt investieren massiv in die eigenen Infrastrukturen, um ihre Spitzenpositionen langfristig zu sichern.

Und Deutschland? Über Parteigrenzen und Branchen hinweg vernimmt man den Ruf nach mehr Investitionen in die heimische Infrastruktur. Dabei geht es lange nicht mehr nur um neue Projekte, sondern auch und vor allem um die längst

überfällige Sanierung und Erhaltung der bestehenden Infrastruktur. Wenn Deutschland im globalen Wettbewerb langfristig mithalten will, muss gehandelt werden. Denn mit nur knapp zwei Prozent des BIP investiert Deutschland im Vergleich zu anderen Industrienationen deutlich zu wenig (Abbildung 1).

Ziel der „Gigabit-Gesellschaft“

Die neue Bundesregierung von CDU/CSU und SPD hat den Handlungsbedarf erkannt und mit guten Lösungsansätzen im Koalitionsvertrag festgehalten. Mit Blick auf den enormen Investitionsbedarf werden rein öffentliche Finanzierungsformen jedoch kaum ausreichen.

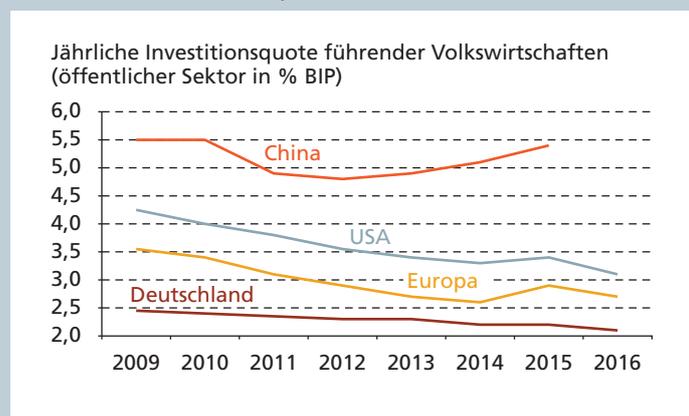
Ein Beispiel: Für die deutsche Verkehrsinfrastruktur hat das Bundesverkehrsministerium für Erhalt, Sanierung und Ausbau bis 2030 einen Investitionsbedarf von 375

Milliarden Euro ermittelt. Im gleichen Zeitraum sieht der Bund jedoch Investitionen von nur 271 Milliarden Euro vor. Wie die 100-Milliarden-Euro-Lücke geschlossen werden soll, bleibt offen (Abbildung 2).

Ähnliches gilt für die Telekommunikationsinfrastruktur und das Ziel der „Gigabit-Gesellschaft“. Bis heute beträgt der für die digitale Transformation entscheidende Glasfaseranteil an den Festnetzanschlüssen in Deutschland gerade einmal zwei Prozent – ein alarmierender Wert gerade im internationalen Vergleich (Abbildung 3). Allein der grundlegende Netzausbau wird bis 2025 rund 100 Milliarden Euro kosten. Mit kommunalen Modellen allein wird Deutschland den Rückstand nicht mehr aufholen.

Um bestehende und zukünftige Investitionslücken tatsächlich zu schließen, braucht die Politik verlässliche Partner

Abbildung 1: Vergleich Entwicklung öffentlicher Investitionsquoten



Quelle: McKinsey Global Institute: „Bridging Global Infrastructure Gaps“, 2016/2017, BMF, OECD, Weltbank, U.S. BoER, Destatis, Eurostat

Abbildung 2: Investitionsbedarf aller Verkehrsträger

Investitionsprognose Verkehrsnetz Deutschland bis 2030		
Alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft)		
	Investitionsbedarf	Geplante Investitionen
	375 Mrd. Euro	271 Mrd. Euro
Neu-/Ausbau	50 Mrd. Euro	61 Mrd. Euro
Ersatz und Betrieb	280 Mrd. Euro	210 Mrd. Euro
Nachholende Sanierung	45 Mrd. Euro	N/A
Investitionslücke	104 Mrd. Euro	

Zugrundeliegende Verkehrsprognose: Anstieg der Verkehrsleistung im Güterverkehr: 38%, im Personenverkehr: 13%

Prognostizierte Investitionslücke im Verkehrssektor beträgt 100 Mrd. Euro

Quelle: BMVI (Abschlussbericht Reformkonzept Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes, Sonder-Verkehrsministerkonferenz 2016, Bundesverkehrswegeplan 2030)

Initiative Deutsche Infrastruktur

Die Initiative umfasst einen repräsentativen Ausschnitt deutscher Altersvorsorgeeinrichtungen, sowohl regional als auch branchenübergreifend (zum Beispiel Pensionskassen, Versicherungen), die vereint ein Anlagevolumen von über 150 Milliarden Euro vertreten. Daneben setzt sich die Initiative auch aus politischen Vertretern und Verbänden zusammen. Ziel ist das Engagement für eine leistungsfähige deutsche Infrastruktur und die Entwicklung von Lösungen zur Überwindung von Investitionshürden.

aus dem privaten Sektor. Hier geht es nicht um eine Privatisierung öffentlicher Infrastruktur, sondern um eine notwendige Ergänzung durch privates Kapital vor allem in den investitionsintensiven Sektoren Verkehr und Telekommunikation. Auch hier besteht spürbarer Nachholbedarf in Deutschland. Europa ist weltweit der größte Markt für private Infrastrukturinvestitionen. 2016 wurden 700 Transaktionen mit einem Volumen von 135 Milliarden US-Dollar abgeschlossen. Der Anteil Deutschlands war trotz volkswirtschaftlicher Stärke mit sieben Prozent verschwindend gering (Abbildung 4).

Dabei fehlt es nicht an privatem Kapital, sondern schlicht an Investitionsmöglichkeiten. Diese suchen unter anderem deutsche Versicherer, Versorgungswerke und Pensionskassen am Heimatmarkt bislang

vergebens – und das, obwohl gerade diese Altersvorsorgeeinrichtungen aufgrund ihres langfristigen Anlagehorizontes und konservativen Investitionsverhaltens ein idealer Finanzierungspartner des Staates sein können. Ein regelmäßiger, aktiver Dialog zu einer partnerschaftlichen Finanzierung von Infrastrukturprojekten mit der öffentlichen Hand wäre insofern ein für alle Seiten lohnender Ansatz.

Mangel an Investitionsmöglichkeiten – auch für deutsche institutionelle Anleger

Dass eine solche Partnerschaft funktionieren kann, zeigen nationale und internationale Beispiele bereits. Vorreiter in Sachen öffentlich-private Partnerschaften sind beispielsweise die angelsächsischen Länder oder Skandinavien. Aber auch in Deutschland haben sich die erfolgreich umgesetzten Projekte im Hoch- und Tiefbau (unter anderem im Autobahnbau – „A-Modelle“) als sehr gute Alternativen bewährt. An umsetzbaren Möglichkeiten mangelt es nicht. Klar ist, mit Blick auf den globalen Wettbewerb bleibt keine Zeit des Abwartens mehr. Um nicht den Anschluss zu verlieren, braucht Deutschland auch in Zukunft eine wettbewerbsfähige Infrastruktur. Denn nur so können neben benötigtem Kapital auch die besten Köpfe angezogen und der Wohlstand des Landes nachhaltig gesichert werden. Hier Lösungen zu finden, ist ein klarer Auftrag für Wirtschaft und



Foto: Martin Joppen

Michael Rieder

Vertreter Initiative Deutsche Infrastruktur, Geschäftsführer, Palladio Partners, Frankfurt am Main



Foto: uniVersa

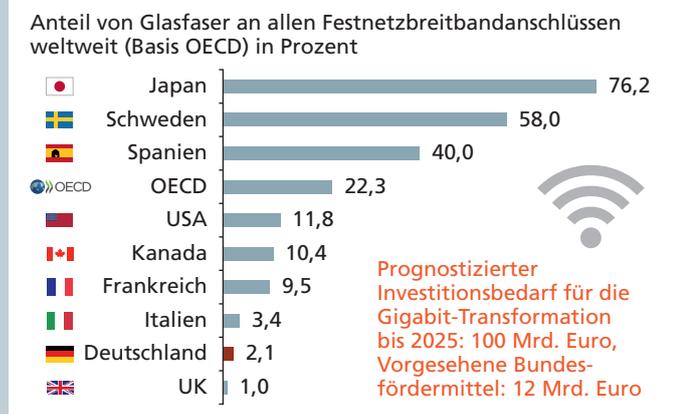
Frank Sievert

Vertreter Initiative Deutsche Infrastruktur, Vorstandsmitglied, uniVersa Versicherungen, Nürnberg

Dass private Investoren an der Finanzierung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen beteiligt werden könnten, wird hierzulande schon viele Jahre kontrovers diskutiert (ZfgK 24-2014). Der Staat alleine, so die Autoren mit Blick auf Planungs- und Bedarfsrechnungen für Verkehrsnetze und die Telekommunikation, wird die klaffende Investitionslücke bei physischer und digitaler Infrastruktur in Deutschland nicht schließen können. Sie plädieren für eine partnerschaftliche Kooperation von öffentlicher Hand und privatem Sektor. (Red.)

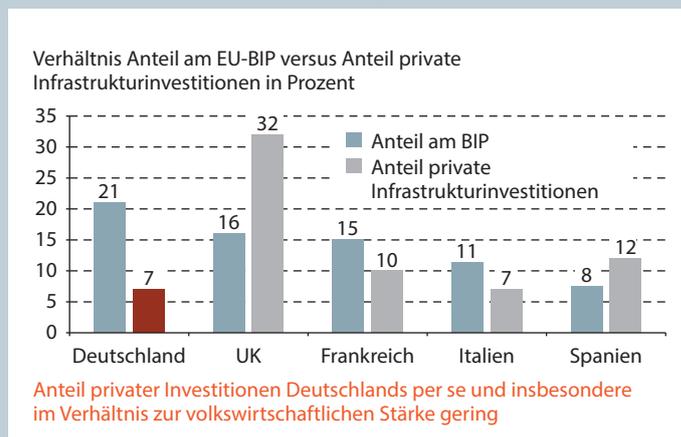
Politik in der laufenden Legislaturperiode – gemeinsam und in einem partnerschaftlichen Dialog.

Abbildung 3 : Beispiel Digitalisierung/Breitband



Quelle: Statista, OECD, BMVI: Eckpunktepapier „Zukunftsoffensive Gigabit-Deutschland“ – Netzallianz digitales Deutschland, Bundesregierung: Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode

Abbildung 4: Vergleich privater Infrastrukturinvestitionen in Europa



Quelle: Inframation, Eurostat (Datenbasis FY 2016)