



Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 154  
10117 Berlin  
Tel.: 030 / 22 48 84 12  
Fax: 030 / 22 48 84 14  
[www.promobilitaet.de](http://www.promobilitaet.de)  
[info@promobilitaet.de](mailto:info@promobilitaet.de)

## Analyse

# „Investitionen westeuropäischer Staaten in Straßeninfrastruktur“

### **Deutschland gefährdet seinen Standortvorteil!**

Aktualisierung der Untersuchung von 2011

Berlin, den 29. Juli 2013

## I. Inhaltsverzeichnis

I.	Inhaltsverzeichnis	1
II.	Zusammenfassung	2
1.	Einführung	3
2.	Datengrundlage und Auswertung	5
3.	Investitionen und Investitionsentwicklung seit 2000	6
4.	Investitionen pro Einwohner in das Straßennetz	9
5.	Investitionen in Straßen als Anteil vom Bruttoinlandsprodukt	11
6.	Investitionen in Deutschland von Bund, Ländern und Kommunen	14
III.	Quellenverzeichnis	16

## II. Zusammenfassung

### *„Investitionen westeuropäischer Staaten in Straßeninfrastruktur“*

# Deutschland investiert seit Jahren weniger als der europäische Durchschnitt!

Die Qualität des deutschen Straßennetzes ist in den vergangenen Jahren spürbar gesunken. Auch im Ausland wird registriert, dass Deutschland seinen jahrzehntelangen Standortvorteil gefährdet. Im Standortranking, das jährlich vom Weltwirtschaftsforum in Davos veröffentlicht wird, lag Deutschland bei der Qualität des Straßennetzes vor fünf Jahren noch auf Platz 4, mittlerweile reicht es nur noch zu Rang 10. Die Ursachen liegen auf der Hand: Deutschland investiert zu wenig in seine Straßennetze, um den Qualitätsverlust aufzuhalten, während andere Staaten systematisch modernisieren. Dies zeigt auch die von Pro Mobilität vorgenommene Aktualisierung<sup>1</sup> des Investitionsvergleichs in Straßeninfrastruktur mit anderen westeuropäischen Staaten:

- Nominal haben die Bruttoanlageinvestitionen in Straßeninfrastruktur in Deutschland im letzten Jahrzehnt das Niveau des Jahres 2000 fast immer unterschritten. Nur das Jahr 2009 mit Konjunkturpaketen bildete eine Ausnahme. Andere westeuropäische Staaten haben in der Zeit ihre Bruttoanlageinvestitionen durchschnittlich um ein Drittel gesteigert.
- Unter Berücksichtigung der Baupreissteigerungen sanken die Investitionen in Straßen in Deutschland seit 2000 real um 20 Prozent und erreichten 2011 einen Tiefststand.
- Mit 142 Euro pro Kopf der Bevölkerung lag Deutschland 2011 im hinteren Mittelfeld des Länderpanels. Die anderen Staaten investierten durchschnittlich 226 Euro. Im gesamten vergangenen Jahrzehnt waren die deutschen Investitionen je Einwohner permanent geringer, der Abstand nahm im Laufe der Zeit erheblich zu.
- Auch im Verhältnis zur Wirtschaftsentwicklung tat Deutschland zu wenig. Der Anteil der Investitionen in Straßen am Bruttoinlandsprodukt sank von 0,58 Prozent in 2000 auf 0,45 Prozent in 2011. Die anderen betrachteten Staaten hielten dagegen ihren Investitionsanteil mit durchschnittlich 0,56 Prozent der Wirtschaftskraft konstant.

Im Vergleich zur Pro Mobilität-Untersuchung vor zwei Jahren hat Deutschland 2011 gegenüber 2008 die letzten Plätze verlassen und befindet sich im hinteren Mittelfeld. Dies liegt nicht an einer dauerhaften Verstärkung der Investitionen, sondern an Krisen in anderen Staaten sowie der Aufnahme von den Niederlanden und Irland in die Analyse, die noch schwächer investierten.

### ***Die unübersehbaren Qualitätsmängel im deutschen Straßennetz zeigen, dass Bund, Länder und Kommunen Prioritäten anpassen und mehr investieren müssen:***

- Der jährliche Investitionsbedarf für Kreis- und Gemeindestraßen beträgt rund acht Mrd. Euro. Investitionslücke: mindestens drei Mrd. Euro pro Jahr.
- Landesstraßen benötigen Investitionen von mindestens 2 Mrd. Euro pro Jahr. Investitionslücke: rund 0,5 Mrd. Euro pro Jahr.
- Für Bundesfernstraßen wären rund 8 Mrd. Euro pro Jahr notwendig. Die Finanzplanung bis 2017 sieht nur knapp 5 Mrd. Euro vor. Investitionslücke: rund 3 Mrd. Euro pro Jahr.

---

<sup>1</sup> Pro Mobilität (2011)

## 1. Einführung

Pro Mobilität hat erstmals 2011 einen Vergleich der Investitionen von elf westeuropäischen Staaten in Straßeninfrastruktur vorgenommen<sup>2</sup>. Dabei belegte Deutschland im Zeitraum 2000 bis 2009 bei den herangezogenen Kriterien hintere Plätze. Diese Untersuchung wird mit der vorliegenden Analyse aktualisiert. Sie ist nun stärker auf langfristige Entwicklungen ausgerichtet und berücksichtigt die leicht verbesserte Datenlage in der internationalen Statistik.

Die Infrastrukturausstattung und -qualität ist für die Wettbewerbsfähigkeit und die Wachstumsmöglichkeiten einer Volkswirtschaft von großer Bedeutung. Dies gilt für die Verkehrsinfrastruktur in besonderem Maße. Sie prägt die Erreichbarkeit von Volkswirtschaften, Regionen und Unternehmen durch Kunden, Lieferanten und Beschäftigte. Neben der generellen Anbindung an lokale, regionale und überregionale Verkehrswege ist die Effizienz der Abläufe im Verkehr und für die Logistik von hoher Relevanz. Unfallschwerpunkte, Staus oder Umwegfahrten durch die Sperrungen von Brücken sind hier relevante Hemmnisse. Exemplarisch lässt sich dies an einer Studie der Universität Siegen für Großraum- und Schwertransporte verdeutlichen. Diese müssen oft mehrere hundert Kilometer Umwege in Kauf nehmen, um ihr Ziel zu erreichen<sup>3</sup>. Es entstehen zusätzliche Kosten sowie Probleme bei der Planung von Streckenführungen durch wechselnde Baustellen, was die internationale Wettbewerbsfähigkeit der hoch spezialisierten Unternehmen des Anlagenbaus beeinträchtigt. Die Qualität der Verkehrswege hat somit auch eine erhebliche wirtschaftspolitische Bedeutung.



Foto: Pro Mobilität

In welchem Maße Staaten mittel- und langfristig in ihre Straßeninfrastruktur investieren, ist also Ausdruck einer langfristigen Positionierung der Volkswirtschaft. Infrastruktur stellt zudem ein über Jahrzehnte aufgebautes gesellschaftliches Vermögen dar, das funktionsfähig und modern an folgende Generationen weitergegeben werden sollte. Der Handlungsbedarf zeigt sich in Deutschland derzeit besonders in der Erhaltung vorhandener Verkehrswege und hier vor allem bei den Brücken<sup>4</sup>. Ökonomen haben in jüngster Zeit vermehrt darauf hingewiesen, dass Deutschland zu wenig in seine Infrastruktur investiere und dadurch seine langfristigen wirtschaftlichen Wachstumspotenziale einschränke<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Pro Mobilität 2011

<sup>3</sup> Universität Siegen 2012

<sup>4</sup> Naumann, Joachim 2011; IERC 2013

<sup>5</sup> DIW 2013

Auch international wird die abnehmende Qualität der deutschen Verkehrsinfrastruktur zunehmend wahrgenommen. Beim jährlichen Ranking des Weltwirtschaftsforums ist Deutschland deutlich zurückgefallen. Erreichte es 2008 beim Kriterium der Qualität des Straßennetzes bei der weltweiten Befragung von Führungskräften in der Wirtschaft noch Platz vier, so fiel es bis 2012 schrittweise auf Platz zehn zurück. Die jüngsten Probleme, wie die unvorhergesehene, mehrmonatige Sperrung der Rheinbrücke an der Autobahn A 1 bei Leverkusen für den Lkw-Verkehr, waren da noch gar nicht bekannt. 92 Tage lang war die A1-Brücke bei Leverkusen Anfang des Jahres für Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht aufgrund von Rissbildungen gesperrt. Je nach Routenwahl des Ausweichverkehrs und Verkehrssituation auf den Ausweichstrecken seien volkswirtschaftliche Kosten zwischen 31 und 250 Millionen Euro anzusetzen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie von Prof. Dr. habil. Wolfgang Schulz und Miriam Mainka, die von Pro Mobilität in Auftrag gegeben wurde. Pro Mobilität schätzt die während der dreimonatigen Sperre entstandenen volkswirtschaftlichen Kosten anhand einer realitätsnahen Verknüpfung der Szenarien der Studie auf 60 bis 80 Mio. Euro.



Foto: Pro Mobilität

Auch in der multinationalen Zusammenarbeit der Staaten erhält das Investitionsverhalten der Volkswirtschaften im Verkehr eine zunehmende Aufmerksamkeit. Das International Transport Forum (ITF), eine OECD-Organisation, hat seinen Weltverkehrsgipfel 2013 der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur gewidmet. Hierzu wurden im Vorfeld nicht nur neue statistische Daten veröffentlicht, sondern auch Leitlinien an die Mitgliedsstaaten zur Verbesserung der Investitionsstatistiken als Grundlage für nachhaltiges und effizientes Infrastrukturmanagement vorgestellt<sup>6</sup>. Schwerpunkte sind dabei nicht nur eine bessere Qualität der Investitionsdaten, sondern auch die Erfassung des Anlagevermögens der Infrastruktur, um von einer Investitionspolitik nach Kassenlage zu einem strategisch angelegten Infrastrukturmanagement zu kommen. Knappe finanzielle Ressourcen können dann effizienter und zielorientierter eingesetzt werden. Auch in Deutschland besteht bei der Datenqualität noch Verbesserungsbedarf. So gibt es in der ITF-Statistik zu Erhaltungsausgaben für Straßen keine deutschen Daten.

<sup>6</sup> OECD/ ITF 2013a und 2013b

## 2. Datengrundlage und Auswertung

Diese Analyse von Pro Mobilität nutzt Daten des International Transport Forums<sup>7</sup>, das regelmäßig seine Mitgliedstaaten befragt. Für den Vergleich mit Deutschland wurden von Pro Mobilität zwölf westeuropäische Staaten ausgewählt, da hierbei von ähnlichen Wirtschafts- und Verkehrsstrukturen ausgegangen werden kann und überwiegend vergleichbare Daten vorliegen<sup>8</sup>. Von diesen gehören zehn zu den EU-15 und zwei zum EFTA-Wirtschaftsraum. Bei allen deckt die Investitionsstatistik das gesamte Straßennetz ab. Aufgrund veränderter Datenverfügbarkeit wurde gegenüber der vorangegangenen Untersuchung Italien nicht mehr berücksichtigt, hingegen wurden Irland, Luxemburg und die Niederlande zusätzlich aufgenommen.

Grundlage der Betrachtung sind die Bruttoanlageinvestitionen in das gesamte Straßennetz. Für Deutschland sind das Gemeinde-, Stadt-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sowie Autobahnen. Hierbei werden die Bruttoanlageinvestitionen der öffentlichen Hand betrachtet. Für das deutsche Straßennetz sind somit nicht nur die Ausgaben des Bundes, sondern auch die von Ländern und Kommunen, sowie die der Wirtschaft im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften, soweit hierbei öffentliche Etats eingebunden sind, enthalten.

Als Maßstäbe des Investitionsvergleichs von Deutschland mit den anderen zwölf europäischen Staaten werden für den Zeitraum 2000 bis 2011 folgende Kennzahlen betrachtet<sup>9</sup>:

- Die Entwicklung der Investitionen
- Die Pro-Kopf-Investitionen in das Straßennetz
- Die Investitionen in Straßen als Anteil am Bruttoinlandsprodukt

Ein Vergleich nach Fahrleistungen auf den jeweiligen Straßennetzen war nicht möglich, da hierfür keine internationalen Daten vorliegen. Als Ersatz können auch nicht die Verkehrsleistungen, also die Tonnage multipliziert mit der Beförderungsentfernung, herangezogen werden. Die internationale Statistik weist im Straßengüterverkehr die Verkehrsleistungen des heimischen Güterkraftverkehrsgewerbes im In- und Ausland (Inländerkonzept), nicht jedoch die von In- und Ausländern auf dem eigenen Straßennetz (Inlandskonzept) aus. Für Deutschland liegen beide Daten vor, international fehlen jedoch Vergleichsdaten nach dem Inlandskonzept.

Der Investitionsbedarf für ein Straßennetz wird von unterschiedlichen Faktoren geprägt. So erfordern besondere topografische Lagen wie Gebirge (Schweiz, Norwegen) oder die Verknüpfung von Inseln durch Brücken oder Tunnel (Dänemark) höhere Ausgaben als der Bau und Erhalt von Strecken im Flachland. Weitere Faktoren sind die Siedlungsdichte, die Nutzungsintensität der Infrastruktur (Schwerverkehr), das Verkehrsaufkommen (Anzahl der Fahrstreifen, Verkehrsleitsysteme, Transitverkehr) oder Witterungseinflüsse (Frost-Tau-Wechsel). Da sich die Ausgestaltung, insbesondere die Anzahl der Fahrstreifen, nicht in der Netzlänge widerspiegelt, wurde von einer Berechnung von Werten pro km Straße abgesehen.

<sup>7</sup> OECD/ITF 2013a sowie statistische Daten der OECD-Datenbank unter [www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org).

<sup>8</sup> Es handelt sich um Belgien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Finnland, Frankreich, Irland, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Schweden, die Schweiz und Spanien. Die ITF-Statistik enthält zu Österreich nur Investitionsangaben zu den Autobahnen. Italien und Portugal weisen keine Angaben für kommunale Straßen aus. Sie wurden ebenso wie Griechenland (Daten nur bis 2007) nicht berücksichtigt.

<sup>9</sup> Grafische Darstellungen für die Zeit ab 2000 beziehen 2011 nicht mehr mit ein, da für drei Staaten hierzu noch keine Investitionsdaten vorliegen, was aggregierte Werte erheblich verzerren würde.

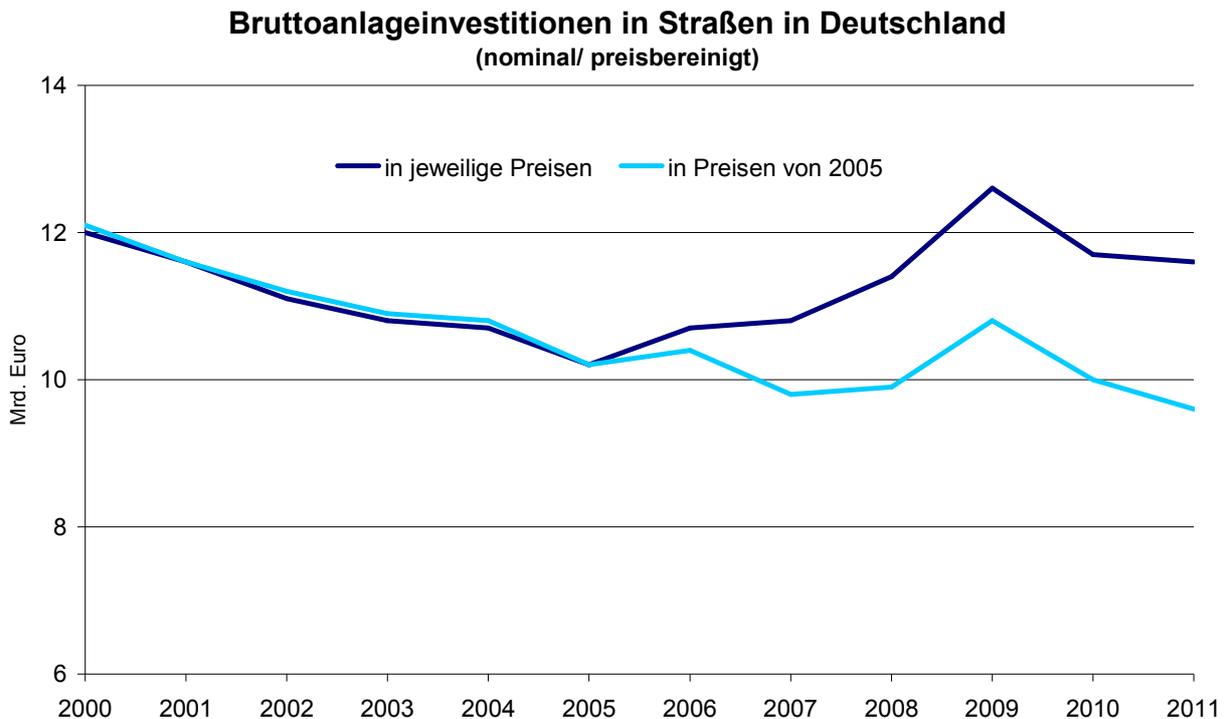
### 3. Investitionen und Investitionsentwicklung seit 2000

#### Deutschland

Im Zeitraum 2000 bis 2011 wurde in Deutschland nominal rund 11,3 Mrd. Euro pro Jahr in das Straßennetz investiert. Von knapp 12 Mrd. Euro zu Beginn fiel die Investitionsbereitschaft bis 2005 deutlich ab, um sich danach zu verbessern. Nur 2009, durch die Konjunkturpakete, wurde kurzfristig das Niveau von 2000 nominal überschritten.

Ein vollständiges Bild ergibt sich jedoch erst bei einer Einbindung der Baupreientwicklung in die Betrachtung. Von 2005 bis heute hat der Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes für den Bau von Straßen und Brücken um mehr als 20 Prozentpunkte zugelegt<sup>10</sup>. Für eine Milliarde Euro kann heute deutlich weniger Bauleistung als vor einem Jahrzehnt umgesetzt werden. Dies wird in Abbildung 1 beim Vergleich der Investitionslinien zu jeweiligen Preisen und preisbereinigt zu konstanten Preisen von 2005 deutlich. Bei preisbereinigter Betrachtung waren die Straßeninvestitionen seit 2000 letztendlich von einem Rückgang um 20 Prozent geprägt.

Abb. 1



Quelle: DIW/ BMVBS 2012

- **Nominal haben die Investitionen in Straßeninfrastruktur in Deutschland im letzten Jahrzehnt das Niveau des Jahres 2000 fast immer unterschritten, sich aber nach einem Tiefpunkt 2005 etwas erholt.**
- **Preisbereinigt sanken die Investitionen in Straßen in Deutschland seit 2000 um 20 Prozent und erreichten 2011 einen Tiefststand.**

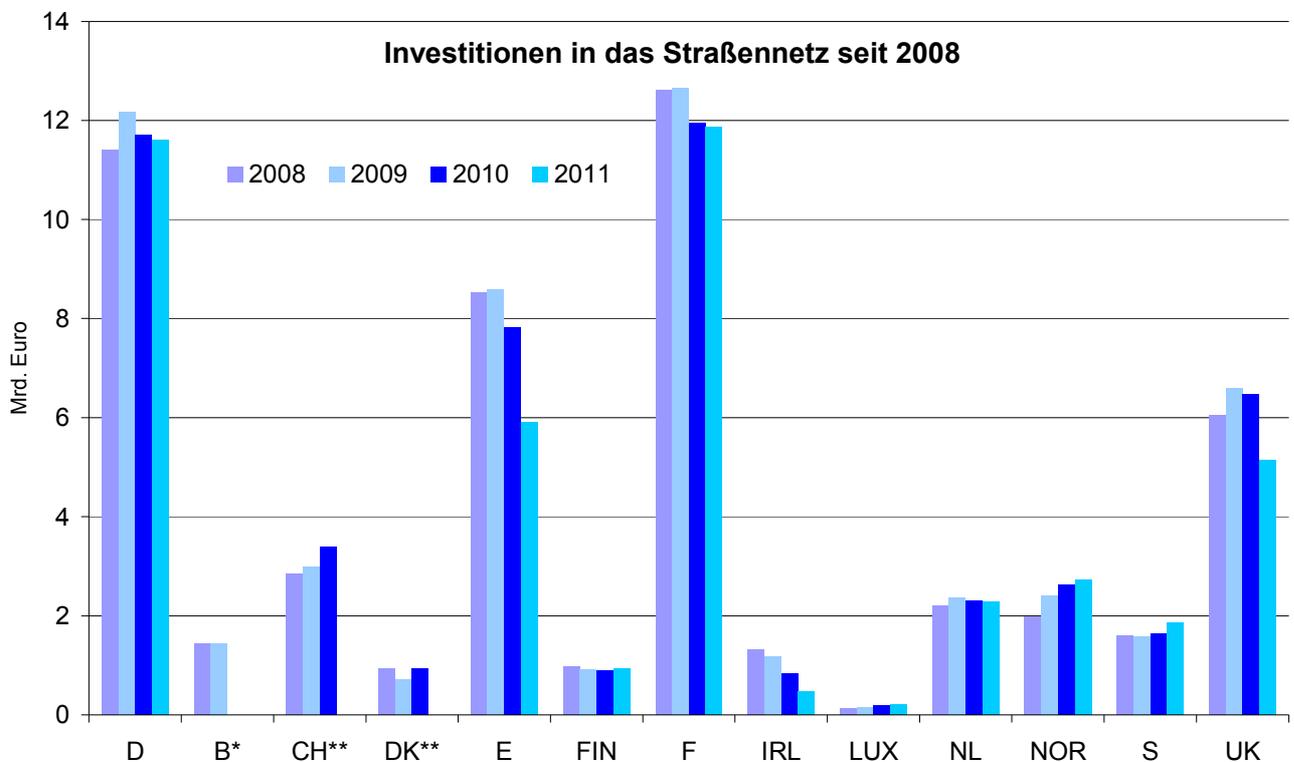
<sup>10</sup> Statistisches Bundesamt 2013

## Investitionen aller Staaten in den letzten Jahren

In der Betrachtung der Vergleichsstaaten – bei der in den Zeitreihen keine Preisbereinigung erfolgen konnte<sup>11</sup> – zeigt sich, dass diese ihr Investitionsverhalten in den konjunkturell schwierigen Jahren 2008 bis 2011 und der Anpassung an die Schuldenkrise unterschiedlich ausrichteten. Einige folgten einer längerfristigen Strategie zur Stärkung der Investitionen (CH, NOR), andere kurbelten kurzfristig die Investitionen an (D, S, anfangs UK) und eine dritte Gruppe kürzte die öffentlichen Investitionsbudgets (E, F, IRL, UK 2011).

Dieses Verhalten ist von Relevanz für einige Darstellungen in dieser Analyse, da es mit dem Jahr 2011 die jüngsten Investitionsdaten in der Statistik betrifft. Da die Infrastrukturqualität jedoch ein Spiegelbild mehrjährigen Investitionsverhaltens ist, wird parallel immer der Langfristtrend über das letzte Jahrzehnt dargelegt.

**Abb. 2**



Anmerkung: \* Werte nur bis 2009, \*\* Werte nur bis 2010

Quelle: OECD/ ITF 2013a

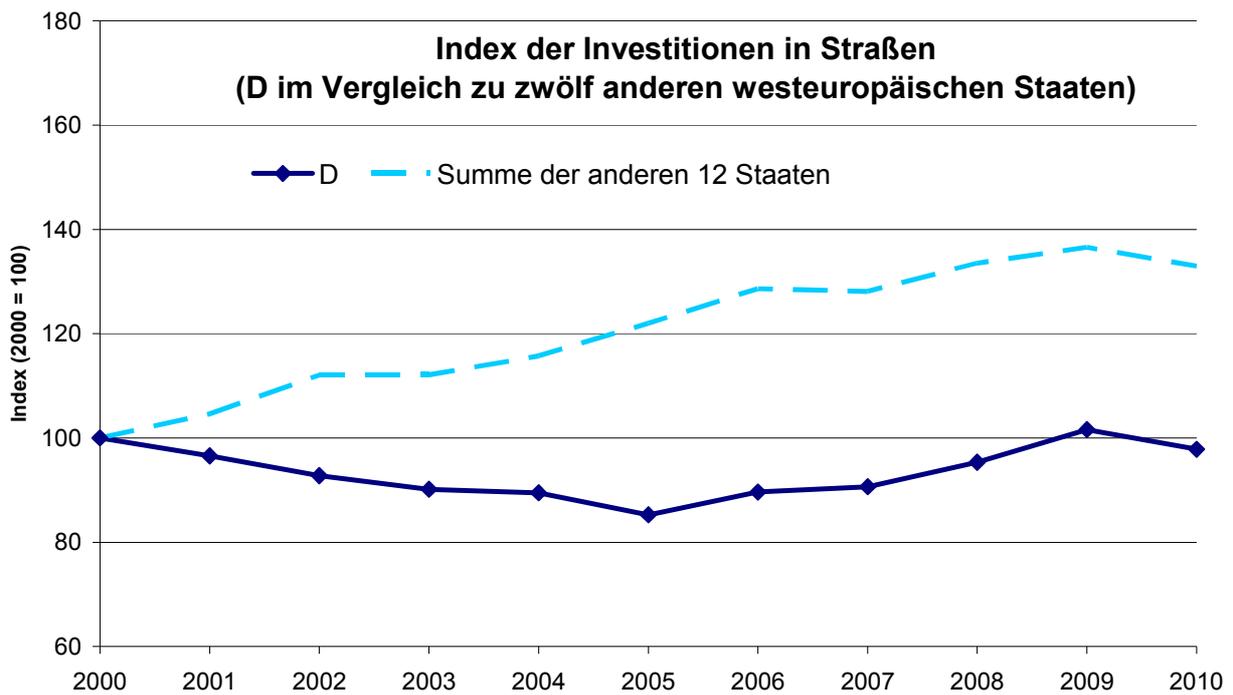
- ***In den konjunkturellen Krisenjahren 2008 bis 2011 reagierten die betrachteten Staaten im Bereich der Infrastrukturausgaben unterschiedlich – einige erhöhten die Investitionsansätze, um konjunkturelle Impulse zu setzen oder strategische Pläne fortzuführen, andere kürzten im Zuge der Schuldenkrise teilweise erheblich.***

<sup>11</sup> Die Angaben des Statistischen Bundesamtes in Deutschland zum Preisindex im Straßenbau von 2005 bis 2011 mit rund 20 Prozentpunkten und die Angaben der OECD/ International Transport Forum (2013a) zum „Deflator“ für Deutschland von 5,6 Prozentpunkten für Verkehrsinfrastruktur weichen sehr stark voneinander ab und lassen aufgrund des Fehlens einer einheitlichen Methodik in der OECD/ITF-Veröffentlichung keine belastbaren Ergebnisse erwarten.

### Investitionsentwicklung seit 2000

Im letzten Jahrzehnt haben die zwölf westeuropäischen Nachbarländer in ihrer Gesamtheit die Investitionen in ihre Straßennetze kontinuierlich gesteigert. Gaben Sie 2000 rund 30 Mrd. Euro aus, erhöhten sie die Investitionsmittel bis zum Jahr 2010 um ein Drittel. Deutschland dagegen erreichte nur in 2009 mit Konjunkturpaketen noch einmal das Niveau des Jahres 2000. Alle Angaben beziehen sich auf nominale Werte, bilden also Baupreissteigerungen nicht ab.

**Abb. 3**



Quellen: OECD/ ITF 2013a, eigene Berechnungen

- **Während die anderen westeuropäischen Staaten ihre Bruttoanlageinvestitionen in Straßen insgesamt seit 2000 um ein Drittel steigerten, hat Deutschland nicht einmal dieses Niveau gehalten.**

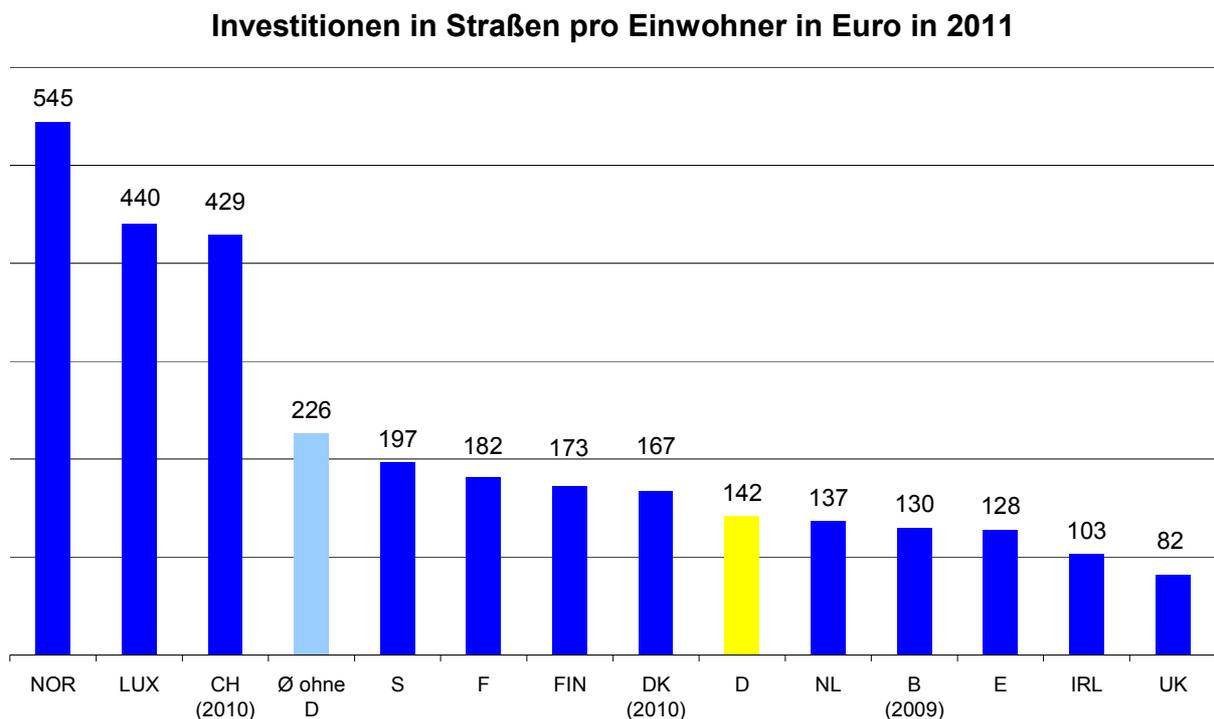
## 4. Investitionen pro Einwohner in das Straßennetz

Fast jeder Bürger nutzt fast täglich Straßen – als Autofahrer, Busnutzer, mit Motorrad oder Fahrrad wie auch als Fußgänger. In der vorangegangenen Untersuchung von 2011 hatten wir bereits gezeigt, dass die im motorisierten Verkehr, also mit Pkw, Bus oder Motorrad zurückgelegten Personenkilometer (Pkm) pro Einwohner in den meisten der betrachteten Staaten ähnlich sind. Sie lagen 2008 trotz unterschiedlicher Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen fast in allen Staaten zwischen 11.000 Pkm und 12.600 Pkm pro Jahr. In Deutschland waren die Einwohner 2011 durchschnittlich rund 12.200 km motorisiert auf Straßen unterwegs.

### Investitionen 2011

Bei den Investitionen in die Straßen pro Kopf der Bevölkerung sind die Unterschiede deutlich größer. 2011 wurden in Deutschland 142 Euro je Einwohner in das Straßennetz investiert. Der Wert liegt mehr als ein Drittel unter dem Durchschnitt der betrachteten anderen westeuropäischen Staaten. Selbst ohne Berücksichtigung der besonders hohen Werte in einigen Staaten (NOR, LUX, CH), die teilweise auf einen hohen Flächenanteil von Gebirgsregionen zurückzuführen sind, bleibt festzuhalten, dass die Investitionen je Einwohner in Frankreich und einigen skandinavischen Staaten mit 167 bis 197 Euro deutlich höher liegen.

Abb. 4



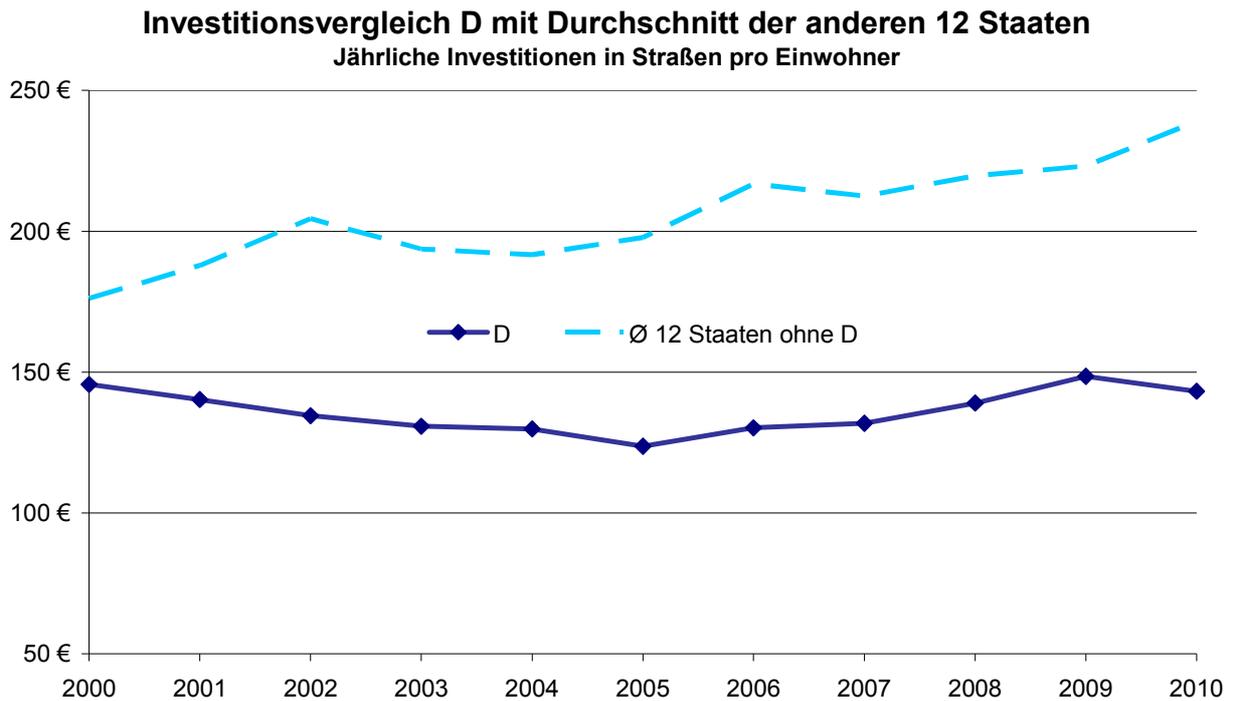
Quellen: OECD/ ITF 2013a, eigene Berechnungen

- **Bei den Investitionen in Straßen je Einwohner lag Deutschland 2011 mit 142 Euro im unteren Mittelfeld der betrachteten Staaten.**
- **Es investierte 84 Euro weniger pro Kopf der Bevölkerung als der Durchschnitt der anderen 12 westeuropäischen Staaten.**

## Investitionsentwicklung seit 2000

Im Rückblick auf das letzte Jahrzehnt wird deutlich, dass Deutschland mit seinen Investitionen pro Einwohner in Straßen von Beginn an niedriger lag. Der Abstand hat im Laufe der Zeit erheblich zugenommen, da die anderen Staaten ihre Investitionstätigkeit steigerten, während Deutschland nachließ und nur durch die Konjunkturpakete im Jahr 2009 kurzzeitig wieder das Ausgangsniveau erreichte.

Abb. 5



Quellen: OECD/ ITF 2013a, eigene Berechnungen

- **Deutschland investierte im gesamten vergangenen Jahrzehnt im Vergleich zu seinen europäischen Nachbarstaaten pro Einwohner unterdurchschnittlich in seine Straßen. Der Abstand nahm im Laufe der Zeit erheblich zu.**

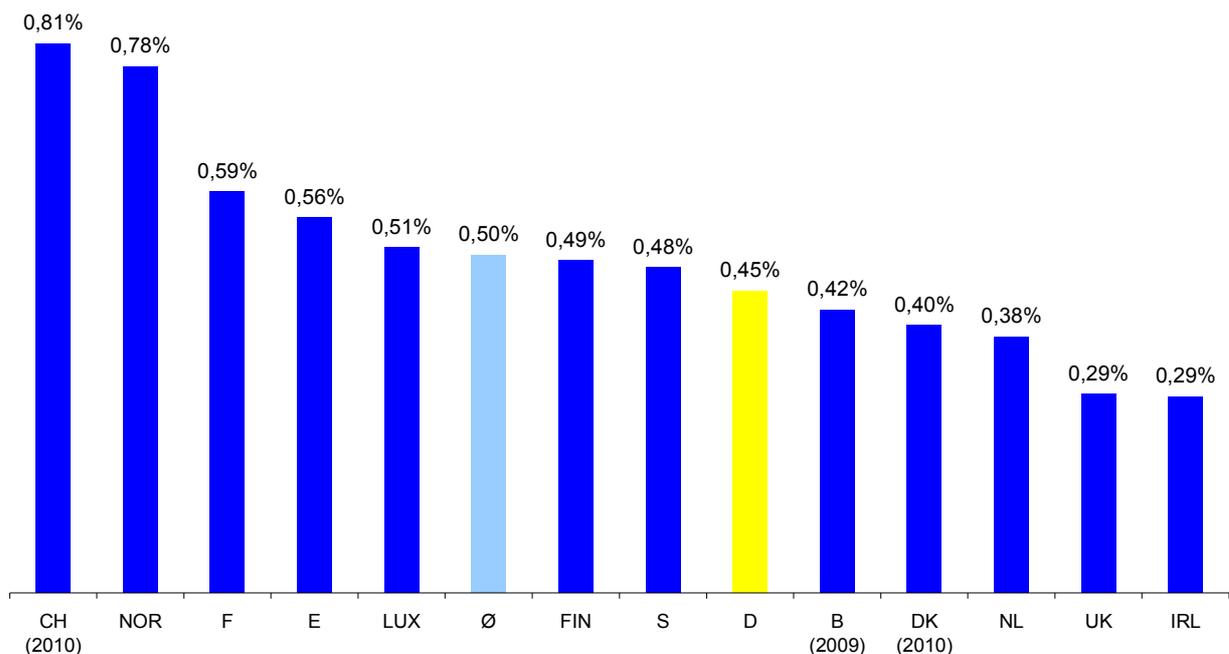
## 5. Investitionen in Straßen als Anteil vom Bruttoinlandsprodukt

### Investitionen 2011

Als eine der weltweit führenden Außenhandelsnationen und mit seiner zentralen Lage in Europa ist Deutschland im internationalen Vergleich besonders auf leistungsfähige Verkehrswege angewiesen. Es steht auch in besonderer Verantwortung für das Funktionieren des europäischen Binnenmarktes. Steigende Investitionen wären notwendig, um das in die Jahre gekommene Straßennetz entsprechend der weiter wachsenden quantitativen und qualitativen Anforderungen (Verkehrsaufkommen, Verkehrssicherheit, Lärm, Umwelt) an das Verkehrsnetz zu stärken. Doch auch beim Anteil der Bruttoanlageinvestitionen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) landet Deutschland nur im unteren Mittelfeld. Gemessen am Anteil des BIP investierte Deutschland 2011 mit 0,45 Prozent rund 10 Prozent weniger als der Durchschnitt der zwölf anderen Staaten in sein Straßennetz.

Abb. 6

Anteil der Investitionen in Straßen am Bruttoinlandsprodukt 2011 (in %)



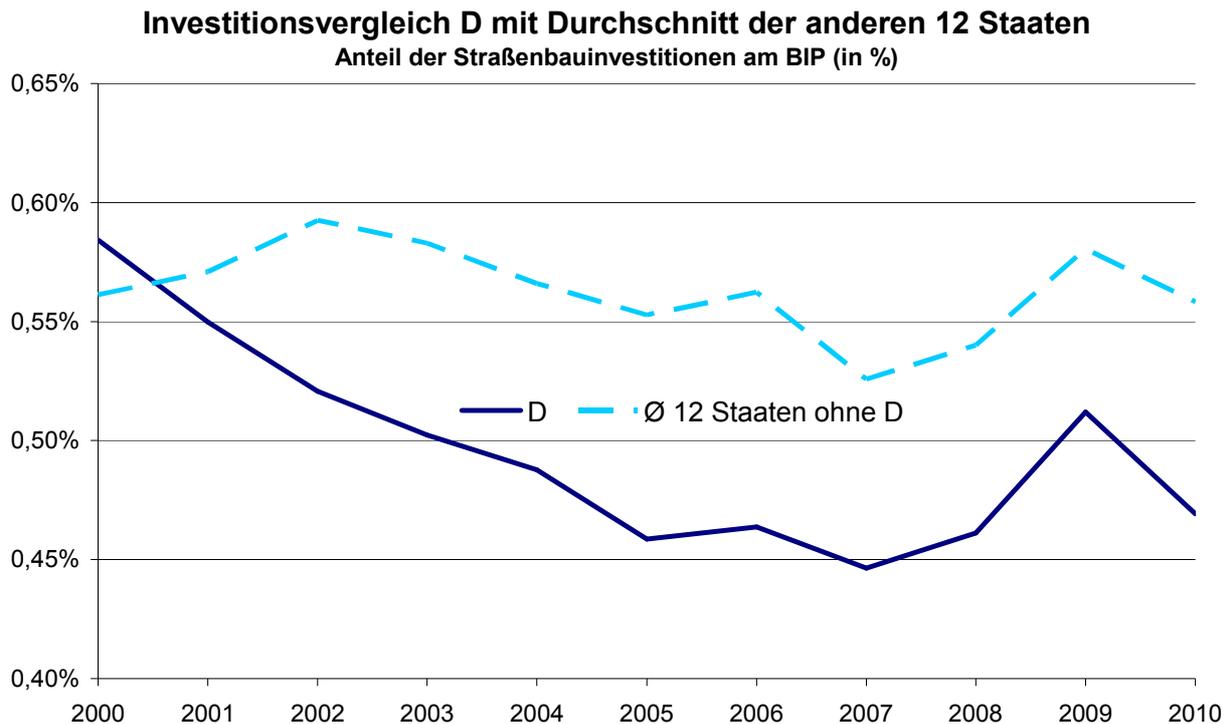
Quellen: OECD/ ITF 2013a, eigene Berechnungen

- **Im Verhältnis zur Wirtschaftskraft investiert Deutschland mit 0,45 Prozent des Bruttoinlandsprodukts weniger als der Durchschnitt der westeuropäischen Staaten in Straßen. Es wird damit seiner Rolle als Außenhandelsnation mit zentraler Lage im Binnenmarkt nicht gerecht.**

## Investitionsentwicklung seit 2000

Lag der Anteil der Investitionen in Straßen am Bruttoinlandsprodukt in Deutschland zu Beginn des letzten Jahrzehnts noch über dem Durchschnitt der anderen zwölf westeuropäischen Staaten, so unterschritt er diesen ab 2001 mit wachsendem Abstand. Der deutsche BIP-Anteil der Investitionen hat sich seit dem Jahr 2000 um 30 Prozent verringert, die anderen Staaten haben dagegen in der Gesamtheit den Anteil im Laufe des Jahrzehnts gehalten.

Abb. 7



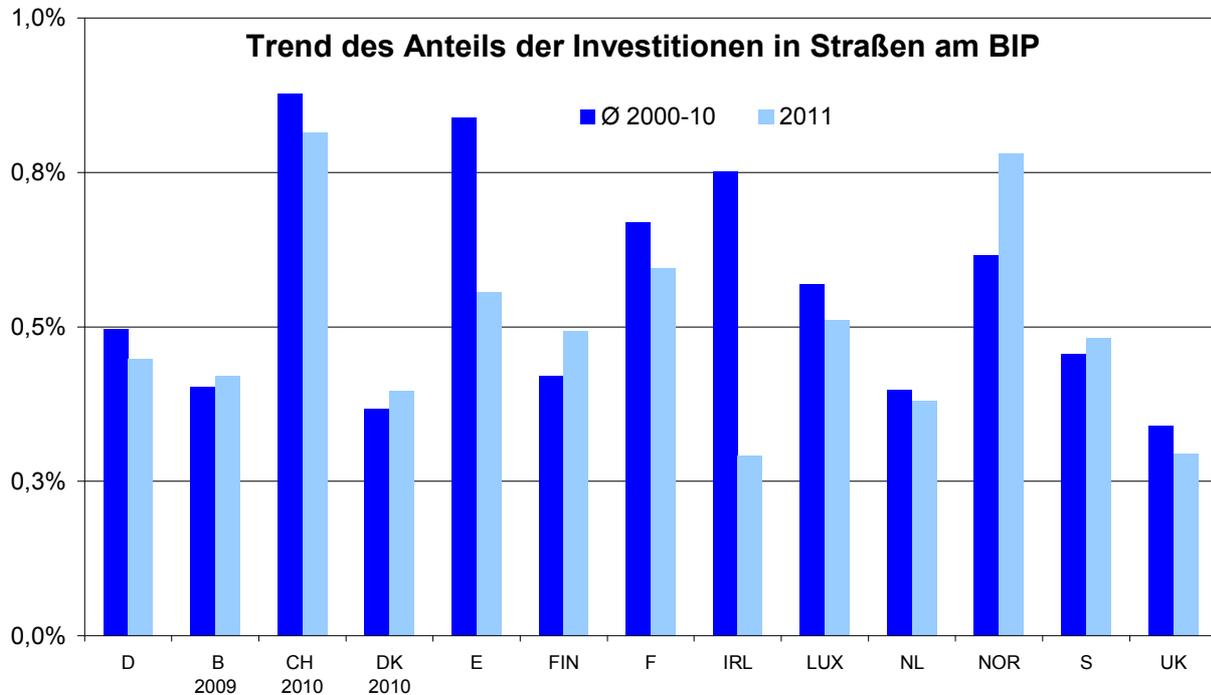
Quellen: OECD/ ITF 2013a, eigene Berechnungen

- **Die Investitionen in Straßen blieben im vergangenen Jahrzehnt deutlich hinter der Wirtschaftsentwicklung zurück. Der Anteil dieser Investitionen am Bruttoinlandsprodukt sank von 0,58 Prozent in 2000 auf 0,45 Prozent in 2011.**
- **Die anderen betrachteten Staaten haben dagegen in ihrer Gesamtheit mit 0,56 Prozent ungefähr proportional zur Steigerung ihrer Wirtschaftsleistung investiert.**

Gegenüber 2010 zeichnet sich 2011 – soweit die Daten verfügbar sind – bei einigen Staaten ein Absinken des Anteils am Bruttoinlandsprodukt durch gestiegene Wirtschaftsleistung bzw. sinkende Investitionen ab (vgl. Abb 8). Im Fall starker konjunktureller Ausschläge ist das Verhältnis von Investitionen zu Wirtschaftsleistung vor allem im Mehrjahresvergleich aussagekräftig. Es wird sichtbar, ob die Finanzierung des Ausbaus oder Erhalts der Infrastruktur mit dem mittelfristigen Wirtschaftswachstum Schritt hält. Im Fall erheblicher Kürzungen des Investitionsbudgets verbessert der Staat zwar kurzfristig seine Liquidität. Es sind jedoch Ineffizienzen beim Mitteleinsatz zu erwarten, wenn laufende Vorhaben gebremst oder Erhaltungsprojekte hinausgezögert werden. In der Mehrjahresbetrachtung steigen die Kosten.

In acht von dreizehn der betrachteten Staaten lagen die Investitionen in Straßen 2011 unter dem Durchschnitt des vorangegangenen Jahrzehnts. Insbesondere in den von der Wirtschafts- und Verschuldungskrise stark betroffenen Staaten (E, IRL) waren große Rückgänge zu verzeichnen.

**Abb. 8**



Quellen: OECD/ ITF 2013a, eigene Berechnungen

### ***BIP-Anteil der Investitionen in Verkehrswege***

Die in dieser Analyse bereits sichtbar gewordene unterproportionale Investitionsbereitschaft Deutschlands im Bereich der Straßeninfrastruktur gilt auch für die Verkehrswege insgesamt. In einem Report gibt das International Transport Forum durchschnittliche Werte für den Anteil der öffentlichen Investitionen der OECD-Staaten in alle Landverkehrswege – Straße, Schiene und Wasserstraße – am Bruttoinlandsprodukt an. Für die Gesamtheit der OECD-Staaten liegt der Wert bei rund einem Prozent der Wirtschaftsleistung. Für Westeuropa wird als Durchschnitt der letzten Jahre ein Anteil zwischen 0,8 und 0,9 Prozent genannt. Dies deckt sich auch mit unserer Stichprobe, bei der sich dieser Wert für 2011 auf rund 0,84 Prozent belief. Deutschland erreichte hier nur 0,64 Prozent, liegt also auch bei den Investitionen in alle Verkehrswege deutlich unter dem westeuropäischen Durchschnitt. Die Investitionszurückhaltung der öffentlichen Hand in Deutschland ist somit ein Problem, das alle Verkehrswege betrifft und dessen Folgen vielerorts beim Zustand der vorhandenen Verkehrswege sichtbar sind (z.B. Nord-Ostseekanal, Brücken, U-Bahnnetze, ..).

- **Deutschland liegt also auch beim Anteil der Investitionen in alle Verkehrswege am Bruttoinlandsprodukt deutlich unter dem westeuropäischen Durchschnitt.**

## 6. Investitionen in Deutschland von Bund, Ländern und Kommunen

Die Ergebnisse des Investitionsvergleichs der Bruttoanlageinvestitionen Deutschlands mit zwölf anderen westeuropäischen Staaten haben deutlich gemacht, dass Deutschland unterproportional in sein Straßennetz investiert. Verantwortlich dafür sind Bund, Länder und Gemeinden, die jeweils für Teile dieser Infrastruktur zuständig sind<sup>12</sup>:

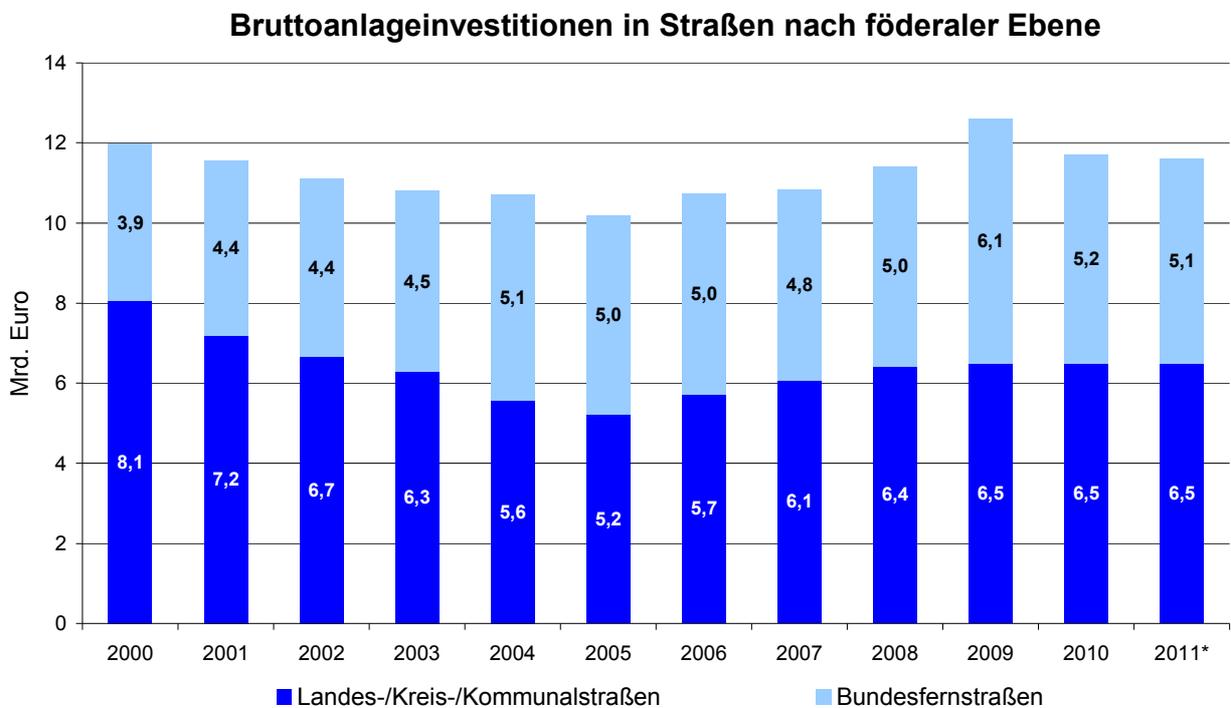
12.845 km	Bundesautobahnen
39.700 km	Bundesstraßen
86.500 km	Landesstraßen
91.700 km	Kreisstraßen
413.000 km	Gemeindestraßen (Schätzung, letzte Erhebung 1992)

Fast die Hälfte der Fahrleistungen (46,5 %) von 717 Mrd. Fahrzeugkilometern des Jahres 2011 entfallen nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen auf Bundesfernstraßen<sup>13</sup>.

### Investitionsentwicklung seit 2000 nach föderalen Ebenen

Nominal sind die Investitionen des Bundes seit 2005 nahezu konstant geblieben und erhielten erst 2009 durch die Konjunkturpakete einen vorübergehenden Schub, der jedoch bereits wieder nachgelassen hat (vgl. Abb. 9). Die Schwankung der Investitionslinie wurde vor allem von Ländern und Kommunen geprägt, die zu Beginn des letzten Jahrzehnts drastisch kürzten und diesen Rückgang bis heute nur in geringem Maße wieder aufgeholt haben.

Abb. 9



Quelle: DIW/ BMVBS 2012

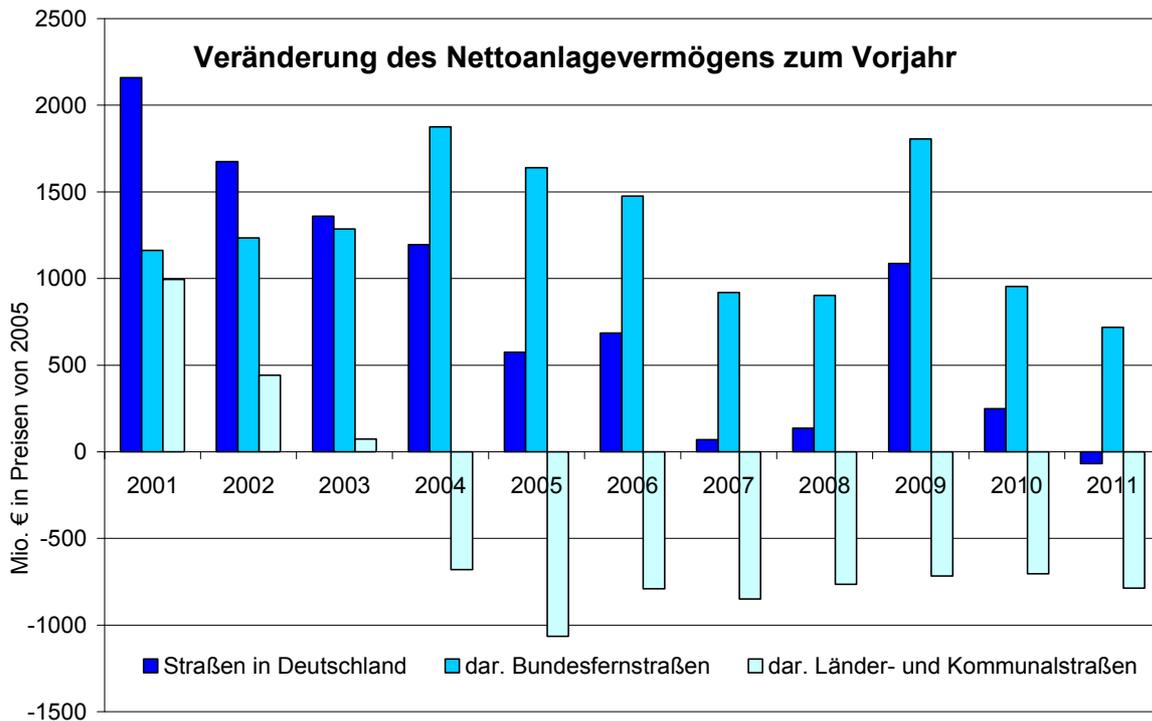
<sup>12</sup> DIW/ BMVBS 2012

<sup>13</sup> BAST 2012

## Entwicklung des Nettoanlagevermögens des Straßennetzes

Wie bereits zu Beginn dargestellt (s. Abb. 1) haben Bund, Ländern und Kommunen im vergangenen Jahrzehnt das Investitionsniveau des Jahres 2000 nominal meist nicht gehalten. Preisbereinigt war sogar ein starker Rückgang festzustellen. Dies erklärt, dass das Nettoanlagevermögen (Zeitwert) der Länder-, Kreis- und Kommunalstraßen seit 2004 sinkt und seit 2011 dadurch sogar der Wert des Gesamtnetzes abnimmt. Die Abschreibungen auf die vorhandene, in die Jahre gekommene Infrastruktur sind größer als die getätigten Investitionen.

Abb. 10



Quelle: DIW/ BMVBS 2012

## Investitionserfordernisse im deutschen Straßennetz nach föderalen Ebenen

Die Bundesregierung, die Bundestagsfraktionen und die Verkehrsministerkonferenz haben sich in letzter Zeit intensiv mit dem Investitionsstau der Verkehrswege befasst. Auch nach Einschätzung von Pro Mobilität brauchen die Straßennetze von Bund, Ländern und Gemeinden eine umfassende Sanierung, Modernisierung und einen gezielten Ausbau. Nur dann lässt sich Mobilität gewährleisten, die Wettbewerbsfähigkeit stärken und das gesellschaftliche Vermögen sichern. Deshalb ist es erforderlich, die Investitionen bedarfsorientiert zu erhöhen:

- **Der jährliche Investitionsbedarf für Kreis- und Gemeindestraßen beträgt rund acht Mrd. Euro. Investitionslücke: ca. drei Mrd. Euro pro Jahr.**
- **Landesstraßen benötigen Investitionen von mindestens 2 Mrd. Euro pro Jahr. Investitionslücke: ca. 0,5 Mrd. Euro pro Jahr.**
- **Für Bundesfernstraßen wären rund 8 Mrd. Euro pro Jahr notwendig. Die Finanzplanung bis 2017 sieht hier nur knapp 5 Mrd. Euro vor. Investitionslücke: ca. 3 Mrd. Euro pro Jahr.**

### III. Quellenverzeichnis

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt 2012), Voraussichtliche Entwicklung von Unfallzahlen und Jahresfahrleistungen in Deutschland - Ergebnisse 2012, Bergisch-Gladbach 2012  
(<http://www.bast.de> )

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW 2012), Verkehr in Zahlen 2012/2013, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Hamburg 2012

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW 2013), Investitionen für mehr Wachstum – Eine Zukunftsagenda für Deutschland, DIW-Wochenbericht 26-2013, Berlin 2013 (<http://www.diw.de> )

Institute for Economic Research and Consulting GmbH (IERC 2013), Prof. Dr. habil. Wolfgang H. Schulz/ Miriam Mainka, Gesamtwirtschaftliche Bewertung der Sperrung der A1-Rheinbrücke für den Lkw-Verkehr, Studie im Auftrag von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V., Meerbusch 2013  
([http://www.promobilitaet.de/media/file/968.Studie\\_vwl\\_Kosten\\_Sperrung\\_Rheinbruecke\\_Lev\\_IERC\\_Pro\\_Mobilitaet.pdf](http://www.promobilitaet.de/media/file/968.Studie_vwl_Kosten_Sperrung_Rheinbruecke_Lev_IERC_Pro_Mobilitaet.pdf) )

Naumann, Joachim (Naumann, Joachim 2011), Brückenertüchtigung jetzt – ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Mobilität auf Bundesfernstraßen, hrsg. vom Deutschen Beton- und Bautechnik-Verein e.V., Berlin 2011 ([http://www.bdi.eu/download\\_content/InfrastrukturUndLogistik/Brueckenstudie\\_endg.pdf](http://www.bdi.eu/download_content/InfrastrukturUndLogistik/Brueckenstudie_endg.pdf) )

OECD/ International Transport Forum (ITF/OECD 2013a), Spending on Transport Infrastructure 1995 – 2011, Paris 2013 (<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/13SpendingTrends.pdf>)

OECD/ International Transport Forum (ITF/ OECD 2013b), Understanding the Value of Transport Infrastructure - Guidelines for macro-level measurement of spending and assets, Task Force Report, Paris 2013 (<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/13Value.pdf>)

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. (Pro Mobilität 2011), Investitionen westeuropäischer Staaten in Straßeninfrastruktur, Berlin 2011  
([http://www.promobilitaet.de/media/file/407.Pro\\_Mobilitaet\\_Analyse\\_Investitionen\\_in\\_Strassen\\_in\\_Westeuropa\\_final.pdf](http://www.promobilitaet.de/media/file/407.Pro_Mobilitaet_Analyse_Investitionen_in_Strassen_in_Westeuropa_final.pdf) )

Statistisches Bundesamt (Statistisches Bundesamt 2013), Preisindizes für die Bauwirtschaft, Fachserie 17 Reihe 4, Wiesbaden 2013

Universität Siegen (Universität Siegen 2012), Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher/ Torsten Schubert, Schwertransporte im Spannungsfeld zwischen Verkehrsinfrastruktur, behördlichen Auflagen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten, Studie im Auftrag der IHK Siegen, Siegen 2012  
(<http://www.ihk-siegen.de/fileadmin/Geschaeftsfelder/Standortpolitik/Verkehr/2012-10-23-Schwertransporte-final.pdf> )

### Impressum:

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Bearbeitung: Stefan Gerwens, Holger Schilp

Friedrichstraße 154, 10117 Berlin

Tel.: 030 / 22 48 84 12

Fax: 030 / 22 48 84 14

E-Mail: [info@promobilitaet.de](mailto:info@promobilitaet.de)

Homepage: <http://www.promobilitaet.de>