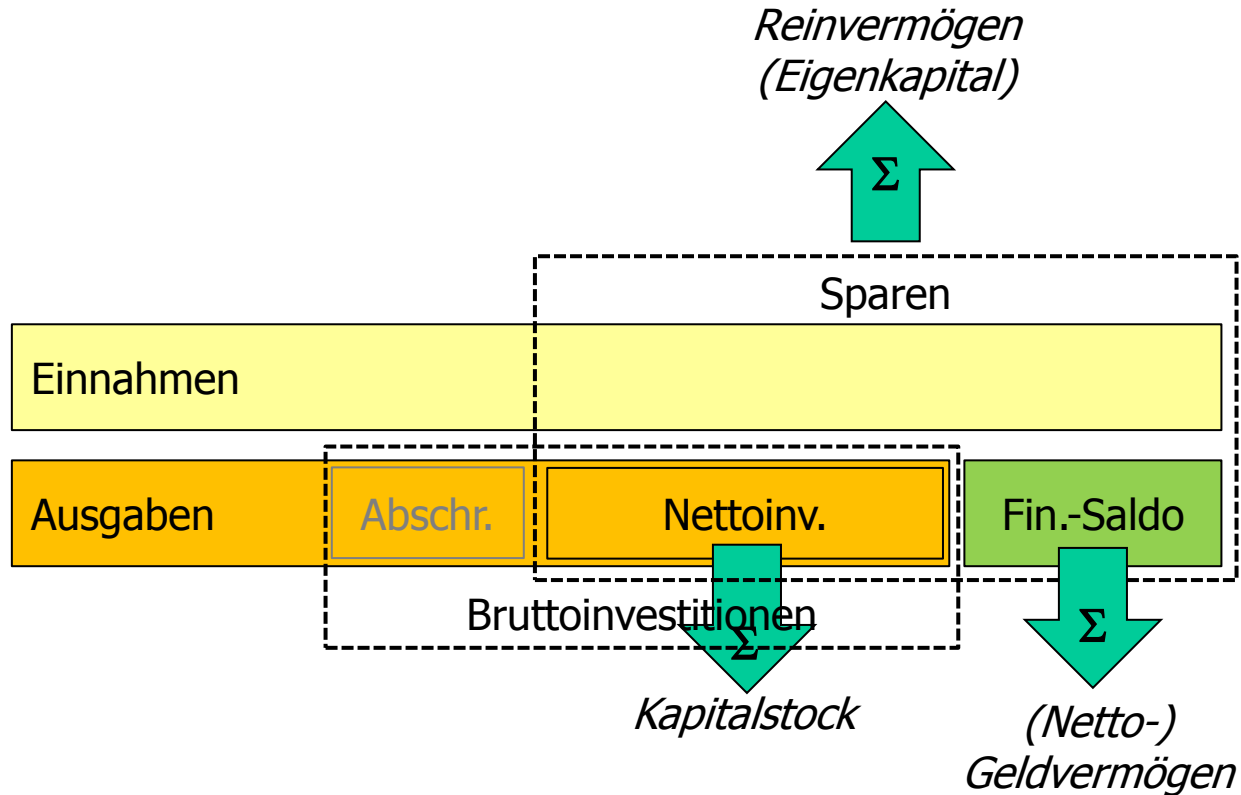


Tag der mittelständischen Bauwirtschaft | Bonn, 21. Januar 2013
„Von der Schuldenbremse zur Investitionsbremse? - Die Zukunft der
Infrastrukturfinanzierung in Deutschland“

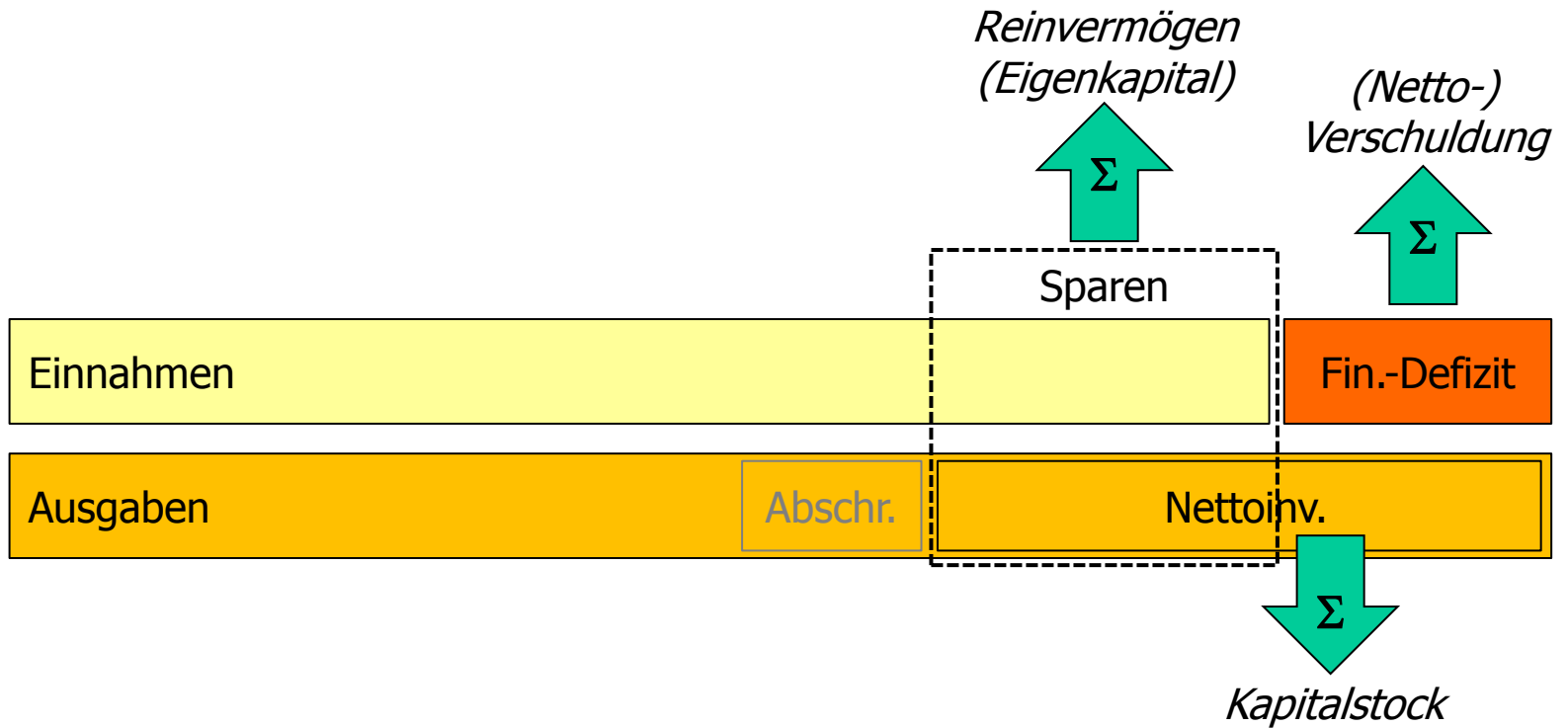
Infrastrukturbereitstellung und Haushaltskonsolidierung: „Sparen“ auf Kosten des Kapitalstocks?

Dr. Stefan Kooths
Prognose-Zentrum, Büro Berlin

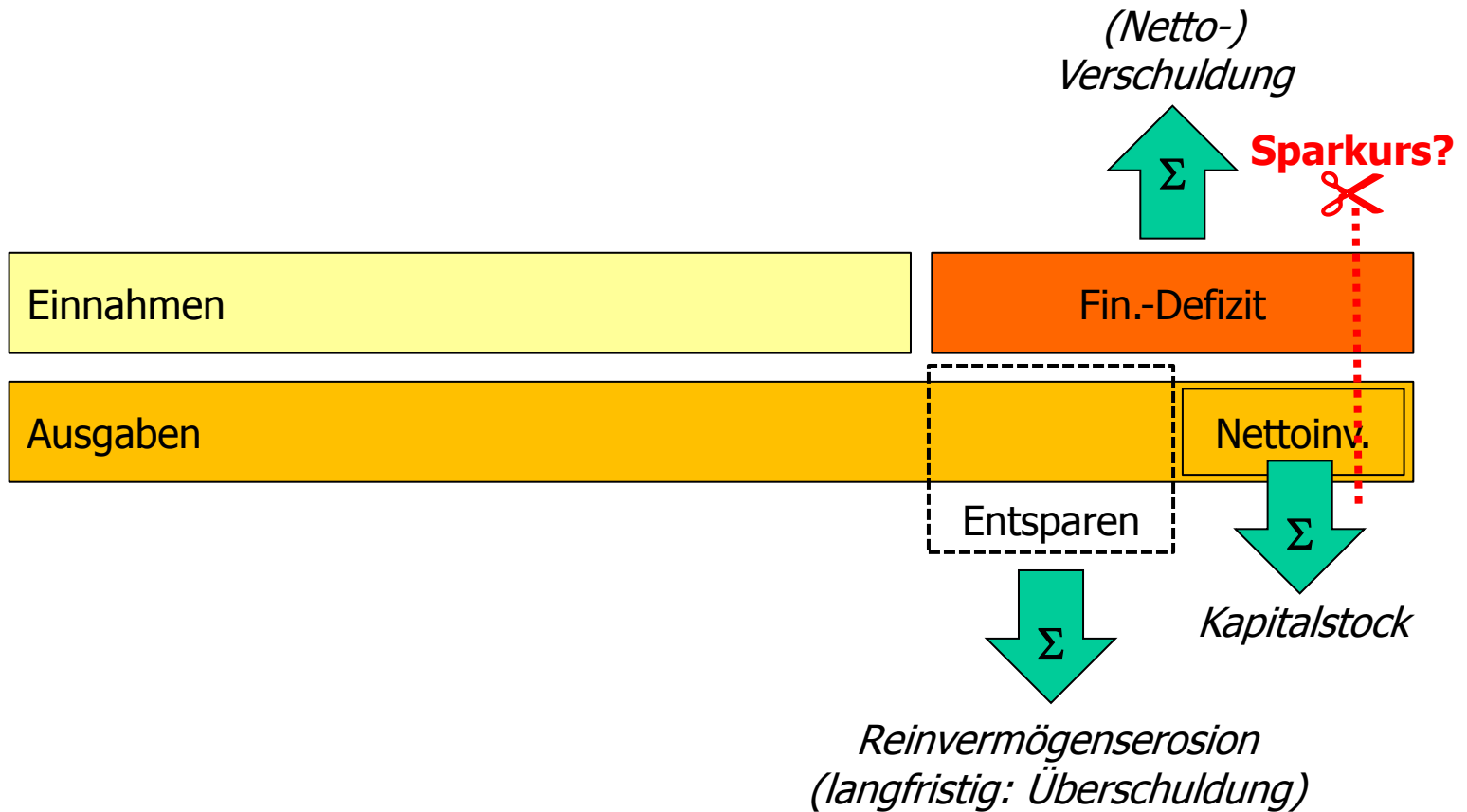
Sparen und Finanzierungssaldo, Kapitalstock, Vermögen und Verschuldung (1/4)



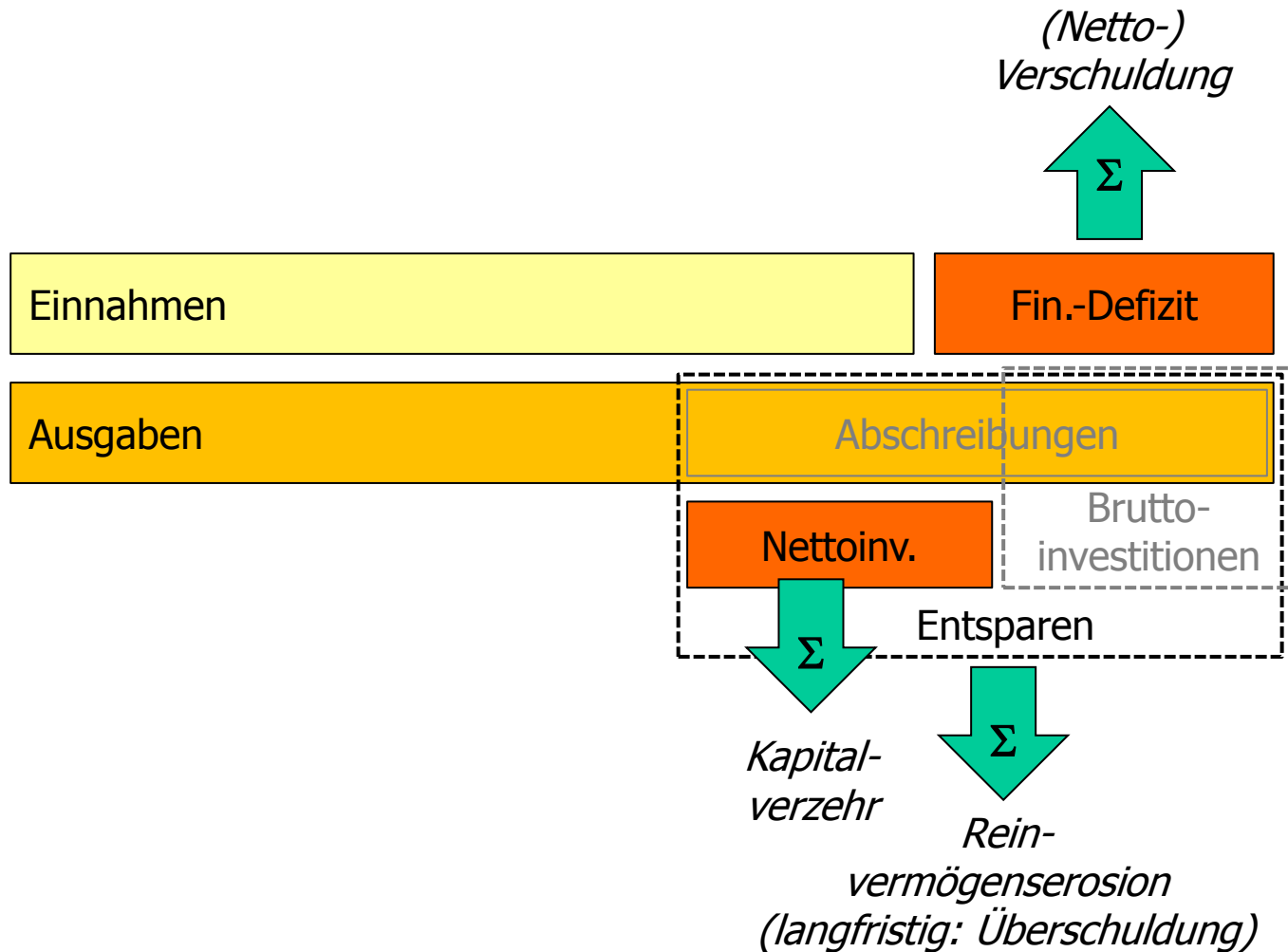
Sparen und Finanzierungssaldo, Kapitalstock, Vermögen und Verschuldung (2/4)



Sparen und Finanzierungssaldo, Kapitalstock, Vermögen und Verschuldung (3/4)

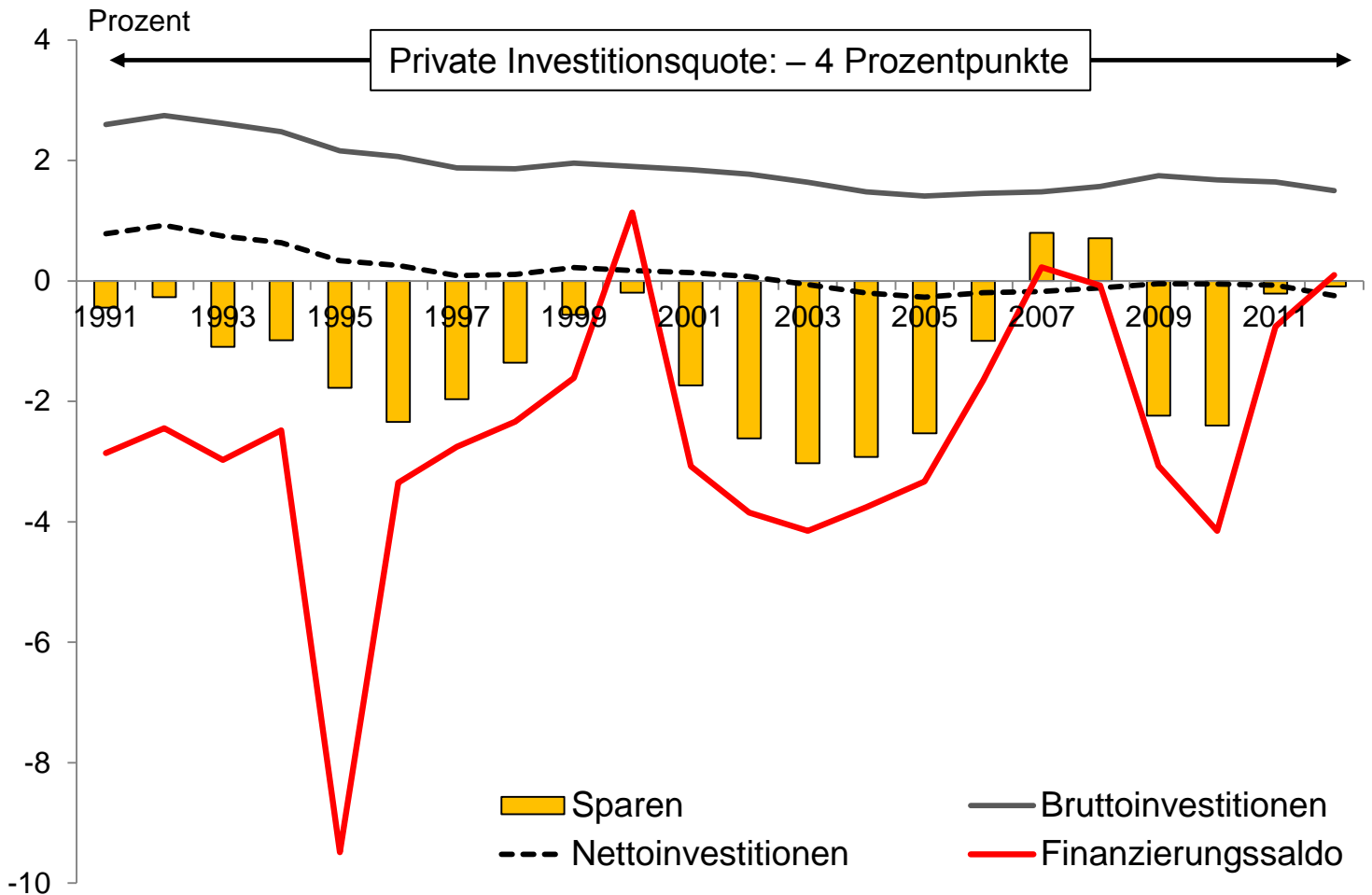


Sparen und Finanzierungssaldo, Kapitalstock, Vermögen und Verschuldung (4/4)

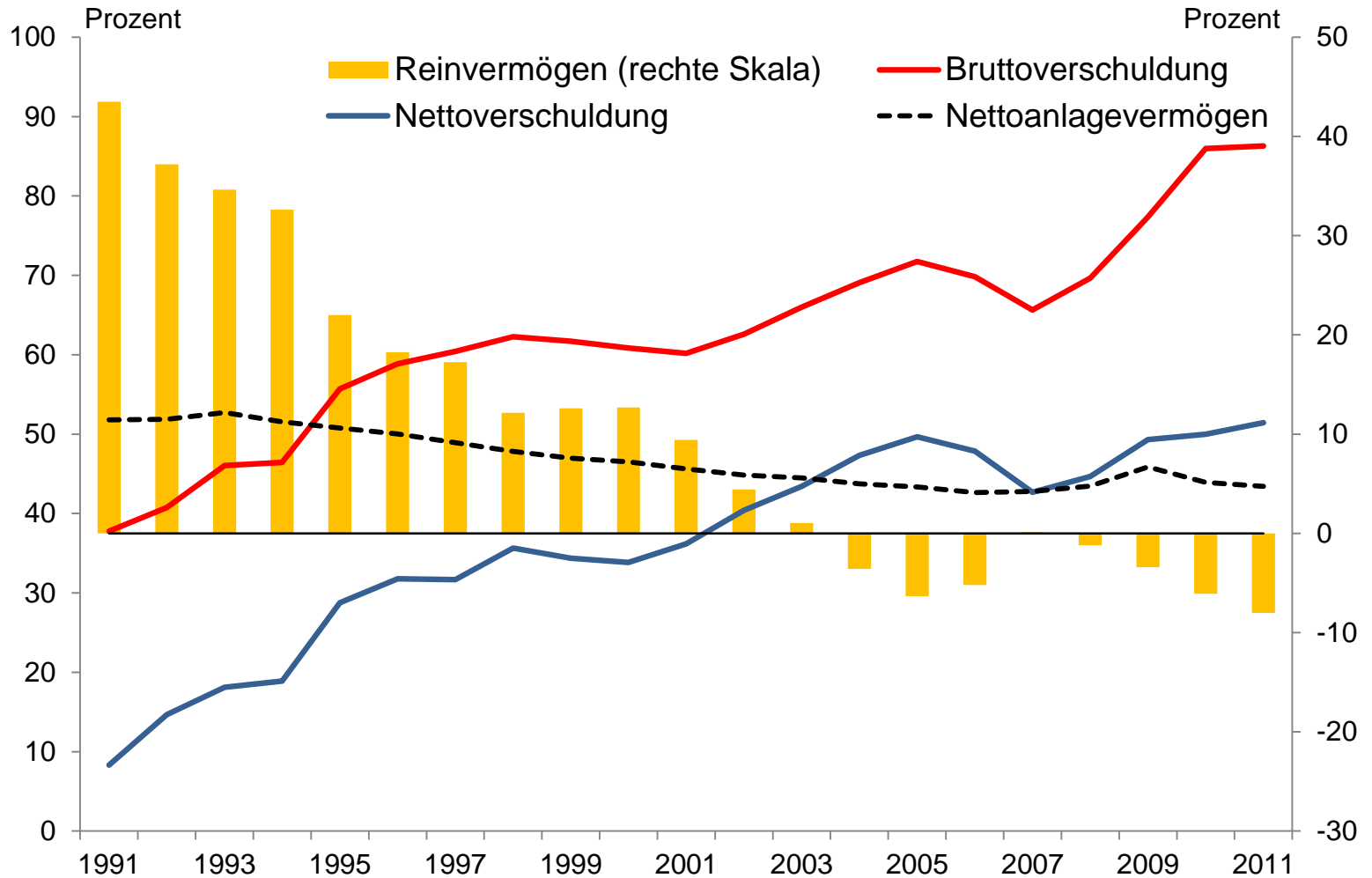




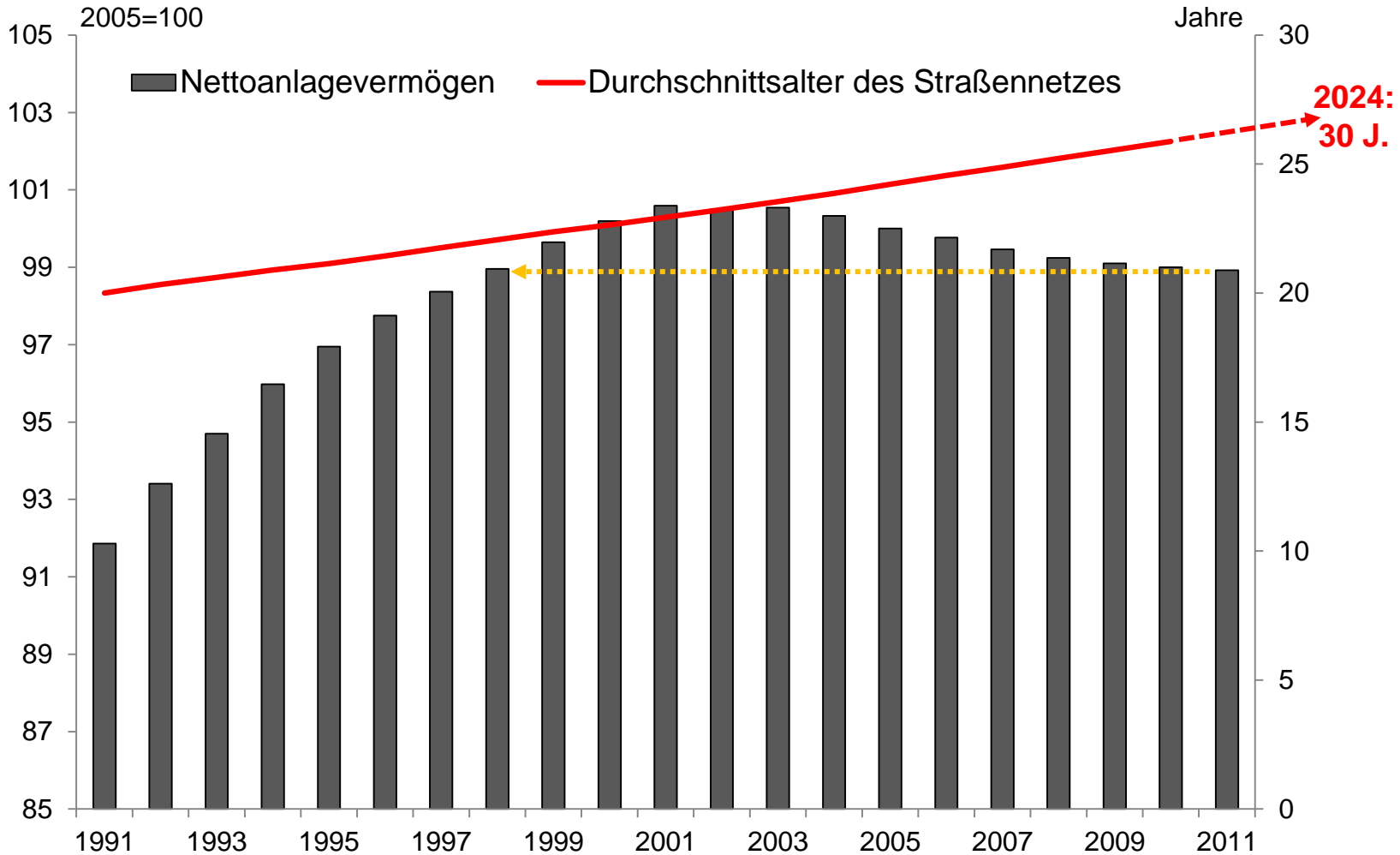
Öffentlicher Sektor: (Ent-)Sparen, Investitionen, Finanzierungssalden



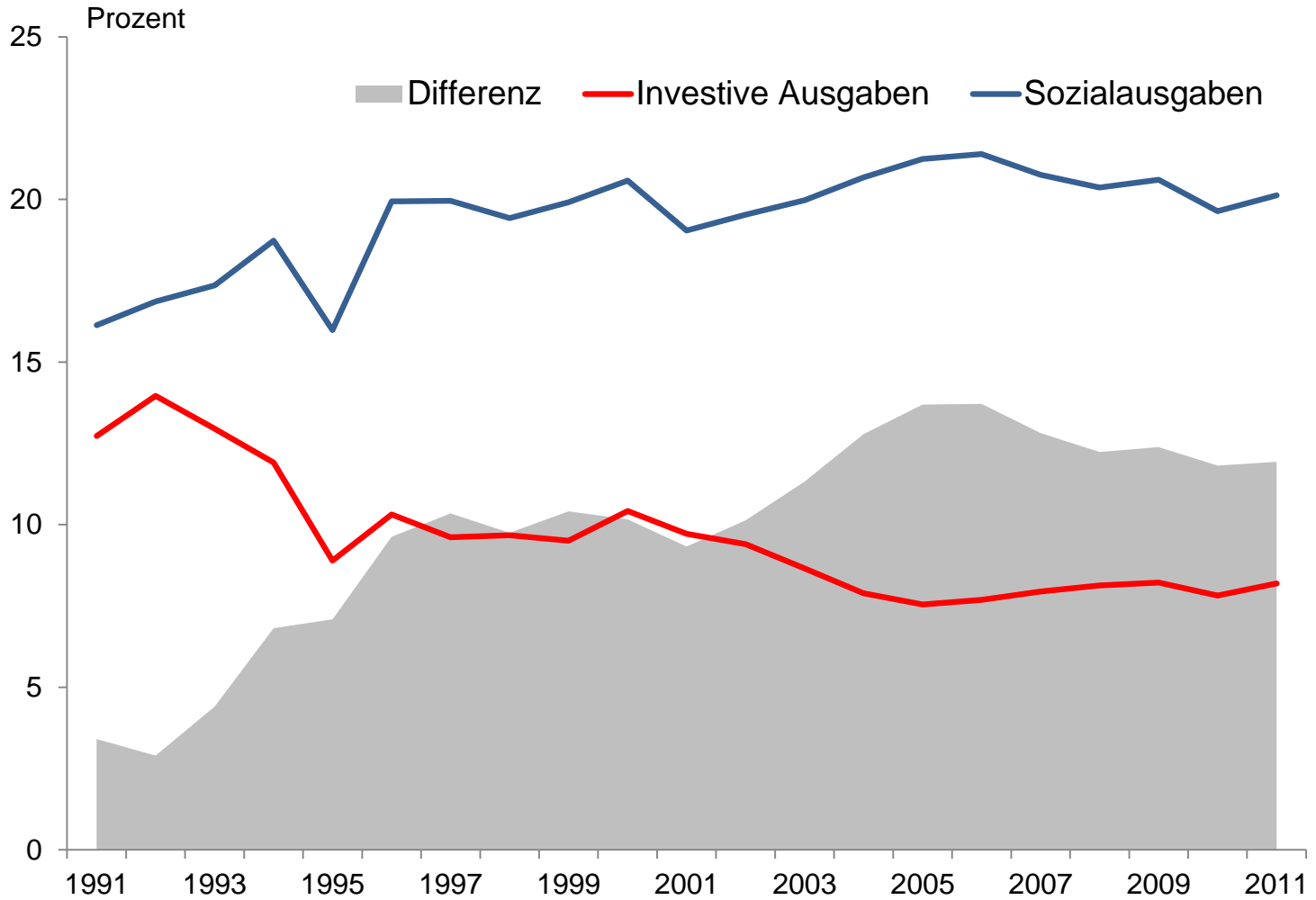
Öffentlicher Sektor: Verschuldung, Kapitalstock und Vermögen



Öffentlicher Kapitalstock

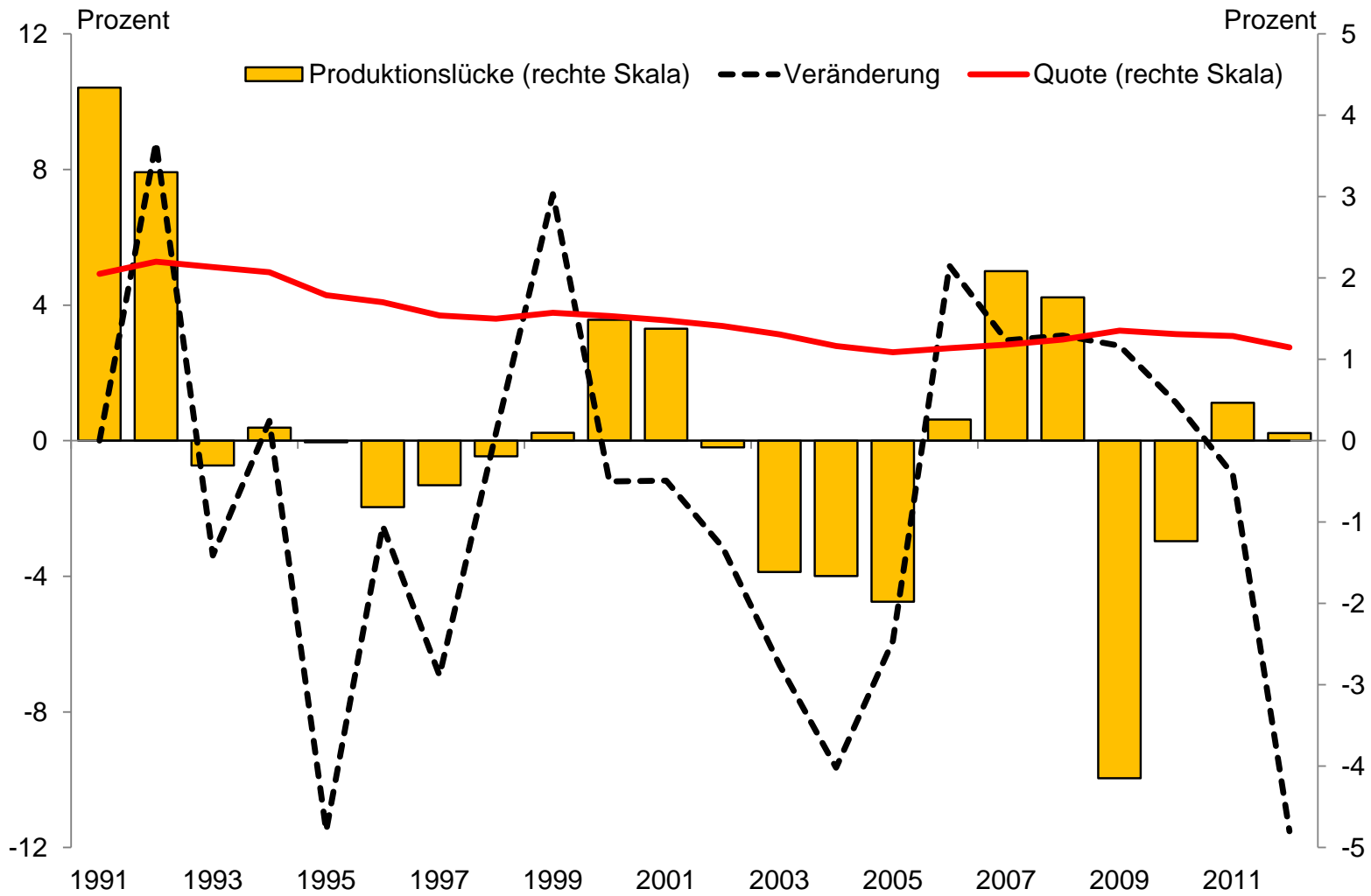


Ausgabenstruktur der Gebietskörperschaften





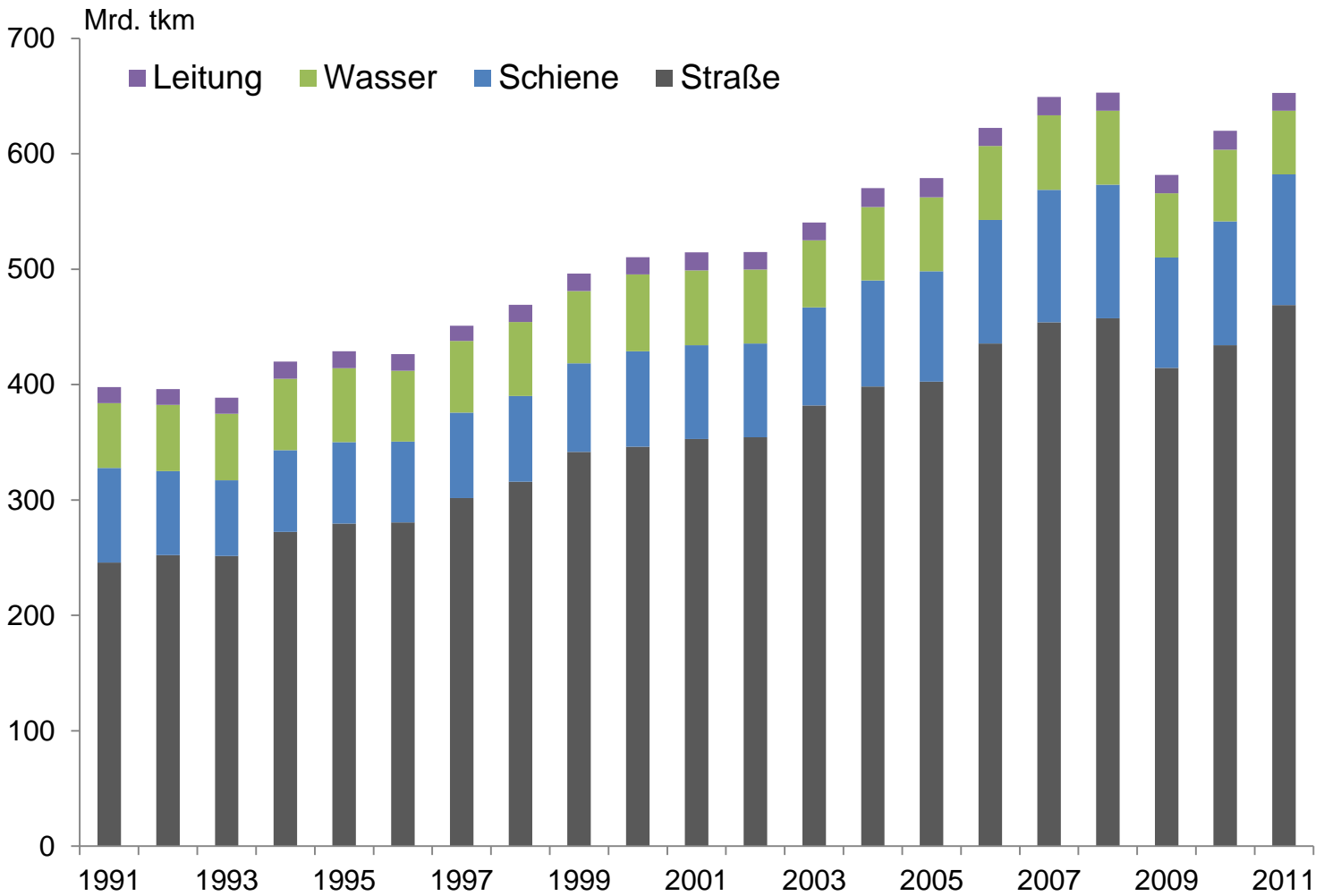
Öffentlicher Nichtwohnbau: Antizyklische Investitionspolitik?



Kapitalexport, Außenhandel und Wachstum

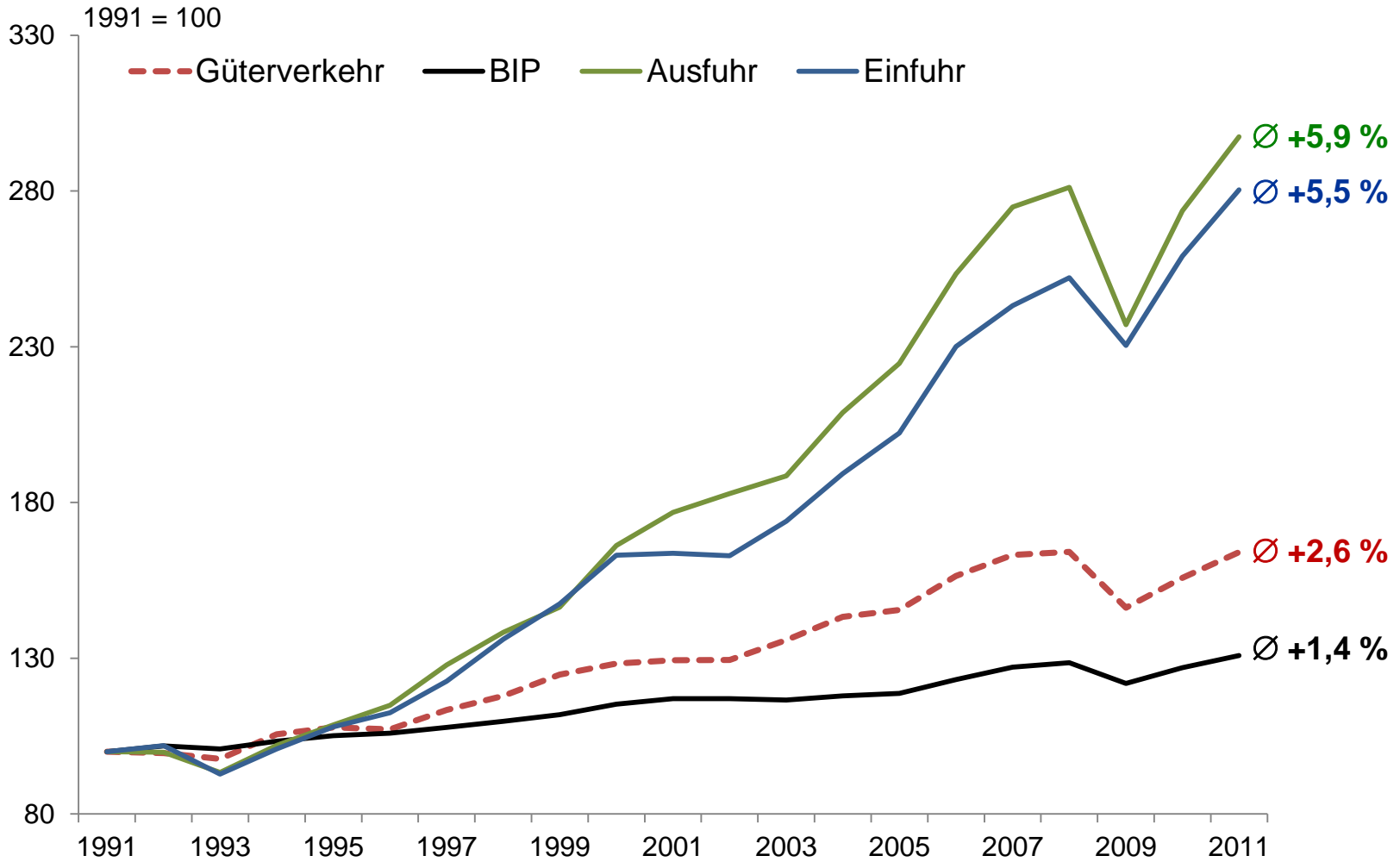
- „Wachstumsmodell“ Deutschland
 - Hohe Exportquoten unproblematisch (im Gegenteil!)
 - Zunehmende Außenhandelsüberschüsse könnten auf Investitionsschwäche im Inland hindeuten
 - Anstieg des Exportüberschusses
 - Expansionsbeitrag, kein Wachstumsbeitrag (konjunktureller Sog, kein angebotsseitiger Schub)
 - kein Wachstumsfaktor, sondern Hemmnis durch Kapitalabfluss
- ⇒ Überwindung der Investitionsschwäche im Inland (Investitionen↑, Einfuhr↑)
- Umlenkung des Kapitalstockaufbaus
 - Vorbereitung auf demographischen Wandel (Auslandsvermögensaufbau kann problematisch sein)

Güterverkehrsleistung



Güterverkehr und ökonomische Aktivität

1991 = 100



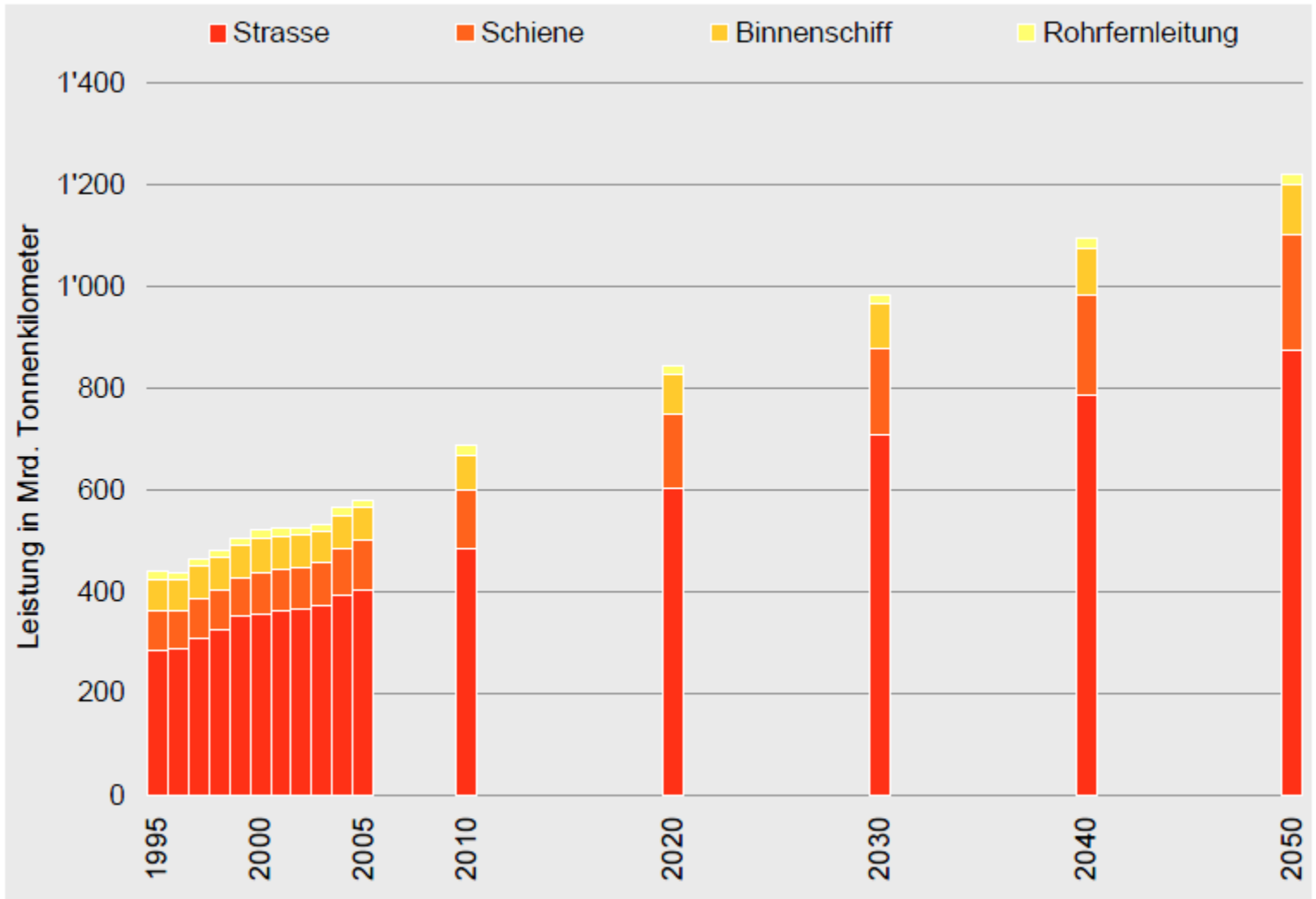
Legend:
- - - Güterverkehr
— BIP
— Ausfuhr
— Einfuhr

Year	Güterverkehr	BIP	Ausfuhr	Einfuhr
1991	100	100	100	100
1993	95	95	95	95
1995	105	105	105	105
1997	115	115	125	125
1999	125	125	145	145
2001	130	130	175	175
2003	140	140	195	195
2005	150	150	235	235
2007	165	165	275	275
2009	145	145	235	235
2011	165	165	295	295

Summary Statistics (Average Annual Growth Rates):
Ø +5,9 % (Ausfuhr)
Ø +5,5 % (Einfuhr)
Ø +2,6 % (Güterverkehr)
Ø +1,4 % (BIP)

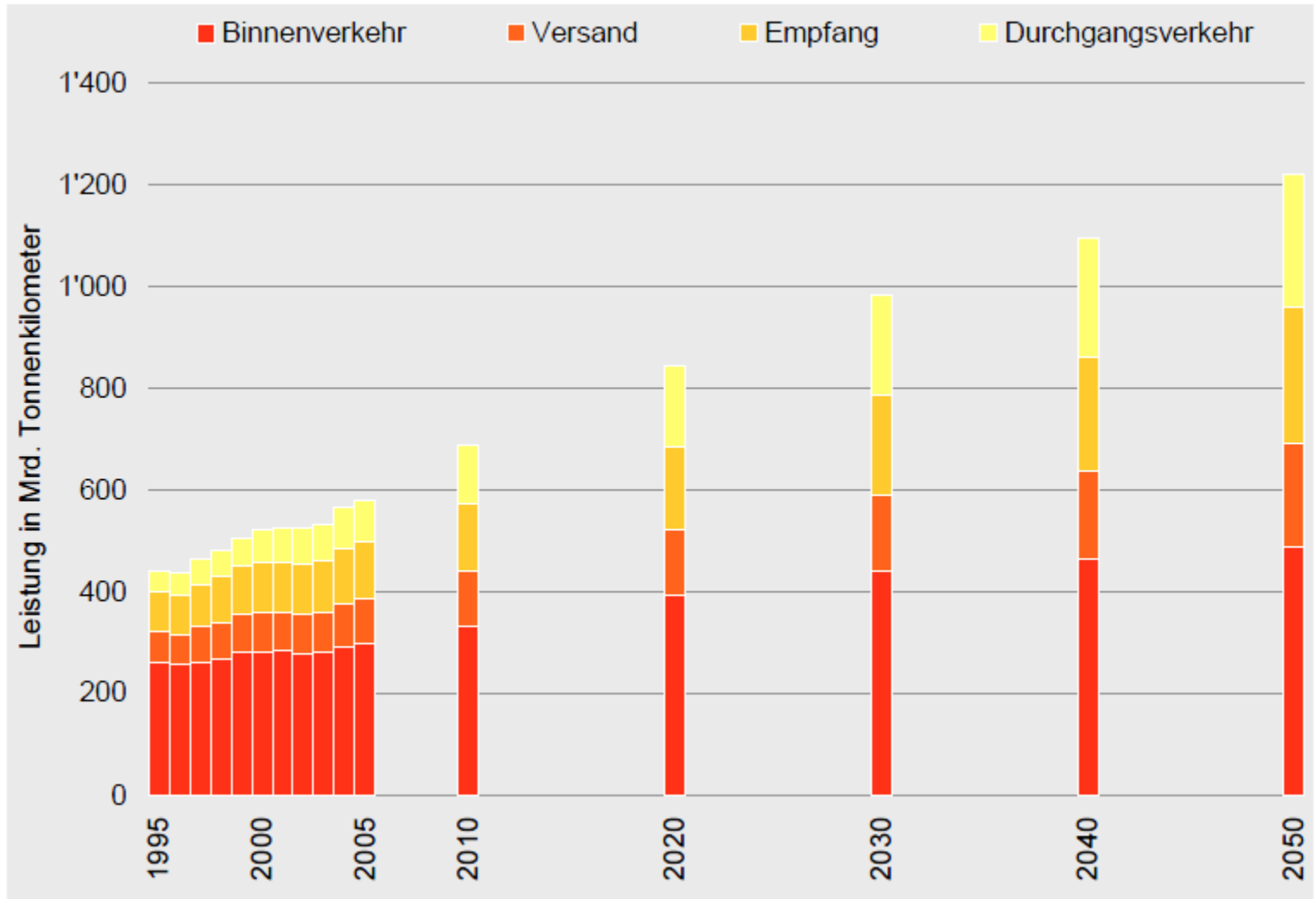
Güterverkehrsprognose bis 2050 (modal)

Quelle: protrans (2007), Güterverkehr Deutschland 2050



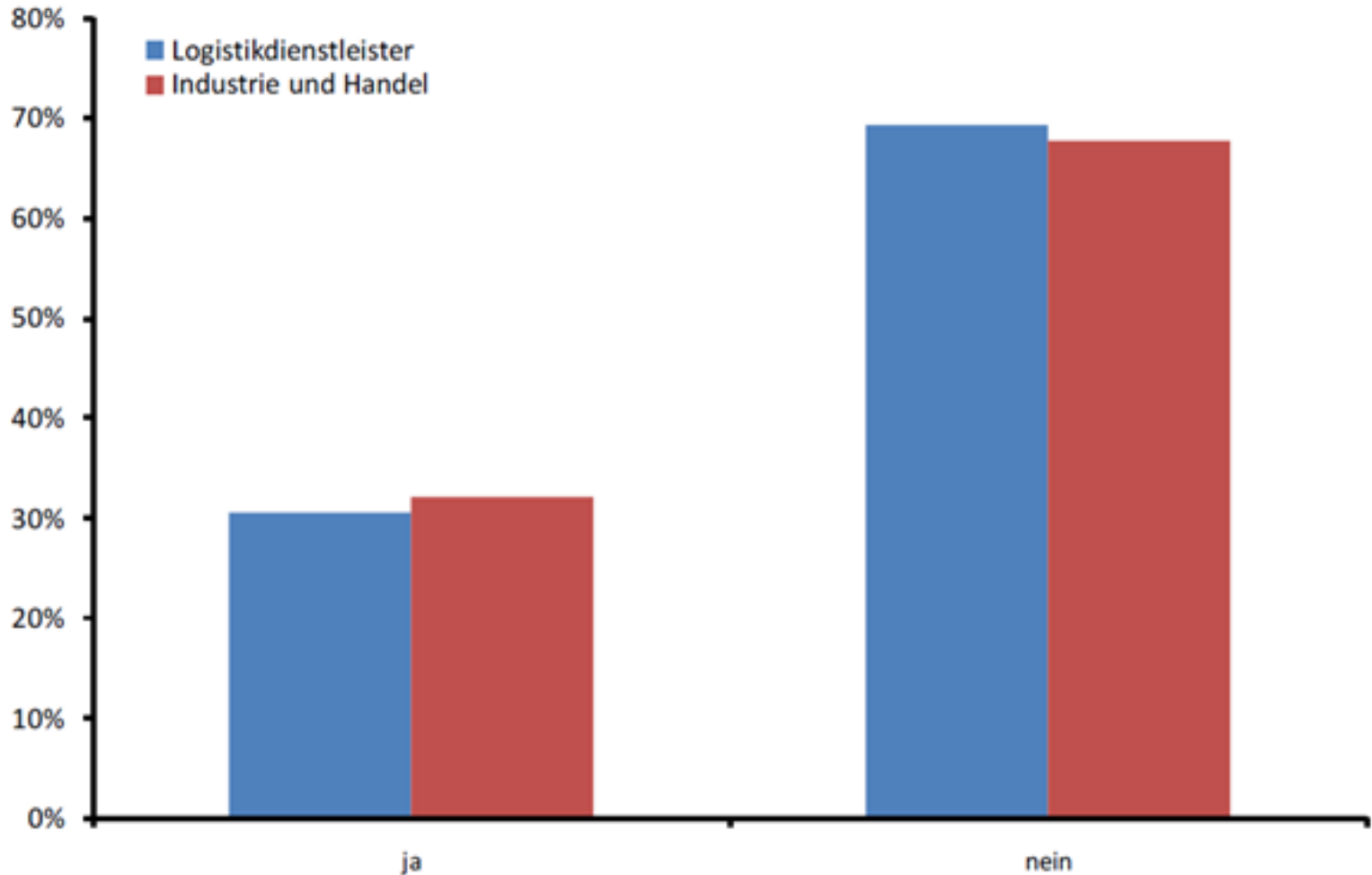
Güterverkehrsprognose 2050 (relational)

Quelle: protrans (2007), Güterverkehr Deutschland 2050



Beispiel Logistik: Infrastrukturengpässe

Antworten in Prozent aller Befragten; Quelle: BVL/IfW Logistik-Indikator (Novemberbefragung 2008)



Fragstellung: Stellen Engpässe in der Infrastruktur bereits heute eine Herausforderung für Ihre Dienstleistung dar?

MANGELHAFTER INFRASTRUKTUR

04.12.2012, 15:00 Uhr

Deutsche Wirtschaft auf der Rüttelstrecke

Wegen der Energiewende drohen Stromausfälle, in mancher Kleinstadt lahmt das Internet und eine Autobahnsperre für Lkw schreckt die Industrie auf. Wie die marode Infrastruktur das Wirtschaftswachstum behindert.

von Martin Dowideit, Dana Heide und
Christof Kerkmann



Die für Lkw gesperrte A1-Brücke zwischen Leverkusen und Köln. Noch gibt es Hoffnung, dass sie bald wieder befahren werden darf – doch sicher ist nichts.

Quelle: dpa

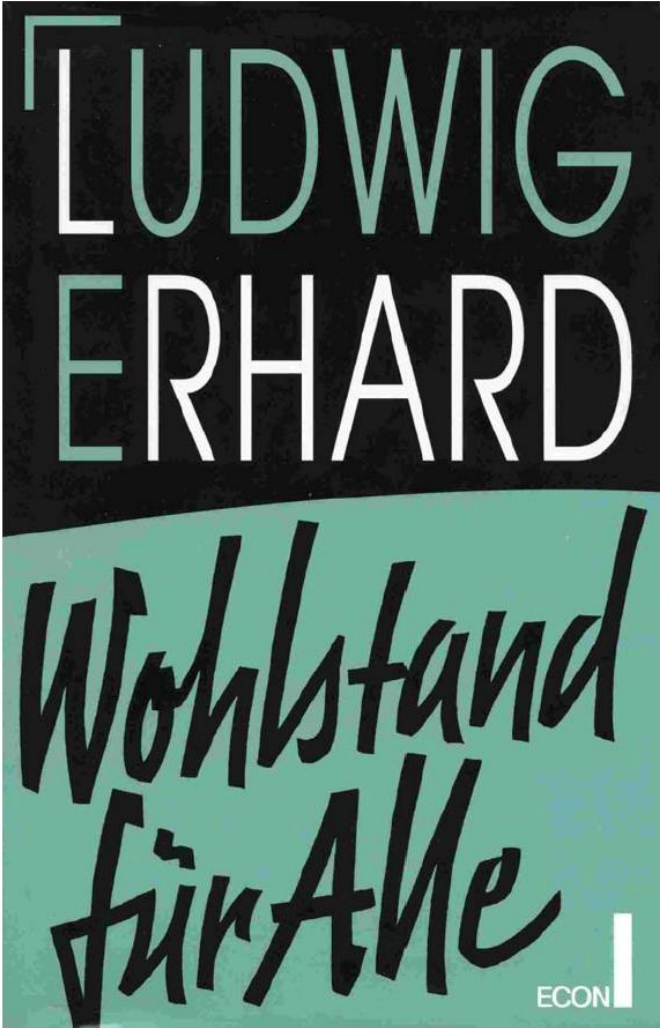
Zwischenfazit

- Bislang:
 - Gesamtwirtschaftliches Symptom: Investitionsschwäche in Deutschland
 - Kein Automatismus zwischen Schuldenbremse und Investitionsstau

- Aber: Bereitstellungsentscheidung bedarf **ordnungsökonomischer** Begründung
 - Hydraulisch-makroökonomische Instrumentalisierung vermeiden: Keine Vermengung von Allokations- und Stabilisierungsfunktion
 - **Kollektivgütertheorie** als Entscheidungsgrundlage

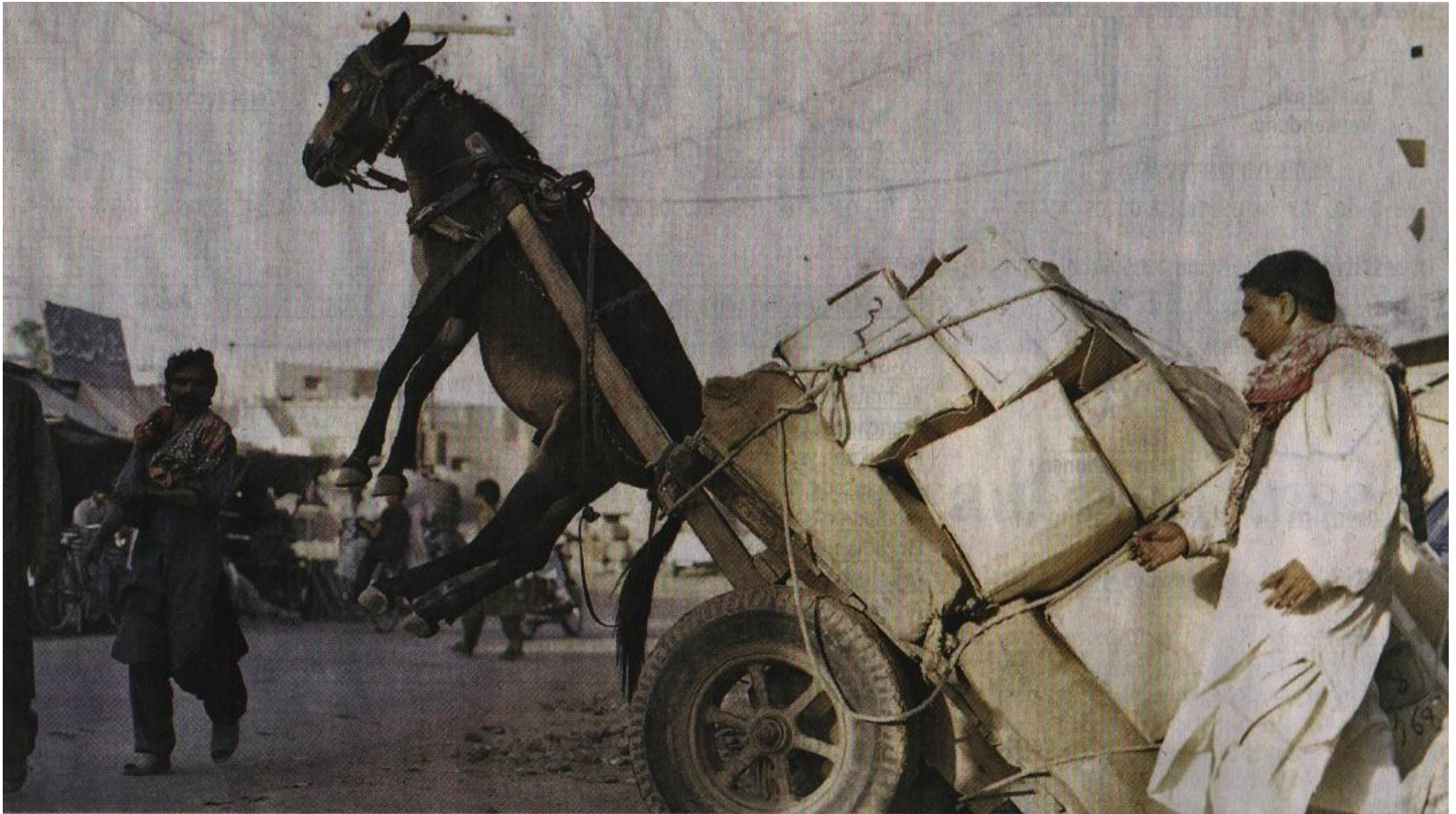


Ideal ...



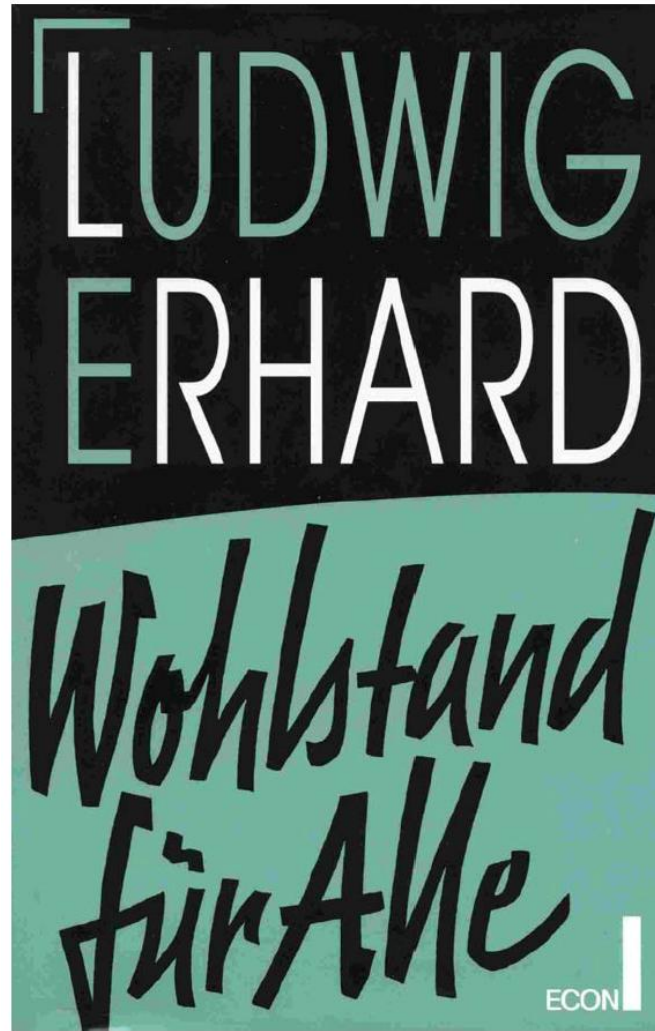
„Ich will Wahlen gewinnen
und nicht den Ludwig-Erhard-Preis.“

H. Kohl



Quelle: FAZ, 26. Oktober 2011, S. 11

Zurück zum Ideal – auch dank Schuldenbremse!



Bereitstellung von Kollektivgütern

	Rivalität: ja	Rivalität: nein
exkludierbar	Individualgüter	Club-Kollektivgüter
nicht exkludierbar	Quasi-Kollektivgüter	Zwangskollektivgüter

- ggfs. staatliche Nachfrageorganisation
- keine staatliche Produktion
- Tarifierung
 - gespaltene Tarife (Beiträge und Gebühren)
 - zeitl. Nachfrageverteilung (Rationierungsgebühren)



Bereitstellungsordnung: Das Kongruenzprinzip

- **Prinzip der fiskalischen Äquivalenz**
Nutzer = Zahler
- **Demokratieprinzip**
Entscheidungsunterworfenene = Kontrolleure
- **Prinzip der Direktkontrolle**
Vermeidung mediatisierender Gremien

- Kollektivgütertheorie
 - Bereitstellungsordnung (Entscheidungsbefugnis und Kostenträgerschaft)
 - *Ökonomische* Gütereigenschaften sind technologieabhängig (Exklusionskosten)
 - Vollständige Kostenanlastung (auch Kapitalkosten)
 - Bereitstellungsfremde Kriterien durch explizite Subventionen (z. B. Regionalförderung)
- Bestandssanierung
 - Weniger problematische Genehmigungsverfahren
 - Keine Doppelzahlung
- Finanzströme und Investitionsmöglichkeiten

Allokationspolitische Ordnungsprobleme

- Vermengung von Allokations- und Distributionsaufgaben („Sozialtarife“)
- Profitabilitätsproblem
 - Überrenditen: Quersubventionierung
 - Unterrenditen: Ressourcenverschwendung
 - Normalrenditen: Legitimationsproblem
- Schaffung künstlicher Monopole: Marktabschottung (Nichtbestreitbarkeit von Machtpositionen)
- Interessenkonflikte: Spieler als Schiedsrichter
- Wettbewerbsverzerrung (Risikobepreisung)
- Personalpolitik: Verfilzungsgefahr

„Entpolitisierung“ der Infrastrukturbereitstellung

- Steuerfinanzierung ⇒ Unterversorgung
 - Bereitstellungsmenge unabhängig von Zahlungsbereitschaften der potentiellen Nutzer (politische Manövriermasse)
 - zusätzliche Allokationsverzerrungen auf Drittmärkten

- Auslagerung in Bereitstellungsagenturen
 - Beitrags- und Gebührenfinanzierung („Entgeltstaat“)
 - Verstetigte, azyklische Investitionstätigkeit

⇒ **Staat als Nachfrageorganisator,
nicht als Produzent**

Institut
für Weltwirtschaft



Institute
for the World Economy

