

24. AUTOMOBIL FORUM 2013 | Ludwigsburg, 15. Mai 2013
„Automobilstandort Europa – Auslaufmodell oder Neustart zu alter Stärke? “

Zurück in die Spur – Investitionsbremsen für den Infrastrukturausbau lösen

Dr. Stefan Kooths
Prognose-Zentrum, Büro Berlin

Schlaglöcher: Bezirke kommen nicht hinterher

VERKEHR Einige Straßen müssen sogar gesperrt werden



Die Teermaschine ist im Dauereinsatz: Eine Straßenbaufirma saniert Fahrbahnschäden auf dem Rohrdamm im Spandauer Ortsteil Siemensstadt



Am Olof-Palme-Platz hat die Straßendecke tiefe Löcher



Auch die Fahrbahn der Otto-Suhr-Allee weist große Krater auf

Flickenteppich Berlin

STRASSEN In der Stadt platzen reihenweise Schlaglöcher auf. Viele Bezirke sind flächendeckend betroffen

MANGELHAFTER INFRASTRUKTUR

04.12.2012, 15:00 Uhr

Deutsche Wirtschaft auf der Rüttelstrecke

Wegen der Energiewende drohen Stromausfälle, in mancher Kleinstadt lahm 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



Exklusiv-Interview
VW-Chef Ferdinand Piëch
Seite 30



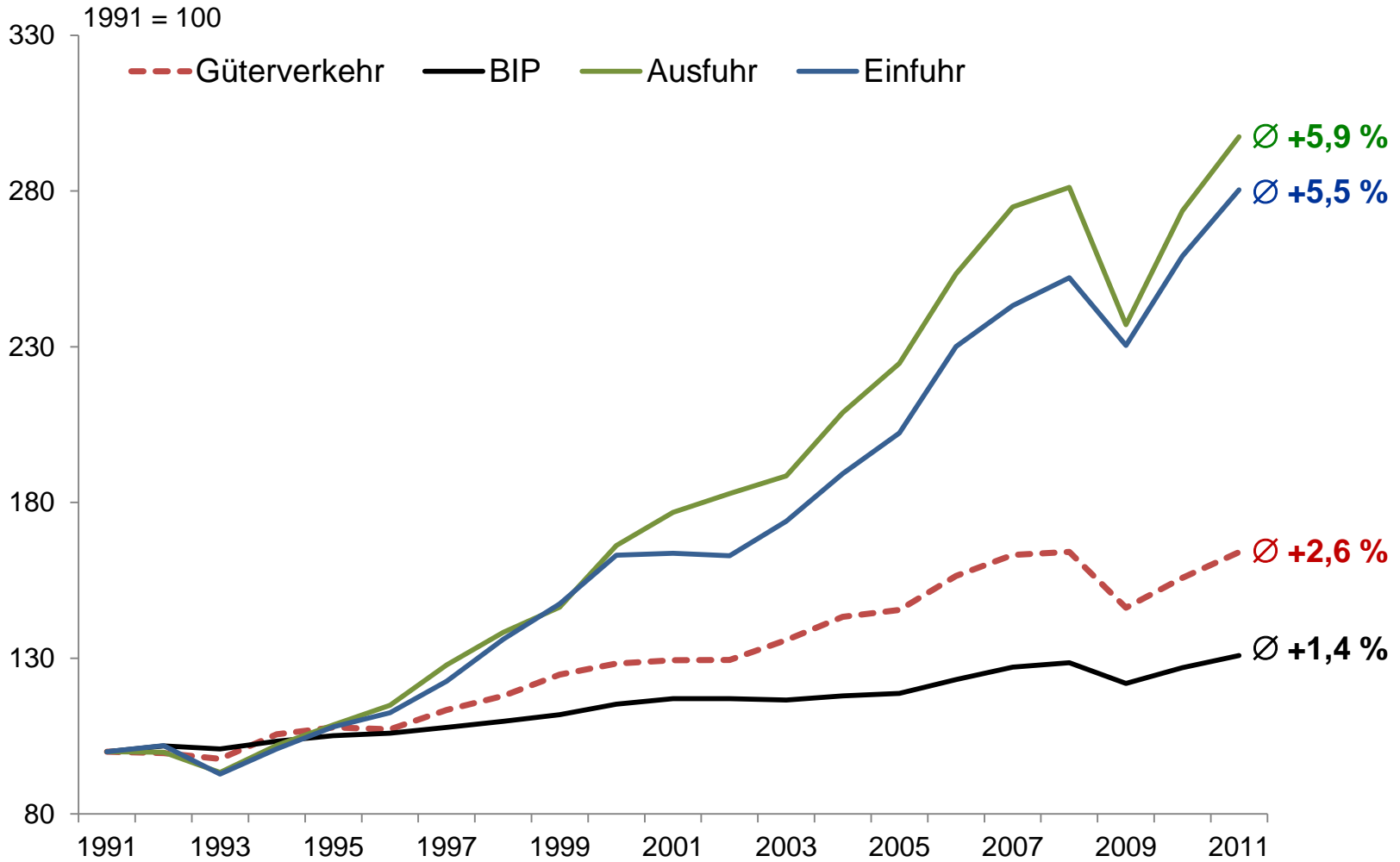
Gelber Engel 2013
Alle Sieger Seite 36

Nur noch STAU

595 000 Kilometer Stillstand – auf deutschen Straßen herrscht Chaos. Wo die größten Stau-Fallen lauern und wie Sie Ihren persönlichen Stau-Kollaps vermeiden Seite 20

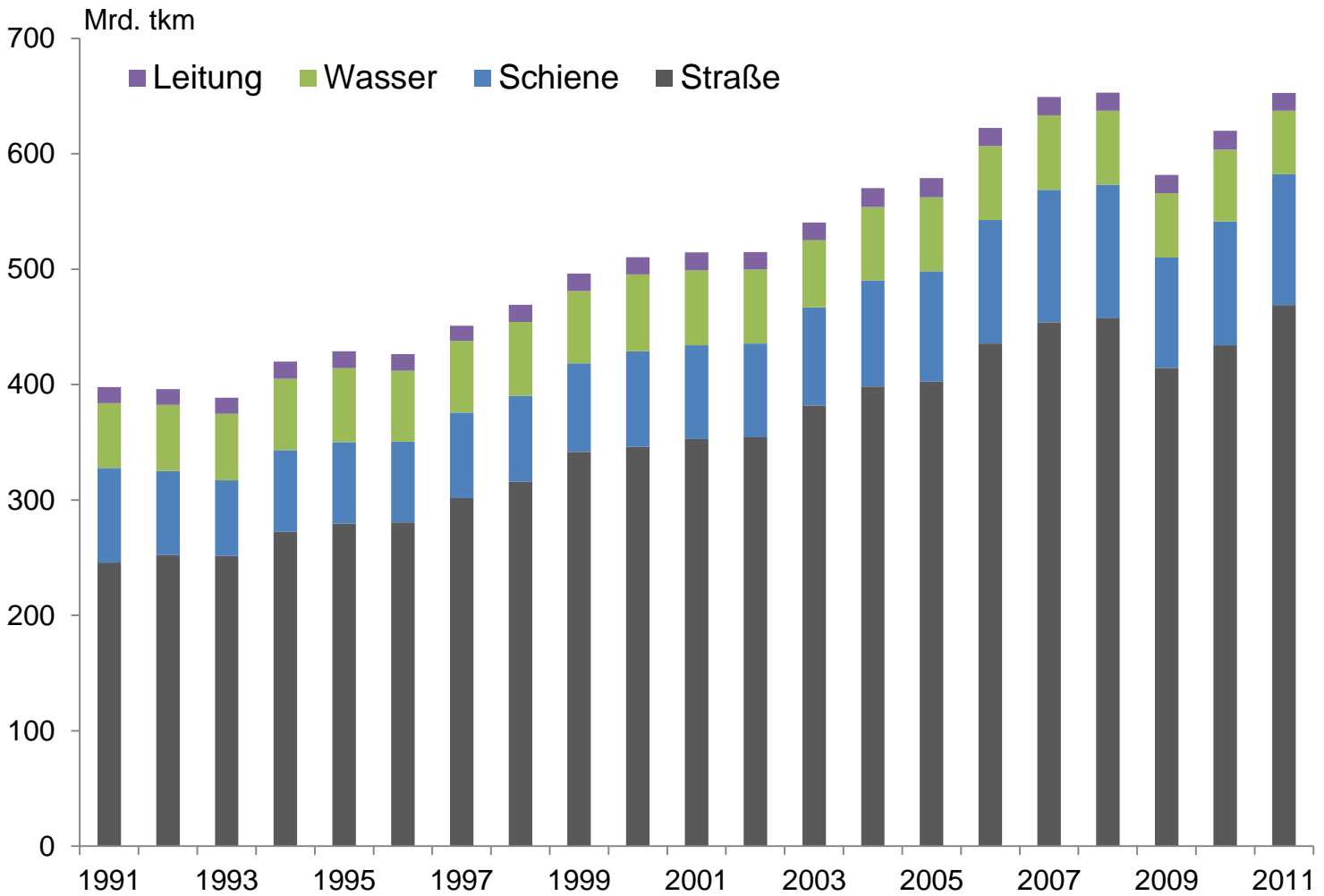


Güterverkehr und ökonomische Aktivität



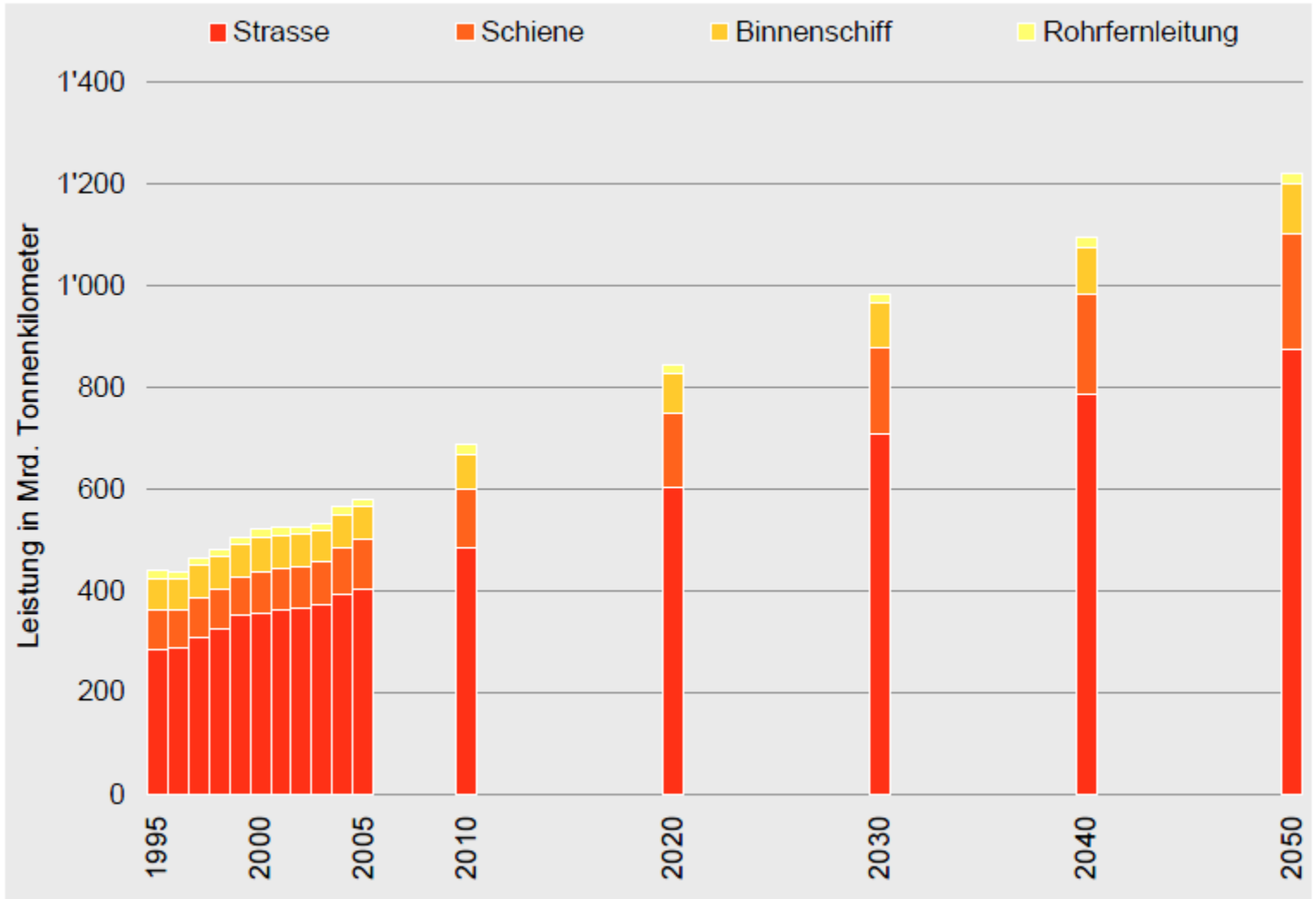


Güterverkehrsleistung



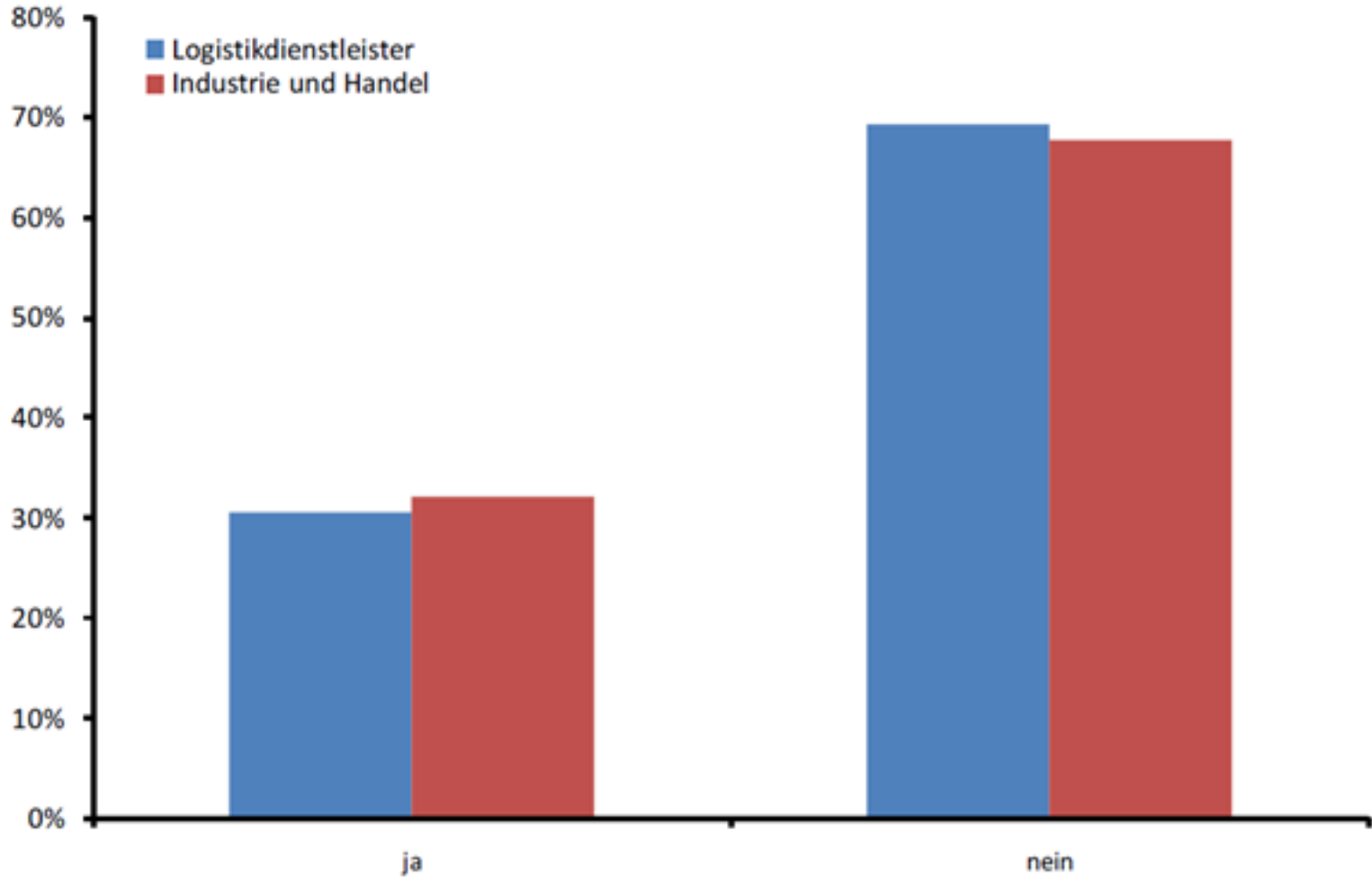
Güterverkehrsprognose bis 2050 (modal)

Quelle: protrans (2007), Güterverkehr Deutschland 2050



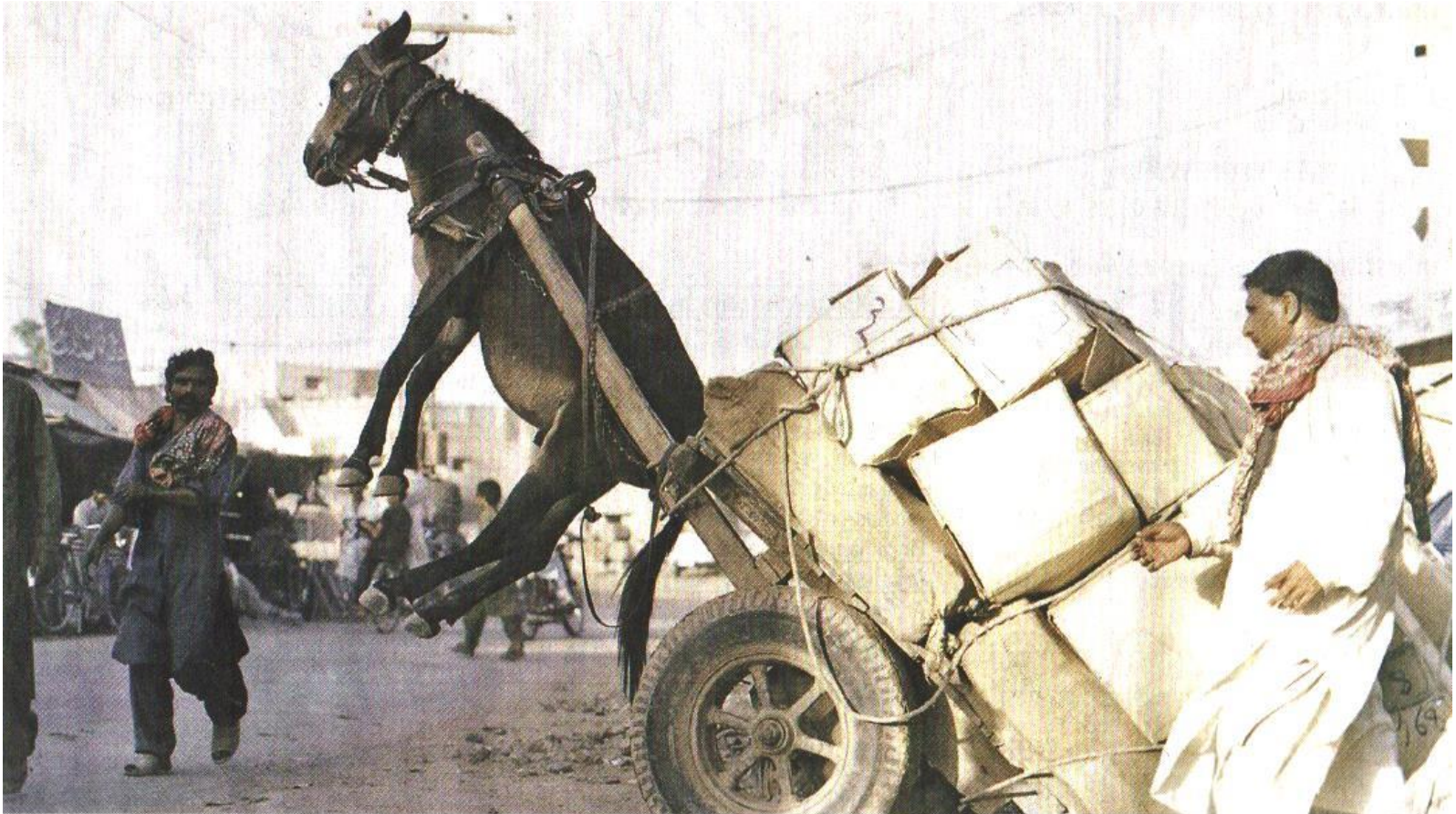
Beispiel Logistik: Infrastrukturengpässe

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?

Zwischenfazit 1: Überlastung der Infrastruktur



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



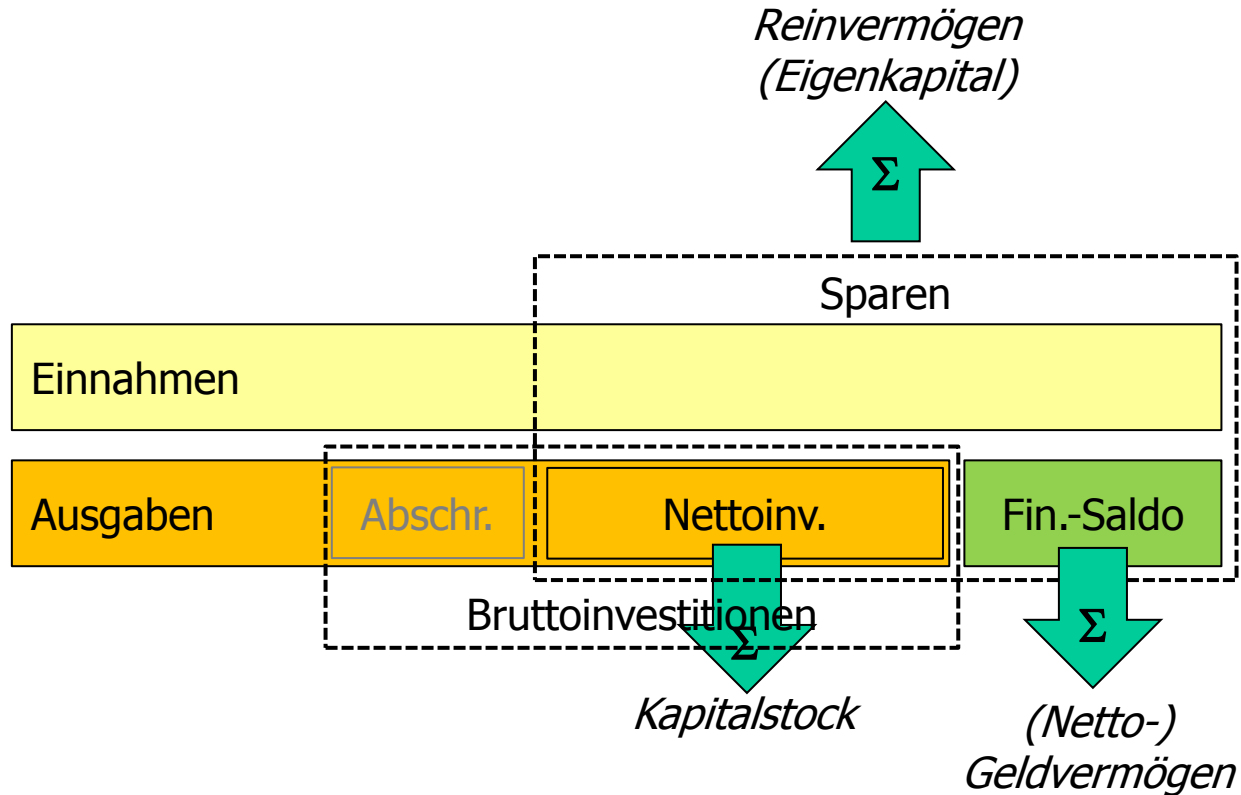
Herausforderung für die Finanzpolitik

Schuldenbremse = Investitionsbremse?

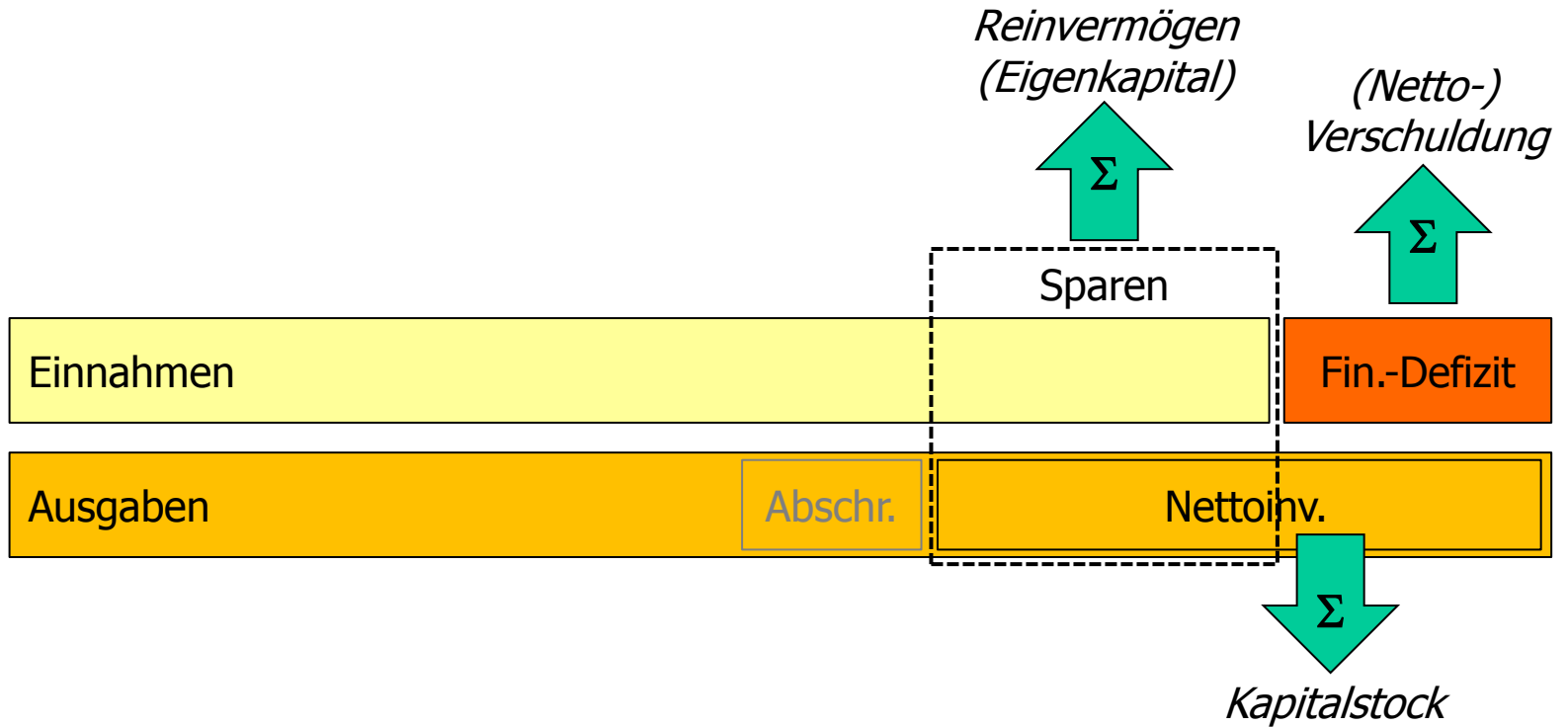
Konsolidierung = Sparkurs?

Investieren in Zeiten des Booms?

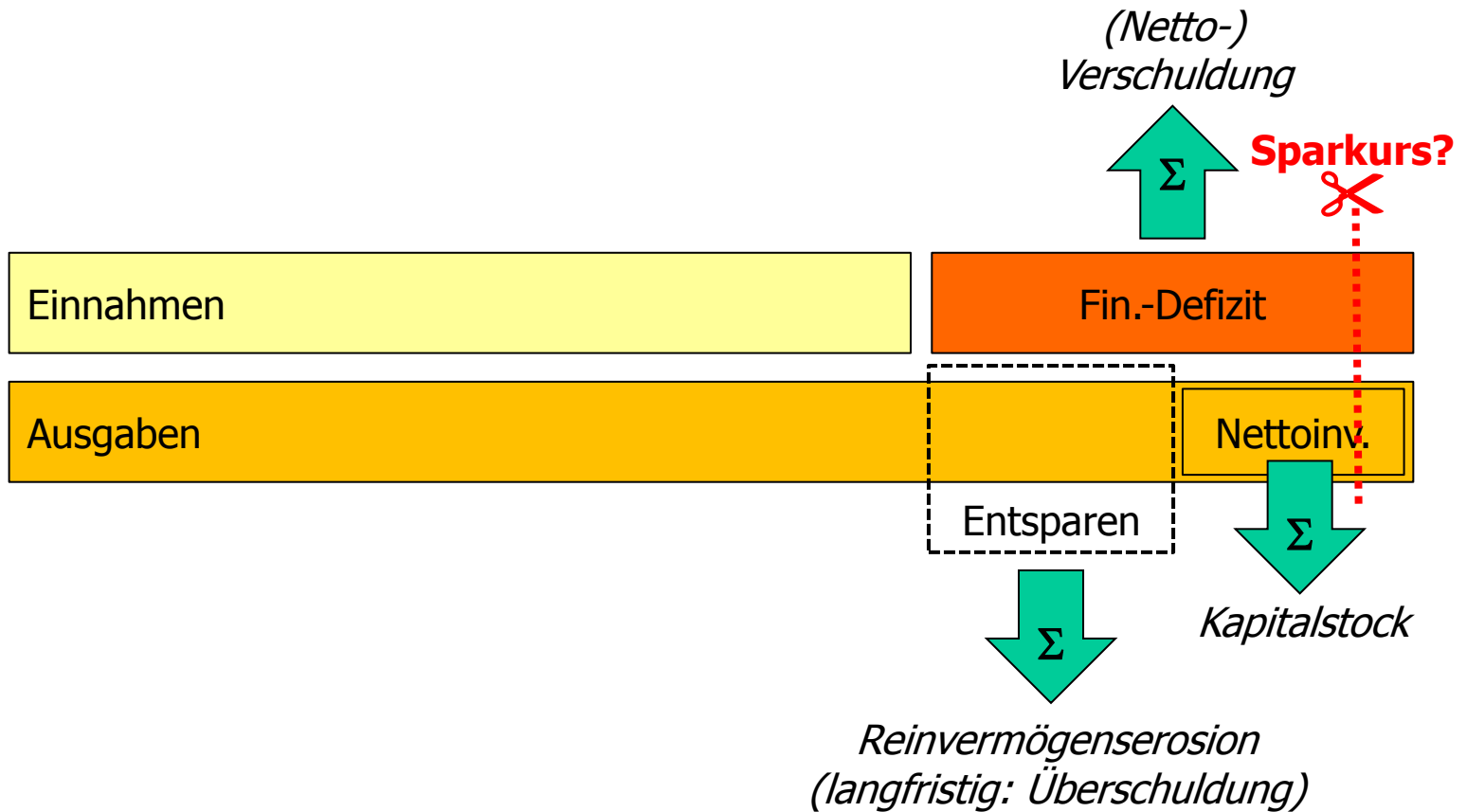
Sparen und Finanzierungssaldo, Kapitalstock, Vermögen und Verschuldung (1/4)



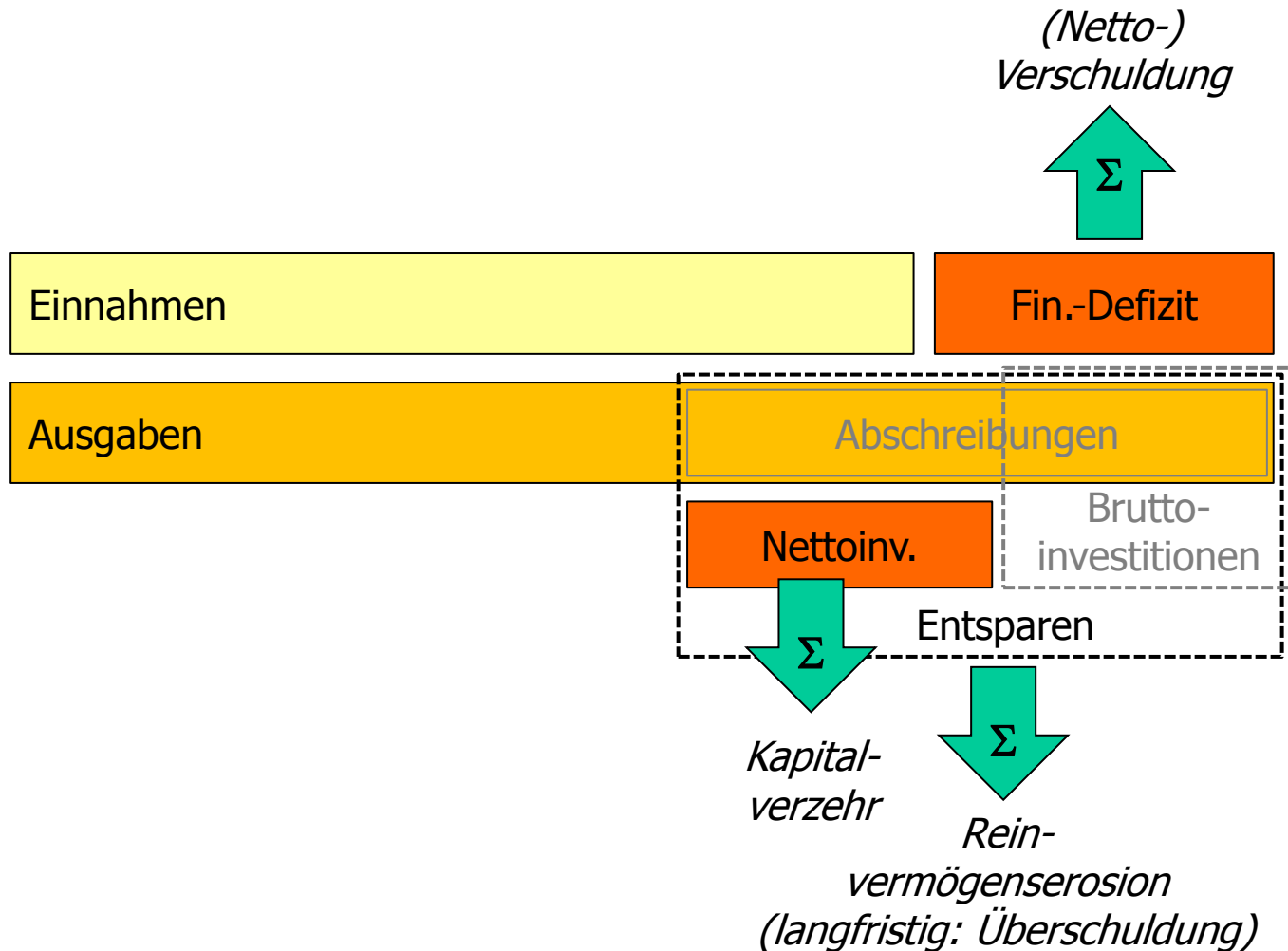
Sparen und Finanzierungssaldo, Kapitalstock, Vermögen und Verschuldung (2/4)



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

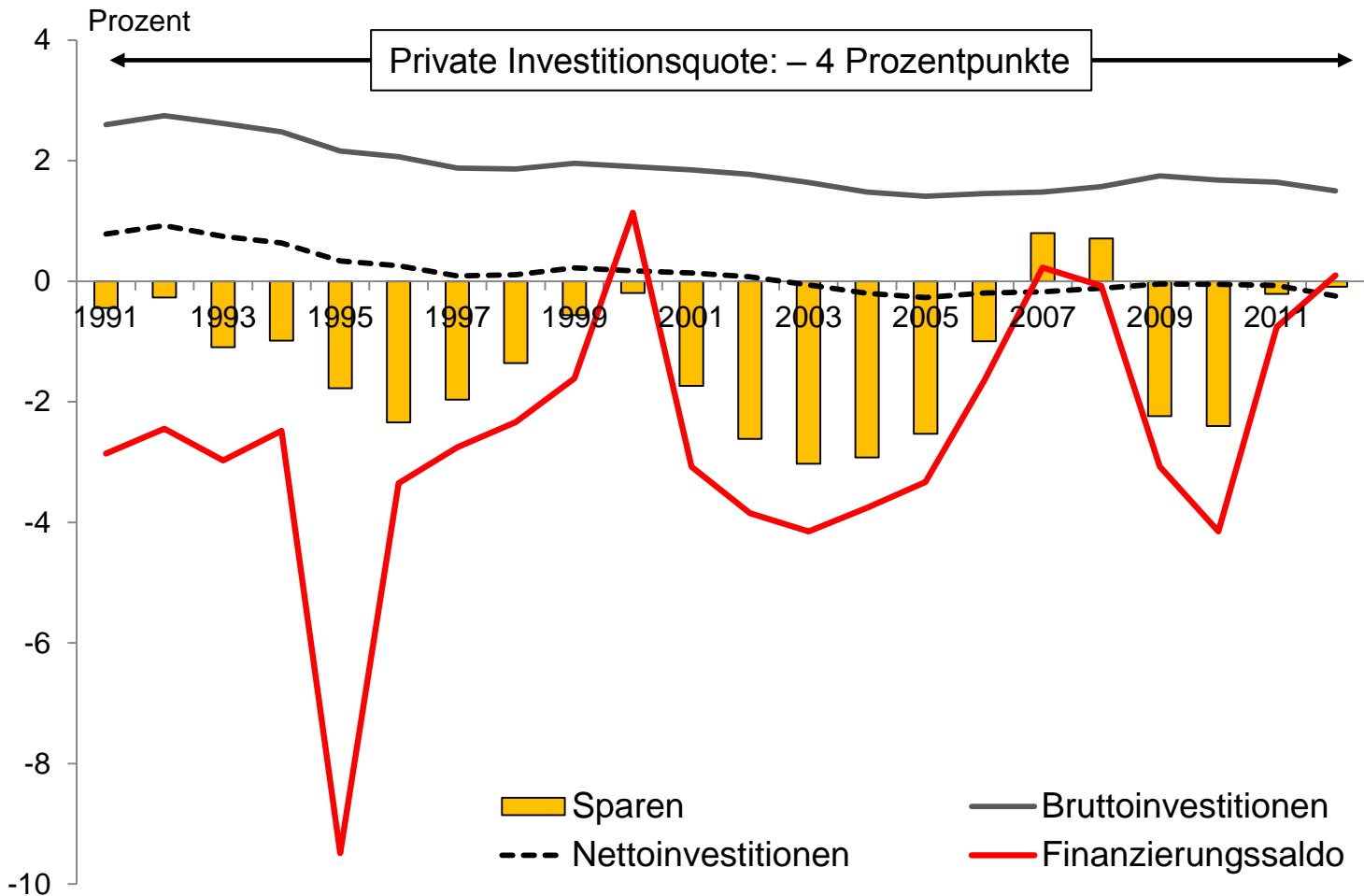


Sparen und Finanzierungssaldo, Kapitalstock, Vermögen und Verschuldung (4/4)

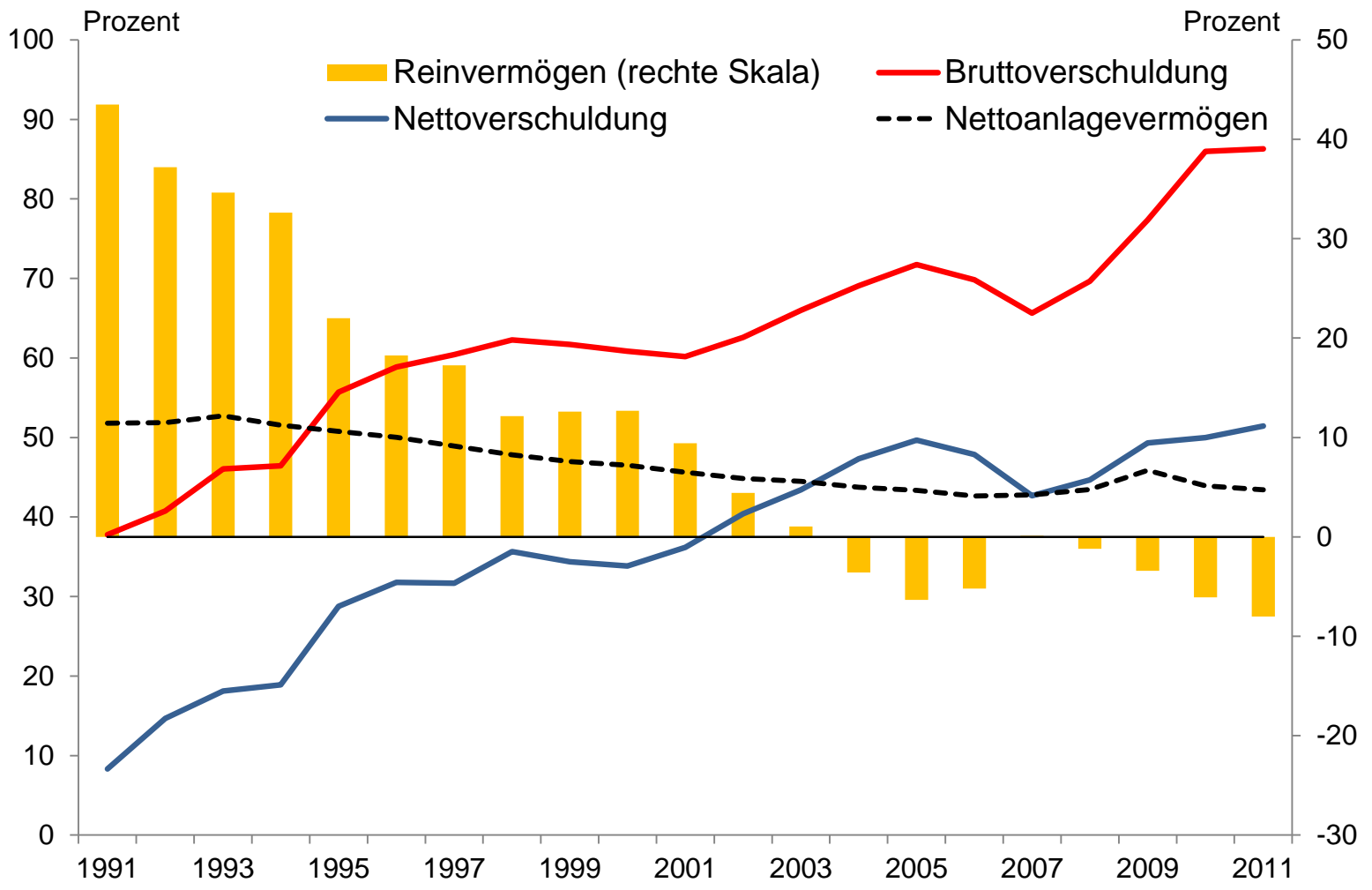




Öffentlicher Sektor: (Ent-)Sparen, Investitionen, Finanzierungssalden

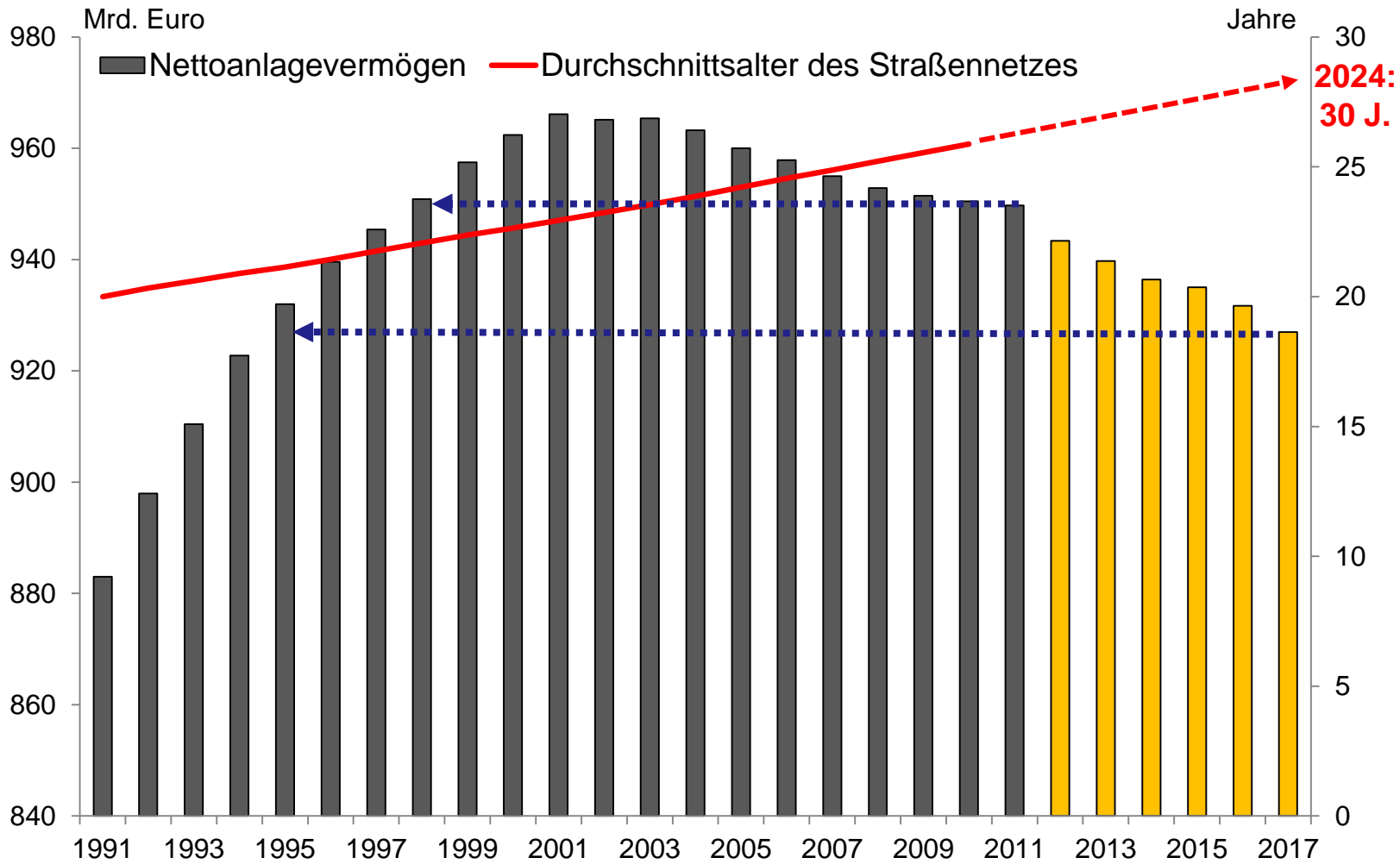


Öffentlicher Sektor: Verschuldung, Kapitalstock und Vermögen

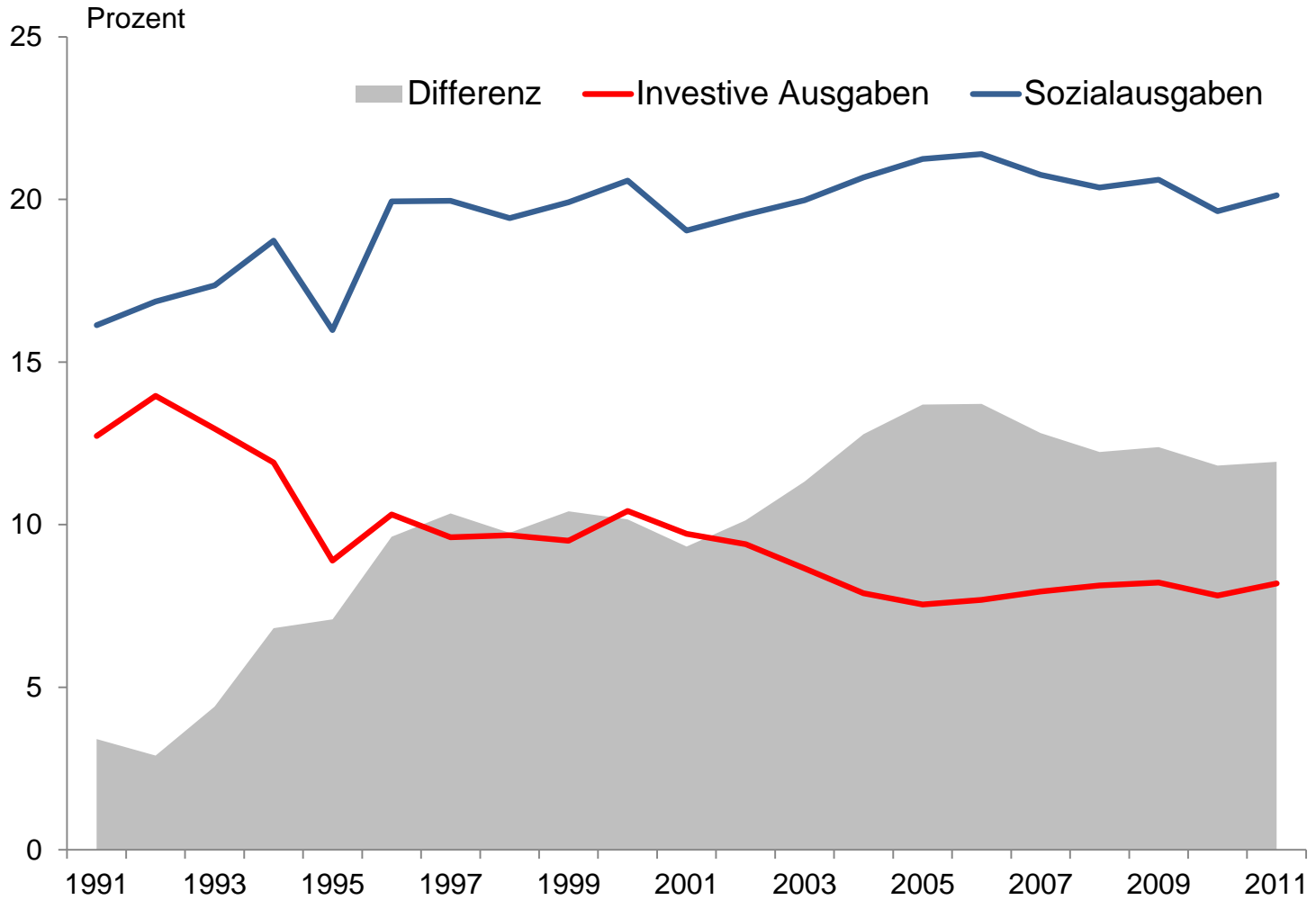


Jahresdaten, in Relation zum Bruttoinlandsprodukt; Reinvermögen: ohne Bauland.
Quelle: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bundesbank, Berechnungen des IfW.

Öffentlicher Kapitalstock

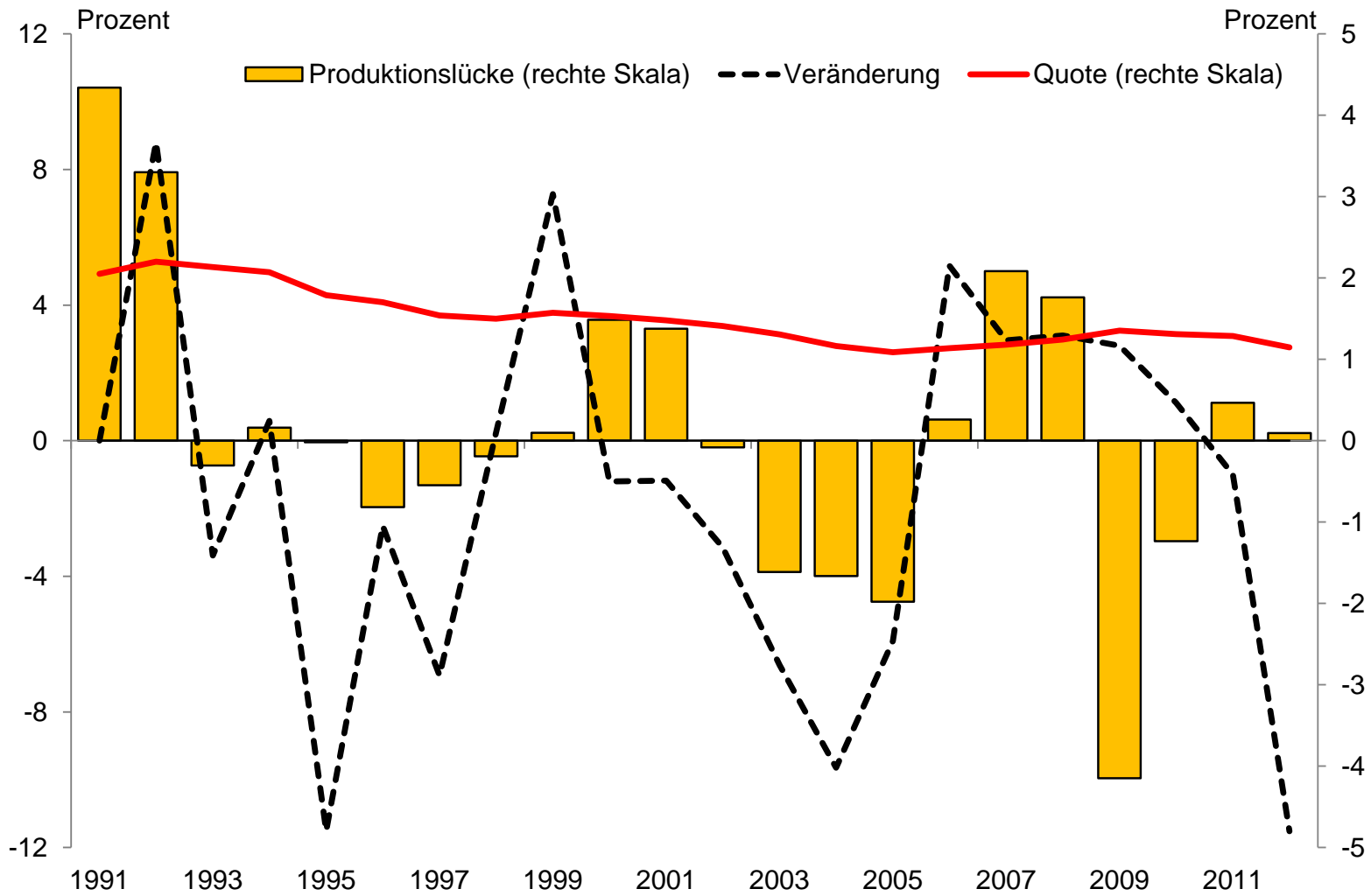


Ausgabenstruktur der Gebietskörperschaften





Öffentlicher Nichtwohnbau: Antizyklische Investitionspolitik?



Jahresdaten; Produktionslücke in Prozent des Produktionspotenzials;
 Veränderung gegenüber Vorjahr (preisbereinigt); Quote: in relation zum Bruttoinlandsprodukt.



Zwischenfazit 2: Infrastrukturbereitstellung ordnungsökonomisch angehen

- Diagnose:
 - Gesamtwirtschaftliches Symptom: Investitionsschwäche in Deutschland
 - Kein Automatismus zwischen Schuldenbremse und Investitionsstau
 - Konjunkturzyklus spricht gegen additives Investitionsprogramm

- Lösung: Bereitstellungsentscheidung bedarf **ordnungsökonomischer** Begründung
 - Makroökonomische Instrumentalisierung vermeiden: Keine Vermengung von Allokation und Stabilisierung
 - **Kollektivgütertheorie** als Entscheidungsgrundlage

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)

- Kollektivgütertheorie
 - Bereitstellungsordnung: Kongruenzprinzip (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

„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
 - Anlagegelegenheiten mit voller Risikobeteiligung der Investoren

⇒ **Staat als Nachfrageorganisateur,
nicht als Produzent/Investitionslenker**



Institut
für Weltwirtschaft



Institute
for the World Economy

