

Ein Mammutprojekt

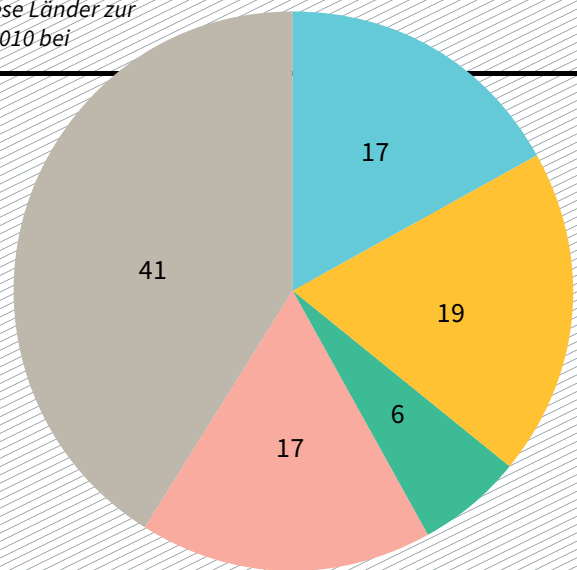
Neue Seidenstraße. China will das internationale Schienen- und Seewegenetz massiv ausbauen, um seine wirtschaftlich abgehängten Provinzen besser anzubinden. Zurzeit sind für dieses Mammutprojekt, das unter dem Motto „One Belt, One Road“ firmiert und in das insgesamt 64 Länder eingebunden sind, mehr als 850 Milliarden Dollar veranschlagt. Mit der „Neuen Seidenstraße“ dürfte Peking aber nicht nur wirtschaftliche, sondern auch politische Ziele verfolgen, wie Martin Uebele von der Universität Groningen in seinem iwd-Gastbeitrag ausführt. Der Historiker geht davon aus, dass sich bei steigendem Einfluss Pekings auch die humanitären, sozialen und ökologischen Standards in der Weltpolitik verschieben werden.

→ **Seiten 2-5**

Weltwirtschaft: China und Westeuropa gleichauf

So viel Prozent trugen diese Länder zur Weltwirtschaftsleistung 2010 bei

- Westeuropa
- USA
- Japan
- China
- andere Länder



Quelle: The Maddison Project
© 2016 IW Medien / iwd

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

136.000.000.000 Euro

Infrastruktur. Die deutschen Kommunen hatten 2015 einen Investitionsrückstand von 136 Milliarden Euro, gut ein Viertel davon entfiel allein auf den Straßenbau und die Verkehrsinfrastruktur. Mit Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP), also der Beteiligung privater Investoren, ließe sich so manches Infrastrukturprojekt besser durchführen als in alleiniger staatlicher Regie. ÖPP könnten dem Staat auch insofern aus der Patsche helfen, als die Baubehörden ein großes personelles Problem haben – ihnen gehen langsam die Ingenieure aus.

→ **Seiten 6-9**

Abwärts!

Demografie und Steuereinnahmen. Weil die Bevölkerung in Deutschland ab 2024 schrumpft und die nachgelagerte Besteuerung der Renten immer stärker zum Tragen kommt, wird der Fiskus im Jahr 2035 – in heutigen Preisen gerechnet – rund 18 Milliarden Euro weniger Lohn- und Einkommenssteuern kassieren als derzeit. Um diesem Abwärtstrend entgegenzuwirken, muss die Politik umgehend Rücklagen bilden.

→ **Seite 11**



Kolossales Konjunkturprogramm

Neue Seidenstraße. Auf rund 850 Milliarden Dollar beläuft sich das Investitionsvolumen der „Neuen Seidenstraße“, die unter anderem für eine bessere Anbindung der wirtschaftlich abgehängten Provinzen Chinas sorgen soll. Der massive Ausbau des internationalen Schienen- und Seewegnetzes dient aber auch noch einem weiteren Ziel: Peking möchte mit den geplanten Routen Richtung Westen den grenzüberschreitenden Handel in seine Nachbarländer stärken.

In Europa verbindet man mit dem Begriff der „Neuen Seidenstraße“ vor allem neue Bahnverbindungen nach China. Tatsächlich ist dies aber nur ein Teil eines weit größeren Plans, den Peking erstmals 2013 unter dem Titel „One Belt, One Road“ (OBOR) präsentierte: OBOR ist der Versuch, einen komplexen Handelsraum in Eurasien zu schaffen, der China vor allem eines verschaffen soll – neue Wachstumschancen.

Das Investitionsvolumen von OBOR ist gewaltig:

Mit umgerechnet 850 Milliarden Dollar sollen rund 900 Projekte in 64 Ländern finanziert werden.

Bislang hat China für das Projekt „Neue Seidenstraße“ mit 30 Ländern Abkommen geschlossen und in mehreren Investitionsfonds rund 60 Milliarden Dollar bereitgestellt. Auch die Asiatische Infrastrukturinvestmentbank mit einem Gründungskapital von 100 Milliarden Dollar ist Teil der OBOR-Initiative (siehe Seiten 4-5).

Der Titel „One Belt, One Road“ ist insofern irreführend, als es schon heute viele Wege Richtung China gibt. Dabei wird das Gros der Waren über den Seeweg transportiert:

Mehr als 90 Prozent der Güter, die China nach Europa exportiert, gelangen per Schiff an ihren Bestimmungsort.

Grund dafür sind die extrem günstigen Transportkosten: Die Verschiffung eines Großcontainers von China nach Europa kostet derzeit weniger als 2.000 Dollar. Allerdings dauert der Seeweg auch recht lange – inklusive Vor- und Nachlauf ist ein Container zwischen China und Europa 30 bis 35 Tage unterwegs.

Obwohl viele Reedereien momentan in wirtschaftlichen Schwierigkeiten stecken – erst im September ist die koreanische Großreederei Hanjin als erste große Linienreederei in die Insolvenz gegangen –, wird das Schiff wohl das Rückgrat des Welthandels bleiben. Aus diesem Grund investiert auch China im Rahmen seiner OBOR-Strategie viel in ausländische Häfen.

Einerseits werden bislang wenig genutzte Häfen wie Port Lamu in Kenia ausgebaut, um neue Absatzgebiete logistisch zu erschließen. Andererseits investiert China in die Effizienz der Transportwege auf See. So soll beispielsweise der Hafen von Piräus (Athen) zur logistischen

Hauptumschlagbasis für den gesamten Mittelmeerraum ausgebaut werden. Dies hätte gravierende Auswirkungen auf die Güterverkehrsströme in Europa: Statt über die Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg würde ein Großteil der Container aus und nach China dann in Griechenland umgeschlagen.

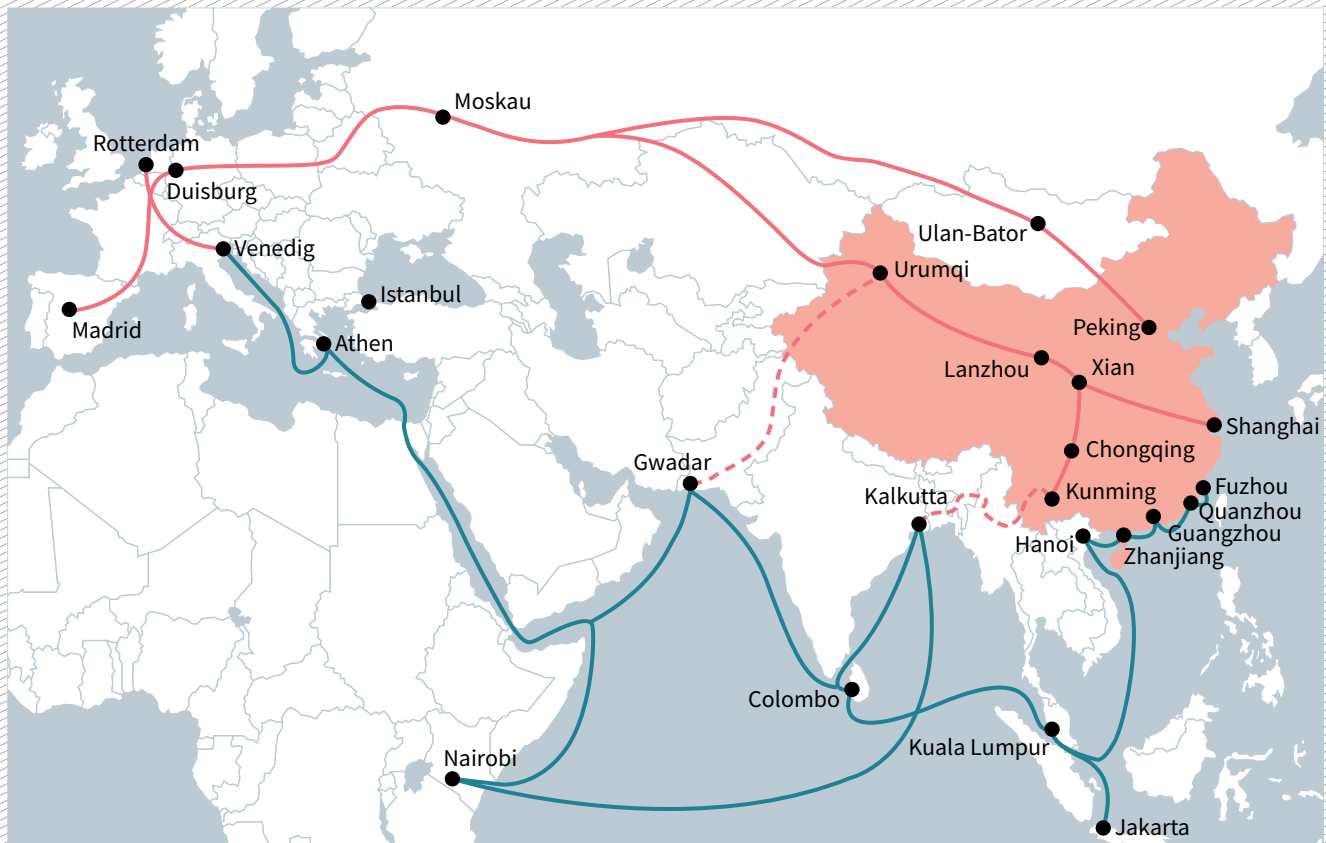
Chinas zweitwichtigster Transportweg ist die Schiene. Schon seit einigen Jahren rollen Güterzüge von der Volksrepublik über Russland Richtung Duisburg. Mit einer Transportdauer von 20 bis 25 Tagen inklusive Vor- und Nachlauf ist der Bahntransport zwar um einiges schneller als der Seeweg – allerdings mit Preisen von 4.000 bis 6.000 Dollar pro Container auch zwei- bis dreimal so teuer.

Damit die Schiene eine echte Alternative zum Seeweg werden kann, fehlt es zudem an Kapazitäten: Um ein Containerschiff zu ersetzen, braucht man bis zu 300 Züge. Gleichwohl will China unter dem Motto „Silk Road Economic Belt“ (SREB) massiv in den Landverkehr mit seinen Nachbarländern und in deren Wirtschaft investieren (Grafik):

Neue Seidenstraße

Prioritäre Ausbauprojekte Chinas im Rahmen der Initiative „One Belt, One Road“

- Landweg per Schiene
- ▨ geplanter Landweg per Schiene
- Seeweg



Quelle: Merics Institute for China Studies
© 2016 IW Medien / iwd

IW Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Ein großes Projekt im Rahmen von SREB ist der Bau einer Schienenverbindung von Westchina zum pakistanischen Hafen Gwadar.

Ein anderes großes Vorhaben ist der Bau einer Zugverbindung zwischen der südwestchinesischen Provinz Yunnan über Myanmar und Bangladesch bis Kalkutta.

Beide Projekte sollen dafür sorgen, dass die abgelegenen westchinesischen Provinzen an die Welthandelswege angeschlossen werden und die wirtschaftliche Aktivität in armen Nachbarländern wie Indien oder Pakistan angeregt wird. Denn die regionale Vernetzung Chinas ist nur schwach ausgeprägt:

Lediglich rund 9 Prozent der chinesischen Warenexporte gehen in die 14 Nachbarländer.

Zum Vergleich: In Deutschland beträgt der Anteil der Wareneinfuhren, die von den neun Nachbarstaaten eingekauft werden, insgesamt fast 37 Prozent.

Die OBOR-Initiative soll zudem ein weiteres Problem der chinesischen Gesellschaft lösen: Die Wohlstandsgewinne der vergangenen 20 Jahre sind in China sehr ungleich verteilt. In den Küstenregionen erzielten die chinesischen Haushalte 2014 ein Durchschnittseinkommen zwischen 5.000 und 8.000 Dollar, während die 350 Millionen Einwoh-

ner der west- und nordchinesischen Provinzen nur auf rund 3.000 Dollar pro Haushalt kamen.

Finden die Menschen künftig aufgrund der besseren Anbindung und Vernetzung an die Nachbarländer auch in diesen Regionen Arbeit und erwirtschaften ein angemessenes Einkommen, müssen irgendwann nicht mehr Millionen chinesischer Wanderarbeiter gen Osten ziehen.

IW-Kurzbericht 60/2016

Thomas Puls: One Belt One Road –
Chinas neue Seidenstraße
iwkoeln.de/seidenstrasse

Was Peking wirklich will

Gastbeitrag. China verfolgt mit dem Infrastrukturprojekt „Neue Seidenstraße“ nicht nur wirtschaftliche Interessen, glaubt **Martin Uebele** von der University of Groningen. Der Dozent für „Economic and Social History“ geht davon aus, dass Peking auch auf der politischen Bühne eine wichtigere Rolle spielen will. Kein Wunder, schließlich sieht sich China nach seinem historischen Selbstverständnis als Weltmacht.

Die „Neue Seidenstraße“ ist die informelle Bezeichnung für Chinas ehrgeizige Pläne, massiv auf dem eurasischen Kontinent sowie in den Seeweg zwischen Fernost und Europa zu investieren. Bekannt ist das Projekt auch unter dem Titel „One Belt, One Road“, kurz OBOR.

Ursprünglich war die Seidenstraße ein Geflecht von Handelsrouten, die über Jahrhunderte hinweg den Austausch von Gütern zwischen dem Fernen Osten und dem Abendland ermöglichten. China knüpft mit der „Neuen Seidenstraße“ also an seine Geschichte an – und erinnert an die historische Relevanz des Vorhabens. Allerdings beschränkt sich das OBOR-Projekt nicht nur auf den internationalen Handel. Auch in der Weltpolitik will China sein Gewicht erhöhen und damit seinem historischen Selbstverständnis als „Reich der Mitte“ wieder näher kommen.

In puncto Wirtschaftsleistung konnte die Volksrepublik bereits wieder in den Bereich früherer Größe vorstoßen (Grafik Seite 5 unten):

Um 1820 wurde weltweit etwa ein Drittel aller Güter und Dienstleistungen in China hergestellt. Im 20. Jahrhundert sank der Anteil auf bis zu 5 Prozent, 2010 waren es wieder 17 Prozent.

Wegen der ausbleibenden Industrialisierung zogen bereits im 19. Jahrhundert zunächst Westeuropa und später auch die USA an China vorbei. Durch das hohe Wirtschaftswachstum in den vergangenen Jahrzehnten hat sich China jedoch wieder an die globale Spitze herangearbeitet.

Weltpolitisch ist Peking derzeit allerdings alles andere als ein Schwergewicht. Zwar kann China mit seinem

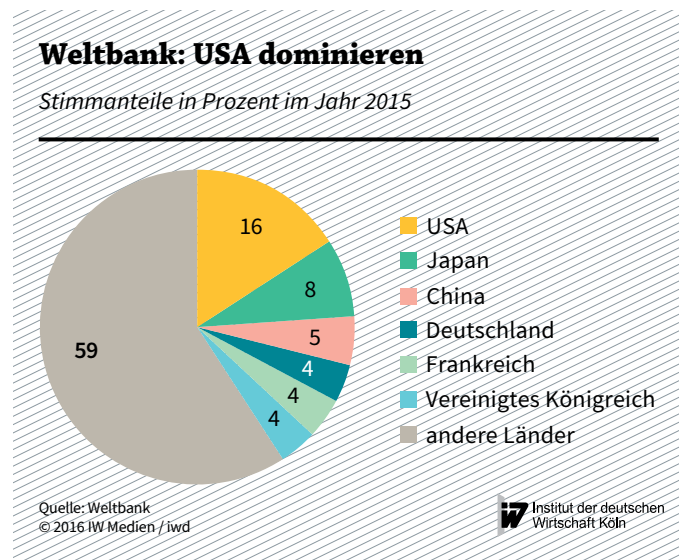


Foto: Sabrina Wacker

Vetorecht im UN-Sicherheitsrat Resolutionen blockieren, doch aktiv gestalten lässt sich die internationale Politik so nur begrenzt.

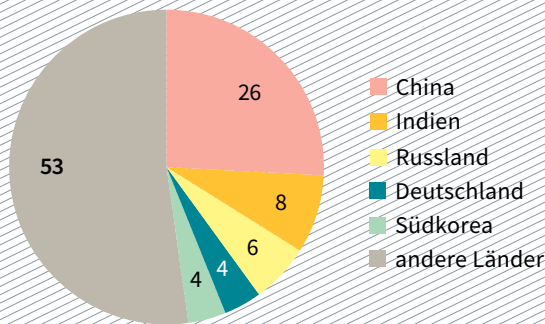
Bis ins 19. Jahrhundert war das noch ganz anders: China war militärisch und politisch schier unangreifbar, erhob von seinen direkten Nachbarn Tributzölle und nahm die westlichen Nationen allenfalls am Rande war. Dies änderte sich allerdings schlagartig, als die Briten mit ihrer modernen Flotte den Ersten Opiumkrieg (1839 bis 1842) gewannen und China so Zugeständnisse im Außenhandel abverlangen konnten.

Vor diesem Hintergrund wäre es zu kurz gegriffen, die Initiative für die „Neue Seidenstraße“ nur unter wirtschaftlichen Aspekten zu betrachten. Denn sie umfasst Elemente, die auch die Gewichte in der internationalen Politik verschieben:



Asiatische Infrastrukturinvestmentbank: China führt an

Stimmanteile in Prozent im Jahr 2015



Quelle: Center for Strategic and International Studies
© 2016 IW Medien / iwd

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

- Dazu gehört die **Schaffung neuer internationaler Organisationen** wie der Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), bei der die Volksrepublik weit mehr Einfluss hat als bei der Weltbank (Grafiken Seite 4 und oben). Die Weltbank wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zusammen mit dem Internationalen Währungsfonds und der Welthandelsorganisation geschaffen. Neue Institutionen wie die AIIB beeinflussen auch die liberale Weltordnung westlicher Prägung.
- Auch die **Teilnahme an multilateralen Handelsmechanismen** hat politische Implikationen: China unterzeichnete zum Beispiel im Juli 2016 das Transitsystem TIR der Vereinten Nationen, das den grenzüberschreitenden Containertransport auf der Straße erleichtert. Das Land erweitert so seine Präsenz auf einem weiteren Feld der Handelspolitik und verknüpft die Finanzierung technischer Infrastruktur mit dem Abbau politischer Handelsschranken.
- Zu einem großen Teil werden Investitionsvorhaben oder andere wirtschaftliche Kooperationen mit den Einzelstaaten Europas **bilateral verhandelt**. Das verbessert die chinesische Verhandlungsposition und erschwert es der EU, mit einer Stimme zu sprechen.

Welche Strategie China exakt verfolgt, lässt sich allerdings nur schwer einschätzen – denn Ankündigungen und tatsächliche Aktivitäten variieren häufig. Seit kurzem verwenden etwa chinesische staatliche Medien statt der Bezeichnung „One Belt, One Road“ den Ausdruck „Belt and Road Initiative“, der sich international aber noch nicht durchgesetzt hat. Die Betonung wirtschaftlicher Interessen lenkt zudem die Aufmerksamkeit von den politischen Ambitionen Pekings ab.

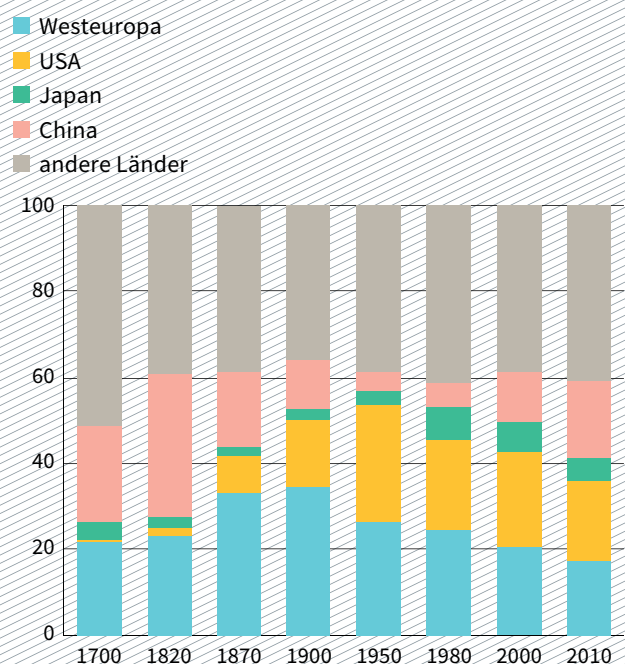
Die OBOR-Strategie ähnelt in einigen Punkten anderen Feldern der chinesischen Außenpolitik, etwa dem

Konflikt im Südchinesischen Meer: Die chinesischen Gebietsansprüche drücken Machtansprüche aus, sind teilweise schon in Beton gegossen und stellen westlich geprägte multilaterale Organisationen infrage. Peking hatte im Juli die Zuständigkeit des Internationalen Schiedsgerichtshofs in Den Haag zurückgewiesen. Dass China seine Gebietsansprüche mit seinem historischen Territorium begründet, zeigt einmal mehr, wie wichtig die Geschichte für Chinas Rhetorik ist.

Eine abschließende Bewertung der „Neuen Seidenstraße“ fällt deshalb ambivalent aus. Vor dem Hintergrund diverser Rückschläge für die Globalisierung wie dem weltweit erstarkenden Rechtspopulismus mit seinen protektionistischen Tendenzen, dem Brexit-Votum oder der zunehmenden Zerstrittenheit der EU sind die chinesischen Anstrengungen als positiv zu bewerten. Sie versprechen profitable Investitionen in Zeiten eines globalen Kapitalüberangebots und damit Wachstum und Wohlstand durch Handel. Wie aber eine Globalisierung zukünftig aussieht, die stärker in Peking geprägt wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer einzuschätzen. Die Rolle humanitärer, sozialer und ökologischer Standards wird wohl unter anderen Vorzeichen neu bestimmt werden müssen.

Weltwirtschaft: Chinas Macht früher und heute

So viel Prozent trugen diese Länder zum weltweiten Bruttoinlandsprodukt bei



Quelle: The Maddison Project
© 2016 IW Medien / iwd

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Der Unterschied zwischen BER und A 1

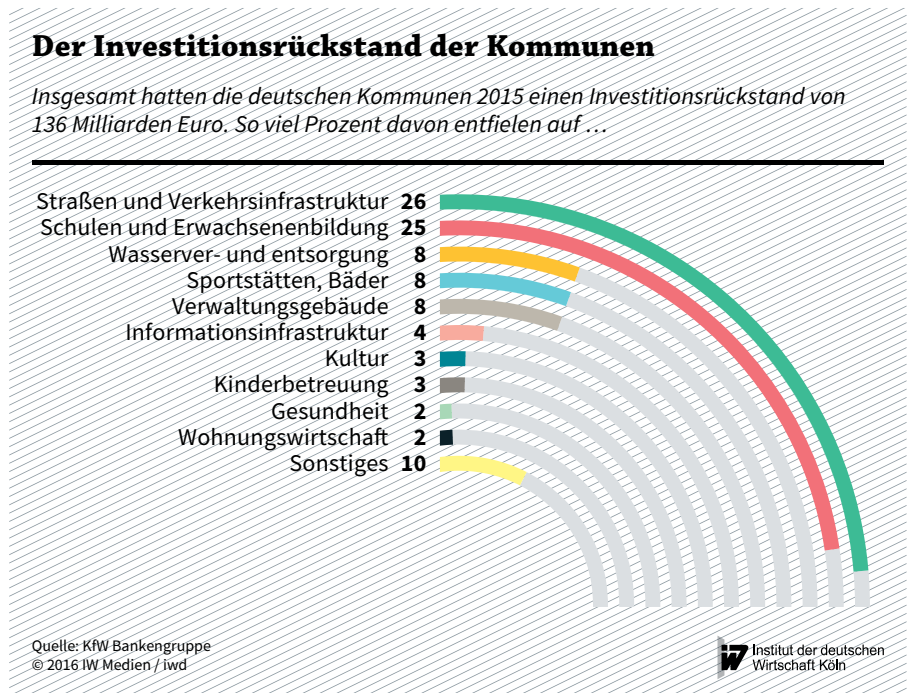
Infrastruktur. Mit Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP), also der Beteiligung von privaten Investoren, lassen sich viele Infrastrukturprojekte besser realisieren, als wenn sie allein in staatlicher Regie durchgeführt werden. ÖPP können insbesondere durch Kosten- und Termintreue punkten, belegt ein gemeinsames Gutachten des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft mit dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW).

Das Drama um den Berliner Flughafen BER ist wohl nur das prominenteste Beispiel dafür, wie schwer sich der Staat oft tut, komplexe und kostenintensive Infrastrukturprojekte zu managen. Auch zehn Jahre nach Baubeginn ist der Flughafen noch nicht fertig und er kostet die Steuerzahler schon heute sechsmal so viel Geld wie geplant.

Dass es auch anders geht, zeigt zum Beispiel der Ausbau der Autobahn A 1 zwischen Bremen und Hamburg in den Jahren 2008 bis 2012: Das Projekt war früher fertig als geplant und die Kosten hielten sich mit rund 1 Milliarde Euro im vorgesehenen Rahmen.

Der Unterschied zwischen BER und A 1? Beim BER hat der Staat alle Projektphasen – Planung, Bauaufsicht und Betrieb – in der Hand und vergibt nur den Bau selbst an Privatfirmen. Bei Projekten wie dem Ausbau der A 1 beauftragt der Staat dagegen private Investoren mit der Bauplanung und der Durchführung des Baus sowie mit dem Betrieb – bleibt aber Besitzer der Infrastruktur. Dieses Modell nennt sich Öffentlich Private Partnerschaft, kurz ÖPP.

Die Vorteile von ÖPP. Selbstverständlich sind ÖPP nicht per se der beste Weg, staatliche Infrastruktur-



projekte zu realisieren – die Entscheidung dafür oder dagegen bedarf immer einer detaillierten Analyse der Wirtschaftlichkeit. Die Erfahrungen mit bereits durchgeführten Projekten – gerade im Verkehrswegebau – zeigen aber, dass ÖPP oft volkswirtschaftlich effizienter sind, als wenn das gesamte Vorhaben einschließlich des Betriebs in Staatshand liegt. Die wichtigsten Gründe:

- **Der Lebenszyklus.** Bei konventionellen Bauprojekten des Staates gelten typischerweise recht kurze

Gewährleistungsfristen; im Straßenbau sind es oft nur fünf Jahre. Weil sich auch die Qualität der Bauleistung an dieser Frist orientiert und die öffentlichen Ausschreibungen an den billigsten Anbieter vergeben werden, wird bei der Qualität zuweilen am falschen Ende gespart – was hohe Folgekosten in der Betriebsphase nach sich ziehen kann. Langfristige Konzessionsverträge, wie sie bei ÖPP üblich sind, verlagern dieses Risiko auf die privaten Investoren – und entlasten damit die Steuerzahler.

• **Die Kosten.** Steigende Baukosten oder sich ändernde Kapitalmarktzinsen lassen die Gesamtkosten eines Großbauprojekts oft explodieren. Auch dieses Risiko kann im ÖPP-Modell vom Staat auf die Investoren übertragen werden. Diese achten von Anfang an auf mehr Qualität – um Folgekosten zu vermeiden – und auf Kostentreue. Dass ihnen das gut gelingt, zeigt ein 2015 veröffentlichter Bericht der Bundesregierung:

Die Abweichung zwischen den geplanten und tatsächlichen Kosten betrug über alle ÖPP-Projekte hinweg nur rund 1 Prozent.

Für die 14 Autobahnausbau-Projekte, die seit 2007 im Gesamtwert von rund 2,9 Milliarden Euro realisiert wurden (Grafik), liegen die Kosten je Kilometer sogar deutlich unter dem Durchschnitt aller Ausbauprojekte in diesem Jahrtausend.

• **Die Termintreue.** Im Bereich des Fernstraßenbaus waren sämtliche ÖPP-Projekte zum vertraglich festgelegten Termin fertig; oft wurde die geplante Bauzeit sogar um mehrere Monate – wie bei der A 1 – unterschritten, so die Bundesregierung in ihrem Bericht. Warum, ist schnell erklärt: Im Gegensatz zu staatlichen Stellen drohen privaten Investoren hohe Strafen, wenn sie vereinbarte Termine nicht einhalten. Zudem können die Privaten ihren Bau effizienter abwickeln, da sie nicht an das staatliche Vergaberecht gebunden sind. Die öffentliche Hand kann aus diesem Grund nur Teilprojekte ausschreiben, zwischen denen es dann oft genug zu Reibungsverlusten kommt. Private Bauherren dagegen haben den entscheidenden Vorteil, dass sie das gesamte Projekt koordinieren können – und müssen.

Die Kritik an ÖPP. Seit Mitte der 1990er Jahre werden ÖPP als Alternative diskutiert und genauso lange massiv kritisiert. Ein Teil dieser Kritik ist insofern dogmatisch, als sie die

Übertragung staatlicher Aufgaben an Private grundsätzlich ablehnt. Bei ÖPP geht es jedoch gar nicht um Privatisierung. Denn auch wenn der Bauträger und Betreiber ein privates Unternehmen ist, bleibt der Staat Eigentümer und Anbieter.

Ein anderer Kritikpunkt ist die Mittelstandsförderung: Der Bundesrechnungshof hatte 2014 in einem Gutachten unter anderem bemängelt, dass diese in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von ÖPP-Projekten im Fernstraßenbau nicht berücksichtigt wird, obwohl sie bei staatlichen Aufträgen ein wichtiges Vergabekriterium ist. Fakt ist, dass typische Mittelständler weder die personellen noch die finanziellen Kapazitäten haben, um derartige Aufträge auf Konsortialebene auszuführen, so das Ergebnis einer Studie der TU Braunschweig. Am eigentlichen Bau sind mittelständische Unternehmen dagegen sehr wohl beteiligt – und leisten dabei den überwiegenden Teil der Wert-

schöpfung in den ÖPP-Projekten. Alles in allem sind ÖPP also eine echte Alternative zur rein staatlichen Bereitstellung von Infrastruktur. Zumal die öffentliche Hand gerade in den Städten und Gemeinden unter akutem Mangel an qualifiziertem Personal leidet und nicht zuletzt deswegen große Schwierigkeiten hat, den seit Jahren wachsenden Investitionsstau aufzulösen (Grafik):

Die deutschen Kommunen hatten 2015 einen Investitionsrückstand von insgesamt 136 Milliarden Euro – gut ein Viertel davon entfiel allein auf den Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur.

IW-Gutachten

Volkswirtschaftlicher Nutzen privater Infrastrukturbeteiligungen – Analyse der Beteiligung Privater an der Infrastrukturfinanzierung

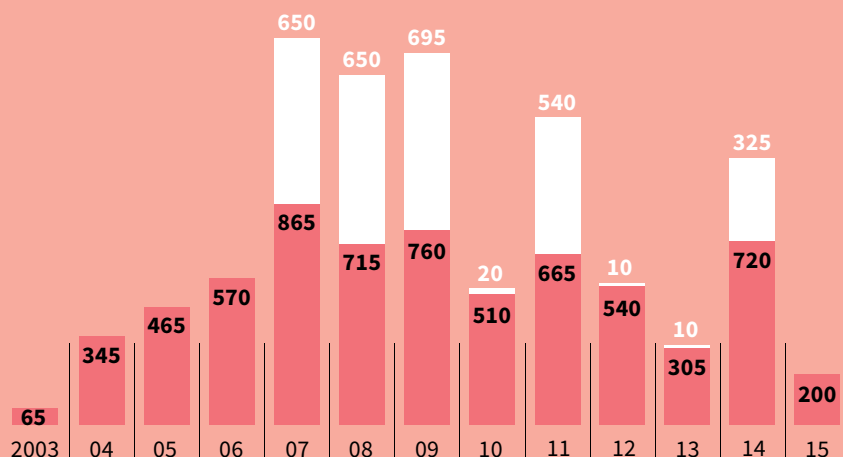
Gemeinsames Gutachten des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft mit dem IW Köln

iwkoeln.de/infrastrukturfinanzierung

Öffentlich Private Partnerschaften

Projekte, die vom Bundesverkehrsministerium mit privaten Konzessionsnehmern umgesetzt wurden – zum Beispiel der Ausbau einer Autobahn in Millionen Euro

■ Hochbau: 218 Projekte für insgesamt 6,7 Milliarden Euro
 ■ Verkehr: 14 Projekte für insgesamt 2,9 Milliarden Euro



Quelle: Deutsche Bauindustrie
 © 2016 IW Medien / iwd

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Personalmangel in den Bauämtern

Infrastruktur. Kaputte Straßen, marode Brücken, vergammelte Gebäude – dass die deutschen Kommunen einen riesigen Nachholbedarf an Infrastrukturinvestitionen haben, ist offensichtlich. Dahinter stecken nicht nur finanzielle Probleme, sondern vielmehr auch personelle: Den Bauämtern gehen die Ingenieure aus.

Der staatliche Kapitalstock besteht zu fast 90 Prozent aus öffentlicher Infrastruktur wie Straßen, Brücken, Wasserleitungen und Ähnlichem mehr. Lange Zeit galt die Infrastruktur in Deutschland als vorbildlich und die jüngsten Zahlen scheinen zu belegen, dass der Kapitalstock noch immer kontinuierlich wächst:

Im Jahr 2015 betrug das staatliche Nettoanlagevermögen zu Wiederbeschaffungspreisen 1,34 Billionen Euro, das waren gut 300 Milliarden Euro mehr als noch im Jahr 2000.

Schaut man aber genauer hin, steckt hinter diesen Zahlen ein ausgewachsenes Investitionsdefizit. Denn der vermeintliche Zuwachs von 300 Milliarden Euro ist nichts anderes als ein Preiseffekt – rechnet man die Inflation heraus, bleibt kaum etwas übrig:

In den Jahren 2000 bis 2015 ist der staatliche Kapitalstock preisbereinigt nur um 0,2 Prozent gewachsen.

Mit anderen Worten: Die staatlichen Bruttoanlageinvestitionen fallen schon seit vielen Jahren als Wachstumstreiber aus und schaffen es bestenfalls, die Substanz zu erhalten.

Dabei gibt es allerdings einen riesigen Unterschied zwischen den Gebietskörperschaften:

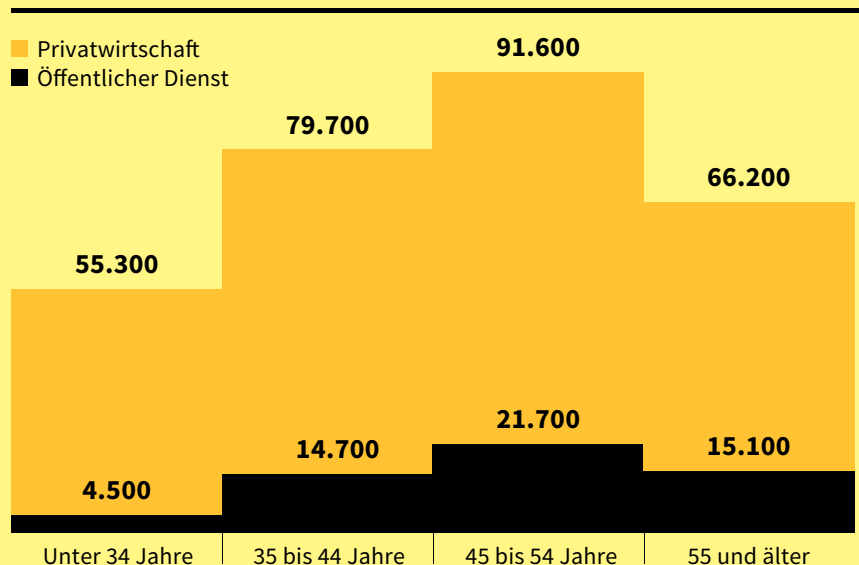
Der reale Kapitalstock von Bund und Ländern ist zwischen 2000 und 2015 um mehr als 10 Prozent gestiegen – in den Kommunen dagegen ist er um gut 9 Prozent gesunken.

Die Entwicklung in den Kommunen ist umso bedenklicher, als sie immerhin über mehr als die Hälfte des staatlichen Kapitalstocks verfügen und die Folgen des Investitionsstaus das tägliche Leben der Bundesbürger beeinflussen.

Bis 2015 hat sich in den Kommunen nach Angaben der Kreditanstalt

Bauingenieure im öffentlichen Dienst: Es fehlt eine ganze Generation

Erwerbstätige in baunahen Ingenieurberufen im Jahr 2013



Unter 34 Jahre: Die Zahl der Bauingenieure im öffentlichen Dienst ist nur eingeschränkt aussagekräftig, weil die Gruppe in der Stichprobe so klein war, dass es bei der Hochrechnung zu statistischen Problemen kommt

Ursprungsdaten: Forschungsdatenzentrum der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, Statistisches Bundesamt
© 2016 IW Medien / iwd

für Wiederaufbau (KfW) ein Investitionsrückstand von 136 Milliarden Euro angesammelt. Davon entfällt der größte Posten – etwas mehr als ein Viertel – allein auf den Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur (siehe Seiten 6-7).

Dass es in absehbarer Zeit nicht viel besser werden wird, zeigt das aktuelle Kommunalpanel der Kreditanstalt für Wiederaufbau (Tabelle):

Immerhin gut ein Viertel der Kommunen rechnet damit, dass ihr Investitionsrückstand in den kommenden fünf Jahren weiter zunehmen wird – im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur geben sich sogar fast 40 Prozent pessimistisch.

Optimistisch sind die Städte vor allem in Sachen Bildung. Bedingt durch die Vorgaben der Bundesregierung zur Kinderbetreuung und zur Verbesserung der Schulen sind viele Kommunen aktiv geworden und haben investiert.

Dies hat aber ihre Ressourcen weitgehend gebunden, sodass die Fortschritte im Bildungsbereich deutlich zulasten anderer kommunaler Infrastrukturen gehen.

Allerdings ist es zu kurz gegriffen, die maroden Straßen und Brücken als reines Finanzierungsproblem zu betrachten. Das zeigt sich schon daran, dass es Verwaltungen gibt, die ihre verfügbaren Investitionshaushalte nicht einmal ausschöpfen können.

Es ist also zu befürchten, dass auch eine Erhöhung der Investitionen nichts nutzt – die Haushaltsmittel könnten wahrscheinlich nicht im beabsichtigten Umfang in Bauleistungen umgesetzt werden.


Der Grund dafür: Seit Jahren versuchen die Kommunen, ihre Haushalte durch Personalabbau zu sanieren. Frei werdende Stellen werden oft nicht mehr besetzt.

Investitionsstau in den Kommunen

So viel Prozent der deutschen Kommunen erwarten, dass der Investitionsrückstand in den kommenden fünf Jahren ...

	... steigt	... gleich bleibt	... abnimmt
Straßen und Verkehrsinfrastruktur	39	35	26
Verwaltungsgebäude	24	48	28
Schulen und Erwachsenenbildung	21	33	46
Kinderbetreuung	11	48	41
Insgesamt	26	40	34

Quelle: KfW
© 2016 IW Medien / iwd

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Das reduziert die Personalkosten, schlägt aber auch auf die Kapazitäten der Behörden durch und führt zu einer sehr ungesunden Altersstruktur. Zwar liegt das Medianalter – die eine Hälfte liegt darüber, die andere darunter – der baunahen Ingenieure im öffentlichen Dienst mit 49 Jahren nur drei Jahre über dem Schnitt in der Privatwirtschaft. Aber (Grafik Seite 8):

Lediglich 8 Prozent der baunahen Ingenieure im öffentlichen Dienst sind jünger als 34 Jahre – in der Privatwirtschaft sind es mehr als doppelt so viele.

Auch die Altersgruppe der 35- bis 44-jährigen Ingenieure ist im öffentlichen Dienst nicht ganz so stark vertreten wie in der Privatwirtschaft.

Was das bedeutet, zeigt sich am anderen Ende der Altersskala. Bei den Anteilen der mindestens 55-jährigen Bauingenieure ist der Unterschied zwischen öffentlichem Dienst (27 Prozent) und Privatwirtschaft (23 Prozent) zwar ebenfalls kleiner als bei den unter 34-Jährigen.

Dennoch: Die Bauämter stehen vor einer umfassenden Pensionierungswelle, denn mehr als ein Viertel der insgesamt 56.000 baunahen Ingenieure ist mindestens 55 Jahre alt. Da der öffentlichen Hand aber praktisch eine ganze Nachwuchsgeneration an Ingenieuren fehlt, dürfte

das ihre künftigen Kapazitäten massiv beschneiden. Das Problem des Staates ist, dass seine Konditionen für Ingenieure offenbar nicht attraktiv genug sind. Zudem ist der Arbeitsmarkt für Bauingenieure wegen des Wohnungsbaubooms in den vergangenen Jahren so gut wie leer gefegt:

Kamen im September 2012 auf 100 arbeitslos gemeldete baunahen Ingenieure 39 offene Stellen, waren es im September 2016 bereits doppelt so viele – Tendenz weiter steigend.

Diese Entwicklung kommt nicht von ungefähr. Lange Zeit bot der Studiengang Bauingenieurwesen so schlechte Perspektiven, dass die Absolventenzahlen mehr und mehr zurückgingen. Und die, die das Studium erfolgreich beendet haben, zieht es heute eher in die Privatwirtschaft – denn die zahlt wesentlich höhere Gehälter als die öffentliche Hand.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Gesetzgeber die ohnehin große Komplexität von Planungs- und Bauvorgaben permanent erhöht, indem er immer neue Vorschriften erlässt. Die personellen Kapazitätsprobleme gehen also auch noch mit einem steigenden Arbeitsaufwand einher. Für die staatliche Infrastruktur sind das keine guten Aussichten.

Europa startet durch

Start-ups. Junge Unternehmen, die sich mit innovativen Ideen auf dem Markt durchsetzen, sind wichtige Treiber des Wirtschaftswachstums. In Europa ist die Start-up-Szene jedoch noch immer relativ klein. Immerhin holen einige europäische Regionen in jüngster Zeit merklich auf.

Wer an Start-ups denkt, hat fast automatisch die Erfolgsgeschichten aus dem Silicon Valley im Kopf – wie Apple, Facebook, Airbnb oder Uber.

Allerdings sind in den vergangenen Jahren auch junge Firmen aus Europa durchgestartet: zum Beispiel Spotify aus Schweden, Blablacar aus Frankreich oder Zalando und Rocket Internet aus Deutschland. Und die Bedingungen für weitere europäische Erfolge haben sich in letzter Zeit verbessert (Grafik):

London und seit kurzem auch Berlin gehören zu den weltweit zehn Regionen, in denen Start-ups unter anderem die besten Finanzierungschancen und das größte Marktpotenzial haben.

In Berlin ist die Start-up-Szene in jüngster Zeit zudem so stark gewachsen wie in keiner anderen der von der Internetplattform Compass.co untersuchten Regionen.

Dennoch haben es Gründer in Europa nach wie vor weitaus schwerer als jenseits des Atlantiks:

- In den USA sind die Wagniskapitalinvestitionen in Start-ups immer noch fünfmal so hoch wie in Europa.
- Die Gründung einer Firma mit sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dauert in Europa im Schnitt 15 Tage, in den USA nur neun.
- Vor allem digitale Start-ups benötigen oft einen großen Nutzerkreis, damit ihr Geschäftsmodell trägt – in der EU erschweren die unterschiedlichen Gesetze der einzelnen Länder diese Ausbreitung.

Angesichts dessen sollten die europäischen Regierungen den Zugang zu Wagniskapital für Start-ups vereinfachen. Zudem gilt es, die Breitband-Infrastruktur weiter auszubauen, auf die digitale Start-ups

angewiesen sind. Ebenso wichtig ist die Umsetzung des digitalen Binnenmarktes, der den Datenschutz sowie den Umgang mit neuen, plattformbasierten Geschäftsmodellen EU-weit regelt.

Die Heimat der Start-ups

Globales Ranking von Start-up-Regionen, unter anderem nach Zahl und Finanzkraft der Start-up-Unternehmen, Zugang zu Wagniskapital, Größe des für die Unternehmen relevanten Marktes sowie Qualifikation und Erfahrung der Start-up-Beschäftigten

	Platz 2015	Platz 2012	Aktuelles Wachstum der Zahl und der Finanzkraft von Start-ups auf einer Skala von 0 (kein Wachstum) bis 10 (höchstes Wachstum in einer Region)
Silicon Valley	1	1	2,1
New York	2	5	1,8
Los Angeles	3	3	1,8
Boston	4	6	2,7
Tel Aviv	5	2	2,9
London	6	7	3,3
Chicago	7	10	2,8
Seattle	8	4	2,1
Berlin	9	15	10,0
Singapur	10	17	1,9
Paris	11	11	1,3
São Paulo	12	13	3,5
Moskau	13	14	1,0
Austin	14	-	1,9
Bangalore	15	19	4,9
Sydney	16	12	1,1
Toronto	17	8	1,3
Vancouver	18	9	1,2
Amsterdam	19	-	3,0
Montreal	20	-	1,5

Datenbasis für das Ranking 2015: 200 Experteninterviews, Befragung von 11.000 an Start-ups Beteiligten im Jahr 2015 sowie weitere Unternehmensdaten

Quelle: Internetplattform Compass.co © 2016 IW Medien / iwd

Chronik eines angekündigten Steuereinbruchs

Demografie und Steuereinnahmen. Kurzfristig werden die Effekte der alternden Bevölkerung zwar noch von der hohen Zuwanderung überdeckt. Doch langfristig reißt die demografische Entwicklung in Deutschland milliarden große Löcher in die Staatskassen.

Seit Jahren wird darüber diskutiert, dass Deutschland aufgrund seiner demografischen Entwicklung die Arbeitskräfte ausgehen. Tatsächlich aber ist die Zahl der Beschäftigten höher als je zuvor – und sie wird auch in den kommenden Jahren weiter steigen.

Der Hauptgrund dafür ist, dass deutlich mehr Menschen in die Bundesrepublik kommen als das Land verlassen. Der Flüchtlingszuzug von 2015 hat die Zuwanderung auf einen neuen Höchstwert gehievt. Zudem werden viele Ausländer von den guten Jobchancen in Deutschland angezogen. Deshalb dürfte die Zahl der Erwerbstätigen von heute 43,2 Millionen auf 44,2 Millionen im Jahr 2024 steigen – was gut 3 Milliarden Euro zusätzlich in die Staatskassen spült. Aber:

Das Jahr 2024 markiert eine Trendwende, denn ab da wird die Zahl der Einwohner innerhalb von rund zehn Jahren um etwa 700.000 schrumpfen.

Gleichzeitig verändert sich die Altersstruktur der Bevölkerung grundlegend. Kommen heute auf einen Rentner noch drei Berufstätige, müssen in 20 Jahren zwei Erwerbstätige einen Rentner finanzieren. Auf die Staatskassen hat das gravierende Auswirkungen (Grafik):

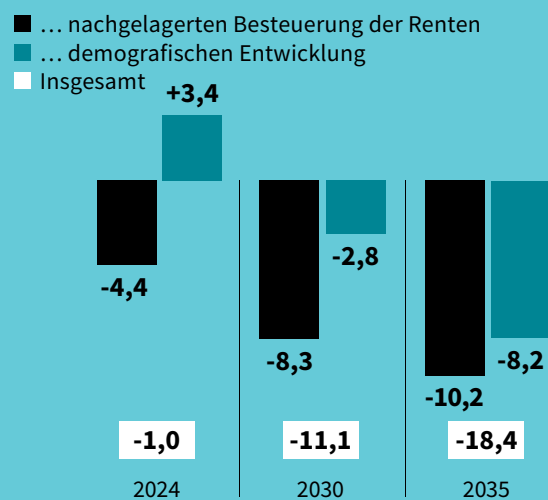
Mit der für 2035 prognostizierten Bevölkerungsstruktur hätte der Staat gut 8 Milliarden Euro weniger Einnahmen durch die Lohn- und Einkommenssteuer.

Dass es noch dicker kommt, liegt an der sogenannten nachgelagerten Besteuerung: Seit 2005 werden die Aufwendungen für die Altersvorsorge Schritt für Schritt steuerfrei gestellt, im Gegenzug muss ein immer höherer Anteil der Rente versteuert werden. Ab 2040 werden die Renten dann voll versteuert.

Da Arbeitnehmer meist höhere Steuersätze zahlen als Rentner, ist die nachgelagerte Besteuerung für den Fiskus ein schlechtes Geschäft: Im Vergleich zu heute muss der Staat 2035 mit gut 10 Milliarden Euro weniger auskommen. Der Gesamteffekt aus demografischer Entwicklung und nachgelagerter Besteuerung:

Steuereinnahmen im Sinkflug

Um so viele Milliarden Euro verändert sich das reale Aufkommen der Lohn- und Einkommenssteuer im Vergleich zu 2016 aufgrund der ...



Nachgelagerte Besteuerung der Renten: Seit 2005 werden die Aufwendungen für die Altersvorsorge Schritt für Schritt steuerfrei gestellt, im Gegenzug muss Jahr für Jahr ein höherer Anteil der Rente versteuert werden. Nach einer Übergangszeit von 35 Jahren, also ab 2040, werden die Renten dann voll versteuert.

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft Köln
© 2016 IW Medien / iwd

iw Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Im Jahr 2035 hat der Fiskus – in heutigen Preisen gerechnet – rund 18 Milliarden Euro weniger Einnahmen aus der Lohn- und Einkommenssteuer als heute.

Die Politik sollte daher aus den aktuellen Haushaltsüberschüssen Rücklagen für jene Jahre bilden, in denen der demografische Wandel voll zuschlägt – zum Beispiel in Form eines Demografie-Fonds.

Aus IW-Trends 3/2016

Martin Beznoska, Tobias Hentze: Die Wirkung des demografischen Wandels auf die Steuereinnahmen in Deutschland
iwkoeln.de/demografie

Adressaufkleber

Impressum

Herausgeber:
Institut der deutschen Wirtschaft Köln
Chefredakteur: Ulrich von Lampe
(verantwortlich)
Stellv. Chefredakteur: Jork Herrmann
Redaktion: Andreas Wodok (Textchef),
Irina Berenfeld, Berit Schmiedendorf,
Sara Schwedmann, Alexander Weber
Redaktionsassistent: Ines Pelzer
Grafik: IW Medien GmbH
Telefon: 0221 4981-523
Fax: 0221 4981-504
E-Mail: iwd@iwkoeln.de
Bezugspreis:
€ 9,01/Monat, zzgl. € 3,08 Versandkosten,
inkl. Mehrwertsteuer,
Erscheinungsweise 14-täglich

Abo-Service: Therese Hartmann,
Telefon: 0221 4981-443,
hartmann@iwkoeln.de
Verlag:
Institut der deutschen Wirtschaft
Köln Medien GmbH,
Postfach 10 18 63, 50458 Köln,
Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln
Telefon: 0221 4981-0, Fax: 0221 4981-445
Druck: Henke GmbH, Brühl

Rechte für den Nachdruck oder die
elektronische Verwertung über:
lizenzen@iwkoeln.de
Rechte für elektronische Pressespiegel unter:
pressemonitor.de

iw.köln.wissen
SCHAFFT KOMPETENZ.

Top-Liste: Zeit der Väter

Im Bundesdurchschnitt haben 96 Prozent der Mütter, deren Kinder 2014 geboren wurden, Elterngeld bezogen, aber nur 34 Prozent der Väter. Das regionale Gefälle ist allerdings stark: Während in Sachsen fast jeder zweite frischgebackene Vater die Elternzeit in Anspruch genommen hat, war es im Saarland nicht mal jeder vierte. Zudem gibt es auch innerhalb der Länder große Unterschiede. Beispiel Nordrhein-Westfalen: In Gelsenkirchen haben nur 14 Prozent der jungen Väter Elterngeld beansprucht, in Münster dagegen 43 Prozent. Generell nehmen Väter oft nur eine kurze Auszeit vom Job – die große Mehrheit bezieht lediglich für zwei Monate Elterngeld.

Elterngeld: Die Väterquote

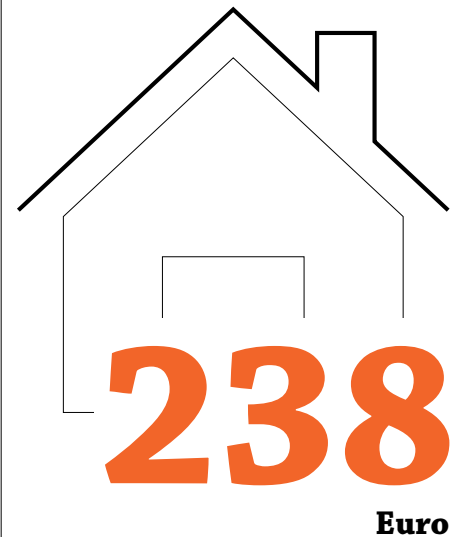
So viel Prozent der Väter von im Jahr 2014 geborenen Kindern haben Elterngeld bezogen

Sachsen	44,2	Niedersachsen	31,9
Bayern	41,7	Schleswig-Holstein	29,4
Thüringen	40,5	Rheinland-Pfalz	29,4
Baden-Württemberg	38,6	Sachsen-Anhalt	27,9
Berlin	37,5	Mecklenburg-Vorpommern	27,7
Hamburg	37,3	Nordrhein-Westfalen	26,8
Brandenburg	36,1	Bremen	26,1
Hessen	32,5	Saarland	23,0

Quelle: Statistisches Bundesamt
© 2016 IW Medien / iwd

iw Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

Zahl der Woche



monatlich beträgt die durchschnittliche Warmmiete für einen der bundesweit 189.500 Wohnheimplätze. Damit sind die Wohnheime der Studentenwerke die preisgünstigste Wohnmöglichkeit für Hochschul学生. Denn selbst in vergleichsweise günstigen Uni-Städten kostet eine Unterkunft auf dem freien Wohnungsmarkt deutlich mehr: In Leipzig etwa zahlt man für eine typische Studentenbude 316 Euro monatlich, wie das IW Köln ermittelt hat.

Neu auf iwd.de: Der Brexit und das britische Pfund

Seit sich die Briten für den Austritt aus der EU ausgesprochen haben, ist das Pfund Sterling auf den Devisenmärkten mehrfach abgestürzt. Dahinter dürften nicht zuletzt Befürchtungen stecken, dass ein „harter“ Brexit – wie ihn Premierministerin Theresa May fordert – die britische Wirtschaft erheblich schwächen würde. Im britischen Parlament regt sich Widerstand gegen diesen Kurs.

