

Infrastruktur | 20.02.2014 | Lesezeit 4 Min.

## Immer noch ein Standortvorteil

*Die einen loben die Infrastruktur in Deutschland und halten sie für eine Trumpfkarte im internationalen Standortwettbewerb. Andere sehen nur zerbröselnden Beton und lahme Webzugänge. Wie immer liegt die Wahrheit in der Mitte.*

---

Wenn Straßen, Schienen, Wasserwege, die Stromversorgung und die Telekommunikationsstränge in Ordnung sind, also die Infrastruktur stimmt, dann profitieren alle - der Staat, die Bürger und die Unternehmen. Eine Vielzahl internationaler Untersuchungen zeigt, dass einmalige staatliche Infrastruktur-Ausgaben in Höhe von 10 Milliarden Euro die langfristige Wirtschaftsleistung in Deutschland um rund 2,5 Milliarden Euro jährlich steigern.

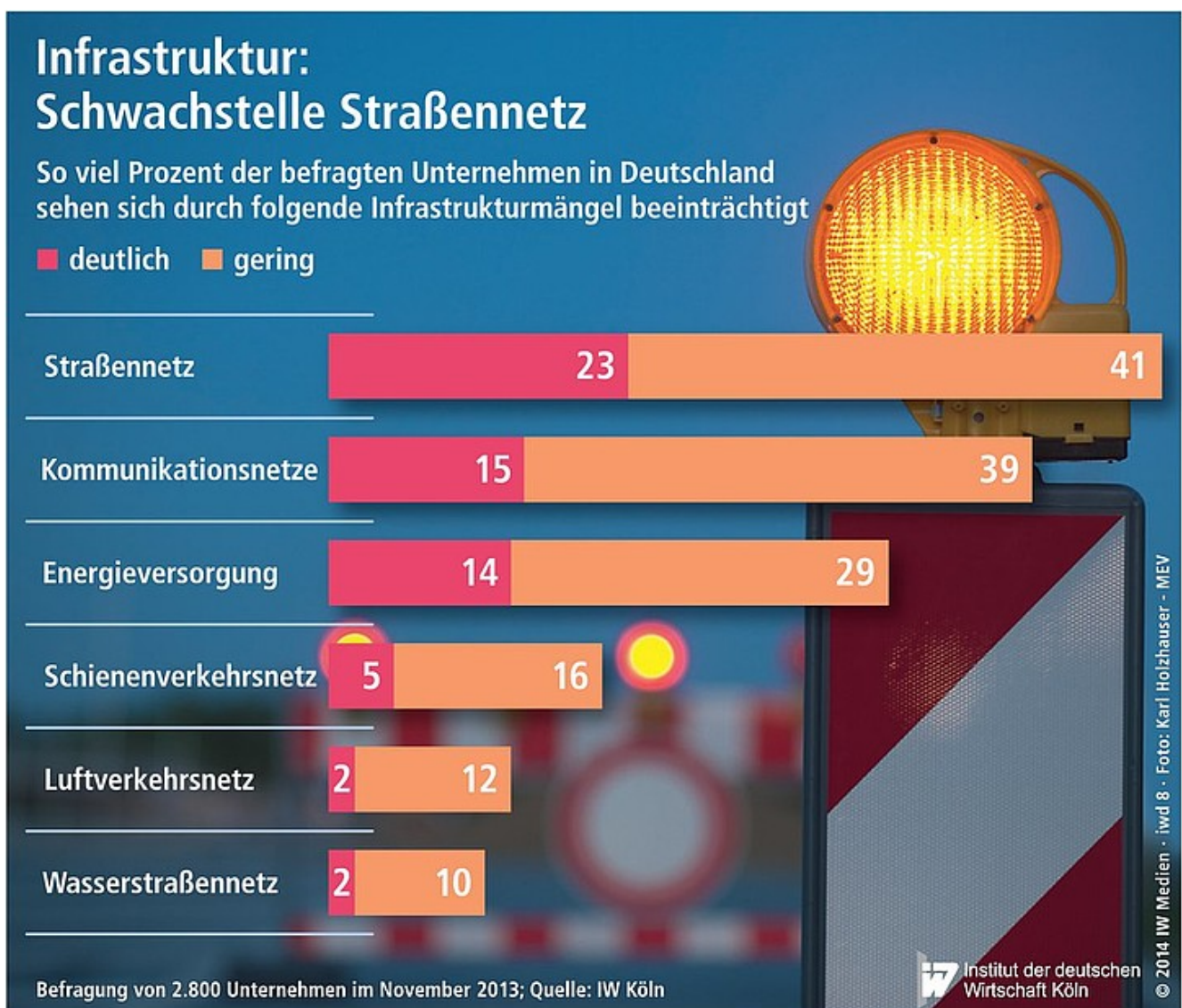
Wie wichtig eine gute Infrastruktur für die Industrieunternehmen in Deutschland ist, hat das Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW) in einer früheren Befragung ermittelt. Demnach sagten neun von zehn Unternehmen, dass eine stabile Stromversorgung zu den wichtigsten Standortfaktoren gehört. Deutlich mehr als 80 Prozent der Firmen sehen in einem hochwertigen Straßennetz und in einem leistungsfähigen Kommunikationsnetz weitere wichtige Pluspunkte, die einen Standort aufwerten.

---

Den heutigen Zustand der drei Infrastrukturbereiche Verkehr, Kommunikation und Energie bewerten die

## Unternehmen mit der Note gut, wobei die Stromversorgung am besten abschneidet.

Trotz des insgesamt recht ordentlichen Zeugnisses haben die Unternehmen auch Schwachstellen und Engpässe ausgemacht. So sehen immerhin zwei Drittel der vom IW Köln befragten Unternehmen ihre Geschäfte durch marode Brücken, Straßen oder fehlende Autobahnspuren beeinträchtigt (Grafik). Auch bei den Kommunikationsnetzen ist nicht alles paletti.



Weniger kritisch äußern sich die Firmen zur Energieversorgung. So gut wie nichts zu kritteln haben sie am Schienen-, Luftverkehrs- sowie am Wasserstraßennetz – diese Verkehrswege sind aber für viele Unternehmen nicht so wichtig wie die anderen

Infrastrukturen.

Die ostdeutsche Mängelliste unterscheidet sich dabei kaum noch von der westdeutschen. Autobahnen, Datenleitungen und Bahntrassen sind im Osten teilweise jünger, da sie nach der Wiedervereinigung auf Vordermann gebracht wurden. Zum Teil sind moderne Netze – angefangen von Schnellbahntrassen bis zum Turbo-Internet per Funk – aber auch erst in den vergangenen Jahren in ganz Deutschland aufgebaut worden, sodass hier Ost und West auf gleichem Niveau sind.

Allerdings bemängeln mehr west- als ostdeutsche Unternehmen den Zustand der Straßen. Was nicht verwundert, denn die Mittel, die in den Ausbau der ostdeutschen Autobahnen gesteckt wurden, fehlten in den alten Ländern für den Erhalt der bestehenden Pisten. Vor allem Unternehmen in Baden-Württemberg und Norddeutschland sehen großen Sanierungsbedarf.

Damit die Infrastruktur ein Standortvorteil für Deutschland bleibt und Produktionsprozesse nicht durch Schlaglöcher oder langsames Internet beeinträchtigt werden, muss die Politik zahlreiche Hausaufgaben erledigen (Tableau):

# Infrastruktur: Ist und Soll

	Verkehrsnetz	Breitbandnetz	Stromnetz
Heutiger Zustand	Teile des Netzes bereits im kritischen Bereich, regional stark überlastet	Mittelmäßig	Gut
Prognose	Zunehmende altersbedingte Verschlechterung etwa bei Brücken	Zunehmende Nachfrage nach hohen Bandbreiten	Zunehmende Bedenken wegen der Versorgungssicherheit
Die wichtigsten Aufgaben	Erhalt, Sanierung, Auflösen von Kapazitätsengpässen, Finanzierung	Modernisierung, Ausbau, Anschluss ländlicher Räume	Anpassung, Ausbau im Zuge der Energiewende, Akzeptanz schaffen
Wer über Investitionen entscheidet	Autobahnen: derzeit Bund, Übertragung auf Betreibergesellschaft wäre sinnvoll	Netzbetreiber	Netzbetreiber, werden durch Bundesnetzagentur überprüft
Finanzbedarf	Mehrbedarf von mindestens 40 Milliarden Euro in zehn Jahren allein für Fernstraßen	20 bis 90 Milliarden Euro je nach Ausbau, im Mittel etwa 40 Milliarden Euro in zehn Jahren	40 Milliarden Euro in zehn Jahren
Finanzierung	Indirekt, insbesondere über Mineralöl- und Kfz-Steuer, Lkw-Maut	Durch Kunden	Durch Umlage auf Stromverbrauch, Kontrolle durch die Bundesnetzagentur

Quelle: IW-Zusammenstellung



- **Erhalt der Straßen.** In Westdeutschland müssen viele Straßen und Brücken grundlegend saniert werden. Auch Engpässe sind zu beseitigen; oft reicht dazu eine zusätzliche Spur auf der Autobahn oder eine Umgehungsstraße.
  - **Modernisierung der Telekommunikationsnetze.** Die Breitbandversorgung hat Lücken: Vielerorts tröpfeln die Bits und Bytes geradezu aus der Leitung. Die Beschleunigung des Datentransfers wird in Zukunft aber zu einem wichtigen Standortfaktor für Industrieunternehmen und Dienstleister. Gerade beim Ausbau des schnellen Netzes der nächsten Generation - LTE-Advanced und Glasfaser - liegt Deutschland zum Teil weit zurück. Immerhin:
- 

Die Bundesregierung will dafür sorgen, dass das schnelle Internet bis 2018 bundesweit verfügbar ist.

---

- **Anpassung der Stromnetze.** Die Stromversorgung sowie die dahinterliegende Netzinfrastruktur sind in einem guten Zustand, sodass die Versorgungssicherheit in Deutschland im internationalen Vergleich hoch ist. Die zunehmende Einspeisung von Wind- und Sonnenstrom schafft allerdings Probleme (vgl. iwD 6/2014). Die Netze müssen entsprechend aus- und umgebaut werden.

Staat, Unternehmen und private Haushalte werden viel Geld in die Hand nehmen müssen, um die Infrastruktur für die Zukunft zu rüsten. Der Bund zum Beispiel muss mehr Mittel für die Fernstraßen aufbringen - hier hat die Bundesregierung in den vergangenen Jahren zu viel (kaputt-)gespart.

Es reicht indes nicht, einfach mehr Geld für Straßen und deren Bau und Erhalt freizugeben, wenn dieses Geld nicht auch effizient eingesetzt wird. Eine Übertragung der Bundesautobahnen auf eine Betreibergesellschaft wäre deshalb ein Schritt in die richtige Richtung. Zum einen könnte der Betreiber stärker an bestimmten Zielkriterien gemessen werden als eine staatliche Bürokratie. Zum anderen könnten auch längerfristige Vorhaben einfacher finanziert werden - das ist mit dem heutigen Haushaltsrecht schwierig, denn das Budget muss jedes Jahr erneut bewilligt werden.

Den Ausbau des Breitbandnetzes müssen private Investoren und damit letztlich die Kunden schultern. Aufgabe der Politik ist es, den Markt für möglichst viele Anbieter zu öffnen, nicht aber, die Infrastruktur selbst bereitzustellen oder zu finanzieren. So kann der Staat zum Beispiel erlauben, dass Schächte für Breitbandkabel nicht mehr tief verbuddelt werden müssen, sondern auch wenige Zentimeter unter der Straße verlaufen dürfen. Das verringert die Kosten, was wiederum den Kreis der potenziellen Anbieter erweitert.

Die Stromnetze werden von den Netzbetreibern gebaut und betrieben und von den Stromkunden über Netzentgelte finanziert. Die Engpässe sind hier die Genehmigungen und die Akzeptanz des Leitungsbaus vor Ort. Am Geld scheitert es nicht – trotzdem dürfen die Kosten nicht übermäßig in die Höhe getrieben werden, beispielsweise durch großräumige Verlegung der Kabel unter der Erde.

### **Kernaussagen in Kürze:**

- Viele loben die Infrastruktur in Deutschland und halten sie für eine Trumpfkarte im internationalen Standortwettbewerb.
- Den heutigen Zustand der drei Infrastrukturbereiche Verkehr, Kommunikation und Energie bewerten die Unternehmen mit der Note gut, wobei die Stromversorgung am besten abschneidet.
- Die Bundesregierung will dafür sorgen, dass das schnelle Internet bis 2018 bundesweit verfügbar ist.