

PRESSESTATEMENT

Prof. Dr. Sebastian Dullien am 18.11.2019

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, dass ich Ihnen nun zusammen mit Prof. Dr. Michael Hüther die gemeinsame IMK-IW-Studie zu den Investitionsnotwendigkeiten des öffentlichen Sektors in Deutschland und ihrer Finanzierung vorstellen darf.

Ich werde zunächst unsere Diagnose zum Zustand des öffentlichen Kapitalstocks vorstellen sowie die Details zu unserer Zusammenstellung der Investitionsbedarfe erläutern. Prof. Hüther wird im Anschluss Fragen der Finanzierung erörtern sowie kurz auf zu erwartende Wachstumseffekte eingehen.

Wir kommen in unserer Studie zu dem Schluss, dass Deutschland immense aufgestaute Investitionsbedarfe hat. Aus unserer Sicht zeigt die Analyse einer Vielzahl von Indikatoren – seien es der Bruttokapitalstock, seien es die Nettoinvestitionen, seien es die Entwicklung der Schienenkilometer oder die Erhebungen zum Zustand von Fernstraßen und Brücken – dass die öffentliche Hand über rund zwei Jahrzehnte zu wenig investiert hat.

In Umfragen des Instituts der deutschen Wirtschaft geben inzwischen rund zwei Drittel der deutschen Unternehmen an, dass sie durch Mängel an der Infrastruktur in ihrer Geschäftstätigkeit behindert werden.

Hinzu kommt, dass Deutschland vor drei immensen Herausforderungen steht, für die Investitionen erforderlich sind, die über den einfachen Ersatz der bisherigen Infrastruktur hinausgehen: Die Demografie, die Digitalisierung und die Dekarbonisierung. In allen drei Bereichen sind enorme zusätzliche Zukunftsausgaben notwendig, um unseren Wohlstand zu sichern.

Die gelegentlich von einigen Ökonomen geäußerte These, man wüsste gar nicht genau, ob es noch große Investitionsbedarfe der öffentlichen Hand gebe, können wir anhand der vorliegenden Daten nicht nachvollziehen.

Aus unserer Sicht gibt es eine Reihe von Erklärungen für die Vernachlässigung der öffentlichen Investitionen in den vergangenen Jahren. Ein Grund ist die Investitionspolitik nach Kassenlage, die auch mit der Schuldenbremse und dem EU-Fiskalpakt zusammenhängt: Kürzungen bei den Investitionen haben aus Sicht der Politiker den Vorteil, dass die Wähler die Kürzungen zunächst nicht bemerken. Die Straßen, Brücken und Schulgebäude verfallen nur allmählich. Kürzungen bei konsumtiven Aus-

gaben oder Steuererhöhungen werden sofort spürbar. Deshalb wurden in den vergangenen 15 Jahren die Investitionen, aber auch die Ausgaben für Instandhaltung, vernachlässigt. Politiker haben lange Zeit Prioritäten auf andere Bereiche gelegt haben, wie spezielle Steuersenkungen oder Transfers für ihr Wählerklientel. Verschärft wurde dies durch die Schuldenbremse, die nicht zwischen Investitionen und anderen Ausgaben unterscheidet.

Ein zweiter Grund ist, dass die Bevölkerungsentwicklung und das mittelfristige Wachstum der deutschen Wirtschaft lange unterschätzt wurden. Wir werden nächstes Jahr etwa 4 Millionen mehr Einwohner haben, als es vor 10 Jahren prognostiziert wurde. Planungen wurden aufgrund dieser zu pessimistischen Projektion gemacht.

Ein dritter Grund ist die schwache Finanzausstattung der Kommunen. Seit den 2000er Jahren haben Bund und Länder Aufgaben auf die Kommunen abgeschoben, ohne in gleichem Maße die Finanzausstattung zu erhöhen. Da die Kommunen in Deutschland für einen wichtigen Teil der Investitionen verantwortlich sind, hat dies die Investitionstätigkeit belastet.

Ich komme nun zur Zusammenstellung der Investitionsbedarfe in unserer Studie. Für die Bestimmung der konkreten Investitionsbedarfe haben wir aus einer Reihe von internen Berechnungen und Studien anderer Institutionen die Bedarfe für eine umfassende Modernisierung der deutschen Volkswirtschaft zusammengestellt. In der Summe kommen wir auf einen zusätzlichen öffentlichen Investitionsbedarf über die kommenden zehn Jahre von insgesamt etwas mehr als 450 Mrd. €, oder etwa 45 Mrd. € pro Jahr.

Wie in der Tabelle auf S. 10 ausgeführt, entfallen von dieser Summe 138 Mrd. € auf den Abbau des Investitionsstaus in den Kommunen, 20 Mrd. € für den weiteren Ausbau des ÖPNV, etwa 110 Mrd. € auf den Bildungsbereich, 15 Mrd. € auf weitere Wohnungsbauförderung, 20 Mrd. € auf den Breitbandausbau, 60 Mrd. € auf die Bahn, 20 Mrd. € auf den Ausbau von Fernstraßen und 75 Mrd. € auf den staatlichen Beitrag zur Dekarbonisierung.

Diese zusätzlichen Ausgaben sind als Aufwuchs gegenüber den im Haushalt 2019 angelegten Ausgaben bzw. dem mittelfristigen Finanzplan Stand Sommer diesen Jahres zu verstehen. Das Klimapaket ist dabei noch nicht berücksichtigt. Die geplanten Ausgaben des Klimapakets würden damit einen gewissen Teil der nötigen Investitionen abdecken, allerdings wäre dieser Teil nur gering, da im Verhältnis zu den von uns ermittelten Investitionsbedarfen das Klimapaket relativ klein ist, ein Teil der dortigen Ausgaben (wie die Senkung der Mehrwertsteuer für Bahnfahrkarten)

keine Investitionen sind und außerdem durch die Finanzierung der CO₂-Besteuerung die Lasten dieser Investitionen auf den Privatsektor abgewälzt werden. Es wird häufig darauf hingewiesen, dass die Bundesregierung in jüngster Zeit die Investitionsausgaben bereits hochgefahren habe. Das stimmt. Seit 2015 sieht man in den Daten eine gewisse Besserung. Allerdings sind die Anstrengungen bislang noch nicht genug, um den jahrzehntelangen Investitionsstau zu korrigieren.