

Tagungsbericht

# Sanierungsfall Deutschland? Für eine Infrastrukturwende

Eine Tagung der Stiftung Marktwirtschaft  
am 19. März 2024 in Berlin



## Inhaltsverzeichnis

### 3 Begrüßung

Prof. Dr. Michael Eilfort  
*Vorstand Stiftung Marktwirtschaft*

### 4 Mehr Fortschritt wagen: Die Infrastrukturstrategie der Bundesregierung

Dr. Volker Wissing MdB  
*Bundesminister für Digitales und Verkehr*

### 6 Deutschland zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Dr. Carsten Linnemann MdB  
*Generalsekretär der CDU*

### 7 Podiumsdiskussion: Wie wird der Standort Deutschland mit seiner Infrastruktur wieder wettbewerbsfähig?

Dr. Leonhard Birnbaum  
*Vorstandsvorsitzender der E.ON SE*

Dr. Martin Brudermüller  
*Vorstandsvorsitzender der BASF SE*

Timotheus Höttges  
*Vorstandsvorsitzender der Deutschen Telekom AG*

Prof. Dr. Dr. h.c. Clemens Fuest  
*Präsident des ifo Instituts,  
Mitglied des Kronberger Kreises*

Katharina Beck MdB  
*Finanzpolitische Sprecherin und  
Mitglied im erweiterten Fraktionsvorstand  
von Bündnis 90/Die Grünen*

**Moderation der Veranstaltung**  
Angela Wefers





## Begrüßung

Prof. Dr. Michael Eilfort  
Vorstand Stiftung Marktwirtschaft

3

In seiner Begrüßung der knapp 300 Teilnehmenden bringt Prof. Dr. Michael Eilfort, Vorstand der Stiftung Marktwirtschaft, seine Freude über das rege Interesse am Tagungsthema zum Ausdruck und konstatiert, dass ihm der Zustand der deutschen Infrastruktur im Hinblick auf Wirtschaftswachstum und zukünftigen Wohlstand in Deutschland einiges Unbehagen bereite. Die Kernfrage sei: „Warum kommen wir nicht oder nur so langsam voran in unserem Land?“

Ein erster Grund sei sicherlich, dass private Investitionen zu wenig angereizt und im föderalen Genehmigungswirrwarr sowie durch die weiter wuchernde Bürokratie zu sehr behindert würden. Ein zweiter Grund bestehe im langjährigen Mangel an öffentlichen Investitionen. Dass die deutsche Schuldenbremse an der Investitionslücke schuld sei, halte er jedoch für weit hergeholt und ließe sich empirisch nicht belegen. Als die Finanzmittel in den 2010er Jahren dank üppiger Steuermehreinnahmen und Niedrigzinsen vorhanden gewesen seien, habe die Große Koalition das Geld lieber für soziale Wohltaten und Rentenaufbesserungen als für Investitionen verwendet: „An fehlendem Geld kann es also nicht liegen. Die Bilanz der letzten Bundesregierungen fällt konsumtiv zwar generös, investiv aber eher desaströs aus.“

Mit dem Hinweis auf die Zeitinkonsistenzproblematik politischen Handelns macht Eilfort auf den Unterschied zwischen Ausgaben in die Rente und Infrastruktur aufmerksam: Während der Nutzen einer Rentenerhöhung direkt spürbar sei und die Kosten später anfielen, entstünden die Kosten von Infrastrukturinvestitionen unmittelbar, wohingegen sich der Nutzen aufgrund langer Planungs- und Bauzeiten oftmals erst später zeige. Insbesondere vor Wahlen seien Infrastrukturinvestitionen deswegen politisch wenig beliebt: „Im Gegensatz zur Rente gibt es leider keine politisch gesetzte ‚Haltlinie‘ für den Zustand von Straßen, Brücken, Schienen, Netzen und Leitungen aller Art.“

Als einen dritten Grund führt Eilfort an, dass vielen politisch Handelnden der Einfluss von Infrastruktur auf Entwicklung, Produktion, Handel, Wachstum und Wohlstand nicht mehr so präsent sei wie früher. Heute profitiere Deutschland noch davon, dass in der Vergangenheit Politiker gerne Bänder durchschnitten und neue Infrastrukturen zur Nutzung freigegeben hätten. Inzwischen sähe das zu oft anders aus: Vor nicht allzu langer Zeit habe sich ein Bayerischer Ministerpräsident an der Spitze aller Wutbürger eingefunden, die gegen Stromtrassen protestierten. Im vergangenen Jahr habe ein Bundestagsabgeordneter und zugleich Regierungsparteivorsitzender fast im Alleingang eine neue Bahntrasse verhindert, die Teil des neuen Deutschlandtaktes werden sollte.

Einen vierten Grund sieht Eilfort darin, dass die Wählermehrheit in Deutschland inzwischen über 55 Jahre alt ist. Daher spiegeln Politik und Verwaltung die unter Älteren häufiger verbreitete Einstellung, dass Bewahrung vor Dynamik komme und Stillstand eher beruhigend und nicht besorgniserregend sei. Der Status quo werde seit langem von vielen höher bewertet als neue Chancen, sodass eine Aversion gegenüber Veränderungen auch im Bereich der Infrastruktur sehr deutlich werde.

In Deutschland gebe es keine einzige Bürgerinitiative für Wachstum und Innovation, aber auch in diesem Monat gebe es wieder neue Aktivitäten gegen Bahntrassen, diesmal in Rosenheim und im Rheintal. Laut Eilfort müsse das Thema Infrastruktur den Bürgern anders vermittelt werden, um sie wieder mitzunehmen. Daher freue er sich sehr auf die Redebeiträge von Bundesminister Dr. Volker Wissing und CDU-Generalsekretär Dr. Carsten Linnemann sowie auf die anschließende Podiumsdiskussion mit ausgewiesenen Experten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Die drei teilnehmenden Vorstandsvorsitzenden von BASF SE, Deutsche Telekom AG und E.ON SE hätten zudem ein gemeinsames Positionspapier zum Thema erarbeitet, das ein wertvoller Aufschlag und Impuls für die Debatte darstelle.

## Mehr Fortschritt wagen: Die Infrastrukturstrategie der Bundesregierung

**Dr. Volker Wissing** *MdB*  
*Bundesminister für Digitales und Verkehr*



„Ja, unsere Infrastruktur ist ein Sanierungsfall. Wir haben erheblichen Sanierungsstau bei unseren Straßen, unsere Schiene ist marode und wir haben Defizite bei der digitalen Infrastruktur“, konstatiert Dr. Volker Wissing *MdB* zu Beginn seines Eröffnungsvortrages. Deutschland habe allein 4.000 sanierungsbedürftige Autobahnbrücken, die vielfach in den 1960er Jahren erbaut worden seien und die aufgrund der Belastung durch den gestiegenen PKW- und LKW-Verkehr dringend erneuert werden müssten. Dass beispielsweise die Talbrücke Rahmede auf der A45 bei Lüdenscheid wegen ausgebliebener Sanierungsarbeiten im vergangenen Jahr habe gesprengt werden müssen, sei eine Infrastrukturkatastrophe für die Menschen vor Ort. 70.000 LKWs würden nun über die wenigen Alternativwege umgeleitet und sorgten so für eine starke Verkehrsbelastung.

Die Straße bleibe auch in Zukunft der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger in Deutschland. Gemäß Prognosen des Bundesverkehrsministeriums werde der Güterverkehr bis zum Jahr 2051 insgesamt um 46 Prozent ansteigen, wobei der Güterverkehr auf der Straße um 54 Prozent und auf der Schiene um 33 Prozent zunehmen würde. Dementsprechend könne er seine Politik nicht an Wunschenken wie „Schiene statt Straße“ ausrichten. Vielmehr müsse man sich auf beides – „Schiene und Straße“ – konzentrieren. Da die Schienen in Deutschland derzeit keine zusätzliche Aufnahmekapazität hätten, sei insbesondere der Ausbau des Schienenverkehrs eine Herkulesaufgabe. Man werde zwar alles dafür tun, um so viel Verkehr wie möglich auf die Schiene zu verlagern. Ohne zusätzliche Straßen werde man aber nicht auskommen – auch, um das Wirtschaftswachstum nicht weiter zu gefährden.

Als tragender Industriestandort sei Deutschland auf eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Daher habe die Bundesregierung das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz auf den Weg gebracht, das Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

beschleunigen und vereinfachen werde. Dadurch sei es beispielsweise möglich, dass ein Wiederaufbau der Talbrücke Rahmede nicht mehr dem Originalbau aus den 1960er Jahren entsprechen müsse, sondern diese könne nun moderner, schneller und dadurch kostengünstiger erbaut werden. Außerdem nutze sein Ministerium neue Ausschreibungs- und Vergabemethoden, die die Detailplanung und Bauausführung an die Privatwirtschaft abgeben und den Anbietern mit der kürzesten Bauzeit den Zuschlag gewähren. Dadurch habe man es geschafft, die Sanierungszeit der Talbrücke Rahmede um 4,5 Jahre zu reduzieren. Diese Maßnahme könne bei der notwendigen Sanierung oder Neubebauung der insgesamt 3,2 Millionen Quadratmeter Brückenfläche in Deutschland als Vorbild dienen.

Für die Beschleunigung von Planung und Bau investiere die Bundesregierung mehr öffentliche Mittel als bisher und nutze digitale Technologien wie das Building Information Modeling (BIM) – die Planung am digitalen Zwilling. Die durchgängige Digitalisierung aller planungs- und realisierungsrelevanten Bauwerksinformationen als virtuelles Bauwerksmodell schaffe eine synchronisierte Datenbasis und trage zu einem effizienten Ressourcenverbrauch bei. Von den 8,5 Milliarden Euro, die der Bundeshaushalt dieses Jahr für den Bereich Straße zur Verfügung stelle, fließe ein großer Teil in den Erhalt und die Sanierung von Bauwerken. Hier sei es hilfreich, dass in Brücken immer häufiger eine Sensortechnik eingebaut werde, die Echtzeitinformationen über den tatsächlichen Zustand der Brücken liefere und so die frühzeitige Identifizierung von Sanierungsbedarf zulasse.

Auch beim Schienenverkehr gebe es riesigen Sanierungsbedarf. Die Deutsche Bahn habe im vergangenen Jahr so viele Personen wie nie zuvor befördert. Dies stelle einen großen Erfolg dar, habe aber zur Folge, dass die Sanierung der Schiene „unter dem rollenden Rad“ vorgenommen werden müsse. Dies sei eine große Herausforderung, da das Umfahren einer Baustelle auf einer zweigleisigen Strecke

bedeute, dass die Strecke in Gegenfahrtrichtung benutzt werden müsse, was zu starken Beeinträchtigungen führe. Der Ausbau von Weichen helfe zwar, Baustellen umfahren zu können und ein Überholen zu ermöglichen. Die bisherige Sanierungsherangehensweise sei aber eine Sackgasse, die keine zusätzlichen Kapazitäten über einen ausreichenden Zeitraum biete. Er werbe daher dafür, sanierungsbedürftige Schienenwege möglichst komplett zu sperren und von der Oberleitung bis zum Gleisbett alles gleichzeitig zu erneuern. Dies sei zwar ebenfalls herausfordernd, weil die Sperrung von Hauptkorridoren im Schienennetz einen maximalen Eingriff in das System bedeutete, jedoch sei dies der effizienteste Weg.

„Ich vergleiche das mit einem menschlichen Organismus. Wenn die Hauptschlagader verstopft ist, dann hilft es nichts, den kleinen Zeh zu massieren, denn irgendwann kollabiert das System, wenn sie die Hauptschlagader nicht reinigen. Und das geht nur durch eine Operation und dazu muss man sie abklemmen. Aber bevor man das tut, sollte man sich als Chirurg mit der Frage beschäftigen haben, ob man schon einen Bypass gelegt hat, ansonsten macht die Operation keinen großen Sinn“, erläutert Bundesminister Wissing. Er wolle nach der Fußball-Europameisterschaft der Herren damit beginnen, mit der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim – der dichtbefahrensten Strecke Deutschlands – den ersten Korridor dieser vollkommen maroden Schienentrasse für fünf Monate zu sperren, um ihn zu erneuern sowie mit zusätzlichen Weichen, einem Gleiswechselbetrieb und modernsten Zugsteuerungssystemen auszustatten. Bis zum Jahr 2023 würden insgesamt 40 Korridore nach dieser Vorgehensweise modernisiert. Ein neues Kernnetz werde entstehen, das nicht nur die vielen Verspätungen und ihre Folgeprobleme behebe, sondern das auch 20 Prozent mehr Kapazität auf der Bestandstrecke ermögliche. Dazu habe die Bundesregierung die Infrastrukturausgaben um 7,2 Milliarden Euro im Vergleich zum Vorjahr angehoben und trotz Schuldenbremse eine Rekordsumme von 16,3 Milliarden Euro in die Schiene investiert.

Darüber hinaus sei die digitale Infrastruktur in Deutschland dringend auf Vordermann zu bringen. Hier gebe es aber auch gute Nachrichten. Mit privatem Kapital werde eigenwirtschaftlich ausgebaut, wodurch beispielsweise im Mobilfunkbereich mittlerweile eine Abdeckung von 97 Prozent mit 4G und eine Abdeckung von 91 Prozent mit 5G erreicht worden sei. Dazu habe die Deutsche Telekom einen großen Beitrag geleistet. Auch im Bereich der Gigabit-Anschlüsse seien inzwischen 74 Prozent aller Haushalte versorgt. Aus dem Land der Funklöcher sei ein Land mit modernster digitaler Infrastruktur geworden, auch wenn das Ausbaukonzept noch nicht beendet sei. Das Ziel bis 2030 sei, deutschlandweit eine einhundertprozentige Glasfaser- und 5G-Abdeckung zu erreichen. Zudem wolle man sich intensiv der Künstlichen Intelligenz (KI) widmen, da diese ein echter Gamechanger sei. Hier habe man im letzten Jahr bereits ein Wachstum von 68 Prozent bei digitalen Start-Ups verzeichnet. Mit dem noch jungen Unternehmen Aleph Alpha befände sich zudem bereits ein Global Player in diesem Bereich in Deutschland. Um optimale Bedingungen für KI gewährleisten zu können und diese in die mittelständige Wirtschaft zu bringen, baue das Bundesministerium momentan Transferzentren auf.

Bezüglich der Finanzierung der verschiedenen Infrastrukturinvestitionen betont Wissing, dass die mittelfristige Finanzplanung so aufgestellt sei, dass für die Jahre 2024 und 2025 alle Infrastrukturvorhaben finanziert werden könnten. Ab 2026 würden die Investitionsbedarfe aber weiter steigen. Dafür müsse bereits jetzt Vorsorge getroffen werden: „Ich schlage daher die Schaffung eines Infrastrukturinvestitionsfonds als fiskalisch nachhaltige Lösung vor. Es darf nicht passieren, dass notwendige Infrastrukturinvestitionen unterlassen werden. Ansonsten entgehen uns Wachstumschancen für die Zukunft. ‚Just in Time‘ ist ein Muss für einen Industriestandort wie Deutschland und diesem Anspruch kann man nur mit exzellenter Infrastruktur gerecht werden.“





## Deutschland zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Dr. Carsten Linnemann MdB  
*Generalsekretär der CDU*

„Ich habe mir früher nicht vorgestellt, dass Politik so funktioniert und wir uns nur von einer Krise zur nächsten hangeln“, stellt Dr. Carsten Linnemann, Generalsekretär der CDU, zu Beginn seines Impulses fest. Als er im Jahr 2009 in den Bundestag gekommen sei, habe er bereits genau die großen Strukturreformen gewollt, über die heute gesprochen werde: Infrastrukturreformen, Beschleunigung von Verfahren und Steuerreformen. Aufgrund zahlreicher exogener Schocks habe die Politik – parteiübergreifend – aber die Fokussierung auf strukturellen Wandel vernachlässigt. Statt nur Krisenbewältigung zu betreiben und Probleme weiter mit Geld zuzuschütten, appelliert Linnemann dafür, einen Strukturwandel herbeizuführen und eine Mentalität des Machens zu entwickeln: „Das Problem ist nicht das Geld, das Problem sind die verkrusteten Strukturen: Deutschland hat kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem.“ Man sei aktuell auf einem Pfad, den man nicht weitergehen könne. Jedoch gäbe es aus seiner Sicht heute ein günstiges Zeitfenster, um strukturelle Veränderungen in Angriff zu nehmen.

Erstens müsse dringend die Digitalisierung der Verwaltung vorangebracht werden. Dieser Prozess solle aber nicht durch die Verwaltung selbst verwaltet werden, sondern es sei sinnvoll, dafür auf die Expertise privater Akteure zu setzen, beispielsweise in der Form staatlich beaufsichtigter GmbHs. Diese würden ein vorgegebenes Ziel mit einem festgelegten Projektbudget wesentlich effizienter umsetzen als rein staatliche Stellen. Dadurch könnten Schnittstellenprobleme wie bei der Bezahlkarte für Flüchtlinge vermieden werden.

Zweitens strebe er nach einer großen Staatsorganisationsreform, die Hierarchien und Strukturen schonungslos infrage stelle. In den Ministerien müsse es wieder mehr Agilität und Flexibilität statt immer mehr Quantität geben. So könne man etwa die Anzahl der mehr als 40 Regierungsbeauftragten mindestens halbieren sowie das bundesdeutsche Beamtenwesen im öffentlichen Dienst reformieren. Verbeamtungen sollten sich lediglich auf die hoheitlichen Aufgaben

konzentrieren, fordert Linnemann. Zudem sei auch eine Reform des Föderalismus angezeigt. Er sei zwar grundsätzlich ein Freund des Föderalismus, dieser sei aber beispielsweise bei der Digitalisierung der Verwaltung eher hinderlich. Das Mindeste sei, eine bundesweite Koordinierungsstelle zu schaffen, um etwa bei Cyberspionage oder Cyberangriffen schnell und koordiniert reagieren zu können.

Drittens müssten Planungsverfahren beschleunigt werden. Dies könne durch die Reduzierung von an den Verfahren beteiligten Verwaltungsebenen erreicht werden sowie durch die Abschaffung oder Beschneidung des Verbandsklagerechts. Gegen ein Bauvorhaben sollten nur noch Verbände klagen dürfen, die von diesem Bauvorhaben unmittelbar betroffen seien. Linnemann ermutigt zum Bürokratieabbau und zu Pragmatismus, der bereits auf Landkreisebene bei einigen Projekten Einzug gehalten habe. Dort gelte ein Antrag, der nach drei Monaten nicht beantwortet oder beschieden wurde, als genehmigt.

Viertens mache ihm eine Experimentierklausel Hoffnung. Es sei unterstützenswert, wenn verschiedene Projekte wie der Ausbau von LNG-Terminals, lokale Maßnahmen in der Corona-Krise oder die Zulassung autonomen Fahrens im regulären Straßenverkehr ausprobiert werden: „Und wenn es funktioniert, rollen wir es im ganzen Land aus. Dann entsteht eine Mentalität des Machens“.

Es sei an der Zeit zu klären, wie die Bundesrepublik durch eine Staatsorganisationsreform, eine Föderalismusreform und viele weitere Dinge transformiert werden könne, um voranzukommen und sich nicht mehr im Verwalten zu verzetteln. Die CDU sei bei der letzten Bundestagswahl abgewählt worden, weil sie darin nicht gut genug gewesen sei. Diese Niederlage habe der Partei jedoch gutgetan. In den letzten zwei Jahren habe man ein neues Grundsatzprogramm geschrieben, in dem sich die CDU wieder ihrer Wurzeln bewusst geworden sei und das Wertefundament definiert habe, auf dessen Grundlage sie künftig Politik machen wolle.

## Podiumsdiskussion: Wie wird der Standort Deutschland mit seiner Infrastruktur wieder wettbewerbsfähig?



**Dr. Leonhard Birnbaum**  
Vorstandsvorsitzender der E.ON SE

„Die Summen, die in den kommenden Jahren in die gesamte deutsche Infrastruktur investiert werden müssen, sind durch keinen Fonds des Staates darstellbar“, gibt Dr. Leonhard Birnbaum in seinem Impuls in der Podiumsdiskussion zu bedenken. Es sei vor allem mehr privates Kapital erforderlich, was jedoch gute Investitions- und Finanzierungsbedingungen voraussetze. Sein Unternehmen werde in den Jahren 2024 bis 2028 europaweit rund 42 Milliarden Euro in die Energiewende investieren. Davon würden 34 Milliarden Euro in die Digitalisierung, Modernisierung sowie den Ausbau der Energienetze fließen, wovon wiederum mehr als 70 Prozent in den deutschen Markt investiert würden, der nach wie vor der bedeutendste Markt für E.ON sei, erläutert der Vorstandsvorsitzende.

Um solche Investitionen tätigen zu können, müssten sich Unternehmen an den Finanzmärkten refinanzieren. Die fragmentierten europäischen Finanzmärkte seien aber nicht liquide genug für Investitionsvorhaben dieser Größenordnung. Daher habe E.ON auf die US-amerikanischen Finanzmärkte ausweichen müssen, um ausreichend Kapital und Flexibilität bei Marktengpässen zu erhalten. „Wir brauchen dringend einen konkurrenzfähigen europäischen Finanzmarkt. Das wäre für mich das größte Wachstumsprogramm, das die nächste EU-Kommission angehen könnte“, so Birnbaum.

Deutschland habe zwar ein hervorragendes Stromnetz, das sehr verlässlich sei und im internationalen Vergleich sehr gut dastehe. Aufgrund neuer Herausforderungen stoße das Stromnetz allerdings an seine Grenzen. Es sei „am Limit“ und müsse zügig ausgebaut werden, da es mit dem stetig wachsenden Stromvolumen kaum mithalte. Redispatchkosten stiegen stetig. Der Netzausbau müsse daher primär nach Kosteneffizienz gesteuert werden. Zudem müssten Wasserstoff- und voraussichtlich CO<sub>2</sub>-Netze errichtet werden. Herausfordernd sei dabei, dass aufgrund der immer größeren Beschleunigung der politischen Zielverfolgung – ein angestrebter früherer Kohleausstieg bis 2030 und eine nahezu vollständige Dekarbonisierung der Industrie bis 2040 – die verschiedenen Infrastrukturen nicht mehr nacheinander, sondern in den kommenden zehn Jahren parallel gebaut werden müssten. Es sei daher wichtig, dass Planungssicherheit gewährleistet werde und nicht immer neue Ziele in einen immer kürzeren Zeitraum gepackt würden.

Damit Deutschland seine internationale Wettbewerbsfähigkeit nicht einbüße, müsse der Infrastrukturausbau kostengünstiger umgesetzt werden. Die Energiewende sei in Deutschland besonders teuer und umständlich. Vielfach werde keine Kosten-Nutzen-Abwägung getroffen. Es sei nicht hilfreich, kontinuierlich Standorte für erneuerbare Energien an der falschen Stelle zu bauen, bevor das Netz dafür geschaffen worden sei. Dies führe zu hohen Systemkosten, die zu den steigenden Infrastrukturkosten hinzukämen. „Wir müssen zwingend über Kostenminimierung reden“, mahnt Birnbaum. Allein die Verlegung der fünf großen Transporttrassen unter die Erde würde Mehrkosten von etwa 30 Milliarden Euro verursachen. Auch die Detailverliebtheit der Politik sowie überbordende Regulierung führe zu hohen Kosten und sei bereits vom Ansatz her rückwärtsgewandt und der falsche Weg, um Zukunft zu gestalten. Dies zeige sich beispielsweise am Gebäudeenergiegesetz (GEG), das in §71a bis §71p die verschiedensten Anforderungen an etliche Heizungsanlagen stelle und mehr Fragen aufwerfe als es Antworten geben könne. „Wir brauchen keine kasuistische Gesetzgebung, die bis ins letzte Detail Vorgaben für jede Technologie trifft und zementiert. Wir brauchen einen gesetzlichen Rahmen, der Grundsätze definiert und uns dann agieren lässt“, fordert Birnbaum.

Deutschland könne beim Thema Infrastruktur nicht so weitermachen wie bisher. Aus diesem Grund hätten die BASF SE, die Deutsche Telekom AG und die E.ON SE ein gemeinsames Positionspapier verfasst, das Vorschläge für eine in die Zukunft gerichtete Infrastrukturpolitik mache. Neben den erwähnten Forderungen nach verbesserten Investitionsbedingungen, einer Vollendung der europäischen Kapitalmarktunion sowie beschleunigten Verwaltungsprozessen müsse es grundsätzlich darum gehen, dass der Staat einerseits selbst effizienter werde und dass er andererseits die Effizienz- und Skalenvorteile von privaten Unternehmen besser nutze. Infrastruktur sei das Spiel der großen Zahlen. Für diese Aufgabe seien private Unternehmen besser gewappnet als staatliches Mikromanagement.



**Dr. Martin Brudermüller**  
Vorstandsvorsitzender  
der BASF SE

„Ich könnte viele Faktoren nennen, die den Wirtschaftsstandort Deutschland herunterziehen. Aber die Infrastruktur ist mittlerweile hauptverantwortlich für den Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie“, konstatiert Dr. Martin Brudermüller, Vorstandsvorsitzender der BASF SE. Deutschland habe lange von guten Standortbedingungen profitieren können. Dies sei nun aber nicht mehr so, da sich vieles strukturell verschlechtert habe. Ausbleibende Investitionen, fehlendes Wirtschaftswachstum, hohe Energiepreise, überbordende Regulierung – Deutschland falle im internationalen Vergleich an vielen Stellen zurück.

Von den sich verschlechternden Standortbedingungen seien in besonderem Maße Unternehmen betroffen, die energieintensiv produzierten und große Transformationslasten zu stemmen hätten. Die BASF habe im vergangenen Jahr trotz schwieriger Marktlage überall auf der Welt gut wirtschaften können, nur in Deutschland nicht. Der Hauptsitz Ludwigshafen, der nach wie vor der größte Chemiestandort der Welt sei, habe im Jahr 2023 einen hohen Verlust verzeichnet, was auch an einer schlechten Auslastung gelegen habe. Die Nachfrage werde aber steigen, sobald die Menschen wieder mehr konsumierten.

Grundlegende Herausforderung sei, dass der deutsche Standort ein großes Ertragsproblem darstelle. Vor Beginn des Ukrainekrieges sei allein auf die BASF vier Prozent des deutschen Gasverbrauchs und ein Prozent des gesamten Stromverbrauchs gefallen. Steigende Energiepreise machten sich daher besonders bemerkbar. Dazu kämen weitere damit verbundene Kosten. So hätten sich die Netzentgelte im Januar 2024 von 31 auf 64 Euro je Megawattstunde mehr als verdoppelt. Diese Abgabe käme auf die ohnehin schon hohen Strompreise obendrauf. „Wir müssen aufpassen, dass die Industrie nicht von den Strom-Systemkosten überfordert wird“, mahnt Brudermüller.

Hinzu kämen hohe Transformationslasten durch die angestrebte Dekarbonisierung. Die dafür erforderliche

Elektrifizierung werde den Strombedarf am Standort Ludwigshafen verdrei- bis vervierfachen. Im Zuge der Energiewende habe die BASF eine Milliarde Euro in einen Windpark in der Nordsee mit einer Leistung von 1,5 Gigawatt investiert, der erstmalig keine staatlichen Subventionen erhalten habe und dessen Stromproduktion zu 49 Prozent an die BASF gehe. In Deutschland habe der Bund die Flächen für Windparks versteigert, wofür die Branche in der Auktion zusätzlich 12,5 Milliarden Euro aufbringen musste. „Staatliche Eingriffe sollten stattdessen darauf abstellen, die Stromkosten zu senken“, so der BASF-Vorstandsvorsitzende.

Die gesamte Infrastruktur in Deutschland müsse deutlich verbessert werden. Da etwa die Hälfte der Rohstoffe der BASF auf dem Wasserweg geliefert werde, sei die Vertiefung des Mittelrheins unerlässlich. Der Wasserniedrigstand im Jahr 2018 habe in nur sechs Wochen zu einem operativen Verlust in Höhe von 250 Millionen Euro geführt. Hinzu käme ein steigender Bedarf an Wasserstoff- und CO<sub>2</sub>-Netzen sowie an einer schnellen digitalen Infrastruktur. Deutschland müsse endlich damit anfangen, zu priorisieren und den Aufbau der Infrastruktur in der Prioritätenliste nach vorne zu stellen. Eine konkurrenzfähige Infrastruktur sei für viele Industrien eine Überlebensfrage.

„Die Finanzierung einer leistungsfähigen Infrastruktur gehört ganz nach oben auf der Ausgaben-Prioritätenliste. Das ist der Weg, wieder mehr Wirtschaftswachstum und Beschäftigung zu erzielen“, fordert Brudermüller. Vor diesem Hintergrund sei auch das bereits erwähnte gemeinsame Positionspapier von BASF SE, Deutsche Telekom AG und E.ON SE entstanden, das den Weg für eine gelingende Infrastrukturwende aufgezeige. Die Ambition müsse sein, die weltweit beste Infrastruktur zu erlangen. „Wenn wir das schaffen, kommen die Investitionen zurück und dann wird vieles in Deutschland deutlich besser“, schlussfolgert Brudermüller.





**Timotheus Höttges**  
Vorstandsvorsitzender  
der Deutschen Telekom AG

„In den USA ist sicherlich nicht alles Gold, was glänzt, aber die Amerikaner setzen die richtigen Anreize, um private Investitionen anzuziehen. Dort wird nicht lange geredet, es wird schnell gehandelt“, stellt der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Telekom AG, Timotheus Höttges, eingangs seines Impulses in der Podiumsdiskussion klar.

Zum einen locke die Industriepolitik des Inflation Reduction Acts (IRA) mit über 500 Milliarden US-Dollar die Investitionen ausländischer Unternehmen an. Dass die Anreize wirkten, zeige sich daran, dass deutsche Unternehmen im vergangenen Jahr 15,7 Milliarden US-Dollar in den USA investiert hätten – etwa doppelt so viel wie im Jahr 2022. Zum anderen sei das Telekommunikations- und Digitalisierungsumfeld in den USA durch eine „hands off“-Politik geprägt, die sich dadurch auszeichne, dass sich der Staat in vielen Regulierungs- und Wettbewerbsfragen stark zurücknehme. In den USA gebe es inzwischen nur noch drei Mobilfunkanbieter, deren Wettbewerb an klare Bedingungen geknüpft sei: „Ihr müsst dafür sorgen, dass Beschäftigung an bestimmten Standorten sichergestellt wird, und wenn ihr das macht, dann dürft ihr auch von vier auf drei fusionieren. Was ist passiert? Mehr Wettbewerb und bessere Infrastruktur“, erläutert Höttges.

In Europa habe sich hingegen ein weit zurückreichendes, gegenseitiges Misstrauen etabliert, das zu kleinteiliger Regulierung des Telekommunikationsmarktes und des dortigen Wettbewerbs geführt habe. In Europa tummelten sich inzwischen mehr als 45 Telekommunikationsanbieter. In Deutschland habe man mit asymmetrischen Privilegien für 1&1 beim Funkspektrum einen weiteren Wettbewerber aufgerufen, der sich am Bau der Infrastruktur beteiligen solle. Man wolle alles möglichst mit vielen kleinen Unternehmen abwickeln. So könne man aber nie von Größenvorteilen profitieren, folgert Höttges. Dies sei wenig effizient und würde den Infrastrukturausbau unnötig erschweren und verteuern.

Ein weiterer Unterschied bestehe im Handel mit Mobilfunkfrequenzen. Während man diese in den USA kaufe, habe der deutsche Staat für die Vermietung von Mobilfunkfrequenzen seit dem Jahr 2000 rund 67 Milliarden Euro eingenommen, ohne dass diese Einnahmen in Infrastruktur oder andere Zukunftsinvestitionen zurückgefließen seien. „Mit nur einem Bruchteil dieser Mittel hätten wir in jedem Winkel dieser Republik eine super 5G-Versorgung aufbauen können“, konstatiert Höttges.

Deutschland sei im internationalen Vergleich das Land mit den höchsten Kosten für den digitalen Infrastrukturausbau. Während beispielsweise ein Glasfaseranschluss in Spanien im Durchschnitt 200 Euro koste, müsse man dafür hierzulande etwa 1.600 Euro aufwenden. Gleichzeitig habe man in Deutschland die niedrigsten Umsätze pro Kunde, was bedeute, dass man die teuerste Infrastruktur mit den niedrigsten Gebühren finanzieren müsse. Die Deutsche Telekom habe in den vergangenen zehn Jahren konzernweit 173 Milliarden Euro investiert. In Deutschland habe man die Investitionen deutlich erhöht. Dies sei jedoch eher patriotisch als ökonomisch motiviert gewesen. „Wenn Sie sich die Kapitalrenditen anschauen, hätte ich niemals so viel in Deutschland investieren dürfen“, erläutert der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Telekom AG.

Große Hemmnisse beim Infrastrukturausbau in Deutschland zeigten sich zudem in den Behörden und Genehmigungsprozessen. So müsse die Deutsche Telekom demnächst beim Verlegen von Glasfaserkabeln beispielsweise in Bremen nachweisen, dass keine im dortigen „Wurzelkataster“ dokumentierten Baumwurzeln beschädigt würden. Auch auf Ameisenhaufen, in denen der durch die Fauna-Flora-Habitatrichtlinie geschützte Wiesenkopf-Ameisenbläuling-Schmetterling niste, müsse sie deutschlandweit achten und diese entsprechend erfolgreich umsiedeln.

Weiterhin untersage der Natur- und Denkmalschutz regelmäßig den Bau von Mobilfunkantennen. In Deutschland benötige die Deutsche Telekom momentan durchschnittlich 36 Monate, um eine Mobilfunkantenne zu errichten, während der Bau in den USA zumeist lediglich eine Woche in Anspruch nehme. „Wenn wir in Deutschland und Europa so weitermachen, wird immer mehr Kapital in die USA abfließen“, mahnt Höttges.

Insbesondere in die „Infrastrukturen der Zukunft“, wie beispielsweise die Cloud-Infrastruktur, müsse in Europa wesentlich mehr investiert werden. Wer Cloud-Infrastruktur habe, sei in der Lage, Daten zu speichern und zu verarbeiten – und Daten seien schließlich der Reichtum der Zukunft. Die für eine Ansiedlung von Rechenzentren notwendigen Netze und sonstigen Infrastrukturen seien aber besonders stromintensiv. Demzufolge sei es zwingend notwendig, dass Deutschland über ausreichend Stromtrassen und wettbewerbsfähige Energiepreise verfüge. „Wenn uns dies gelingt, wird Deutschland auch beim Thema Künstliche Intelligenz eine bedeutende Rolle spielen können“, schlussfolgert Höttges.



**Prof. Dr. Dr. h.c. Clemens Fuest**  
*Präsident des ifo Institutes,  
Mitglied des Kronberger Kreises*

Prof. Dr. Dr. h.c. Clemens Fuest, Präsident des ifo Institutes und Mitglied des Kronberger Kreises, dem wissenschaftlichen Beirat der Stiftung Marktwirtschaft, gibt in der Podiumsdiskussion Einsicht in ein Forschungsprojekt seines Institutes zum Thema Infrastruktur. Das vorläufige Ergebnis bestätige vieles von dem, was seine Vorredner bereits angesprochen haben. Am Beispiel der gesprengten Autobahnbrücke Rahmede bei Lüdenscheid habe das ifo Institut berechnet, was es für den Arbeitsmarkt bedeuten kann, wenn eine wichtige Infrastruktur für eine gewisse Zeit ausfällt und keine adäquate Ausweichmöglichkeit, etwa eine Ersatzbrücke, bereitgestellt wird. Bei Rahmede müssten täglich rund 6.000 LKW und 14.000 PKW weiträumige Umleitungen und lange Staus in Kauf nehmen. Dies sei für viele Menschen und Unternehmen vor Ort eine enorme Belastung, was sich auch in einer Reduktion der Beschäftigung niedergeschlagen habe. Dabei habe der Beschluss zur Sanierung bereits seit dem Jahr 2014 vorgelegen.

Für die Messung der Beschäftigungseffekte, die durch die Sperrung der A45 entstanden seien, habe man einen Ansatz gewählt, der in der wirtschaftswissenschaftlichen Forschung standardmäßig Anwendung finde, nämlich ein kontrafaktisches Szenario abzubilden: Um zu ermitteln, welche Entwicklung das Beschäftigungsniveau genommen hätte, wenn die Brücke nicht gesprengt worden wäre, habe das ifo Institut ein synthetisches Abbild des Märkischen Kreises aus den Beobachtungen des restlichen Nordrhein-Westfalens erstellt. Andere Kreise seien dabei danach ausgewählt und kombiniert worden, ob sie sich in den vergangenen zehn Jahren genauso verhalten haben wie der Märkische Kreis. Dieser synthetische Kreis diene dann als Referenzgröße. Zudem wurde in der Analyse unterstellt, dass der synthetische Märkische Kreis die Reparatur der Brücke anders organisiert hätte – beispielsweise, indem die Brücke saniert oder ausgebaut worden wäre, statt sie zu sprengen oder indem vor der Sprengung zunächst eine

neue Brücke errichtet worden wäre. Die Beschäftigungsentwicklungen dieser beiden Kreise seien dann miteinander verglichen worden.

Fuest zeigt anhand vorläufiger Ergebnisse, dass durch die Sperrung der A45 rund zwei Prozent Beschäftigung vor Ort verloren gegangen seien. Hochgerechnet auf das Bruttoinlandsprodukt bedeute dies einen Gesamtverlust von etwa 300 Millionen Euro pro Jahr. Demnach hätte eine Reduktion der Bauzeit der neuen Brücke um 4,5 Jahre, die Bundesminister Wissing ansprach, eine Einsparung in Höhe von etwa 1,35 Milliarden Euro zur Folge. Dabei sei zu bedenken, dass es im Bundesfernstraßennetz etwa 40.000 Brücken gebe, die alle früher oder später saniert werden müssten.

Selbst wenn sich die Schätzungen des ifo Institutes im Verlauf des Projekts gegebenenfalls noch leicht ändern würden und diese Ergebnisse nicht direkt auf andere Fälle übertragbar seien, ziehe er aus den Ergebnissen die Lehre, dass man sich mit sehr großer Ernsthaftigkeit die Frage stellen müsse, wie die deutsche Infrastruktur saniert werden solle. Man dürfe nicht bis zum letzten Moment warten, sondern müsse vorausschauend planen, um lange Sperrungen wichtiger Infrastrukturen wie Autobahnen möglichst zu vermeiden. „Sorgfältiges Nachdenken darüber, wie wir unsere Infrastruktur behandeln, lohnt sich“, betont Fuest.

Für die deutsche Infrastruktur sei aber nicht allein der Staat zuständig. Viele Infrastrukturinvestitionen würden von privaten Akteuren geleistet, die dafür am Kapitalmarkt tätig werden müssten. Im Gegensatz zu kapitalmarktbasierter Volkswirtschaften wie den USA seien die europäischen Volkswirtschaften vor allem bankbasiert, was viele private Investoren vor erhebliche Herausforderungen stelle. Es müsse daran gearbeitet werden, die Finanzierungen über den Kapitalmarkt für Unternehmen zu erleichtern. Die Vertiefung der europäischen Kapitalmärkte sei daher zentral für das Gelingen der Infrastrukturwende und somit für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Standorte.



**Katharina Beck MdB**

*Finanzpolitische Sprecherin und Mitglied im erweiterten Fraktionsvorstand von Bündnis 90/Die Grünen*

„Es lässt mich hoffen und positiver nach vorne schauen, dass sich Bundesminister Wissing als unser Koalitionspartner für einen Infrastrukturinvestitionsfonds ausspricht“, merkt Katharina Beck MdB in ihrem Impulsvortrag an. Angesichts der vorhandenen Defizite bei der deutschen Infrastruktur – etwa beim Verkehr, bei der Digitalisierung, bei den Stromtrassen oder bei den Schulgebäuden – brauche es eine gemeinsame Kraftanstrengung, um diesen wichtigen Standortfaktor wieder auf Vordermann zu bringen. Auch wenn sie es grundsätzlich sehr befürworte, mehr privates Kapital zu mobilisieren, sehe sie beim Thema Infrastruktur vor allem den Staat in der Verantwortung. Die natürlichen Monopole, die es bei Straße, Schiene, Netzen und in anderen Infrastrukturbereichen gebe, ließen sich nicht durch marktwirtschaftliche Prinzipien abbauen. In erster Linie stelle der Staat die Infrastruktur als Grundlage für eine florierende Marktwirtschaft und einen attraktiven Standort zur Verfügung – optimalerweise gemäß den Prinzipien von Effizienz und Effektivität. Die Verwaltungsorganisationen seien zugebenermaßen jedoch verbesserungswürdig.

Eine staatliche Kraftanstrengung sei insbesondere angesichts des finanziellen Umfangs im dreistelligen Milliardenbereich nötig, den die Infrastruktur von Schienen, Brücken, Straßen, Schulen, Verwaltungsgebäuden und Kitas, die Elektroladeinfrastruktur sowie die Digitalisierung erfordere. Das Kommunalpanel der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gehe allein für das Jahr 2023 von einem Investitionsrückstand von 166 Milliarden Euro aus. Trotz erheblicher kommunaler Anstrengungen sei an Schulen, Straßen und Wegen, Gebäuden und vielem mehr noch viel zu tun. Dabei eingerechnet seien noch nicht die anstehenden kommunalen Investitionen in Zukunftsthemen wie die digitale Transformation, Klimaschutz, Klimaanpassungen, Wärmewende oder nachhaltige Mobilität. Allein der Bedarf auf kommunaler Ebene zeige, dass die öffentliche Finanzausstattung für Infrastrukturinvestitionen erheblich ausgeweitet werden müsse.

Es gebe viele Wirtschaftswissenschaftler, die die Einrichtung zielgerichteter staatlicher Fonds für Infrastrukturausgaben und Reformen der Schuldenbremse befürworten würden. Für die Standortattraktivität müsse man die Schuldenbremse im Grundgesetz reformieren. Auch für das Einrichten eines Sondervermögens müsste jedes Mal erneut das Grundgesetz geändert werden. Ihrer Partei Bündnis 90/Die Grünen gehe es bei den Diskussionen zur Schuldenbremse nicht darum, diese abzuschaffen, sondern die Spielräume eines handlungsfähigen Staates zu erweitern, um erforderliche Investitionen in die Infrastruktur und in den Klimaschutz zu ermöglichen. Diesbezüglich sei es jedoch wichtig, verlässlich zu klären, welche rechtliche Ausgestaltung gewährleistet könne, dass das Geld vom Staat nur für die intendierten Investitionen ausgegeben wird.

Neben den großen Industrien gebe es in Deutschland drei Millionen Betriebe, Zulieferer, Klein-, Klein- und mittlere Unternehmen, die bei der Bewältigung von Herausforderungen auch auf bessere Rahmenbedingungen durch den Staat angewiesen seien. Das gelte sowohl bei der Infrastruktur als auch beim Thema Bürokratieabbau und Energieverfügbarkeit. Beck verweist auf die Fortschritte der Bundesregierung, die Bürokratie in Ansätzen reduziert zu haben und den Anteil der erneuerbaren Energien von 42 auf 52 Prozent gesteigert zu haben. Dennoch stimme sie Carsten Linnemann trotz der Differenzen zwischen Opposition und Regierung zu: „Ich wünsche mir eben auch diese Mentalität des miteinander Machens“. Zudem gelte es, eine Art Standortstolz zu entwickeln und als Staat das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger zurückzugewinnen, damit Deutschland wieder zu einem Land werde, „in dem die Logistik funktioniert, in dem man von A nach B kommt, in dem man sich keine Sorgen machen muss, ob grundlegende Sachen wie die Schultoilette des Kindes funktionieren“. Bei all diesen Dingen sei es die Aufgabe des Staates, das Fundament für eine erstarkende Marktwirtschaft zu ermöglichen.



---

## Impressum

Stiftung Marktwirtschaft  
Charlottenstraße 60, 10117 Berlin  
Tel.: (030) 20 60 57-0  
[www.stiftung-marktwirtschaft.de](http://www.stiftung-marktwirtschaft.de)

Ansprechpartner/Text:  
**Dr. Jörg König**  
[koenig@stiftung-marktwirtschaft.de](mailto:koenig@stiftung-marktwirtschaft.de)

Fotos: Kay Herschelmann