



## HINTERGRUND

### DAS VERKEHRSINFRASTRUKTUR-VERSCHLEISSBAROMETER

Immer mehr Menschen reisen, immer mehr Güter werden transportiert. Straßen, Schienen, Wasserwege sind bis an und häufig über ihre Grenzen hinaus ausgelastet, nicht selten rund um die Uhr. Zwangsläufig führt die hohe Inanspruchnahme zu einer anhaltenden Abnutzung der Infrastruktur, die prinzipiell erhebliche Erhaltungsinvestitionen erforderlich macht. Doch der stetige Verschleiß wird in Bund, Ländern und Kommunen nicht mit der notwendigen Nachhaltigkeit bekämpft. Mit bedrohlichen volkswirtschaftlichen Konsequenzen für die Bundesrepublik: Der Verschleiß lässt den Wert der Verkehrsinfrastruktur in dramatischem Ausmaß sinken. Das Verkehrsinfrastruktur-Verschleißbarometer verdeutlicht die alarmierenden Dimensionen: An jedem Tag schrumpft das volkswirtschaftliche Vermögen der Verkehrswege um über 12 Millionen Euro.

Auf der Basis der Abschlussberichte der Daehre-Kommission zur „Zukunft der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung“, Dezember 2012, und der Bodewig-Kommission zur „Nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ im September 2013 berechnet das Verkehrsinfrastruktur-Verschleißbarometer den seit 2005 entstandenen Wertverlust im Anlagevermögen der deutschen Verkehrsinfrastruktur. Es zeigt aktuell und auf die Sekunde genau in Euro für die Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetze in Deutschland die Folgen nicht vorgenommener Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten auf. Die beiden Kommissionen kamen zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsinfrastruktur der deutschen Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetze im Jahr 2013 ein Volksvermögen im Wert von **782,7 Mrd. €** darstellte (BMVI „Verkehr in Zahlen 2014/15“, S. 35).

Bis zum Jahr 2004 wurde diese Verkehrsinfrastruktur durch sachgerechte Instandhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen auf einem ordentlichen und funktionsfähigen Niveau erhalten und modernisiert (BMVI „Verkehr in Zahlen“ und ITF/OECD-Statistics).

Um diesen guten Zustand und damit den Wert der Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, sind nach Berechnungen der Bodewig-Kommission Brutto-Anlageinvestitionen von **24,5 Mrd. € p.a.** erforderlich (Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, S. 8). Das heißt, dass jährlich dieser Betrag in die Verkehrsinfrastruktur hätte investiert werden müssen.

Seit 2005 investiert die Bundesregierung für Instandhaltung und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur jedoch nur noch gleichbleibend **20 Mrd. €** jährlich (BMVI „Verkehr in Zahlen 2014/15“, S. 35).

Es besteht mithin eine Unterfinanzierung der laufenden Unterhaltung und des Betriebs der Verkehrsinfrastruktur bzw. ein Wertverlust in Höhe von rund **4,55 Mrd. € p.a.** oder **12,5 Mio. € pro Tag** (Bericht der Bodewig-Kommission, Tabelle 1).

Die Bodewig-Kommission hat außerdem errechnet, dass durch die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur seit 2005 ein Nachholbedarf an Erneuerungs-Investitionen in Höhe von **40,8 Mrd. €** aufgelaufen ist. Soll dieser Nachholbedarf über 15 Jahre von 2015 an bis 2030 abgearbeitet werden, sind jährlich weitere **2,7 Mrd. €** in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren (Bericht der Bodewig-Kommission, S. 8 und Tabelle 6).

Im Ergebnis beläuft sich die Unterfinanzierung p.a. auf **7,2 Mrd. €** für die Verkehrsinfrastrukturen von Straße, Schiene und Wasserstraße. Diese Summe ergibt sich zum einen aus der Addition der Unterfinanzierung der laufenden Erhaltung und des Betriebs und zum anderen

aus dem Nachholbedarf sowie der Finanzierung seines Abbaus über 15 Jahre (vgl. auch Bericht der Kommission „Zukunft der Infrastrukturfinanzierung“, S. 38).

Das Verkehrsinfrastruktur-Verschleißbarometer zeigt aktuell den sich laufend immer weiter erhöhenden Verlust an Volksvermögen, der seit 2005 durch Verschleiß der deutschen Verkehrsinfrastruktur entsteht. Diese Entwicklung ließe sich nur aufhalten, wenn die von den beiden Kommissionen errechneten Erhaltungsinvestitionen in vollem Umfang getätigt werden.

Die Sensibilisierung von Gesellschaft und Politik für die hohe Bedeutung einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in Deutschland hat dafür gesorgt, dass von 2015 an bis 2019 erhebliche zusätzliche Bundesmittel für Instandhaltung, Erweiterung und Erneuerung dieses Volksvermögens bereitgestellt werden sollen. So zum Beispiel:

- **28,0 Mrd. EUR** von 2015 - 2019 im Rahmen der LuFV II (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II) für die Instandhaltung der DB-Eisenbahn-Infrastruktur
- **4,35 Mrd. EUR** von 2016 - 2019 für BMVI-Maßnahmen an Bundesverkehrswegen und Breitband-Kommunikation
- **3,5 Mrd. EUR** von 2016 - 2018 für kommunale Infrastrukturmaßnahmen
- **1,5 Mrd. EUR** in 2017 zusätzlich für kommunale Infrastrukturmaßnahmen

Das Verkehrsinfrastruktur-Verschleißbarometer wird diese künftigen zusätzlichen Investitionsvolumina in seine Berechnungen aufnehmen, sobald sie tatsächlich fließen. Im besten Fall können sie den weiteren Anstieg des Wertverfalls zunächst bremsen und allmählich für einen Rückwärtslauf des Verschleißbarometers sorgen. Durch erneuerte Verkehrsinfrastrukturen würde die Bundesrepublik einen erheblichen Zuwachs ihres volkswirtschaftlichen Vermögens erzielen.

Stand 23.02.2016

### **Mehr Informationen**

Internetseite der Initiative – [www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de](http://www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de)

### **Kontakt:**

INFRA Dialog Deutschland GmbH  
Lars Wagner  
Fon: +49 (0)30 39993214  
[lars.wagner@infra-dialog.de](mailto:lars.wagner@infra-dialog.de)

*Die Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ ist eine Allianz von Verbänden, Institutionen und Unternehmen aus unterschiedlichen Bereichen. Neben dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und seinen Mitgliedsunternehmen gehören unter anderem der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi und der ACE zu den Partnern.*