

BUNDESHAUSHALT

## Schäubles schwarze Null hat null Sinn

Ein Unternehmenschef, der bei niedrigen Schulden und Zinsen hoch rentable Investitionen ablehnt, würde aus dem Amt gejagt. Doch für Finanzminister gelten andere Regeln.

VON Sebastian Dullien | 01. Dezember 2016 - 10:00 Uhr

© Bernd von Jutrczenka/dpa

Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) im Mai 2016 bei einer Pressekonferenz im Bundesfinanzministerium in Berlin

Wolfgang Schäuble ist stolz auf den neuen Bundeshaushalt für das kommende Jahr. Als dieser in der vergangenen Woche in Berlin verabschiedet wurde, erhielt der Finanzminister viel Lob. Stolz zählte er die Errungenschaften auf: Trotz der Mehrausgaben für Flüchtlinge habe man erneut einen Haushalt ohne Neuverschuldung erreicht. Zugleich gebe man mehr Geld für die Infrastruktur aus, und auch für Forschung und Entwicklung.

In der offiziellen Darstellung der Bundesregierung hört es sich tatsächlich beeindruckend an: Die Investitionsausgaben steigen demnach um fast sechs Prozent auf mehr als 33 Milliarden Euro. Besonders stark werden die Verkehrsinvestitionen erhöht. Seit Beginn der Legislaturperiode seien diese Ausgaben um stolze 25 Prozent gestiegen. Für den Breitbandausbau, dessen Ausbau bislang mit 2,7 Milliarden Euro in den Büchern steht, würden bis 2020 weitere 1,3 Milliarden Euro bereitgestellt.

Auf den ersten Blick scheinen die Zahlen enorm hoch. Dennoch sind diese Investitionen weit davon entfernt, die Bedürfnisse der deutschen Wirtschaft zu erfüllen. Selbst nach den neuesten Erhöhungen im Bundeshaushalt.

Die öffentlichen Investitionen in Deutschland reichen gerade einmal aus, um den Verschleiß auszugleichen. Wenn vorher fast gar nichts mehr investiert wurde, bleibt die Summe auch nach einem Plus von 25 Prozent niedrig. Die EU-Kommission hat berechnet, wie viel voraussichtlich übrig bleibt, wenn man von den öffentlichen Investitionen die fälligen Abschreibungen für Abnutzung abzieht. Ihr Ergebnis: null. (*siehe Grafik*)

Das ist zwar besser als im Rest der Eurozone, der in langen Rezessionsjahren die öffentlichen Ausgaben für Infrastruktur und Gebäude noch weiter kürzte. Aber es ist auch viel weniger, als in Deutschland vor den Sparpaketen der Regierung Schröder investiert wurde – oder im Rest der Eurozone vor der Krise von 2008.

Und es ist ganz klar zu wenig: Die deutsche Wirtschaft wächst im Trend um vielleicht 1,5 bis 2 Prozent pro Jahr. Die Bevölkerung wächst dank Zuwanderung. Der öffentliche Kapitalstock aber bleibt bestenfalls unverändert. Im Klartext heißt das: Eine immer größere Wirtschaft soll auf dem Fundament einer Infrastrukturausstattung wie aus den späten 1990ern stehen. Wie eine moderne, wachsende Volkswirtschaft ohne Verbesserungen

in der Verkehrs-, Daten- und Verwaltungsinfrastruktur auskommen soll? Das hat auch Finanzminister Schäuble noch nicht überzeugend erklären können.

All das ist längst kein abstraktes Problem mehr: Konkrete Schwierigkeiten mit der Infrastruktur findet man inzwischen in allen Bereichen.

**SEBASTIAN DULLIEN**

ist Professor für Volkswirtschaftslehre an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin und Senior Policy Fellow am European Council for Foreign Relations.

Nach Daten des ADAC haben Stauzeiten und Staulängen in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Das deckt sich auch mit Umfragen unter Unternehmern. Einer Umfrage des Handwerksverbands Nordrhein-Westfalen zufolge verlieren die Handwerker an Rhein und Ruhr in der Woche acht Stunden durch marode Straßeninfrastruktur. Rund die Hälfte gibt an, der Zustand der Straßen habe sich in den vergangenen zehn Jahren verschlechtert.

In anderen Ballungsgebieten sieht es nicht viel besser aus. Diese verlorenen Stauzeiten sind Zeiten, in denen die Kleinunternehmer eben gerade keinen Kundenauftrag ausführen können, keinen Kurzschluss beheben und keine Maschine reparieren können. Kein Wunder, dass derzeit die gemessene Produktivität der deutschen Wirtschaft nur noch im Schnecken tempo zulegt.

Trotz der Initiativen zum Breitbandausbau liegt Deutschland bei der Internetversorgung weit hinter anderen Ländern. Nach jüngsten Zahlen der Industrieländerorganisation OECD kommen auf 100 Einwohner gerade einmal 37,6 Internetanschlüsse – in der Schweiz waren es mehr als 50, selbst im traditionell Internet-skeptischen Frankreich waren es noch 40,4 (s. *Grafik*) . Bei der gemessenen durchschnittlichen Download-Geschwindigkeit rangiert Deutschland bestenfalls im Mittelfeld.

Und bei den Ausgaben für Bildung rangiert das vermeintliche Land der Dichter und Denker in der Statistik der Industrieländerorganisation OECD im hinteren Drittel. Während Finnland 6 Prozent des Bruttoinlandsprodukts für Bildung ausgibt und selbst Großbritannien noch 5,5 Prozent, ist den Deutschen ihr Bildungssystem gerade einmal 4,2 Prozent des BIP wert – weniger als den Polen, Mexikanern oder Türken, die allesamt mehr ausgeben (*siehe Grafik*) .

Geld ist natürlich nicht alles im Bildungssystem. Es sollte aber nicht überraschen, wenn fehlende finanzielle Mittel in der Bildung am Ende das Vorankommen der deutschen Wirtschaft ähnlich hindern wie versäumte Investitionen im Straßenbau.

## **Das Zins-Argument zieht nicht**

Schäuble mahnt, man dürfe sich "nicht auf den erreichten Erfolgen ausruhen". Laut dem Finanzminister haben auch glückliche Rahmenbedingungen wie der Rückgang der Zinsen zu der schwarzen Null beigetragen. Um bei einem Zinsanstieg nicht in große Defizite zu laufen, müssten deshalb heute die Ausgaben begrenzt werden.

Das Argument gilt sicher, wenn die Frage ist, ob Steuergeschenke oder soziale Wohltaten verteilt und mit neuen Schulden finanziert werden sollen. Solche Maßnahmen kosten heute, ohne morgen etwas einzuspielen. Das Argument geht aber völlig ins Leere, wenn die Frage ist, ob Infrastrukturinvestitionen auf Pump gemacht werden sollten.

Natürlich werden die Zinsen irgendwann steigen. Allerdings wären ja die Zinsen für Investitionen, die der Bund heute tätigt und mit etwa 30-jährigen Anleihen finanziert, über die Laufzeit festgeschrieben.

## **Investitionen würden lohnen**

Außerdem deutet viel darauf hin, dass sich die Investitionen auch bei deutlich höheren Zinsen noch lohnen würden: Studien aus den USA taxieren die gesamtwirtschaftliche Rendite von Investitionen in das Highway-System für den Zeitraum von 1950 bis 1989 auf 34 Prozent pro Jahr und selbst für die 1980er Jahre, als das System schon weitgehend ausgebaut war, auf immer noch 16 Prozent. Für Bildungsausgaben liegen die Renditen ähnlich hoch.

Selbst wenn der Staat nur einen Teil dieser Gewinne über höhere Steuereinnahmen wieder einstreichen kann: Vom aktuellen Zinsniveau nahe Null ist eine Menge Luft für höhere Zinsen, bevor sich solche Ausgaben für den Finanzminister nicht mehr rentieren. Oder anders ausgedrückt: Ausgaben in Infrastruktur und Bildung dürften aller Voraussicht nach Schäubles Nachfolgern mehr Steuereinnahmen bringen, als sie an Zinsen kosten.

Man kann es leider nicht oft genug wiederholen: Wirtschaftlich ist es ein grober Fehler, bei massivem Investitionsbedarf auf schuldenfinanzierte Investitionen zu verzichten. Jeder CEO, der für sein Unternehmen bei niedrigem Schuldenstand und niedrigen Zinsen hoch rentable Investitionen ablehnt, würde von den Aktionären zu Recht aus dem Amt gejagt. Nur in der Politik scheint man es als Tugend anzusehen, das Fundament der Volkswirtschaft auf dem Altar der schwarzen Null zu opfern.

**COPYRIGHT:** ZEIT ONLINE

**ADRESSE:** <http://www.zeit.de/wirtschaft/2016-11/bundshaushalt-2017-investitionen-zinsen-ausgaben-bildung-infrastruktur>