



IW-Trends

**Wie stark beeinträchtigt der Zustand der
Verkehrsinfrastruktur die Unternehmen in
Deutschland?**

Thomas Puls / Edgar Schmitz

IW-Trends 3/2025

Vierteljahresschrift zur
empirischen Wirtschaftsforschung
Jahrgang 52



Herausgeber

Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V.

Postfach 10 19 42
50459 Köln
www.iwkoeln.de

Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) ist ein privates Wirtschaftsforschungsinstitut, das sich für eine freiheitliche Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung einsetzt. Unsere Aufgabe ist es, das Verständnis wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Zusammenhänge zu verbessern.

Das IW in den sozialen Medien

X

[x.com@iw_koeln](https://twitter.com/iw_koeln)

LinkedIn

[@Institut der deutschen Wirtschaft](https://www.linkedin.com/company/institut-der-deutschen-wirtschaft)

Facebook

[@IWKoeln](https://www.facebook.com/IWKoeln)

Instagram

[Instagram@IW_Koeln](https://www.instagram.com/IW_Koeln)

Verantwortliche Redakteure

Prof. Dr. Michael Grömling

groemling@iwkoeln.de
0221 4981-776

Holger Schäfer

schaefer.holger@iwkoeln.de
030 27877-124

Alle Studien finden Sie unter
www.iwkoeln.de

Rechte für den Nachdruck oder die elektronische Verwertung erhalten Sie über lizenzen@iwkoeln.de.

In dieser Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit regelmäßig das grammatische Geschlecht (Genus) verwendet. Damit sind hier ausdrücklich alle Geschlechteridentitäten gemeint.

ISSN 1864-810X (Onlineversion)

© 2025

Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH
Postfach 10 18 63, 50458 Köln
Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln
Telefon: 0221 4981-450
iwmedien@iwkoeln.de
iwmedien.de

Wie stark beeinträchtigt der Zustand der Verkehrsinfrastruktur die Unternehmen in Deutschland?

Thomas Puls / Edgar Schmitz, Oktober 2025

Zusammenfassung

Das Institut der deutschen Wirtschaft hat zum vierten Mal Unternehmen in Deutschland befragt, ob sie in ihrer allgemeinen Geschäftstätigkeit regelmäßig durch Infrastrukturmängel beeinträchtigt wurden und wenn ja, welche Infrastrukturnetze der Ursprung ihrer Probleme sind. Die Ergebnisse zeigen eine erneute Verschlechterung der Bewertung gegenüber der vorhergehenden Befragung aus dem Sommer 2022. Gut 84 Prozent der befragten Unternehmen sahen sich im Frühjahr 2025 regelmäßig durch Infrastrukturmängel in ihrer Geschäftstätigkeit beeinträchtigt. Das entspricht einem Anstieg um fast 5 Prozentpunkte gegenüber 2022. Die Verschlechterung ist über alle Unternehmensgrößen zu beobachten, sie fällt mit rund 7 Prozentpunkten bei den kleinen Unternehmen am stärksten aus. Straße und Schiene verursachten die größten Probleme. In der aktuellen Befragung geben 92 Prozent der beeinträchtigten und 77 Prozent aller teilnehmenden Unternehmen an, in ihrer allgemeinen Geschäftstätigkeit durch Mängel der Straßeninfrastruktur behindert zu werden. Die Bewertung des Schienenverkehrs verschlechterte sich besonders stark. In der aktuellen Befragung sahen 71 Prozent der beeinträchtigten und 60 Prozent aller teilnehmenden Unternehmen hier eine Standortproblem. Ein Abgleich mit anderen Quellen zur Situation im Schienenverkehr lässt die Ergebnisse auch in ihrer Drastik plausibel erscheinen.

Stichwörter: Infrastruktur, Verkehrspolitik, Regionalpolitik, Unternehmensbefragung
JEL-Klassifikation: H54, L9, R 53, C82

DOI: 10.2373/1864-810X.25-03-05

Verkehrsinfrastruktur als zentrales Standortthema

Das Frühjahr 2025 wurde in Deutschland durch die vorgezogene Bundestagswahl geprägt. Im Lauf des Wahlkampfes nahm die Verkehrsinfrastruktur wohl zum ersten Mal seit langem eine prominente Rolle ein. Alle Parteien versprachen, den Zustand der Verkehrsinfrastruktur verbessern zu wollen. Auch im Koalitionsvertrag wurde den Reformen bei Finanzierung, Planung und Genehmigung von Verkehrswegen ein relativ hoher Stellenwert eingeräumt. Bemerkenswert war dabei, dass das Kapitel zum Verkehr konsensual erstellt wurde. Es gab im Arbeitsgruppenpapier nur eine offene Frage, die den Parteivorsitzenden zur Einigung vorgelegt wurde und diese betraf nicht einmal die Infrastruktur, sondern die Einführung eines allgemeinen Tempolimits von 130 km/h auf den Autobahnen.

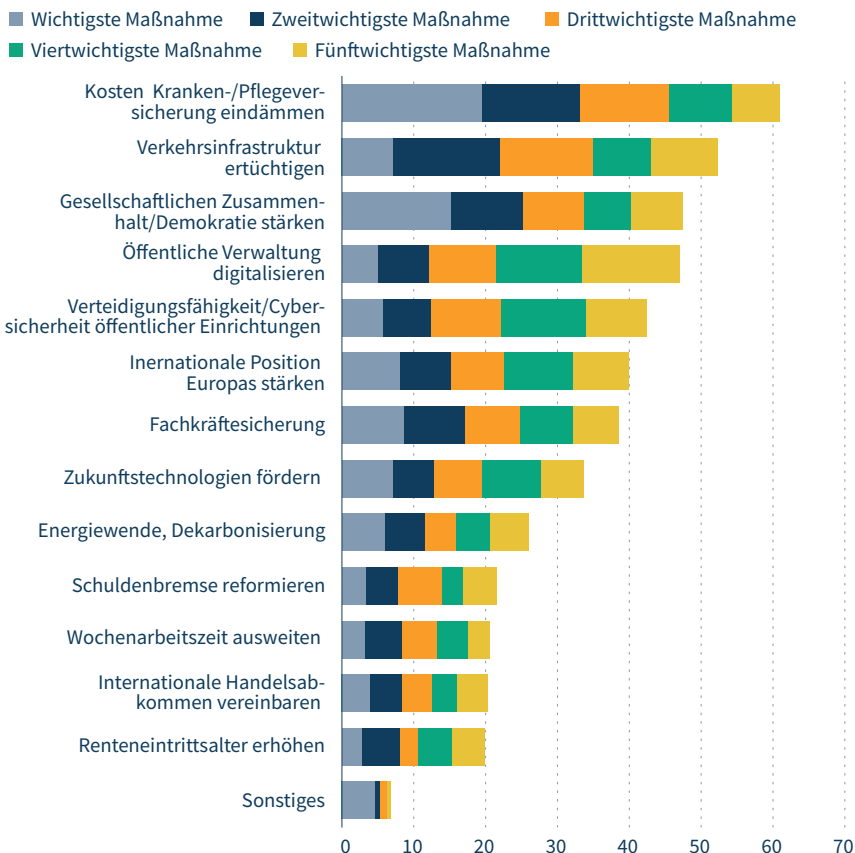
Dass die Lage der Verkehrsinfrastruktur in diesem Wahlkampf mehr Bedeutung hatte als es in der Vergangenheit der Fall war, ist zwar erfreulich, hat aber einen ernsten Hintergrund. Die über Jahrzehnte angestauten Versäumnisse bei Erhalt und Ausbau der Verkehrswege sind inzwischen für jeden Nutzer unmittelbar erfahrbar geworden. Egal ob es gesperrte Schienenwege, nur noch eingeschränkt nutzbare Straßenbrücken oder defekte Schleusen sind, der Qualitätsverlust gegenüber früheren Jahren ist überall festzustellen. Der Umstand, dass man die Augen nicht mehr vor der hieraus folgenden Verschlechterung der Standortbedingungen in Deutschland verschließen kann, hat zu einem merklichen Bewusstseinswandel geführt. Das wird eindrücklich in einer erneuten Befragung des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) im Rahmen des IW-Zukunftspanels deutlich.

Vor der Bundestagswahl im Februar 2025 wurden im Januar und Februar 2025 insgesamt 1.076 Unternehmen befragt, welche fünf Maßnahmen für die Sicherung des künftigen Wohlstands aus ihrer Sicht von höchster Bedeutung seien. Die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur war die am zweithäufigsten genannte Maßnahme. Abbildung 1 zeigt zwar, dass dieser Problembereich nur von gut 7 Prozent der Unternehmen als Top-Priorität genannt wurde, es war gleichwohl das meistgenannte Handlungsfeld, wenn es um die zweit- oder drittwichtigste Herausforderung am Standort Deutschland ging.

Politische Prioritäten aus Sicht der Unternehmen in Deutschland im Jahr 2025

Abbildung 1

Anteil der Unternehmen gemäß ihrer Priorisierung (1 bis 5) der vorgegebenen Maßnahmen in Prozent



Ergebnisse der Befragung von 1.076 Unternehmen mit dem IW-Zukunftspanel (Welle 50) im Januar und Februar 2025. Zugrundeliegende Frage: „Welche der folgenden Maßnahmen sind für Sie die wichtigsten, um den Wohlstand in Deutschland zu sichern?“; Rest zu 100: Keine Angabe.
Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 1: <https://dl.iwkoeln.de/index.php/s/eRZoMG8J9Tx9gkT>

Dass der einstige Standortvorteil Infrastruktur zu einem Hemmschuh für die deutsche Wirtschaft geworden ist, haben bereits Befragungen gezeigt, die das Institut der deutschen Wirtschaft regelmäßig bei Unternehmen in Deutschland durchgeführt hat (Grömling/Puls, 2014; Grömling/Puls, 2018; Puls/Schmitz, 2022). Seit Herbst 2013 wurde wiederkehrend (Frühjahr 2018 und Sommer 2022) die Frage gestellt, ob sich die Unternehmen durch den Zustand der Infrastruktur regelmäßig in ihrer allgemeinen Geschäftstätigkeit beeinträchtigt sehen. In einer Folgefrage wurde stets bei den sich als beeinträchtigt sehenden Unternehmen evaluiert, welche Teilbereiche der öffentlichen Infrastruktur für die Probleme verantwortlich waren. Im Frühjahr 2025 erfolgte die aktuelle Befragung, deren Ergebnisse im Folgenden vorgestellt werden. Auch wenn es sich explizit nicht um eine Panelbefragung handelt, da der Teilnehmerkreis über die Jahre variiert, ermöglichen die erhobenen Daten eine Trendbetrachtung über die letzten zwölf Jahre.

Unternehmensbefragungen als Datenbasis

Die Datengrundlage für die empirische Bestandsaufnahme zu Infrastrukturproblemen am Standort Deutschland bildete in den Jahren 2013 und 2018 die regelmäßige Konjunkturumfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft. Im Sommer 2022 und im Frühjahr 2025 wurde auf das IW-Zukunftspanel zurückgegriffen.

IW-Konjunkturumfrage: Seit 1992 befragt das IW ostdeutsche Unternehmen und seit 2002 auch westdeutsche Firmen zu ihrer aktuellen Geschäftslage und ihren konjunkturellen Perspektiven (Grömling, 2018). Die Konjunkturumfrage wird regelmäßig durch eine Zusatzfrage ergänzt, welche auf ein aktuelles konjunkturelevantes Sonderthema abzielt. Bei der Auswertung der Zusatzfrage wird im Gegensatz zur Konjunkturanalyse teilweise auf ungewichtete Ergebnisse zurückgegriffen. Jedes Unternehmen geht dabei unabhängig von seiner Größe in das Gesamtergebnis ein. Die Resultate liegen nach großen Wirtschaftsbereichen, nach Unternehmensgrößen sowie nach Regionen vor. Die mittelständischen Unternehmen – hier Betriebe mit 50 bis 499 Mitarbeitern – machen gut die Hälfte der auswertbaren Antworten aus. Große Unternehmen sind leicht überproportional in der Umfrage vertreten. Bei der IW-Konjunkturumfrage handelt es sich nicht um eine Panelbefragung mit einem konstanten Teilnehmerkreis.

Im Großen und Ganzen ist aber die Gruppe der regelmäßig teilnehmenden Betriebe dominierend und weitgehend stabil (Grömling, 2018).

IW-Zukunftspanel: Beim IW-Zukunftspanel handelt es sich um eine seit dem Jahr 2006 online durchgeführte Unternehmensbefragung zu Themen des Strukturwandels in der deutschen Wirtschaft. Zielgruppe der Befragung sind die Branchen des Industrie-Dienstleistungsverbunds. Im Sommer 2022 haben an der 42. Befragung des IW-Zukunftspanels rund 1.760 Unternehmen Auskunft zur Infrastrukturthematik gegeben. In der 50. Befragung der Frühjahrswelle 2025 im Januar und Februar gab es knapp 1.100 auswertbare Rückläufe. Bezogen auf die jeweils zugrundeliegende Branchen- und Größenstruktur sind die dargestellten Ergebnisse aus dem IW-Zukunftspanel mit jenen aus der Konjunkturumfrage im Jahr 2018 in etwa vergleichbar. Analog zum Vorgehen im Rahmen der auf der IW-Konjunkturumfrage basierenden Erhebungen wird im Folgenden auf ungewichtete Befragungsergebnisse zurückgegriffen.

Beeinträchtigung der betrieblichen Geschäftsabläufe im Jahr 2025

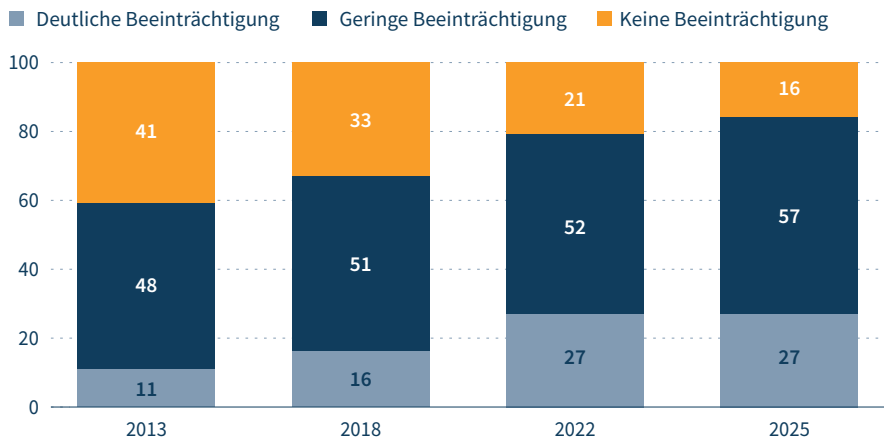
Der Anteil der durch Infrastrukturprobleme in ihren Geschäftsabläufen regelmäßig beeinträchtigten Unternehmen erreichte mit 84 Prozent im Jahr 2025 erneut einen Höchstwert und stieg gegenüber der vorherigen Befragungswelle aus dem Sommer 2022 noch einmal um fast 5 Prozentpunkte an. Dies ist insofern bemerkenswert, weil die letzte Befragungswelle auf dem Höhepunkt verkehrsbedingter Spätfolgen der Pandemie stattfand, die mit erheblichen Störungen der globalen Logistiknetzwerke verbunden waren. Sichtbarste Folge waren Staus vor den großen Häfen, die zu beträchtlichen weltweiten Lieferverzögerungen führten (Kiel Institute, 2022). Erschwerend hinzu kam der russische Überfall auf die Ukraine, der die Energiekosten explodieren ließ und eine Neuordnung der globalen Lieferbeziehungen für Energierohstoffe auslöste. Die sprunghafte Verschlechterung der Bewertung der Infrastruktur in Deutschland, welche die Erhebung aus dem Sommer 2022 gegenüber vorhergehenden Befragungen prägte, dürfte teilweise auf diese Sonderfaktoren zurückzuführen sein.

Dass sich die Bewertung drei Jahre später noch einmal sichtbar verschlechtert hat, stellt somit ein weiteres Alarmzeichen für den Standort Deutschland dar. Sonderfaktoren wie im Jahr 2022 sollten die aktuelle Befragungswelle nicht geprägt haben.

Es ist aber denkbar, dass die intensivierte öffentliche Debatte zu einer erhöhten Problemwahrnehmung bei den teilnehmenden Unternehmen geführt hat. Insbesondere bei Antworten aus Kleinstunternehmen, die keine eigenen Logistikexperten haben, ist es durchaus möglich, dass ein negativerer öffentlicher Grundtenor – insbesondere gegenüber der Bahn – schlechtere Einschätzungen der eigenen Betroffenheit befördert hat.

Unabhängig von denkbaren Sonderfaktoren sprechen die Ergebnisse der Befragungswelle aus dem Frühjahr 2025 aber eine deutliche Sprache. Gut 84 Prozent der teilnehmenden Unternehmen gaben an, dass ihre betrieblichen Abläufe regelmäßig durch allgemeine Infrastrukturprobleme in Deutschland gestört werden. Dabei konnten die Unternehmen angeben, ob sie keine, geringe oder starke Beeinträchtigungen wahrnehmen (Abbildung 2).

Der Anteil der Unternehmen ohne Beeinträchtigungen sinkt weiter Abbildung 2
Angaben in Prozent der befragten Unternehmen in Deutschland



Datenquellen: Herbst 2013 und Frühjahr 2018: IW-Konjunkturumfrage; Sommer 2022 und Frühjahr 2025: IW-Zukunftspanel Wellen 42 und 50.

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 2: <https://dl.iwkoeln.de/index.php/s/MCPq3xFEinJDkt>

- Der Anteil der stark beeinträchtigten Unternehmen hat sich seit Herbst 2013 in etwa um den Faktor 2,5 erhöht. Eine besonders große Zunahme ist im Zeitraum 2018 bis 2022 zu beobachten, als der Anteil von 16 auf 27 Prozent anwuchs. Im Vergleich mit der Erhebung aus dem Sommer 2022 war im Frühjahr 2025 nur ein kleiner Anstieg von etwa 0,3 Prozentpunkten zu verzeichnen. In Anbetracht der im Sommer 2022 geltenden Sonderfaktoren sollte die Stabilisierung des Anteils der stark beeinträchtigten Unternehmen nicht als Anzeichen für eine Entspannung der Lage interpretiert werden.
- Die Gruppe der gering beeinträchtigten Unternehmen veränderte sich insgesamt am wenigsten seit dem Herbst 2013. Im Vergleich mit der Befragungswelle vom Sommer 2022 lag dieser Anteil in der aktuellen Befragung mit fast 57 Prozent aber um fast 5 Prozentpunkte höher, was der bislang größte Anstieg zwischen zwei Befragungswellen ist.
- Der Anteil der unbeeinträchtigten Unternehmen betrug im Sommer 2025 nur noch knapp 16 Prozent. Dieser Anteil hat sich somit seit 2018 mehr als halbiert. Gegenüber der ersten Befragung aus dem Herbst 2013 beträgt der Rückgang sogar 25 Prozentpunkte.

In Summe deuten die Befragungsergebnisse darauf hin, dass regelmäßige Beeinträchtigungen der Geschäftstätigkeit durch Infrastrukturmängel inzwischen in einem hohen Ausmaß wahrgenommen werden. Auch Unternehmen, die über keine komplexen Lieferketten verfügen, sehen sich inzwischen durch den Zustand der deutschen Infrastruktur in ihrer allgemeinen Geschäftstätigkeit behindert.

Belastungsniveau nach Unternehmensgröße

Der Grad der Beeinträchtigung im Jahr 2022 stieg kontinuierlich mit der Unternehmensgröße an (Puls/Schmitz, 2022). In der Gruppe der Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten erreichte der Anteil der stark beeinträchtigten Unternehmen vor drei Jahren mit 35 Prozent seinen Höchstwert und der Anteil der nicht beeinträchtigten Unternehmen mit knapp 16 Prozent seinen Tiefstwert. Dies wurde so gedeutet, dass die zu dieser Zeit dominanten Lieferkettenprobleme zu einer besonderen Problemverschärfung bei größeren Unternehmen geführt hatten, da diese in der Regel

komplexere Lieferketten aufweisen und die 2022 aufgetretenen Störungen auch für die internen Logistikabteilungen kaum mehr abzufangen waren.

Doch auch bei der Erhebung im Frühjahr 2025 (Abbildung 3) zeigt sich bei den Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten keine wirkliche Entspannung der Lage. Zwar sinkt der Anteil der deutlich Beeinträchtigten um knapp 3 Prozentpunkte auf fast 32 Prozent, dafür steigt der Anteil der Unternehmen, die sich durch Infrastrukturmängel in ihrer allgemeinen Geschäftstätigkeit regelmäßig beeinträchtigt sahen, um gut 4 Prozentpunkte an. In Summe hat sich die Beurteilung der deutschen Infrastruktur durch die größeren Unternehmen also noch einmal leicht verschlechtert, obwohl die globalen Lieferketten inzwischen wieder sehr viel besser funktionieren als es noch im Sommer 2022 der Fall war.

In der aktuellen Befragung stellen die Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten nicht mehr die Gruppe mit der schlechtesten Bewertung der deutschen Infrastruktur

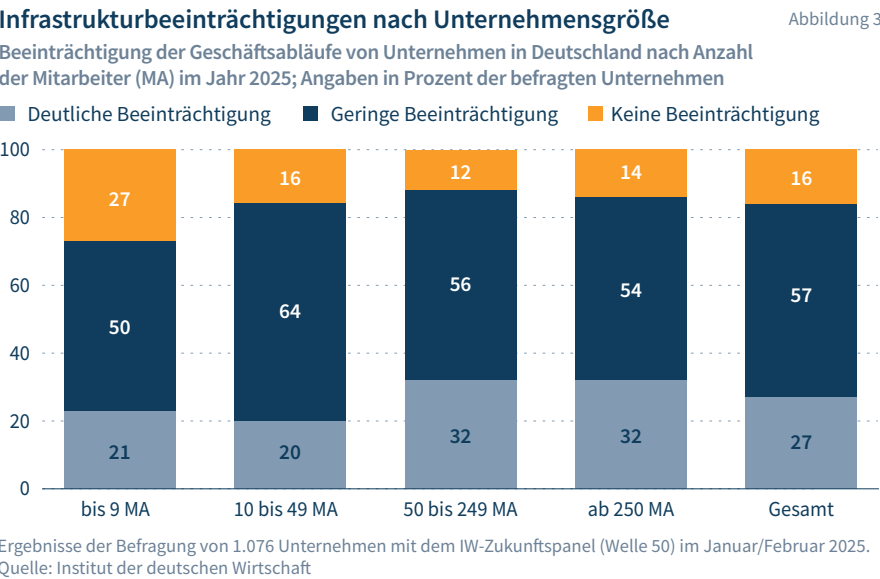


Abbildung 3: <https://dl.iwkoeln.de/index.php/s/w5KpZJBD5NR6yTB>

dar. Das sind im Frühjahr 2025 die Unternehmen mit einer Beschäftigtenzahl zwischen 50 und 249 Mitarbeitern. Aus dieser Gruppe sehen sich nur noch gut 12 Prozent der teilnehmenden Unternehmen als nicht beeinträchtigt an. Zudem liegt der Anteil der deutlich beeinträchtigten Unternehmen in dieser Gruppe mit 32 Prozent mit am höchsten. Das entspricht einem Anstieg um fast 4 Prozentpunkte gegenüber dem Sommer 2022.

Die kleineren Unternehmen sehen sich weniger häufig in ihrer Geschäftstätigkeit deutlich beeinträchtigt. Dieser Anteil liegt in den Größenkategorien unter 50 Mitarbeitern rund 10 Prozentpunkte unter den Werten, welche die größeren Unternehmen angeben. In der Gruppe der Unternehmen mit 10 bis 49 Mitarbeitern erreichte der Anteil der Unternehmen, die sich als beeinträchtigt ansehen mit 64 Prozent einen Spitzenwert, sodass der Anteil der nicht beeinträchtigten Unternehmen in dieser Kategorie mit rund 16 Prozent nicht höher ist als es bei den größeren Unternehmen der Fall ist. Eine deutliche Abweichung zeigen nur die Kleinstunternehmen mit weniger als 10 Beschäftigten. Hier liegt der Anteil der unbeeinträchtigten Firmen im Frühjahr 2025 noch bei gut 27 Prozent und damit etwa doppelt so hoch, wie bei den Unternehmen mit 50 oder mehr Beschäftigten.

Allerdings hat sich die Bewertung durch die kleineren Unternehmen gegenüber der Befragungswelle aus dem Sommer 2022 besonders stark verschlechtert. Bei den Unternehmen mit weniger als zehn Beschäftigten sinkt der Anteil der nicht beeinträchtigten Firmen um über 7 Prozentpunkte, in der Gruppe der Unternehmen mit 10 bis 49 Mitarbeitern beträgt der Rückgang knapp 7 Prozentpunkte. Die zu beobachtende Verschlechterung des Gesamtergebnisses (siehe Abbildung 2) geht also auf zwei Faktoren zurück: Zum einen hat sich die bereits im Sommer 2022 sehr schlechte Bewertung durch die größeren Unternehmen auch nach Wegfall der angenommenen Sonderfaktoren noch einmal leicht verschlechtert und zum anderen hat sich die Lageeinschätzung durch die kleineren Unternehmen drastisch verschärft. Allerdings ist es für die kleineren Unternehmen ebenso kennzeichnend, dass sie sich weniger häufig als deutlich beeinträchtigt betrachten als die größeren Unternehmen.

Die Antworten aus dem Bereich der kleineren Unternehmen lassen verschiedene Interpretationsansätze zu. So ist es denkbar, dass für die kleineren Unternehmen der Personenverkehr eine höhere relative Bedeutung hat und die Verschlechterung weniger im Güterverkehr als etwa bei den Problemen im Schienenpersonenverkehr zu verorten sind. Eine weitere Deutungsmöglichkeit liegt darin, dass die kleineren Unternehmen bei ihren Einschätzungen empfänglicher für die mediale Berichterstattung sind als die Großunternehmen.

Mängel in den Infrastrukturbereichen

In den verschiedenen Befragungswellen wurde ermittelt, ob und wie stark die Unternehmen in den Infrastrukturbereichen Straßen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr sowie bei der Energieversorgung und den Kommunikationsnetzen regelmäßige Einschränkungen ihrer Geschäftstätigkeit erfahren haben. Im Rahmen der hier vorliegenden Auswertung werden im Folgenden nur die Angaben zu den Verkehrsinfrastrukturen weiter dargestellt. Zur Kommunikationsinfrastruktur ist eine gesonderte Auswertung eben erschienen (Büchel et al., 2025). Anzumerken ist, dass diese weitergehenden Fragen nur an jene Unternehmen gestellt wurden, die eine geringe oder starke Beeinträchtigung ihrer regulären Geschäftsabläufe angezeigt hatten. Die folgenden Prozentangaben beziehen sich also auf eine um etwa 16 Prozent reduzierte Grundgesamtheit, wobei Mehrfachnennungen möglich waren.

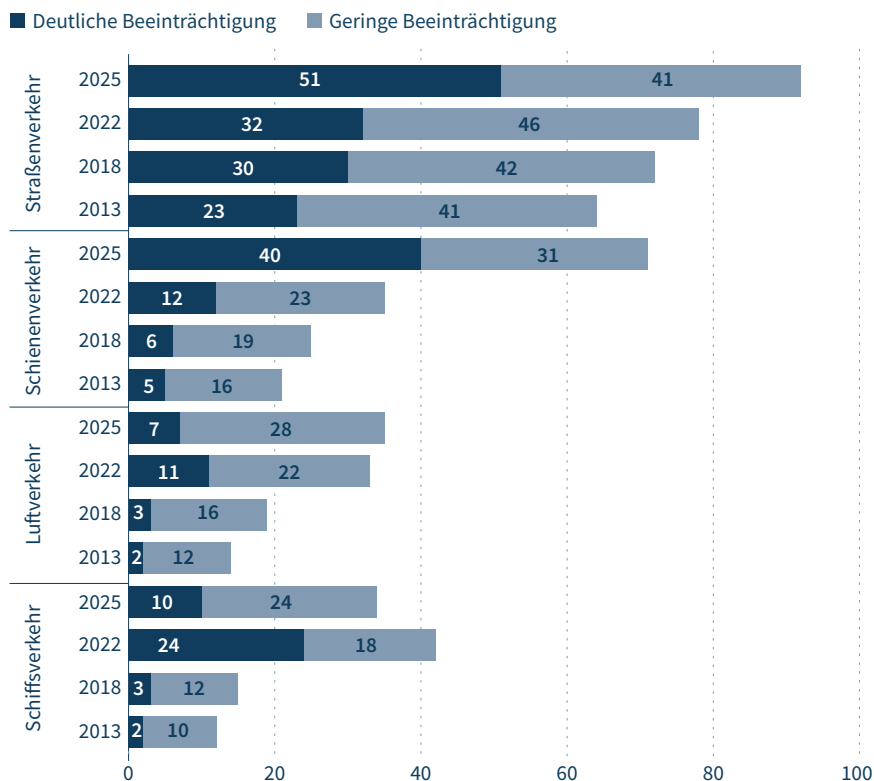
Die aktuelle Auswertung weist deutliche Bewertungsunterschiede zwischen den verschiedenen Infrastrukturnetzen aus (Abbildung 4). Das betrifft sowohl das Gesamtniveau der Beeinträchtigungen als auch die Veränderung gegenüber der Vorgängerbefragung aus dem Sommer 2022.

In der Niveaubetrachtung zeigt sich seit jeher eine eindeutige Problemhierarchie. Diese ist ganz wesentlich darauf zurückzuführen, dass die Nutzungsquoten der verschiedenen Verkehrsnetze unterschiedlich sind. Während praktisch jedes Unternehmen in Deutschland in irgendeiner Form im Rahmen seiner allgemeinen Geschäftstätigkeit auf den Straßenverkehr angewiesen ist, nutzt nur eine engere Gruppe von Unternehmen im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit den Schiffsverkehr. Das wird bei einem Branchenvergleich sehr deutlich. So geben bis zu 70 Prozent der befragten

Infrastrukturmängel in Deutschland nach Verkehrsbereichen

Abbildung 4

Beeinträchtigung der aktuellen Geschäftsabläufe von Unternehmen in Deutschland durch Infrastrukturmängel; Angaben in Prozent der befragten Unternehmen



Rest zu 100: keine Beeinträchtigung. Datenquellen: Herbst 2013 und Frühjahr 2018: IW-Konjunkturumfrage; Sommer 2022 und Frühjahr 2025: IW-Zukunftspanel Wellen 42 und 50.

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 4: <https://dl.iwkoeln.de/index.php/s/darqktZPcy43JZn>

Unternehmen aus einzelnen Industriebranchen an, dass ihre allgemeine Geschäftstätigkeit regelmäßig durch Probleme mit der Schifffahrt beeinträchtigt wird, die Mehrheit davon sieht sich sogar als deutlich beeinträchtigt an. Im Vergleich dazu liegt der Anteil bei Unternehmen aus der Dienstleistungsbranche weit unter 10 Prozent. Unter den Branchen, die den Schiffsverkehr nutzen, liegt der Anteil der durch Mängel

im Schiffsverkehr deutlich beeinträchtigten Unternehmen durchaus höher als im Straßenverkehr. Gerade im Fall des Schiffsverkehrs sollte das in Abbildung 4 augenfällig geringere Niveau daher nicht als eine entspanntere Situation interpretiert werden.

Inzwischen melden gut 92 Prozent der Unternehmen, die eine Beeinträchtigung durch Infrastrukturprobleme wahrnehmen, dass ein Teil ihrer Probleme durch Einschränkungen im Straßenverkehr verursacht wird. Bezieht man ein, dass der Anteil der generell nicht beeinträchtigten Unternehmen inzwischen bei weniger als 16 Prozent liegt, beträgt der Anteil an allen teilnehmenden Unternehmen etwa 77 Prozent. Damit kann die Aussage getroffen werden, dass die deutschen Straßennetze von den deutschen Unternehmen inzwischen als Geschäftshindernis und ernstes Standortproblem wahrgenommen werden.

Auch für die Schienenwege wird ein deutlich negatives Bild gezeichnet. Gut 71 Prozent der allgemein beeinträchtigten Unternehmen sahen sich im Frühjahr 2025 von Mängeln im Schienenverkehr betroffen. Damit haben erstmals mehr als die Hälfte aller teilnehmenden Unternehmen den Zustand der Schienenwege als beeinträchtigend für ihre allgemeine Geschäftstätigkeit bezeichnet. Im Jahr 2013 lag der Anteil (bezogen auf die beeinträchtigten Unternehmen) bei 21 Prozent bei einem fast dreimal so hohen Anteil von Unternehmen, die generell keine Beeinträchtigungen durch Infrastrukturmängel wahrnahmen. Anzumerken ist zudem, dass bei Straßen- und Schienenverkehr der Anteil der sich als deutlich beeinträchtigt ansehenden Unternehmen etwa 10 Prozentpunkte über dem der gering beeinträchtigten Firmen liegt. Im Fall des Straßenverkehrs wurde erstmals ein Infrastrukturbereich verzeichnet, der in dieser Betrachtung einen Anteil von über 50 Prozent deutlich beeinträchtigter Unternehmen auswies. Bei Luft- und Schiffsverkehr ist das Verhältnis von deutlich beeinträchtigten zu gering beeinträchtigten Unternehmen weniger drastisch. In beiden Fällen lag der Anteil der deutlich beeinträchtigten an allen beeinträchtigten Unternehmen bei gut 30 Prozent.

Betrachtet man die Veränderung der Einschätzungen gegenüber der Vorgängerbefragung, sind die Unterschiede noch klarer. Der Schiffsverkehr wurde im Frühjahr 2025 besser bewertet als noch im Sommer 2022, der von einer Niedrigwasserphase im Rhein

(Grömling, 2025) und Staus vor den Hochseehäfen (Kiel Institute, 2022) geprägt war. Der Anteil der deutlich beeinträchtigten Unternehmen hat sich mehr als halbiert, liegt aber immer noch etwa beim dreifachen des Vergleichswerts aus dem Jahr 2018. Auch bei der Bewertung des Luftverkehrs ist der Anteil der deutlich beeinträchtigten Unternehmen spürbar gesunken. Allerdings wird das mengenmäßig durch einen Anstieg bei den gering beeinträchtigten Firmen überkompensiert. Ganz anders entwickelten sich die Bewertungen von Straßen- und insbesondere Schienenverkehr. Beide verzeichneten eine sprunghafte Verschlechterung gegenüber dem letzten Befragungsergebnis. Die Verschlechterung betrifft dabei nicht nur das Gesamtniveau, sondern auch das Verhältnis von deutlich zu gering beeinträchtigten Unternehmen. So sank der Anteil der durch Mängel der Straßeninfrastruktur gering beeinträchtigten Unternehmen um 5 Prozentpunkte, während der Anteil der deutlich beeinträchtigten Firmen um 19 Prozentpunkte nach oben sprang. Besorgniserregend ist aber die Veränderung beim Schienenverkehr. Der Anteil der durch Mängel der Schieneninfrastruktur beeinträchtigten Befragungsteilnehmer hat sich gegenüber Sommer 2022 mehr als verdoppelt. Bei den deutlich Beeinträchtigten hat sich der Anteil gegenüber der Befragung im Jahr 2022 fast um den Faktor 3,5 erhöht.

Problemfeld Schienenverkehr

Die aktuelle Befragungswelle zeigt, dass die Probleme der Unternehmen mit der Infrastruktur seit 2022 noch einmal zugenommen haben. Dabei sticht die sprunghafte Verschlechterung bei der Bewertung des Schienenverkehrs hervor. Gleichzeitig muss bedacht werden, dass die Befragung durch ein omnipräsentes negatives öffentliches Bild mitgeprägt sein kann. Aus diesem Grund wird im Folgenden ein Abgleich mit anderen Datenquellen zur Lage des Schienenverkehrs in Deutschland vorgenommen. Die verfügbaren Daten stützen die Einschätzung, dass sich der Schienenverkehr in Deutschland in einer prekären Situation befindet.

Zum Beispiel vermeldete die DB AG im Juli 2025 schlechte Pünktlichkeitsquoten im Personenverkehr (DB AG, 2025). Der Personenfernverkehr hatte demnach nur eine betriebliche Pünktlichkeit von gut 56 Prozent. Zum Befragungszeitpunkt und dessen Vormonaten lag diese noch bei über 60 Prozent. Noch schlechter sind die Meldungen aus dem Bereich des Güterverkehrs. Der auf alpenquerende Verkehre fokussierte

Kombi-Verkehr-Anbieter Hupac meldete im Mai 2025 für das abgelaufene Geschäftsjahr eine Pünktlichkeitsquote von unter 50 Prozent im alpenquerenden Verkehr. Rund 20 Prozent der Verbindungen mussten wegen externer Einflüsse sogar komplett ausfallen (Eurotransport, 2025). Letzteres muss nicht auf Infrastrukturmängel zurückzuführen sein, sondern könnte auch teilweise mit dem Fehlen von Lokführern zu erklären sein.

Ein wichtiger Einflussfaktor auf die von den Unternehmen wahrgenommene Qualität der Schienenverkehre liegt in der Entwicklung der Verkehrsmengen. Wenn diese stark steigen, dürfte bei begrenzten Kapazitäten die Qualität nachlassen. Tatsächlich konnte der Schienenverkehr in Deutschland seit dem Jahr 2013 ein deutliches Wachstum verzeichnen. Die Summe der Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr lag im Jahr 2023 trotz eines Einbruchs während der Pandemie um gut 18 Prozent über dem Niveau im Jahr 2013. Dabei ist davon auszugehen, dass zumindest im Güterverkehr die Steigerung der Zugkilometer überproportional ausfällt, da das durchschnittliche spezifische Gewicht der per Bahn transportierten Güter zurückgeht. Die Gesamtleistung der Straße blieb im gleichen Zeitraum unverändert und die Binnenschifffahrt verzeichnete deutliche Rückgänge ihrer Transportleistung. Allerdings hat sich die Gesamtleistung des Schienenverkehrs im Vergleich mit den Jahren 2018 und 2022 kaum mehr verändert. Dieser Indikator zeigt somit ein hohes Belastungsniveau an, gleichwohl keine drastische Verschärfung der Lage in den letzten Jahren.

Damit bleibt die vorhandene Kapazität der Schienenwege als erklärender Faktor. Im relevanten Zeitraum ist das Schienennetz nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) um etwas mehr als 2.000 Kilometer gewachsen, was einer Zunahme um gut 5 Prozent entspricht (Statistisches Bundesamt, 2025). Hierbei handelt es sich aber nicht um einen Ausbau des etwa 9.000 Streckenkilometer umfassenden Kernnetzes, auf dem große Teile des Schienengüterverkehrs abgewickelt werden. Bei den hinzugekommenen Strecken handelt es sich in erster Linie um reaktivierte Regionalverbindungen, die eine vergleichsweise geringe Verkehrsdichte aufweisen. Daher muss von einer deutlich unterproportionalen Kapazitätssteigerung durch den Netzzuwachs ausgegangen werden.

Ein weiterer Faktor, der die Kapazität des Schienennetzes prägt, ist der bauliche Zustand des Bestandsnetzes. Hierzu liegen Daten aus dem aktuellen Netzzustandsbericht der DBInfraGo für das Jahr 2025 vor (Abbildung 5). Für das Jahr 2013 liegen keine vergleichbaren Zahlen vor, aber die aktuelle Erhebung zeigt sehr deutlich, wie groß der Sanierungsbedarf im Schienennetz inzwischen ist. Insgesamt fast 17 Prozent des Gesamtnetzes sind zumindest erneuerungsbedürftig. Das bedeutet, dass Ersatzinvestitionen nötig werden. Weitere knapp 35 Prozent weisen Instandsetzungsbedarf auf, was umfassenden Sanierungsbedarf anzeigt. In Summe müsste also mehr als die Hälfte des deutschen Gesamtnetzes in näherer Zukunft baulich behandelt werden, damit ein flächendeckend störungsarmer Bahnbetrieb wieder erreicht werden kann.

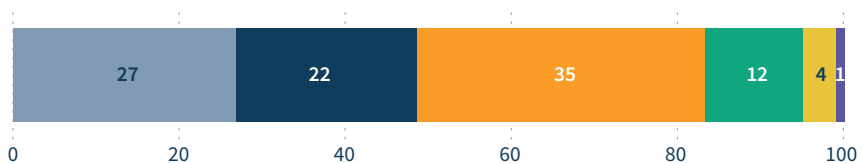
Kombiniert man die gestiegenen Verkehrsleistungen im Schienenverkehr mit zustandsbedingten Kapazitätseinschränkungen, dann ergeben sich überlastete Strecken. Auf diesen ist die Wahrscheinlichkeit einer Störung sehr hoch und in einem vertakteten System wie dem Schienennetz strahlen die Störungen von den Problemstellen auf das ganze Netz ab, insbesondere wenn auch das restliche Netz geringe Kapazitätsreserven aufweist. In dieser Lage können auf überlasteten Strecken angefallene Verspätungen nicht mehr aufgeholt werden und die wahrgenommene Gesamtqualität des Schienenverkehrs sinkt. Damit lässt sich die Entwicklung der Einschätzungen im Rahmen der IW-Befragungen nachvollziehen.

Baulicher Zustand des Schienennetzes in Deutschland

Abbildung 5

Relative Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert im Gesamtnetz im Jahr 2025 in Prozent

■ Neuwertig ■ Gut ■ Instandsetzungsbedürftig ■ Erneuerungsbedürftig
■ Dringend Erneuerungsbedürftig ■ Kurzfristiger Handlungsbedarf



Quellen: DBInfraGo, 2025; Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 5: <https://dl.iwkoeln.de/index.php/s/qNpEzpNstADx3NH>

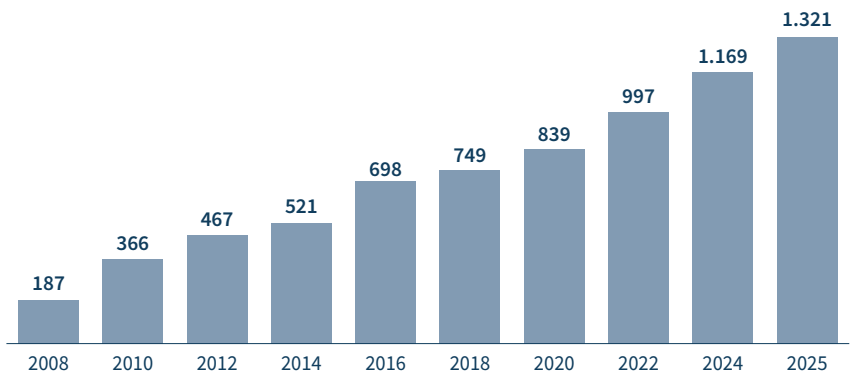
Im Betrachtungszeitraum hat sich die Länge der überlasteten Schienenwege mehr als verdoppelt, und selbst in der Pandemie gab es einen weiteren Anstieg (Abbildung 6). Wird die Entwicklung seit der dritten IW-Befragung im Sommer 2022 hierzu in Beziehung gesetzt, dann zeigt sich, dass sich die Anzahl der nach Definition des Eisenbahnregulierungsgesetzes überlasteten Streckenkilometer im relevanten Zeitraum um fast ein Drittel erhöht hat.

Jenseits der Zunahme überlasteter Strecken ist auch anzumerken, dass es inzwischen eine deutlich gesteigerte Baustellenaktivität im deutschen Schienennetz gibt. Als Reaktion auf die auch im Rahmen der IW-Befragung zutage tretende Krise der Schieneninfrastruktur wurde ein umfassendes Sanierungsprogramm aufgelegt. Im Rahmen der sogenannten Korridorsanierungen sollen etwa 4.000 Kilometer des viel befahrenen Kernnetzes erneuert werden. Auch über 200 Stellwerke sollen im Zuge des Sanierungsprogramms ersetzt werden. Bei den Korridorsanierungen soll nicht mehr unter Verkehr saniert werden, sondern die Strecken werden sukzessive gesperrt und in einem Durchgang erneuert. Dieses Vorgehen hat zur Folge, dass es während der

Überlastete Schienenwege in Deutschland

Abbildung 6

Anzahl der überlasteten Schienenwege nach Eisenbahnregulierungsgesetz in Kilometern



Quellen: ApS, 2025; Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 6: <https://dl.iwkoeln.de/index.php/s/gxkL6XbNCb2fpG>

Bauphasen zu großräumigen Umleitungen und erhöhten Ausfallwahrscheinlichkeiten entlang der betroffenen Korridore kommt, da die möglichen Ausweichstrecken eher selten in der Lage sein werden, die volle Verkehrsmenge aufzunehmen.

Bringt das Sondervermögen die Wende?

Das im März 2025 beschlossene Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) mit einem Gesamtvolumen von 500 Milliarden Euro ist grundsätzlich geeignet, eine notwendige Bedingung für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Ohne planbar höhere Investitionen wird sich die zuvor beschriebene Situation nicht bereinigen lassen. Kurz nach der Schaffung des SVIK wurde der Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode vorgelegt. Dieser beinhaltet mehrere Strukturreformen, welche die seit Jahrzehnten diskutierten Probleme angehen würden: Als Beispiel kann die Zuleitung aller Mauteinnahmen an die Autobahn GmbH genannt werden. Diese würde damit von den jährlichen Haushaltsgesetzen abgekoppelt und könnte künftig Projekte überjährig finanzieren. Im Bereich der Schiene soll dies durch eine Fondslösung erreicht werden. Damit würde ein System entstehen, das große strukturelle Ähnlichkeiten mit den österreichischen Strukturen aufweist. Zudem wurden verschiedene vielversprechende Projekte zur Planungsbeschleunigung angekündigt.

Es bestehen allerdings Bedenken, ob sich diese politischen Absichten der neuen Regierung in einem nennenswerten zusätzlichen Investitionsvolumen niederschlagen (Beznoska et al., 2025). Nach derzeitigem Stand werden allein im Haushalt des Verkehrsministeriums Investitionen von gut 10 Milliarden Euro aus dem Kernhaushalt in das SVIK verschoben, womit das Versprechen der Zusätzlichkeit der Mittel aus dem Sondervermögen weitgehend gebrochen wird. So sollen zwar 2,5 Milliarden Euro aus dem SVIK zur Sanierung von Autobahnbrücken bereitgestellt werden, gleichzeitig entfallen aber im Kernhaushalt Investitionen in die Bundesfernstraßen im Volumen von 1,7 Milliarden Euro. Die Bahninvestitionen sollen künftig weitgehend durch Mittel aus dem SVIK erfolgen. Im Jahr 2026 soll die Schiene 18,8 Milliarden aus dem SVIK erhalten, zeitgleich werden 13,7 Milliarden aus dem Kernhaushalt gestrichen. Auch die in der Verfassung geforderte Investitionsquote von mindestens 10 Prozent wird nur durch Herausrechnen der kreditfinanzierten Verteidigungsausgaben erreicht. Der Zuwachs der Gesamtinvestitionen bleibt damit weit hinter den Erwartungen zurück.

In der Folge hat die Autobahn GmbH bereits eine Finanzierungslücke von 12 Milliarden bei Investitionen und 2,5 Milliarden bei Planung und Betrieb der Bundesfernstraßen bis 2029 angezeigt. Damit verbunden ist die Ankündigung, dass ein umfassender Katalog fertig geplanter Projekte nicht umgesetzt werden kann. Auf die Anfang des Jahres erhoffte Zeitenwende muss die Infrastruktur in Deutschland offensichtlich noch warten.

Literatur

- ApS – Allianz pro Schiene, 2025, Das Schienennetz in Deutschland, <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/> [19.8.2025]
- Beznoska, Martin / Burstedde, Alexander / Hentze, Tobias, 2025, Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität: Bund investiert nur wenig zusätzlich, IW-Kurzbericht, Nr. 81, Berlin / Köln
- Büchel, Jan / Engels, Barbara / Schmitz, Edgar, 2025, Engpass Breitbandversorgung: Mehr als 60 Prozent der Unternehmen fühlen sich beeinträchtigt, IW-Kurzbericht, Nr. 80, Köln
- DB AG, 2025, Erläuterung Pünktlichkeitswerte für den Juli 2025, https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/zahlen_fakten/puenktlichkeitswerte-6878476 [19.8.2025]
- DBInfraGo, 2025, InfraGO-Zustandsbericht Schienennetz & Bahnhöfe 2024, <https://www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/InfraGO-Zustandsbericht-12636112> [19.8.2025]
- Eurotransport, 2025, Negativer Trend im Modal Shift, <https://www.eurotransport.de/logistik/spedition-und-logistik/kombinierter-verkehr-schweizer-operateur-hupac-sieht-den-modal-shift-bei-alpenquerenden-verkehren-in-gefahr/> [19.8.2025]
- Grömling, Michael, 2018, Methods and Applications of the IW business survey, IW-Report, Nr. 5, Köln
- Grömling, Michael, 2025, Klima und Konjunktur, IW-Report, Nr. 32, Köln
- Grömling, Michael / Puls, Thomas, 2014, Infrastrukturmängel führen schon heute zu Beeinträchtigungen, in: Internationales Verkehrswesen, 66. Jg., Nr. 1, S. 34–36
- Grömling, Michael / Puls, Thomas, 2018, Infrastrukturmängel in Deutschland, in: IW-Trends, 45. Jg., Nr. 2, S. 89–105
- Kiel Institute, 2022, Kiel Trade Indicator 06/22: Ungewöhnlich lange Staus in der Nordsee, Entspannung in Nordamerika, <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/aktuelles/kiel-trade-indicator-06-22-ungewoehnlich-lange-staus-in-der-nordsee-entspannung-in-nordamerika/> [19.8.2025]
- Puls, Thomas / Schmitz, Edgar, 2022, Wie stark beeinträchtigen Infrastrukturprobleme die Unternehmen in Deutschland? Ergebnisse von IW-Befragungen, in: IW-Trends, 2022, 49. Jg., Nr. 4, S. 89–110
- Statistisches Bundesamt, 2025, Streckenlänge des Schienennetzes, Genesis Datenbank Abrufcode 46161-0001, Wiesbaden

How much Does the State of Transport Infrastructure Affect Businesses in Germany?

For the fourth time, the German Economic Institute has surveyed companies in Germany to determine whether they are regularly affected by infrastructure deficiencies in their general business activities and, if so, which infrastructure networks are the source of these problems. The results indicate a further deterioration in the assessment compared to the previous survey conducted in summer 2022. Over 84 percent of the companies surveyed reported being regularly affected by infrastructure deficiencies in their business activities in spring 2025, representing an increase of almost 5 percentage points compared to 2022. This decline is evident across all company sizes, with small companies being the most affected, showing an increase of around 7 percentage points. Roads and railways caused the most significant problems. In the current survey, 92 percent of affected companies and 77 percent of all participating companies stated that their general business activities were hampered by deficiencies in road infrastructure. The assessment of rail transport deteriorated particularly sharply: 71 percent of affected companies and 60 percent of all participating companies viewed this as a location problem. A comparison with other sources on the situation in rail transport also supports the plausibility and severity of these results.