



Wenn nichts mehr geht

Infrastruktur. Gesperrte Autobahnen, verspätete Güterzüge, kaputte Schleusen: Immer mehr Unternehmen in Deutschland werden durch die maroden Verkehrsnetze in ihren betrieblichen Abläufen gestört. Hauptärgernis ist für die Betriebe das Straßennetz, doch auch über die Bahn beklagen sich aktuell mehr als doppelt so viele Firmen wie vor drei Jahren. Nun soll die Verkehrsinfrastruktur mit einem beträchtlichen Teil des 500 Milliarden Euro großen Sondervermögens saniert werden. Warum selbst diese Investitionen nicht ausreichen werden, erklärt IW-Verkehrs-experte Thomas Puls im iwd-Interview. → [Seiten 2-5](#)

Staatshaushalt

Beim Bund und in den Kommunen hat sich die Gewichtung der öffentlichen Ausgaben im Zeitablauf verändert. Stark zugelegt hat etwa der Anteil für Soziales.

→ [Seiten 8-9](#)

Tarifpolitik

Fast überall in Europa verzeichnen Gewerkschaften rückläufige Mitgliederzahlen. Um diesen Trend zu stoppen, müssten sie für Jüngere attraktiver werden.

→ [Seiten 10-11](#)

Was läuft verkehrt im Verkehrssektor?

Infrastruktur. Rund acht von zehn Unternehmen in Deutschland sehen sich durch Infrastrukturmängel in ihren betrieblichen Abläufen beeinträchtigt. Der schlechte Zustand der Verkehrsnetze macht ihnen besonders zu schaffen. Um die vielen sanierungsbedürftigen Straßen, Brücken, Bahnnetze und Schleusen wieder auf Vordermann zu bringen, sind deutlich höhere Investitionen nötig als bislang vorgesehen.

Marode Infrastruktur, das klingt abstrakt. Doch in der Realität sorgen Verzögerungen aufgrund von gesperrten Brücken, ausgefallenen Zügen oder schlechtem Internet im schlimmsten Fall dafür, dass in den Unternehmen nicht gearbeitet werden kann: weil Komponenten fehlen, weil die E-Mail des Kunden

nicht durchkommt, weil Mitarbeiter am Bahnhof stehen statt am Band.

Wie sehr solche Infrastrukturmängel Betriebe behindern, hat das IW nun zum vierten Mal erfasst. Im Rahmen des IW-Zukunftspanels wurden 1.076 Unternehmen im Januar und Februar 2025 danach befragt, wie stark sie marode öffent-

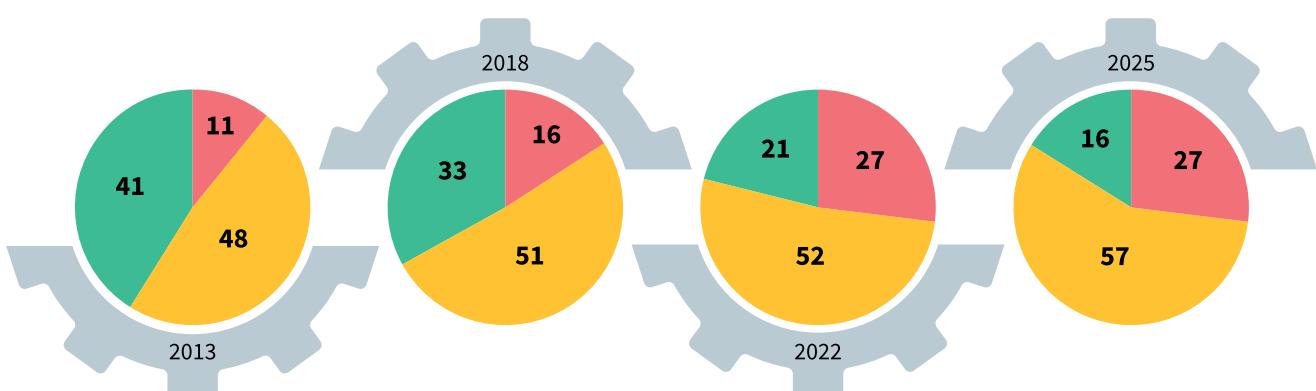
liche Bausubstanz, unzureichendes Internet und Energieausfälle tangieren (Grafik):

Rund 84 Prozent der Unternehmen in Deutschland geben Anfang 2025 an, aufgrund von Infrastrukturproblemen in ihren Geschäftsabläufen beeinträchtigt zu sein – ein Plus von 5 Prozentpunkten

Mangelhafte Infrastruktur: Betriebe immer stärker belastet

So viel Prozent der Unternehmen in Deutschland werden durch allgemeine Infrastrukturprobleme in diesem Maß in ihren betrieblichen Abläufen gestört

■ Deutliche Beeinträchtigung ■ Geringe Beeinträchtigung ■ Keine Beeinträchtigung



gegenüber der Vorgängerbefragung im Jahr 2022.

Dass sich die Einschätzung drei Jahre nach 2022 noch weiter verschlechtert hat, ist ein Alarmzeichen für den Standort Deutschland: Denn damals gab es pandemiebedingt erhebliche Störungen in den globalen Logistiknetzwerken, was weltweit zu beträchtlichen Lieferverzögerungen führte.

Ein Blick auf die Größenklassen der Unternehmen zeigt, dass insbesondere Betriebe mit einer Mitarbeiterzahl von 50 bis 249 unter Infrastrukturmängeln leiden. Lediglich 12 Prozent der Firmen mit dieser Mitarbeiterzahl sehen sich aktuell nicht von Infrastrukturproblemen beeinträchtigt; in größeren Unternehmen sind es 14 Prozent und in kleineren Firmen mit zehn bis 49 Mitarbeitern sind es 16 Prozent.

Von den Unternehmen, die grundsätzlich von Infrastrukturmängeln betroffen sind, berichten fast alle, dass der Zustand der Straßennetze in Deutschland ein Geschäftshindernis für sie darstellt (Grafik):

Gut 92 Prozent der beeinträchtigten Betriebe – das entspricht 77 Prozent aller Unternehmen – werden in ihren betrieblichen Abläufen durch Einschränkungen im Straßenverkehr behindert.

Damit sind desolate Straßennetze und marode Brücken mit Abstand das größte Verkehrsproblem der Betriebe. Allerdings kommt auch der Bahnverkehr nicht gut weg: Rund 70 Prozent aller beeinträchtigten Unternehmen beklagen den Zustand des Schienenverkehrs in Bezug auf ihre Betriebsabläufe. Drei Jahre zuvor taten dies nur 35 Prozent. Für diese Entwicklung gibt es eindeutige Gründe:

- Lediglich 56 Prozent aller Züge im Personenverkehr sind pünktlich.
- Im Güterverkehr sind ebenfalls viele Züge nicht fahrplanmäßig am

Ziel. Im alpenquerenden Verkehr etwa kommen sie sehr häufig nicht pünktlich an, oftmals fallen Verbindungen sogar komplett aus.

- Annähernd 17 Prozent des Schienennetzes in Deutschland sind sanierungsbedürftig, weitere 35 Prozent weisen Instandsetzungsbedarf auf.

Im Klartext heißt das: Mehr als die Hälfte des deutschen Gesamtnetzes muss in näherer Zukunft angepackt werden, damit wieder ein flächendeckend störungssarmer Bahnbetrieb möglich ist.

Als weitere Probleme kommen der Luft- und Schiffsverkehr hinzu: Defekte Schleusen und ein ausgedünnter Flugverkehr sorgen konkret immerhin bei je rund einem Drittel der grundsätzlich von Infrastrukturproblemen betroffenen Unter-

nehmen für gestörte Betriebsabläufe.

Die Verkehrsinfrastruktur auf Vordermann zu bringen, wird viel Geld kosten. Grundsätzlich ist das Sondervermögen mit einem Gesamtvolumen von 500 Milliarden Euro auch geeignet, hier für eine nachhaltige Verbesserung zu sorgen. Da jedoch Investitionen in Höhe von gut 10 Milliarden Euro aus dem Kernaushalt des Verkehrsministeriums in das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität verschoben werden, ist fraglich, ob der Verssektor so vernünftig auf Vordermann gebracht werden kann.

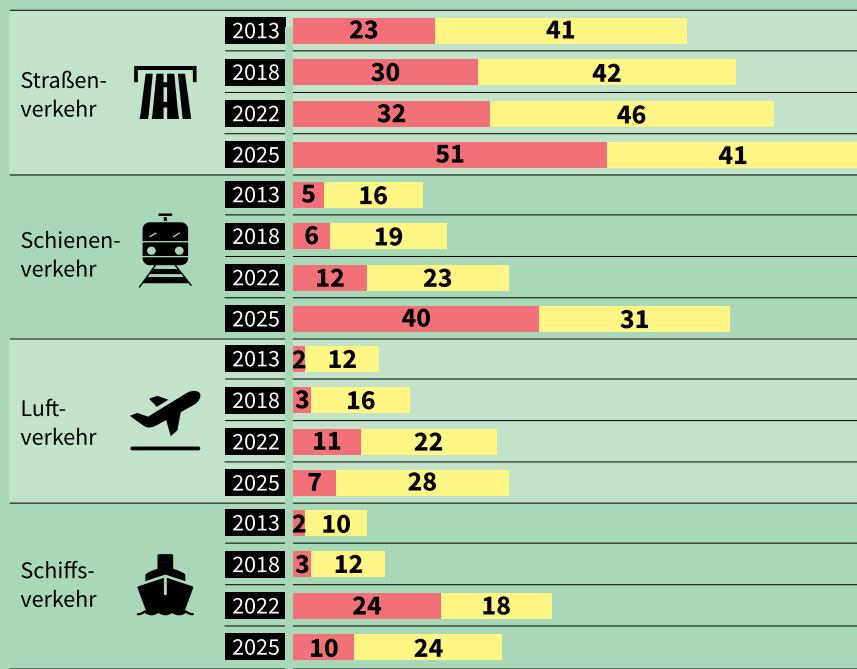
Aus IW-Trends 3/2025

Thomas Puls, Edgar Schmitz: Wie stark beeinträchtigt der Zustand der Verkehrsinfrastruktur die Unternehmen in Deutschland?

Marode Straßen behindern Betriebe

So viel Prozent der Unternehmen in Deutschland, die durch allgemeine Infrastrukturprobleme beeinträchtigt sind, werden durch Infrastrukturmängel im Verkehrssektor in ihren betrieblichen Abläufen gestört

■ Deutliche Beeinträchtigung ■ Geringe Beeinträchtigung



Rest zu 100: keine Beeinträchtigung

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft
© 2025 IW Medien / iwd

Interview. Mit einem beträchtlichen Teil des Sondervermögens von 500 Milliarden Euro sollen Autobahnen, Brücken, Schienennetze und Wasserstraßen saniert werden. Ob das Geld reicht und wie schnell die Verkehrsinfrastruktur instand gesetzt werden kann, weiß **Thomas Puls**, Senior Economist für Verkehr und Infrastruktur im IW.

„Die Sanierung der Verkehrsnetze ist kein Sprint, sondern ein Marathon“

Sie haben herausgefunden, dass sehr viele Unternehmen in Deutschland unter der schlechten Straßenverkehrsinfrastruktur leiden. Können Sie uns ein, zwei Beispiele nennen?

Das sind beispielsweise die vielen Metallunternehmen, die ihren Sitz am schon seit Langem gesperrten Teilstück der A45 haben. Zwar soll die Talbrücke Rahmede bei Lüdenscheid ab kommendem Februar wieder befahrbar sein, aber in dem ganzen räumlichen Umfeld sind natürlich alle Betriebe massiv betroffen, weil ihr wichtigster Autobahnzugang weggefallen ist. Das trifft ganz besonders Schwertransporte.

Viele Güter ließen sich auch mit der Bahn transportieren. Doch die Zahl der Unternehmen, die über die Zustände bei der Bahn klagen,

hat sich innerhalb von nur drei Jahren verdoppelt.

Jeder merkt es derzeit oder spürt es am eigenen Leib, dass das Schienennetz in einer Krise steckt. Auch wenn jetzt die ersten Sanierungsbestrebungen angelaufen sind, trifft es die verladenden Unternehmen besonders hart, weil Güterzüge bei fehlenden Kapazitäten die geringste Priorität haben.

Den Güterverkehr stark getroffen hat auch die Sperrung der für ihn extrem wichtigen Riedbahn zwischen Juli und Dezember 2024, da sie die Fahrzeit massiv verlängert hat. Ein anderes Beispiel ist der alpenquerende Verkehr: Hier sind zuletzt viele Züge einfach ausgefallen.

Da auch die Wasserstraßen und der Flugzeugverkehr aus Unternehmenssicht nicht einwandfrei laufen: Sind Flugtaxis oder auto-

nom fliegende Drohnen, die Waren transportieren können, die Lösung? Das würde auch die Straßen entlasten ...

Ich glaube, der normale Autofahrer ist schon mit der zweidimensionalen Fahrt ausgelastet. Wenn noch die Dimension Höhe dazukommt, wird es endgültig zu viel. Von daher bin ich etwas skeptisch, was Flugtaxis angeht. Drohnen kann ich mir als Transportmittel für Pakete vorstellen, aber nicht für große Massen. Es gab ja mal die Idee eines Zeppelins für Schwertransporte, doch dieses Vorhaben ist krachend gescheitert.

Deutschland will mithilfe des 500-Milliarden-Euro-Sondervermögens die Infrastruktur sanieren. Wie viele Milliarden davon sind für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen?

Für die Verkehrsinfrastruktur sind bis 2029 etwa 170 Milliarden Euro eingeplant. Was wir allerdings sehen, ist, dass es eine massive Verlagerung aus dem Kernhaushalt in das Sondervermögen gibt. Das betrifft vor allem die Schiene: Da gehen zwar fast 19 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen hinein, gleichzeitig fallen aber 14 Milliarden Euro aus dem Kernhaushalt auch wieder heraus.

Dennoch haben wir inzwischen Investitionsansätze für die Verkehrsinfrastruktur von mehr als 30 Milliarden Euro auf Bundesebene, und das ist bemerkenswert. In der Vergangenheit wurden allerdings sämtliche Erhöhungen leider von Preissteigerungen aufgefressen. Und dieses Risiko besteht wieder, weil die Politik versucht, die Sanierungsvorhaben unbedingt schnell und möglichst gleichzeitig durchzuführen, aber dafür fehlen die Kapazitäten.

Reicht das veranschlagte Geld, um die Verkehrsinfrastruktur zu sanieren?

Nein. Allein die Autobahngesellschaft hat das Investitionsdefizit für zu sanierende Autobahnen und Bundesstraßen auf knapp 12 Milliarden Euro beziffert für den Zeitraum 2026 bis 2029.

Wenn alles optimal liefe, also genug Geld und genug Fachkräfte für die Sanierung der Verkehrsnetze da wären: Wann wären alle Sektoren instand gesetzt?

Wenn wir wirklich alles sanieren inklusive der Dinge, die in den Kommunen im Argen liegen – und im kommunalen Bereich ist das viel –, und die Kapazitäten wirklich vorhanden wären: Ich schätze, das würde bestimmt 15 bis 20 Jahre dauern.



Foto: IW

Doch allein im kommunalen Bereich haben wir in der Verkehrsinfrastruktur laut Deutschem Institut für Urbanistik einen geschätzten Investitionsbedarf von mehr als 370 Milliarden Euro. Das sind Geldmengen, die können wir nicht abrufen.

Was heißt das nun für die Verkehrsnetze?

Das heißt, man muss es verbessern, wo man kann. Aber Politik und Bevölkerung sollten nicht glauben, dass sich alles lösen lässt.

Wichtig ist auch, zu berücksichtigen, dass das Ganze kein Sprint ist, sondern ein Marathon. Deshalb bin ich skeptisch bezüglich der Aussage der Bundesregierung, dass sie die Hälfte des Sondervermögens in den ersten vier Jahren ausgeben will. Natürlich versteh ich den politischen Anreiz dahinter, aber Infrastruktur ist nichts, was sich besonders schnell ändert. Zumal ein

solches Vorgehen aufgrund der personellen Engpässe und des langwierigen Planungsrechts in erster Linie dazu führen würde, dass die Baupreise steigen.

Wie sehen denn sinnvollerweise die ersten Kilometer auf diesem Marathon aus?

Jetzt zuerst die Korridorsanierungen bei der Bahn zu machen, ist der richtige Schritt. Es wäre natürlich schöner, im laufenden Betrieb zu sanieren, aber wenn wir das in den vergangenen 20 Jahren nicht vernünftig hingekriegt haben, müssen wir was Neues versuchen.

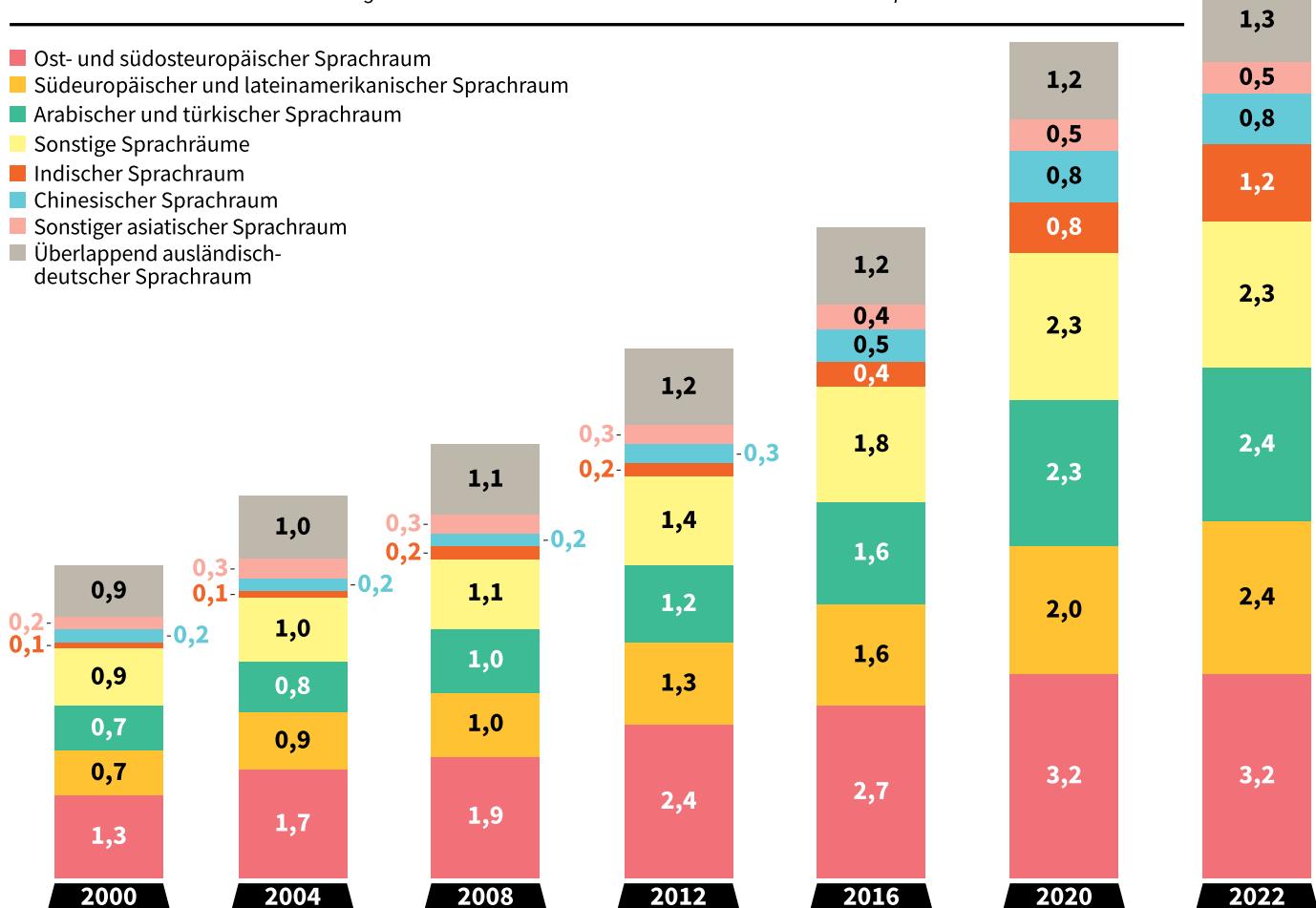
Der zweite Schritt sind die Autobahnbrücken. Viele von ihnen sind sanierungs- oder ersatzbedürftig. Das gilt drittens ebenso für viele Buhnen, Wehre und Schleusen, wobei man schauen muss, ob die jeweiligen Wasserstraßen noch wirtschaftlich genutzt werden oder da überwiegend Freizeitboote fahren.

Patente Migranten

Innovationen. Erfindergeist ist für Deutschland und seine Wirtschaft elementar, um international konkurrenzfähig zu bleiben. Immer mehr Patente gehen dabei auf das Konto von Bürgern mit Migrationshintergrund.

Patente aus Deutschland zunehmend international geprägt

So viel Prozent aller Patentanmeldungen aus Deutschland lassen sich Erfindern aus diesem Sprachraum zuordnen



Ost- und südosteuropäischer Sprachraum: z. B. Albanisch, Bulgarisch, Kroatisch, Tschechisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Serbisch, Ukrainisch, Ungarisch
Südeuropäischer und lateinamerikanischer Sprachraum: z. B. Griechisch, Italienisch, Spanisch, Portugiesisch

Arabischer und türkischer Sprachraum: z. B. Arabisch, Farsi, Kurdisch, Türkisch

Indischer Sprachraum: z. B. Bengali, Hindi, Malayalam, Tamil, Urdu

Sonstiger asiatischer Sprachraum: z. B. Japanisch, Koreanisch, Vietnamesisch

Chinesischer Sprachraum: z. B. Kantonesisch, Mandarin

Sonstige Sprachräume: z. B. afrikanische Sprachen, Englisch, Französisch, Hebräisch, Niederländisch

Ob in Laboren, Werkstätten oder den eigenen vier Wänden – überall in Deutschland tüfteln Menschen an neuen Ideen. Wer daraus Innovationen kreiert, lässt sie am besten patentieren, um von ihnen zu profitieren. Doch wer sind diese Köpfe – und welche kulturellen Wurzeln prägen ihre Arbeit?

In einer Studie haben IW-Wissenschaftler nun nach der Herkunft der Erfinder geforscht, die hierzulande Patentanmeldungen hervorgebracht haben. Da in der amtlichen Statistik keine soziodemografischen Daten der Erfinder erhoben werden, nutzten die Forscher ein Vornamensmodul, das rund 45.000 Vornamen von in Deutschland lebenden Erfindern enthält, die seit 1994 an einem Patent beteiligt waren. Die Namen ordneten sie 24 Sprachräumen zu, um die wahrscheinliche Herkunft zu bestimmen. Aufgrund der Offenlegungsfrist stammen die neuesten Daten aus dem Jahr 2022. Das Ergebnis (Grafik):

Jede siebte Patentanmeldung hierzulande entstand 2022 durch Menschen mit ausländischen Wurzeln. Ihr Anteil stieg seit 2000 von 5 auf rund 14 Prozent.

Besonders stark ist die Dynamik bei Indern: Von 40 Patentanmeldungen im Jahr 2000 kletterte die Zahl auf 495. Erfinder mit chinesischen Wurzeln legten ebenfalls deutlich zu und meldeten 2022 viermal so viele Patente wie zu Beginn des Jahrtausends an.

Auffällig ist auch die Frauenquote: Im Schnitt gab es zwischen 2000 und 2022 mit 8,5 Prozent anteilig fast doppelt so viele ausländische Patentanmelderinnen wie deutsche.

Ein Schlüssel für diese Entwicklung ist die „MINT-Beschäftigungsdynamik“ – je mehr Fachkräfte in naturwissenschaftlich-technischen Berufen arbeiten, desto höher die Innovationskraft. Das zeigt sich

exemplarisch an Indien: Heute sind achtmal so viele indische Staatsangehörige in Deutschland in MINT-Berufen tätig wie im Jahr 2012.

Grundlage dafür ist qualifizierte Zuwanderung, gestützt von Programmen wie „Make it in Germany“, das internationale Talente informiert und sie bei der Integration unterstützt. Doch Informationsportale allein reichen nicht. Oft scheitern selbst gut ausgebildete Fachkräfte an bürokrati-

schen Hürden. Umso wichtiger ist – neben dem Bürokratieabbau –, dass Deutschland im Alltag eine Willkommenskultur lebt. Nur so bleiben Experten langfristig im Land und machen Deutschland zu einem Magneten für Talente und Ideen.

IW-Kurzbericht 87/2025

Carolina Guzman Martinez, Alexandra Köbler, Oliver Koppel: Der Beitrag qualifizierter Migration zur Patentkraft in Deutschland



Foto: IW

Interview. Alexandra Köbler ist Referentin für Fachkräfteeinwanderung im Institut der deutschen Wirtschaft.

Was steckt hinter „Make it in Germany“?

Das offizielle Portal der Bundesregierung zur Fachkräfteeinwanderung, das wir im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie umsetzen. Es richtet sich einerseits an Menschen im Ausland, die in Deutschland arbeiten, studieren oder eine Ausbildung absolvieren möchten.

Andererseits informiert es Unternehmen hierzulande darüber, was zu beachten ist, wenn sie Fachkräfte aus dem Ausland einstellen wollen und wie sie diese im Anschluss unterstützen können – etwa in Bezug auf Aufenthaltsrecht, Spracherwerb oder die Integration in den Betrieb.

Also profitieren auch Personen, die schon in Deutschland sind?

Ja, definitiv. Unsere Hauptzielgruppe sind zwar Personen im Ausland, aber auch internationale Studenten oder Fachkräfte, die bereits hier leben, finden bei uns viele relevante Informationen – zum Beispiel zum Einstieg in den deutschen Arbeitsmarkt.

Die Inhalte auf der Website ergänzen wir durch eine Jobbörse, regelmäßige kostenlose Webinare mit Experten verschiedener Institutionen wie dem Goethe-Institut oder dem Deutschen Akademischen Austauschdienst sowie einen Newsletter. Zudem sind wir sehr aktiv auf Social Media, zum Beispiel auf LinkedIn und Instagram.

Wie ist die Resonanz auf das Angebot?

Sehr groß – mittlerweile nutzen monatlich rund eine Million Besucher die Website, davon mehr als 80 Prozent aus dem Ausland. Sowohl über den gesamten Projektzeitraum hinweg als auch aktuell kommt der größte Anteil davon aus Indien. Generell merken wir, dass das Interesse an Deutschland als Einwanderungsland in der Welt in den vergangenen Jahren gewachsen ist.

Ausgaben im Überblick

Staatshaushalt. Die Ausgaben des Bundes haben sich innerhalb von drei Jahrzehnten deutlich verschoben. So haben sich die Sozialausgaben pro Kopf von 1992 bis 2024 nahezu verdoppelt. Eklatant ist der Anstieg bei den Zuschüssen zur Sozialversicherung von 755 Euro im Jahr 1992 auf 1.644 Euro im Jahr 2024.

Die Gegenrechnung: Der Anteil der Investitionen am Gesamthaushalt ist im betrachteten Zeitraum gesunken. 1992 wurden noch 15 Prozent der Mittel in diesem Bereich ausgegeben. Nach dem Tiefpunkt im Jahr 2011 mit knapp 9 Prozent sind die Investitionen aufgrund der Ausgaben während der Coronapandemie und der Sondervermögen wieder auf mehr als 12 Prozent gestiegen.

Auf kommunaler Ebene sind die Budgetanteile für den Bereich Soziales ebenfalls im Laufe der Jahre deutlich nach oben gegangen. Ein zunehmender Kostenfaktor ist zudem die Verwaltung. Gespart wurde im Gegenzug im Bereich Gestaltung der Umwelt.

IW-Report 47/2025

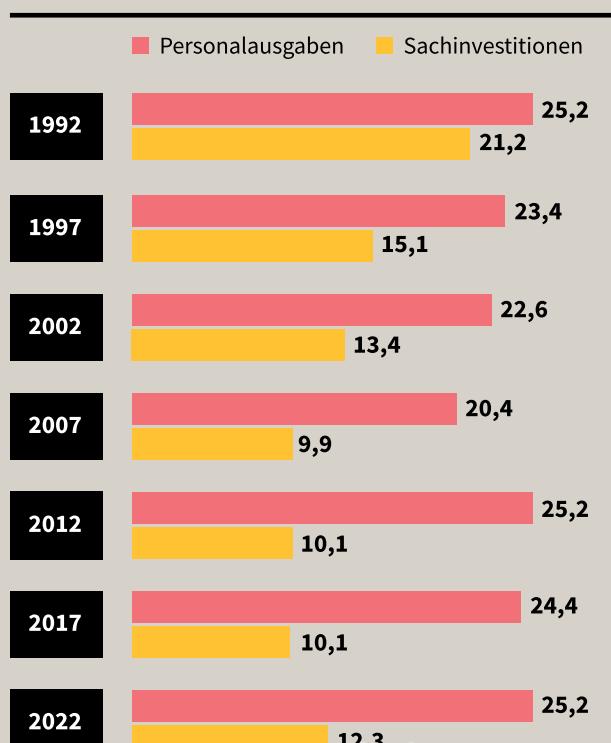
Björn Kauder: Budgetzusammensetzung des Bundes

IW-Report 48/2025

Björn Kauder: Die Zusammensetzung der kommunalen Ausgaben in Deutschland

Kommunen investieren weniger

Anteil an den kommunalen Ausgaben in Prozent



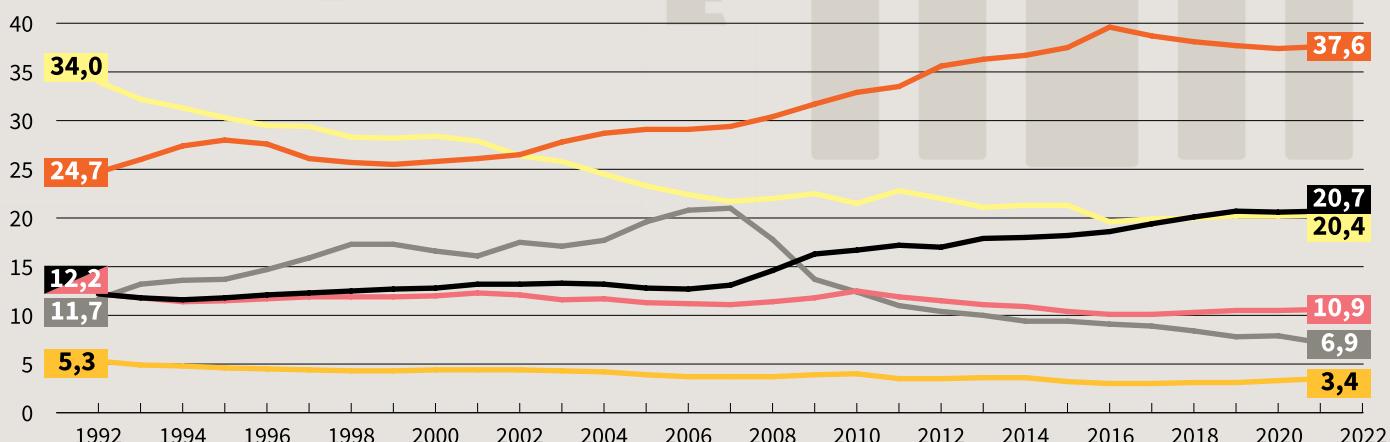
Quellen: Statistisches Bundesamt, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2025 IW Medien / iwd

iwd

Kommunale Ausgaben: So verteilen sie sich

In Prozent

■ Zentrale Verwaltung ■ Schule und Kultur ■ Soziales und Jugend ■ Gesundheit und Sport
■ Gestaltung der Umwelt ■ Zentrale Finanzleistungen



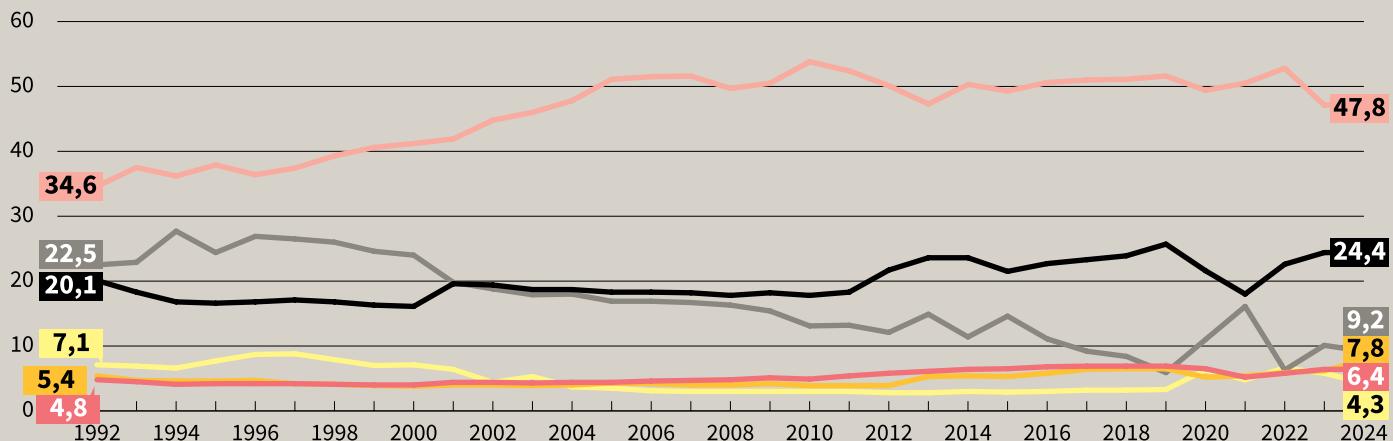
Quellen: Statistisches Bundesamt, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2025 IW Medien / iwd

iwd

Ausgaben des Bundes: So verteilen sie sich

In Prozent

- Allgemeine Dienste ■ Bildungswesen, Wissenschaft, Forschung, Kulturelle Angelegenheiten
- Soziale Sicherung, Familie und Jugend, Arbeitsmarktpolitik ■ Verkehrs- und Nachrichtenwesen
- Finanzwirtschaft ■ Sonstiges



Sonstiges: unter anderem Gesundheit, Umwelt, Wohnungswesen, Ernährung und Landwirtschaft, Energie- und Wasserwirtschaft, Gewerbe

Quellen: Bundesministerium der Finanzen, Institut der deutschen Wirtschaft

© 2025 IW Medien / iwd

iwd

Bundesmittel: Soziales großer Kostenfaktor

Pro-Kopf-Ausgaben im Bundeshaushalt in Euro, inflationsbereinigt und in Preisen von 2024

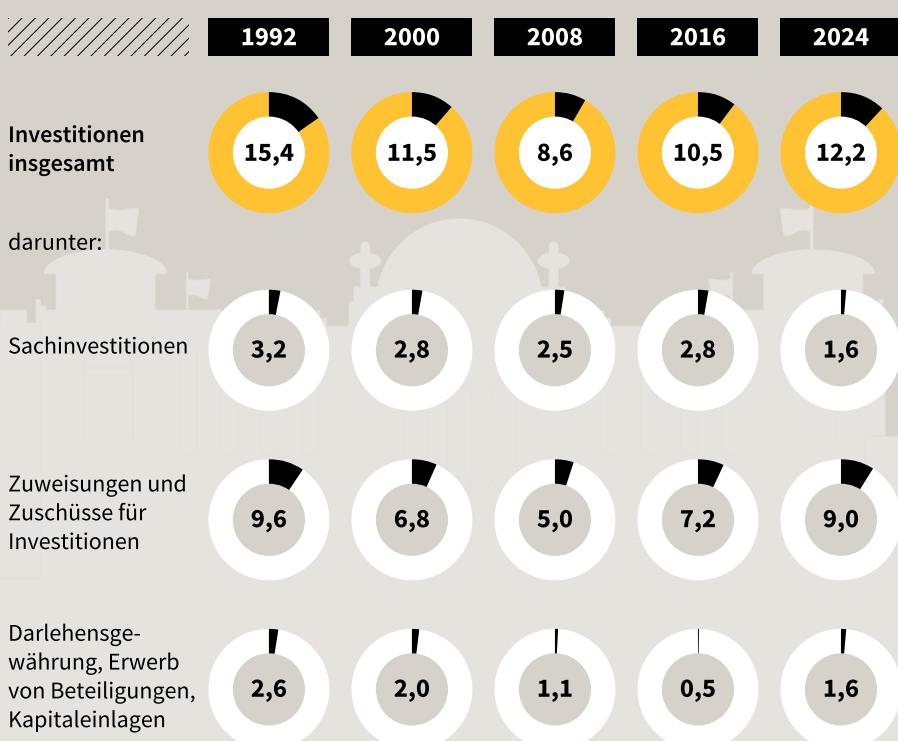
	1992	2024
Sozialausgaben	1.464,0	2.665,0
darunter:		
Sozialversicherung	755,0	1.644,0
Arbeitsmarkt	187,0	625,0

Sozialversicherung: Zuschüsse des Bundes zur Renten-, Kranken- und Pflegeversicherung
Arbeitsmarktpolitik: unter anderem Bürgergeld, Wohngeld und Heizkostenübernahme

Quellen: Bundesministerium der Finanzen, Statistisches Bundesamt, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2025 IW Medien / iwd

So viel investiert der Bund

Anteil an Ausgaben des Bundes in Prozent



Quellen: Bundesministerium der Finanzen, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2025 IW Medien / iwd

iwd

iwd

Kollektiver Schwund

Tarifpolitik. Gewerkschaften sind in Europa je nach Land unterschiedlich stark. Doch egal, ob sie derzeit viele oder wenige Mitglieder haben, sie stehen überall vor ähnlichen Herausforderungen. Wollen die Vertreter der Arbeitnehmer auch künftig relevant bleiben, müssen sie ihre strukturellen Probleme lösen.

Gewerkschaften haben in Deutschland eine lange Tradition und sind fester Bestandteil des Wirtschaftslebens. Präsent sind sie für die meisten Menschen vor allem dann, wenn eine Branche für einen guten Tarifabschluss oder bessere Arbeitsbedingungen streikt und deshalb beispielsweise keine Busse und Bahnen fahren oder die Kitas geschlossen bleiben.

Doch die Vertreter der Arbeitnehmer verlieren seit geraumer Zeit an Bedeutung. Das zeigt sich am Brutto-Organisationsgrad, also dem Verhältnis der Gesamtzahl der Gewerkschaftsmitglieder zur Zahl der Arbeitnehmer. In Deutschland fällt er seit vielen Jahren kontinuierlich (Grafik):

Im Jahr 2010 waren mehr als 20 Prozent der Arbeitnehmer Mitglied in einer Gewerkschaft, im Jahr 2024 lag der Anteil nur noch bei 16,5 Prozent.

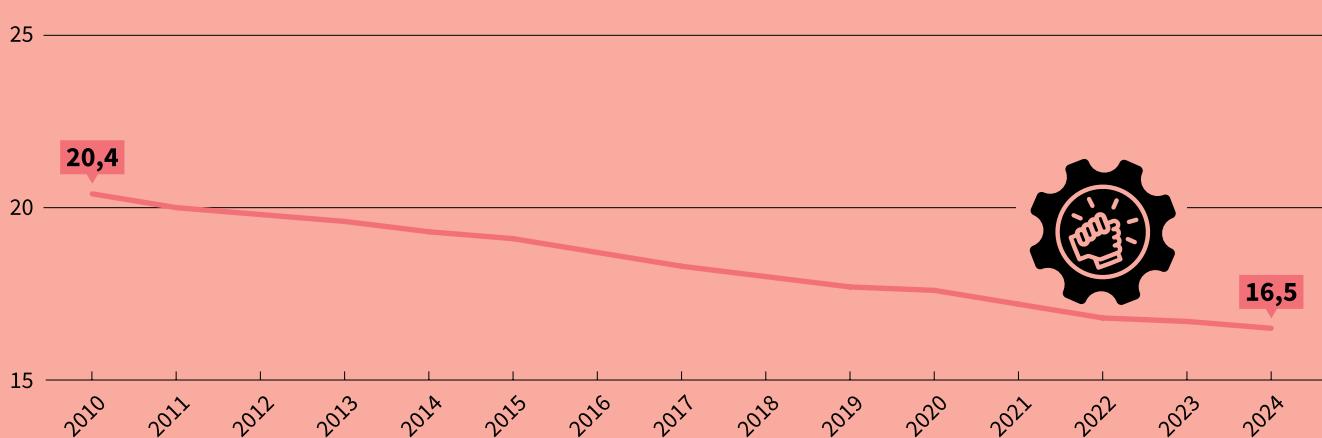
Auch beim Netto-Organisationsgrad, also dem Anteil der abhängig Beschäftigten, die Mitglied einer Gewerkschaft sind, sieht es nicht besser aus. Im Jahr 2023 lag er bei 16,6 Prozent.

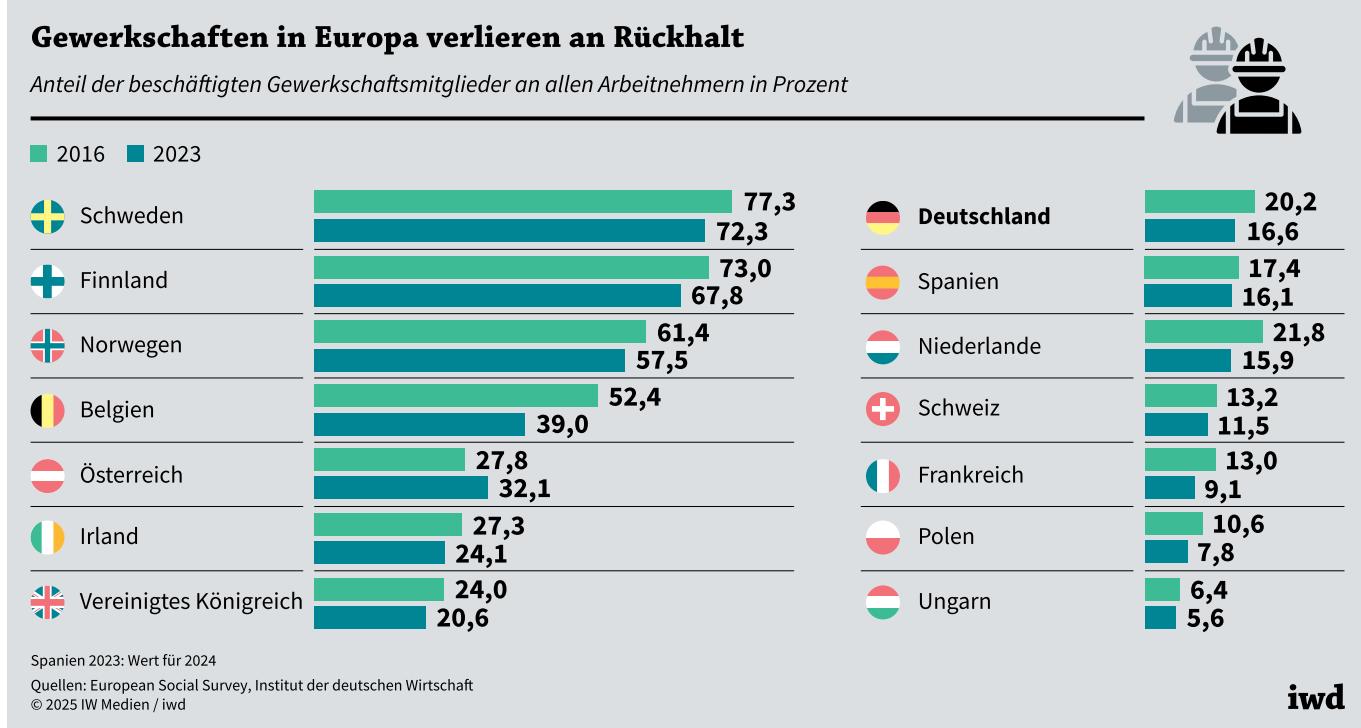
Im europäischen Vergleich liegt Deutschland damit im Mittelfeld. Die Unterschiede sind auf dem Kontinent teils enorm: Den höchsten Organisationsgrad gibt es in Schweden, wo zuletzt mehr als 72 Prozent der Beschäftigten Gewerkschaftsmitglied waren, in Ungarn sind es dagegen weniger als 6 Prozent und in Polen knapp 8 Prozent.

Die großen Differenzen lassen sich zum Teil durch die gewerkschaftliche Verwaltung der Arbeitslosenversicherung in einigen europäischen Ländern erklären – zum Beispiel in Finnland und Schweden, wo diese Versicherung bis heute teilweise von den Gewerkschaften verwaltet werden.

Gewerkschaften in Deutschland: Organisationsgrad sinkt

Verhältnis von Gewerkschaftsmitgliedern zu allen Arbeitnehmern in Deutschland in Prozent





tet wird. Arbeitnehmer erwägen dort deswegen eine Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft häufiger als in Ländern mit staatlichen Zwangssystemen.

Ungeachtet der unterschiedlich starken Ausprägung haben die Gewerkschaften nicht nur in Deutschland, sondern fast überall in Europa mit rückläufigen Mitgliederzahlen zu kämpfen (Grafik):

Von 2016 bis 2023 ist der Organisationsgrad der Gewerkschaften mit Ausnahme von Österreich in allen vom IW untersuchten Staaten zurückgegangen.

Die stärksten Verluste gab es in Belgien, wo der Organisationsgrad um mehr als 13 Prozentpunkte fiel.

Als Gründe für den Mitgliederschwund hat das IW in einer tiefgehenden Analyse vier zentrale strukturelle Probleme ausgemacht, die die Gewerkschaften in vielen europäischen Ländern lösen müssen.

Atypische Beschäftigung. Befristet Beschäftigte und Teilzeitkräfte sind in vielen untersuchten Ländern nur selten in Gewerkschaften. Diesen Gruppen die Vorteile einer Mitgliedschaft überzeugend darzulegen, ist eine wichtige Aufgabe für die Arbeitnehmervertretungen.

Kleine Betriebe. Beschäftigte in Betrieben mit weniger als zehn Mitarbeitern sind vergleichsweise selten Gewerkschaftsmitglied. Das liegt vor allem an der fehlenden gewerkschaftlichen Präsenz, die in großen Unternehmen durch Betriebsräte oder Vertrauensleute einfacher zu erreichen ist. Die Gewerkschaften sollten Strategien entwickeln, um in kleinen Betrieben intensiver für sich werben zu können.

Migration. In einigen europäischen Ländern – darunter Deutschland – fällt es den Gewerkschaften schwer, Beschäftigte mit Migrationshintergrund für sich zu gewinnen. Angesichts des verstärkten Bemühens vieler Länder, Fachkräfte aus dem Ausland zu rekrutieren, gibt es hier auch künftig großes Potenzial. Eine gezielte Ansprache dieser Personengruppe könnte den Gewerkschaften einen deutlichen Schub geben.

Demografie. Viele Ältere gehen in den Ruhestand, wenige Junge starten ins Berufsleben – der demografische Wandel macht auch vor den Gewerkschaften nicht halt. Sie sind bisher vor allem in der Altersklasse der 51- bis 65-Jährigen stark, jüngere Menschen können sie dagegen selten von einer Mitgliedschaft überzeugen. Gewerkschaften sollten sich daher bemühen, stärker die Interessen der jüngeren Beschäftigten in den Blick zu nehmen und sich so für diese attraktiver zu machen.

Neben diesen vier strukturellen Herausforderungen, die die Arbeitnehmervertreter bewältigen müssen, gibt es noch eine weitere Option, auf Mitgliederfang zu gehen. Durch den Strukturwandel wachsen bestimmte Branchen – dort frühzeitig aktiv zu werden und eine Mitgliederbasis auszubauen, würde sich für die Gewerkschaften langfristig auszahlen.

Aus IW-Trends 3/2025

Lennart Eckle: Gewerkschaftlicher Organisationsgrad im europäischen Vergleich

Die Chance auf dem Dach

Stromversorgung. Millionen Mieter in Deutschland könnten von günstigem Solarstrom vom eigenen Dach profitieren. Damit käme Deutschland gleichzeitig seinen Ausbauzielen im Bereich Photovoltaik einen großen Schritt näher. Doch bürokratische Hürden stehen dem flächendeckenden Erfolg des Modells im Weg.

Photovoltaikanlagen sieht man in Deutschland bisher vor allem in Reih und Glied auf Wiesen und Feldern oder als kleinere Aufbauten auf den Dächern von Ein- und Zweifamilienhäusern. Um den Ausbau weiter voranzutreiben, sind aber noch viel mehr Flächen vornötig. Das IW hat sich deshalb im Rahmen des Ariadne-Projekts – einem Zusammenschluss von 26 wissenschaftlichen

Einrichtungen, die zur Energiewende forschen – mit dem Thema Mieterstrom beschäftigt und dabei große Potenziale identifiziert.

Die Grundidee dahinter: Hauseigentümer, meist die Vermieter, lassen auf ihrer Immobilie eine Solaranlage installieren und bieten den daraus gewonnenen Strom direkt den Bewohnern an. Diese schließen ihren Liefervertrag mit dem Vermieter ab. Weil dabei Netzentgelte und Stromsteuer entfallen und Solaranlagen günstige Erzeugungskosten haben, profitieren die Mieter von günstigeren Preisen. Nur den Stromverbrauch, der über die Produktion der Solaranlage hinausgeht, beziehen sie aus dem öffentlichen Netz.

Auch für die Vermieter lohnt sich ein solches Projekt finanziell, wie die IW-Studie ergeben hat:

Im Basisszenario – 75 Prozent der Mieter eines Acht-Parteien-Gebäudes beteiligen sich und die Kosten für die PV-Anlage liegen im mittleren Bereich – ergibt sich für ein typisches Gebäude eine jährliche Rendite von 3,6 Prozent für den Eigentümer.

Unter Idealbedingungen mit geringen Investitionskosten und einer Beteiligung aller Mieter sind sogar bis zu 18,5 Prozent Rendite drin.

Doch in welchem Umfang ließe sich das Modell in Deutschland überhaupt umsetzen? Um diese Frage zu beantworten, muss man sich zunächst den Gebäudesektor allgemein anschauen.

In Deutschland dominieren zwar Ein- und Zweifamilienhäuser, die etwa 82 Prozent der knapp 20 Millionen Wohngebäude in Deutschland ausmachen. Allerdings entfallen gleichzeitig nur 44 Prozent aller verfügbaren

Großes Potenzial für Mieterstrom

So viele Mehrfamilienhäuser in Deutschland sind für Solarstrom geeignet

	Gebäude mit ...	Wohnungen
... 3 bis 6 Wohnungen	2.042.214	8.240.197
... 7 bis 12 Wohnungen	822.190	7.191.185
... 13 und mehr Wohnungen	220.890	4.998.547
Insgesamt	3.085.293	20.429.929

Potenziell installierbare Leistung in Gigawatt

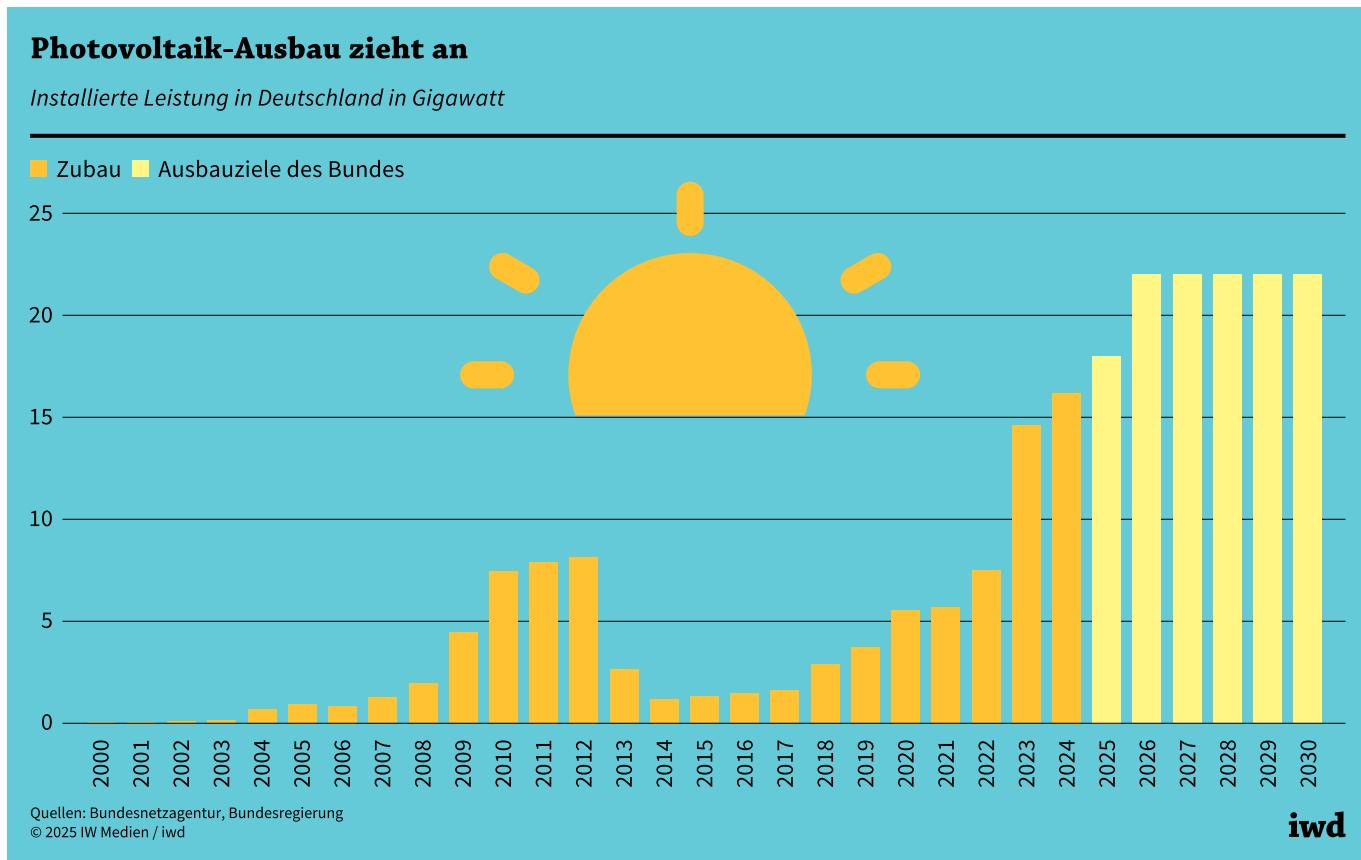
60,4

Potenziell installierbare Leistung ohne Dächer mit Nordausrichtung

43,4

Gebäude und Wohnungen: inklusive Wohneigentumsgemeinschaften

Quellen: Agora Energiewende, Forschungsinstitut für Wärmeschutz, Statistisches Bundesamt, Institut der deutschen Wirtschaft
© 2025 IW Medien / iwd



Wohnungen auf sie. Daraus ergibt sich für das Modell Mieterstrom in Mehrfamilienhäusern mit mindestens drei Wohnungen eine große Zielgruppe (Grafik Seite 12):

Gut 20,4 Millionen Haushalte in Deutschland könnten vom Solarstrom auf dem Gebäude ihrer Wohnung profitieren.

Die theoretisch installierbare Leistung ist ebenfalls hoch, insgesamt ließen sich Photovoltaikanlagen mit einer kumulierten Leistung von rund 60 Gigawatt auf den Mehrparteienhäusern im Land platzieren. Damit würde die Energiewende in Deutschland einen weiteren Schub bekommen (Grafik):

Mit einer kompletten Nutzung des Potenzials auf Mehrfamilienhäusern ließe sich fast die Hälfte des bis 2030 angepeilten Photovoltaik-Ausbaus in Deutschland abdecken.

Selbst wenn man Häuser mit nördlich ausgerichteten Dächern – bei denen sich das Mieterstrom-Modell aufgrund der geringen Sonneneinstrahlung auf den Solaranlagen weniger lohnt – aus der Rechnung herausnimmt, wären potenziell immer noch gut 43 Gigawatt installierbar.

Der Mieterstrom klingt also nach einer Win-win-win-Situation – günstiger Strom für die Mieter, Rendite für die Vermieter und Klimaerfolge für Deutschland. Doch es gibt ein großes Aber: Mieterstrom umzusetzen, ist bislang

bürokratisch und komplex. Außerdem entstehen durch die zusätzlichen Anforderungen an Messtechnik, Abrechnung und Kundenbetreuung erhebliche Kosten für die Vermieter. Deswegen sind bei der Bundesnetzagentur momentan nur etwa 5.400 Mieterstromanlagen registriert.

Um Gebäude- und Mieterstromprojekte zukünftig attraktiver zu machen, muss der Staat Regularien vereinheitlichen.

Der wichtigste Punkt dabei betrifft die Wechselprozesse bei Netz- und Messstellenbetreibern. Bisher gibt es für die technische Umsetzung sowie für die Freigabe- und Meldeprozesse von Smart Metering, also der digitalen Messung des Energieverbrauchs, keine bundesweiten Standards. Vereinfacht gesagt: Was für ein Mieterstromprojekt in einem Netzgebiet gilt, gilt noch lange nicht für ein anderes in einem anderen Netzgebiet. Zudem braucht es standardisierte Messkonzepte, die den administrativen und technischen Aufwand reduzieren.

Gutachten

Andreas Fischer, Ralph Henger: Gebäude- und Mieterstrom in Deutschland: Potenziale, Wirtschaftlichkeit und regulatorische Handlungsansätze

Wenn sich Leistung auszahlt

Einkommen. Ein Viertel der Beschäftigten in Deutschland erhält zusätzlich zum Grundgehalt eine leistungs- oder erfolgsabhängige Vergütung. Diese Form der Sonderzahlung führt bei den Mitarbeitern zu höherer Zufriedenheit, mehr Engagement im Job und größerer Loyalität.

Weihnachtsgratifikationen, Sonderzahlungen, Leistungsprämien, Urlaubsgeld oder Boni: Unternehmen stehen viele Möglichkeiten zur Verfügung, wie sie ihren Beschäftigten zusätzlich zum regulären Gehalt eine weitere Vergütungskomponente zukommen lassen können.

Unterm Strich kommt da einiges zusammen:

Im Jahr 2024 erhielten vollzeitbeschäftigte Arbeitnehmer in Deutschland im Schnitt 5.942 Euro brutto an Sonderzahlungen.

Damit machten Sonderzahlungen im vergangenen Jahr 10,6 Prozent

des durchschnittlichen Jahresbruttogehals aus. In Expertenberufen, also in Jobs, für die in der Regel ein Studium vorausgesetzt ist, erhielten Beschäftigte 2024 im Schnitt sogar 11.991 Euro zusätzlich zum Gehalt. Der Anteil der Sonderzahlungen an ihrem Bruttojahresverdienst lag damit bei 14,2 Prozent. Bei Spezialisten – Arbeitnehmer mit einem Techniker- oder Meisterabschluss – belief sich der Anteil auf 10,7 Prozent, bei Fachkräften auf 8,7 Prozent. In Helferberufen machten Sonderzahlungen nur 6,4 Prozent des Lohns aus.

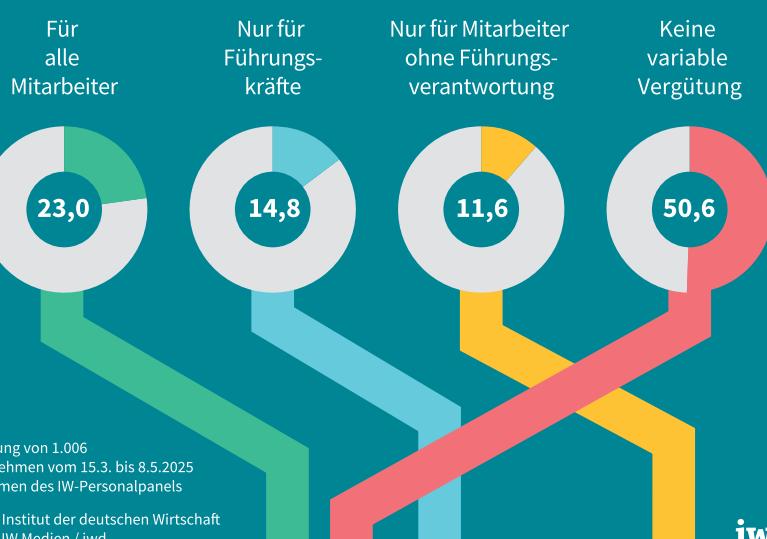
Weihnachts- und Urlaubsgeld werden von 61 Prozent beziehungsweise 46 Prozent der Unternehmen gezahlt. Auch leistungs- und erfolgsabhängige Vergütungen sind weit verbreitet (Grafik):

So zahlen knapp 15 Prozent der Unternehmen in Deutschland erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile an Führungskräfte.

Annähernd 12 Prozent der Betriebe gewähren diesen Lohnbestandteil dagegen nur Mitarbeitern ohne Führungsverantwortung. Und

Jedes zweite Unternehmen vergütet variabel

So viel Prozent der Unternehmen in Deutschland zahlen ihren Mitarbeitern erfolgs- oder leistungsabhängige Vergütungsbestandteile



23 Prozent der Unternehmen zahlen diese Form der Sondervergütung allen Mitarbeitern. Insgesamt gewährt also knapp die Hälfte der heimischen Unternehmen Erfolgsprämien.

Aus Beschäftigertensicht heißt das: Rund 25 Prozent aller Mitarbeiter in Deutschland erhalten zusätzlich zu ihrem Grundgehalt leistungs- oder erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile.

Und wonach bemisst sich diese Zahlung? Knapp zwei Drittel der Arbeitnehmer, die eine leistungs- oder erfolgsabhängige Vergütung erhalten, vereinbaren dazu konkrete Ziele mit ihrer Führungskraft, die sie

erreichen müssen. Rund 37 Prozent der Beschäftigten arbeiten zudem in Unternehmen, die auch unabhängig von definierten Zielen Leistung unterjährig honorieren.

Die Motive der Unternehmen, einen Teil des Lohns an die Leistung des Arbeitnehmers zu knüpfen, sind vielfältig. Zwei Aspekte stechen allerdings hervor (Grafik):

Neun von zehn Betrieben, die erfolgs- und leistungsabhängige Vergütungsbestandteile einsetzen, wollen ihre Mitarbeiter damit zu mehr Engagement und Leistung motivieren; acht von zehn wollen so leistungsstarke Mitarbeiter gewinnen und halten.

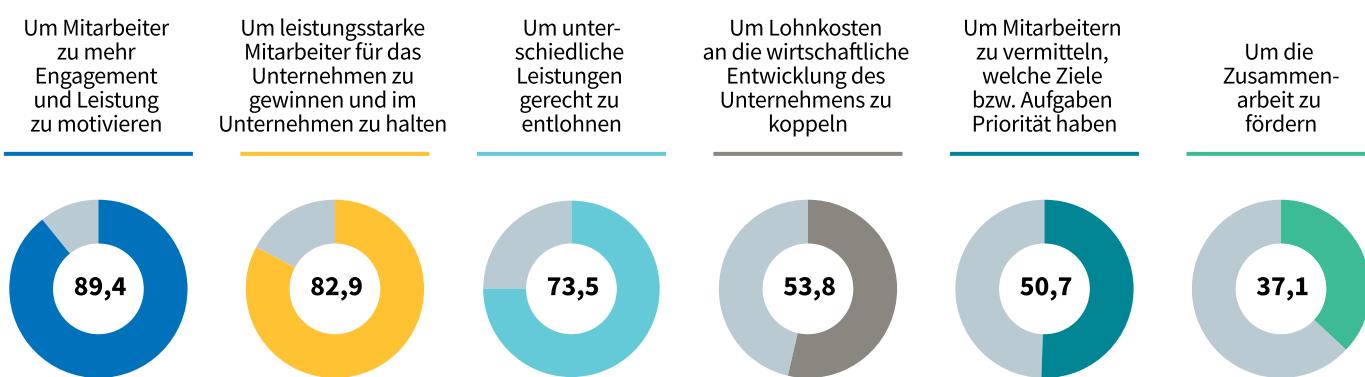
Dass diese Rechnung aufgeht, zeigt ein Blick auf die IW-Beschäftigtenbefragung. Danach sind Mitarbeiter, die erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile beziehen, nicht nur zufriedener mit ihrem Lohn als beispielsweise diejenigen, die Weihnachtsgeld erhalten, sondern auch engagierter im Arbeitsalltag. Zudem hegen sie seltener als Beschäftigte ohne Erfolgsprämien den Wunsch, ihren Arbeitgeber zu wechseln.

IW-Report 43/2025

Andrea Hammermann: Die Rückkehr der Leistungskultur – Analyse zur Gestaltung und Wirkungen betrieblicher Vergütungssysteme in Deutschland

Erfolgsprämien: Die Motive der Unternehmen

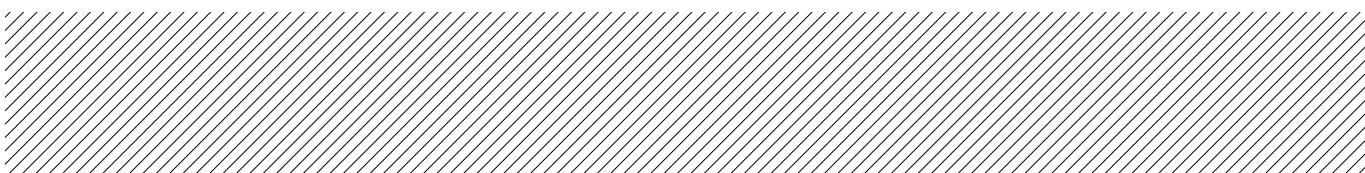
So viel Prozent der Unternehmen in Deutschland, die erfolgs- und leistungsabhängige Vergütungsbestandteile einsetzen, tun dies aus folgenden Gründen



Befragung von 551 Unternehmen, die leistungs- oder erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile gewähren, vom 15.3. bis 8.5.2025 im Rahmen des IW-Personalpanels

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft
© 2025 IW Medien / iwd

iwd



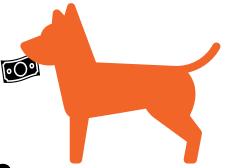
Impressum

Herausgeber: Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V. · Präsidentin: Angelique Renhoff-Mücke · Direktor: Prof. Dr. Michael Hüther · Mitglieder: Verbände und Unternehmen in Deutschland
Redaktionsleiter: Thomas Goldau (verantwortlich, kommissarisch) · Redaktion: Berit Schmiedendorf (stellv.), Carsten Ruge (Textchef), Florian Janssen, Alexander Weber, Tina Zeinlinger
Grafik: IW Medien GmbH · E-Mail: iwd@iwkoeln.de · Bezugspreis: € 13,31/Monat inklusive Versand und MwSt., Erscheinungsweise 14-täglich · Abo-Service: Tjerk Lorenz, Telefon: 0221 4981-220, iwmelden@iwkoeln.de · Verlag: Institut der deutschen Wirtschaft Köln Medien GmbH, Postfach 10 18 63, 50458 Köln · Telefon: 0221 4981-0 · Druck: Warlich Druck Meckenheim
Grafik: IW Medien GmbH · E-Mail: iwd@iwkoeln.de · Bezugspreis: € 13,31/Monat inklusive Versand und MwSt., Erscheinungsweise 14-täglich · Abo-Service: Tjerk Lorenz, Telefon: 0221 4981-220, iwmelden@iwkoeln.de · Zur Abwicklung des Vertriebs erforderliche Daten werden nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes verwaltet, E-Mail: datenschutz@iwmelden.de · In dieser Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit im Zusammenhang mit Personen regelmäßig das grammatische Geschlecht (Genus) verwendet. Damit sind hier ausdrücklich alle Geschlechteridentitäten gemeint.



Wir versenden klimafreundlich mit der Deutschen Post

Zahl der Woche

430

Millionen
Euro

Hundesteuer haben die Besitzer von Caniden im vergangenen Jahr in Deutschland gezahlt, ein Rekordwert. Im Jahr 2023 beliefen sich die Hundesteuereinnahmen auf 421 Millionen Euro, 2014 brachte sie den Städten und Gemeinden lediglich 309 Millionen Euro ein.

Das Steuerplus von rund 39 Prozent binnen zehn Jahren ist in erster Linie auf den Umstand zurückzuführen, dass in Deutschland immer mehr Hunde gehalten werden: Stromerten im Jahr 2014 erst 6,8 Millionen Dackel, Möpse und Schäferhunde durch deutsche Haushalte, waren es 2024 bereits 10,5 Millionen – ein Plus von 54 Prozent. Dass die Steuereinnahmen im selben Zeitraum nicht ganz so stark gestiegen sind, dürfte kaum daran liegen, dass die Steuersätze gesunken sind. Die meisten Städte und Gemeinden erhöhen die Hundesteuer regelmäßig, in Nordrhein-Westfalen etwa trifft dies in diesem Jahr auf 37 Kommunen zu. Für gefährliche Hunde gilt zudem meist ein höherer Steuersatz. In Monheim etwa beträgt er 1.440 Euro im Jahr, regulär sind 144 Euro für den ersten Hund fällig. Da in den vergangenen Jahren jedoch einige Bundesländer ihre Listen mit gefährlich geltenden Rassen abgeschafft haben, dürfte die Steuerbelastung für Halter von Pitbulls & Co. teils deutlich gesunken sein – und somit auch das Steueraufkommen reduziert haben.

Top-Liste: E-Banking

Seit dem 9. Oktober müssen alle Kreditinstitute in der Europäischen Union bei Überweisungen eine sogenannte Empfängerüberprüfung durchführen, also prüfen, ob der angegebene Empfängername mit dem Namen übereinstimmt, der zur internationalen Kontonummer IBAN hinterlegt ist. Mit der neuen EU-Verordnung sollen Fehlüberweisungen aufgrund von Tippfehlern sowie Betrugsfälle wie der Rechnungsbetrug, bei dem Kriminelle die IBAN regulärer Rechnungen gezielt ändern, verringert werden. Das dürfte vor allem das immer beliebter werdende Online-Banking sicherer machen. In Deutschland wickelten im Jahr 2024 knapp 67 Prozent der Verbraucher ihre Bankgeschäfte digital ab, 2014 waren es erst 49 Prozent.

Wer nutzt Online-Banking?

So viel Prozent der 16- bis 74-Jährigen in der EU wickelten ihre Bankgeschäfte im Jahr 2024 digital ab



Quelle: Eurostat
 © 2025 IW Medien / iwd

iwd