

Rede des Bundesministers der Finanzen

Peer Steinbrück

bei der

Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrsforums

am 25. April 2007, 17.00 bis 18.30 Uhr,

im Hotel Melià in Berlin

Sehr geehrter Herr Bonse-Geuking,
meine Damen und Herren,

vom ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden eines großen deutschen Unternehmens stammt die Erkenntnis, dass die Mobilität von Menschen und Gütern nicht die Folge, sondern die Grundlage unseres Wohlstands ist.

In der Tat brauchen wir für Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätze in Deutschland eine funktionierende Verkehrswirtschaft.

In der aktuellen Agenda des Verkehrsforums „Mobilität für Europa“ haben Sie, sehr geehrter Herr Bonse-Geuking, dafür geworben, dass sich diese Erkenntnis in Deutschland stärker durchsetzt.

Ich bin sicher, dass Sie mit diesem Anliegen Gehör finden werden – nicht nur, weil die wichtigsten Unternehmen der Verkehrsbranche im Deutschen Verkehrsforum organisiert sind.

Sondern auch, weil diese Erkenntnis richtig und gerade auch für eine zukunftsorientierte und tragfähige Finanzpolitik wichtig ist.

Denn erstens sind die Unternehmen der Verkehrswirtschaft tragende Säulen der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes. Das gilt für die deutsche Automobilindustrie ebenso wie für die Luftverkehrswirtschaft, die im weltweiten Vergleich Spitzenpositionen einnehmen.

Und nicht zuletzt weist der Logistikbereich bereits heute Wachstumsraten auf, die wohl auch zukünftig deutlich über denen des BIP-Wachstums liegen werden.

Umso wichtiger ist es, dass die Rahmenbedingungen für die Zukunftsfähigkeit der immer mehr im globalen Kontext agierenden Verkehrswirtschaft stimmen.

Mit der Unternehmensteuerreform leistet die Bundesregierung hier einen wichtigen Beitrag: Die Senkung der steuerlichen Belastung kommt gerade auch den Unternehmen der Verkehrswirtschaft zu Gute, die in besonderem Maß im internationalen Wettbewerb stehen.

Auch wenn man dem Finanzminister reflexartig meistens erst einmal rein fiskalische Motive unterstellt, halte ich übrigens – sehr geehrter Herr Mehdorn – auch die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG, deren gesetzliche Umsetzung von der Bundesregierung derzeit vorbereitet wird, für einen wichtigen Beitrag, um die deutsche Logistikbranche international gut zu positionieren.

Zweitens – und dies ist eine große Herausforderung an die Finanzpolitik - ergibt sich aus dem engen Zusammenspiel von Verkehr und wirtschaftlichem Erfolg die Notwendigkeit, für eine auch in Zukunft leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu sorgen.

Im Zeichen von Globalisierung und der damit verbundenen fortschreitenden globalen arbeitsteiligen Produktionsprozesse müssen wir die Voraussetzungen für die verkehrliche Bewältigung der rasch anwachsenden Waren- und Dienstleistungsströme schaffen.

Verkehr ist in einem erweiterten Europa längst keine rein nationale Angelegenheit mehr, sondern wesentlicher Bestandteil der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit Europas im internationalen Wettbewerb mit den USA und Asien. Deutschland als Verkehrsdrehscheibe und Transitland im Herzen des erweiterten Europa kommt dabei eine besondere Rolle zu.

Insofern ist es folgerichtig, dass die Bundesregierung die Gestaltung einer modernen europäischen Verkehrspolitik als einen wichtigen Schwerpunkt in das deutsche Präsidenschaftsprogramm aufgenommen hat.

Globalisierung und europäische Erweiterung verursachen - auch und gerade mit Blick auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens - einen äußerst dynamischen, man möchte fast sagen rasanten Prozess, dessen Auswirkung sehr bald deutlich spürbar werden.

Das verdeutlichen bereits die Annahmen für den Anstieg des Verkehrsaufkommens. Sollten die Wachstumsprognosen zutreffen, wird der Straßengüterverkehr bereits 2009 das ursprünglich für 2015 erwartete Niveau erreicht haben.

Deshalb müssen wir jetzt handeln, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf eine langfristig tragfähige Basis zu stellen. Bereits heute stellt der Bund zur Umsetzung des

Bundesverkehrswegeplans Jahr für Jahr rund 9 Mrd. Euro für Investitionen in Straße, Schienen und Bundeswasserstraßen zur Verfügung.

Und wir haben im Rahmen unseres 25 Milliarden Euro-Impuls-Programms rund 4,3 Milliarden Euro als zusätzliche Mittel zur Erhöhung der Verkehrsinvestition für diese Legislaturperiode vorgesehen. Damit haben wir die Grundlagen für verlässliche Verkehrsinvestitionen auf stetig hohem Niveau gelegt.

Aber angesichts der wachsenden Herausforderungen an die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsinfrastruktur wird zunehmend deutlich: Mit den herkömmlichen Verwaltungs- und Finanzierungsstrukturen der Verkehrsinfrastruktur stoßen wir an Grenzen.

Denn die Haushaltsspielräume sind und bleiben angesichts der fortdauernden Konsolidierungs-zwänge begrenzt. Die Verschuldung des Bundes ist mit über 900 Mrd. € viel zu hoch. Allein unsere jährliche Zinslast beträgt rund 40 Mrd. €

Auch mittel- bis langfristig gibt es keine Entwarnung. Denn die Anforderungen an die öffentlichen Haushalte werden eher noch größer werden, etwa durch die demografische Entwicklung und die daraus resultierenden steigenden Kosten der sozialen Sicherung. Das zeigt: Die finanziellen Spielräume für Infrastrukturinvestitionen werden immer enger, auch im Verkehrsbereich.

Umso wichtiger ist es – und hier kann ich mich einer Forderung der Agenda des Deutschen Verkehrsforums voll und ganz anschließen - eine „zukunftsgerichte, **bezahlbare** Mobilität zu sichern.“

Oder, mit anderen Worten: Wir müssen Mittel und Wege finden, um mehr Infrastruktur für das gleiche – oder weniger - Geld zu bekommen.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Diskussion über die Kernaufgaben des Bundes bzw. der öffentlichen Hand zunehmend an Bedeutung.

Ich halte diese Diskussion für richtig und eminent wichtig. Die Politik hat sich viel zu lange vor dieser Diskussion gedrückt. Wir müssen ernsthaft darüber nachdenken, ob der Staat tatsächlich noch alles selber erledigen kann und muss.

Dabei geht es nicht darum, dass sich der Staat seiner grundsätzlichen Verantwortung für eine funktionierende Infrastruktur entzieht. Im Gegenteil: Die stärkere Einbindung Privater in die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein, um volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch notwendige Investitionen auch zukünftig realisieren zu können.

Zugleich sorgen schlanke und unbürokratische Verwaltungsstrukturen für mehr Effizienz und Flexibilität. Öffentlich-private Partnerschaften sind für mich insofern wichtiger Bestandteil eines modernen und leistungsfähigen Staatswesens.

Voraussetzung ist dabei, dass durch eine langfristig angelegte Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privater Wirtschaft öffentliche Infrastrukturprojekte wirtschaftlicher realisiert werden können als dies bislang der Fall ist.

Dass und wie dies möglich ist, haben andere Länder wie Großbritannien, Österreich oder die Niederlande schon längst gezeigt. Das ist uns Beispiel und Ansporn zugleich.

Unser ehrgeiziges Ziel ist es, auch in Deutschland den Anteil von PPP an den öffentlichen Investitionen von heute 4 Prozent auf ein Niveau von 15 Prozent anzuheben, das im internationalen Vergleich längst Standard ist.

Letztlich heißt dies nichts anderes, als dass sich PPP – gerade auch im Bereich der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung - zu einer normalen Alternative zur klassischen Haushaltsbeschaffung entwickelt.

Dabei ist mir bewusst: PPP kann nicht alle unsere Haushaltsprobleme lösen. Denn bei allen Projekten, die in Partnerschaften zwischen öffentlicher Hand und Privaten finanziert werden, ist klar: Letztlich werden die öffentlichen Etats langfristig mit Zahlungsverpflichtungen bzw. durch reduzierte Einnahmen belastet.

Aber – und das ist der große Vorteil von PPP-Projekten – sie eröffnen uns die Möglichkeit, wichtige Investitionsvorhaben schneller und kostengünstiger realisieren zu können, als dies unter Umständen im Rahmen der klassischen Haushaltsbeschaffung möglich wäre.

Voraussetzung hierfür ist eine sorgfältige Überprüfung der verschiedenen Beschaffungsvarianten auf ihre Wirtschaftlichkeit.

Mit dem im vergangenen Jahr vorgelegten Leitfaden für einen bundeseinheitlichen und sektorübergreifenden Wirtschaftlichkeitsvergleich haben Bund sowie Länder mit ihren Kommunen nun das Instrumentarium erhalten, um diese Untersuchungen auf einer einheitlichen Basis durchzuführen.

Damit PPP zu einer „Win-Win-Situation“ für beide Partner führt, ist eine Reihe von Faktoren zu beachten:

- Wichtig ist eine angemessene Risikoverteilung zwischen den Partnern.
- Zudem – dies haben die Erfahrungen der Vergangenheit gezeigt – macht PPP nur im Rahmen eines lebenszyklusorientierten Ansatzes Sinn. Dabei sollen Planen, Bauen, Betreiben, Finanzieren und gegebenenfalls die Verwertung eines Projektes in einem ganzheitlichen Ansatz optimiert und damit letztlich wirtschaftlicher werden.
- Auch sollten geeignete Anreizmechanismen vereinbart werden, die sicherstellen, dass beide Partner Interesse am Projekterfolg bis zum Vertragsende haben.
- Richtig ist auch, dass die private Wirtschaft mit ihrer Investition in die Straßenverkehrsinfrastruktur eine Rendite erwirtschaften will und auch muss.

Ich denke, das von der Bundesregierung vorgegebene Ziel, den Anteil von PPP an den öffentlichen Investitionen auf bis zu 15 Prozent zu erhöhen, bietet für private Investoren viel versprechende geschäftliche Chancen.

Für die Refinanzierung des privaten Investors sind mehrere Varianten denkbar. Eine Nutzerfinanzierung könnte sich meines Erachtens dort anbieten, wo bereits heute von den Benutzern Gebühren erhoben werden.

Im Straßenbereich ist die Lage komplizierter. Hier kommen verschiedene Lösungen in Frage. Das reicht von der so genannten Schattenmaut, bei der die LKW-Maut an die Privaten

weitergeleitet wird wie bei den so genannten A-Modellen bis hin zu Verfügbarkeitsentgelten, die auch aus dem Haushalt finanziert werden können.

Entscheidend ist aber: Die Einführung einer Pkw-Maut ist für PPP im Straßenbereich keineswegs zwingend, auch wenn dies in der öffentlichen Debatte häufig miteinander verbunden wird.

Denn schließlich: Bei PPP geht es nicht um „fresh money“, sondern um die Schaffung neuer Spielräume durch effizientere Aufgabenerledigung.

Meine Damen und Herren,

Deutschland hat sich auf den Weg gemacht, um bei PPP aufzuholen. So haben wir im administrativen Bereich bereits eine Reihe von Hürden abgebaut.

Durch das ÖPP-Beschleunigungsgesetz wurden viele Benachteiligungen von PPP beseitigt, etwa im Steuer- und Haushaltsrecht und durch die Neuregelung des nationalen Vergabeverfahrens.

Zudem wurde die Möglichkeit zur Erhebung eines privatrechtlichen Entgeltes für Betreiber im Bereich der Bundesfernstraßen geschaffen.

Derzeit laufen die Vorarbeiten zum so genannten PPP-Vereinfachungsgesetz, mit dem wir diesen Weg fortsetzen und die Rahmenbedingungen auch im Verkehrsbereich weiter verbessern wollen.

Doch trotz dieser Bemühungen und erster sichtbarer Erfolge mit PPP im Hochbau: Gerade bei PPP im Verkehrsbereich stecken wir bei uns noch in den Kinderschuhen.

Dazu mag beigetragen haben, dass wir in Deutschland mit unseren bisherigen Ansätzen, Private Investoren in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur einzubinden, wirtschaftlich bislang nicht besonders erfolgreich waren.

Aus diesen Erfahrungen müssen wir lernen, wenn wir die Akzeptanz für PPP in Deutschland erhöhen wollen. Dazu gehört auch, die derzeitigen Modellvorhaben laufend auszuwerten.

Auch sollten wir soweit wie möglich Sachverstand aus den Ländern hin zuziehen, die bei PPP schon wesentlich weiter sind.

Auf dieser Basis sollten wir jetzt rasch geeignete Projekte entwickeln und auf den Weg bringen. Potenziale für PPP im Verkehrsbereich sehe ich dabei nicht nur im Bereich der Straße. Vielmehr halte ich PPP auch bei Investitionen in Wasserstraßen wie zum Beispiel den Nord-Ostsee-Kanal für eine prüfungswerte Alternative.

Neue Projekte allein reichen meines Erachtens jedoch nicht aus. Wichtig ist zudem, dass wir weiter daran arbeiten, die richtigen strukturellen und institutionellen Weichen zu stellen, damit PPP auch bei uns Erfolgsgeschichte schreiben kann.

Meine Damen und Herren,

derzeit fokussiert sich die politische Diskussion insbesondere auf das Bundesfernstraßensystem – und hier vor allem auf die Autobahnen.

Dies liegt sicher auch daran, dass sich der Modernisierungsgrad der Straßen-Infrastruktur im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ungünstiger entwickelt, so dass insofern der Handlungsbedarf hier am größten erscheint.

Auch ich bin der Meinung, wir sollten alles daran setzen, um hier voran zu kommen. Deshalb wurde im Bundesfinanzministerium ein so genannter „Drei-Stufen-Plan“ zur Förderung von ÖPP in der Bundesfernstraßenfinanzierung entwickelt.

In einer ersten Stufe wollen wir kurzfristig wirkende Maßnahmen für mehr Flexibilität in der Haushaltsbewirtschaftung umsetzen und so für einen effizienteren Mitteleinsatz sorgen.

Zudem geht es darum, durch Umstrukturierungen im Rahmen der bisherigen Finanzierungsquellen die finanzielle Basis auch für größere PPP-Modelle zu schaffen.

Denn nach den bisherigen Erfahrungen kranken PPP-Projekte im Verkehrsbereich auch daran, dass sie zu kleindimensional konzipiert und damit für private Investoren nicht attraktiv sind.

In einer zweiten Stufe geht es darum, die entsprechenden Strukturen für ein reibungsloses und wirtschaftliches Zusammenspiel von Privaten Investoren und öffentlicher Hand zu schaffen.

Handlungsbedarf sehe ich insbesondere in unserem System der Auftragsverwaltung, bei der die Länder im Auftrag des Bundes die Bundesfernstraßen verwalten und der Bund die Verantwortung für die Finanzierung hat.

Diese verteilte Verantwortung führt zu einem vielstufigen Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Für Private bedeutet es, dass diese die Vorstellungen der vielen öffentlichen Ansprechpartner unter einen Hut bringen müssen. Dies kann unter Umständen ein sehr aufwändiges und vielleicht auch entmutigendes Unterfangen sein.

Zudem behindert diese Struktur auch flexible Lösungen zur Größenoptimierung von PPP-Projekten, da deren Planung über Ländergrenzen hinaus allenfalls mit einem hohem Verwaltungsaufwand zu realisieren ist.

Deshalb hat sich das Bundesministerium der Finanzen entschlossen, die Föderalismuskommission II für Verbesserungen im Bereich der Verwaltung der Bundesfernstraßen mit dem Ziel einer effizienteren Aufgabenwahrnehmung zu nutzen.

Dazu gehört auch, die Voraussetzungen für die Bildung einer einheitlichen Anlaufstelle für private Investoren zu schaffen.

Auf Basis klarerer Verwaltungsstrukturen und einer besseren Aufgaben- und Ausgabenzuordnung kann PPP dann in der 3. Stufe verstärkt für die Finanzierung der Straßen-Infrastruktur eingesetzt und weiterentwickelt werden.

Meine Damen und Herren,

die Erfolgsgeschichten unserer europäischen Nachbarn zeigen eines: Man muss bereit sein, Lehrgeld zu bezahlen und Fehlschläge zu akzeptieren.

Und man muss die Bereitschaft zu umfassenden Strukturänderungen haben. Großbritannien mit der Partnership UK als zentrale Stelle, die alle PPP-Aktivitäten koordiniert, oder Österreich haben es vorgemacht.

Ich glaube, auch in Deutschland sind wir gut beraten, diesen Mut jetzt aufzubringen.

Die politische Debatte, aber genauso die Restriktionen, denen die öffentlichen Finanzen unterliegen, zeigen, dass die Zeit hierfür reif ist. Wenn dabei über den richtigen Weg heftig debattiert wird, kann das diesem Prozess nur nützen – solange das gemeinsame Ziel einer tragfähigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nicht aus den Augen verloren wird.

Und so lade ich auch das Deutsche Verkehrsforum ein, sich in der gewohnt konstruktiven Art intensiv an dieser Diskussion zu beteiligen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich auf die anschließende Podiumsdiskussion.