



Rede
des Parlamentarischen Staatssekretärs
beim Bundesminister der Finanzen
Herrn Hartmut Koschyk MdB

**„Zukünftige Finanzierungsaufgabe des Bundes für
Infrastrukturmaßnahmen im ländlichen Raum“**

**anlässlich der Jahreshauptversammlung
des Verkehrsverbandes Nordostbayern e.V.**

am 27. Juli 2011
in Kulmbach

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung zu Ihrer heutigen Jahreshauptversammlung und die freundlichen Begrüßungsworte.

Ich bin gerne zu Ihnen gekommen, um mit Ihnen über die zukünftige Infrastrukturfinanzierung des Bundes im ländlichen Raum zu diskutieren.

Meine Damen und Herren, die Sommerferien stehen hier in Bayern kurz bevor. Bald beginnt für viele Familien eine der wohl schönsten Zeiten des Jahres. Der Start in den verdienten Urlaub wird aber im Reiseverkehr für einige leider manchmal zur Geduldsprobe. Nicht immer ist das allerdings Ausdruck von Infrastrukturdefiziten. Mitunter ist es auch einfach der Ferienbeginn in mehreren Ländern Deutschlands und Europas zur gleichen Zeit. Oder Ursache sind touristische Gepflogenheiten wie der samstägliche „Bettenwechsel“ in den Urlaubsgebieten.

Bedeutung der Infrastruktur

Aber nicht nur während der Urlaubszeit stehen Straßen, Schienen und der Verkehr im Fokus. Leistungsfähige Verkehrswege sind einer der wichtigsten Standortvorteile Deutschlands im

globalen Wettbewerb. Sie sind Voraussetzung für Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung.

Dies gilt gerade für Deutschland als Exportnation und Drehscheibe in Europa. Hier im deutsch-tschechischen Grenzgebiet spüren wir diese bedeutende Rolle seit der EU-Osterweiterung ganz besonders. Der Lkw-Transitverkehr hat sich vervielfacht.

Auch für die Zukunft müssen wir mit stark wachsendem Verkehr rechnen. Die fortschreitende Globalisierung und Arbeitsteilung im Produktionsprozess werden die überregionale Mobilität von Menschen und Gütern weiter erhöhen.

Infrastruktur und Verkehr ermöglichen zudem gesellschaftliche Teilhabe und persönliche Freiheit. Die Sicherung der Daseinsvorsorge spielt besonders in ländlichen Städten und Gemeinden eine ganz wichtige Rolle. Ich komme darauf später noch einmal zurück.

Investitionslinie des Bundes auf hohem Niveau

Aus all den genannten Gründen ist es deshalb essentiell, die gut ausgebaute Infrastruktur in Deutschland langfristig zu sichern und zu

optimieren. Dessen ist sich die Bundesregierung bewusst.

Der Bund unternimmt daher enorme Anstrengungen, um die Investitionen im Verkehrsbereich auf hohem Stand zu halten. Trotz der bekannten Sparzwänge investieren wir im Jahr 2011 rund 9,7 Mrd. Euro in den Verkehr. Davon fließen

- 4,8 Mrd. Euro in die Straße,
- knapp 4 Mrd. Euro in die Schiene und
- 0,9 Mrd. Euro in die Wasserstraßen.

Damit wird das Investitionsniveau der Zeit vor der Krise noch übertroffen. Verkehrsinvestitionen sind also bisher von der Haushaltskonsolidierung weitestgehend ausgenommen. Für die nächsten Jahre bis 2015 ist gemäß mittelfristiger Finanzplanung sogar eine weitere Steigerung auf ein Niveau von 10 Mrd. Euro jährlich vorgesehen.

Weitere Bundesmittel für ÖPNV und Gemeindeverkehr

Neben der eigenen Verkehrsinfrastruktur beteiligt sich der Bund erheblich an der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs und dem kommunalen Straßenbau.

Rechnet man Regionalisierungsmittel, Kompensationszahlungen aus dem Entflechtungsgesetz und dem Bundesprogramm zur Gemeindeverkehrsfinanzierung zusammen, so unterstützt der Bund in diesem Jahr die Länder, Gemeinden und Kommunen mit rund 8,6 Mrd. Euro. Auch in 2012 wird die Bundesregierung für den Nahverkehr Mittel – sogar in leicht steigendem Umfang – bereitstellen.

Notwendigkeit nachhaltiger Haushaltskonsolidierung

Meine Damen und Herren,

einige Kritiker meinen, dies alles sei noch nicht genug. An diese Stimmen habe ich mich besonders während meiner Zeit im Bundesfinanzministerium gewöhnt.

Ich kann nur erwidern: Wachstum und Beschäftigung brauchen neben der Infrastruktur auch – in diesen Zeiten sogar „gerade auch“ – eine stabile Währung und solide Staatsfinanzen. Sie wissen, auf welche aktuellen Probleme ich anspiele, die die gesamte europäische Gemeinschaft derzeit auf eine harte Probe stellen.

Es gibt daher zur strikten Haushaltskonsolidierung in Europa und in Deutschland keine Alternative. Gerade wir Deutschen sind auf europäischer Ebene gefordert, anderen Ländern ein Vorbild für eine stabilitätsorientierte Finanzpolitik zu sein. Daher haben wir bereits auf dem Höhepunkt der Wirtschafts- und Finanzkrise die Schuldenbremse im Grundgesetz verankert.

Die Schuldenbremse schreibt vor, dass der Bund seine strukturelle Neuverschuldung Schritt für Schritt zurückführt – bis zum Jahr 2016 auf die dann dauerhaft geltende Obergrenze von 0,35 Prozent des Bruttoinlandproduktes. Dies entspricht ungefähr 10 Mrd. Euro.

Wenn Sie diesen Zielwert mit den aktuellen Defizitzahlen vergleichen – der Regierungsentwurf 2012 sieht eine Neuverschuldung in Höhe von 27,2 Milliarden Euro vor – dann wird sofort klar, dass wir bis dahin noch einen steinigen Weg vor uns haben. Daran ändert auch die derzeit gut laufende Konjunktur wenig.

Im Gegenteil: Gerade konjunkturell günstige Zeiten müssen nach den strikten Vorgaben der Schuldenbremse verstärkt für Fortschritte bei der Konsolidierung genutzt werden. Und auch auf

europäischer Ebene hat sich Deutschland dazu verpflichtet, nach Unterschreiten der 3 %-Defizitgrenze in diesem Jahr den Weg zu einem ausgeglichenen Staatshaushalt konsequent weiterzugehen.

Der einzuhaltende Konsolidierungspfad stellt natürlich auch die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur vor große Herausforderungen. Die verschiedenen Politikbereiche werden bei definitiv gedeckeltem Ausgabenrahmen noch stärker um die vorhandenen Haushaltsmittel konkurrieren.

Daher ist aus meiner Sicht ganz klar: es gibt nur schwerlich Spielräume für Sonderprogramme oder noch weitere Aufstockungen der Verkehrsinvestitionen aus Haushaltsmitteln.

Eine auf Nachhaltigkeit und Generationengerechtigkeit ausgerichtete Haushaltspolitik lässt solche nicht zu. Wir können froh sein, wenn wir das derzeitige hohe Investitionsniveau stabil halten können.

Spannungsfeld: Verkehrswachstum, Daseinsvorsorge und Konsolidierung

Wir stehen also vor der schwierigen Aufgabe, die zukünftig wachsenden Verkehre zu bewältigen, die Daseinsvorsorge auch in Zeiten

des demografischen Wandels zu sichern und gleichzeitig die öffentlichen Haushalte zu sanieren.

Ich spreche hier bewusst nicht nur vom Bundeshaushalt. Solide Staatsfinanzen sind für alle Gebietskörperschaften wichtig und notwendig. Sie sind eine Grundvoraussetzung, wichtige Zukunftsinvestitionen – und hierzu zählt die Verkehrsinfrastruktur – dauerhaft zu sichern.

Finanzpolitik des Bundes auf mehr Effizienz ausrichten

Welche Weichen kann die Finanzpolitik des Bundes hierzu stellen? Es kommt mehr denn je darauf an, die verfügbaren Mittel so effizient wie möglich einzusetzen. Nicht „mehr Geld für die Infrastruktur“, sondern „mehr Infrastruktur fürs Geld“ muss das Motto sein.

Unser Augenmerk sollte vor allem darauf gerichtet sein, Effizienzen innerhalb des bestehenden Systems zu heben. Hierzu sind aus meiner Sicht drei Bereiche wichtig:

1. Priorisierung nach volkswirtschaftlichem Nutzen

Erstens, wir müssen dafür sorgen, dass die richtigen Vorhaben zum richtigen Zeitpunkt realisiert werden. Verkehrsinvestitionen müssen

hierzu entsprechend ihrer Bedeutung priorisiert werden. Bei enger werdenden Spielräumen können nur die Projekte realisiert werden, die den größten volkswirtschaftlichen Nutzen stiften.

Aus meiner Sicht gilt hier: Erhalt vor Neubau, Engpässe beseitigen und für gute Hinterlandanbindungen unserer Häfen sorgen.

2. Transparenz bei Ausgaben und Leistungen schaffen

Zweitens, Ausgaben und Leistungen müssen transparent gegenübergestellt werden. Die Bürgerinnen und Bürger müssen erkennen können, wie viel die gewünschte Leistung kostet und wie sie finanziert wird. Transparenz ist die Voraussetzung, den Nutzern die realen Kosten vor Augen zu führen und Effizienzreserven mobilisieren zu können.

Mit dem Bundeshaushalt 2012 haben wir zum Beispiel den so genannten „Finanzierungskreislauf Straße“ gemäß dem Motto „Straße finanziert Straße“ vollständig realisiert. Dieser Grundsatz der Verkehrspolitik wurde in enger Zusammenarbeit der Bundesminister Dr. Schäuble und Dr. Ramsauer eingeführt. Die LKW-Mauteinnahmen und die daraus finanzierten Ausgaben im Bundesfernstraßenbereich wurden

zusammengeführt, so dass die zweckentsprechende Mittelverwendung der LKW-Maut nun absolut transparent ist. Der „Brummi-Fahrer“ weiß nun, dass jetzt jeder seiner Mauteuros in die Straße geht.

Auch im Schienenbereich gibt es bereits Beispiele, die die Transparenz von Kosten und Leistungen erhöhen sollen.

Die Länder sind seit drei Jahren erstmals verpflichtet, die Verwendung der Bundesmittel für die Verkehrsleistungen im Nahverkehr transparent zu machen.

Auch die seit 2009 zwischen der DB AG und dem Bund getroffene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Schiene ist ein Instrument, das Effizienzanreize und Planungssicherheit durch kontrollierbare Leistungsbeschreibung und festes Budget (Festschreibung: 2,5 Milliarden Euro) verbindet.

3. Öffentlich-Private-Partnerschaften zur Optimierung des Mitteleinsatzes

Wir wollen drittens den Mitteleinsatz dauerhaft optimieren.

Öffentlich-Private-Partnerschaften – kurz ÖPP – sind in den dafür geeigneten Fällen ein mögliches Instrument für mehr Effizienz. Es entsteht ein produktiver Wettbewerb zwischen

öffentlicher Bauverwaltung und privaten Baukonsortien um die wirtschaftlichste Form der Baurealisierung.

ÖPP kann ein Erfolg sein: in Bayern wurde bereits die A8 zwischen Augsburg und München als ÖPP-Pilotprojekt realisiert. Der Ausbau erfolgte schneller als vertraglich vereinbart.

Autofahrer profitieren durch weniger Stau und freie Fahrt (auch in den Urlaub).

Und genau hier liegen die Vorteile von ÖPP: schlanke, unbürokratische Verwaltungsstrukturen, mehr Flexibilität, schnellere und kostengünstigere Realisierung.

Die so genannte erste Staffel von Pilotprojekten war für alle Beteiligten ein Lernprozess. Es hat sich gezeigt: die stärkere Einbindung Privater in die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur kann ein wichtiger Baustein sein, immer vorausgesetzt die Realisierung durch ÖPP ist tatsächlich wirtschaftlicher als bei herkömmlicher Beschaffung.

Daher wird ÖPP in den weiteren geplanten Vorhaben nun optimiert. Die bereits angesprochene A8 wird jetzt auch über Augsburg hinaus bis Ulm als ÖPP-Vorhaben ausgebaut.

Gleiches ist für die – uns allen bestens bekannte – A9 im Abschnitt südlich des Hermsdorfer Kreuzes vom thüringischen Lederhose bis zur bayerischen Landesgrenze geplant. Hierbei startet Bundesminister Dr. Ramsauer die 2. Staffel der ÖPP mit einem Volumen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro.

Mit letzterem Vorhaben soll sogar erstmals ein so genanntes Verfügbarkeitsmodell umgesetzt werden. Dabei richtet sich die Vergütung des privaten Betreibers nicht nach der Verkehrsmenge, sondern nach der Verfügbarkeit der Strecke.

Davon versprechen wir uns zielgerichtete Leistungsanreize für den Betreiber. Er sollte Ausbau, Erhalt und Betrieb der Strecke so organisieren, dass sie für den Verkehr jederzeit im bestmöglichen Zustand zur Verfügung steht. Solche Effizienzreserven dürfen wir nicht ungenutzt lassen.

Keine Denkverbote, aber Augenmaß bei grundlegenden Strukturänderungen

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

neben den Möglichkeiten im bestehenden Finanzierungssystem müssen aus meiner Sicht aber auch Überlegungen zu grundlegenden strukturellen Veränderungen zugelassen und angestellt werden. Denkverbote kann es aufgrund der enormen Herausforderung nicht geben.

Chancen und Risiken einer stärkeren Nutzerfinanzierung

Natürlich können und müssen wir auch über eine stärkere Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur nachdenken. Die Bundeskanzlerin hat zum Ausdruck gebracht, dass für diese Legislaturperiode die Pkw-Maut nicht auf der Tagesordnung steht. Aber bei knappen Kassen muss man den Mut haben, neu zu denken.

Fortschritte in diesem Bereich gelingen nur mit einem breiten gesellschaftlichen Konsens und dieser muss wachsen und insbesondere auch die Automobilverbände (der ADAC beispielsweise hat 17,5 Millionen Mitglieder) erreichen. Auch hierfür ist übrigens Einnahmen- und Ausgabentransparenz unabdingbar.

Eine intensive Debatte um neue Finanzierungsstrukturen halte ich für unbedingt notwendig.

Die Nutzerfinanzierung kann z. B. auch Anreize setzen, die bestehende Infrastruktur (zeitlich und örtlich) effizienter zu nutzen. Angesichts knapper Finanzmittel ist dieser Vorteil nicht zu unterschätzen.

Zudem kann die Finanzierung z. B. durch Einbeziehung der ausländischen Verkehrsteilnehmer auf eine breitere Basis gestellt werden.

Auch die Risiken müssen natürlich sorgfältig ausgelotet werden. Bei unserem dichten Verkehrsnetz kann die Bemaunung einzelner Strecken durchaus zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen auf das nachrangige Netz führen. Wichtig ist zudem, dass Verkehr und Mobilität bezahlbar bleiben. Hierzu sind ausgewogene und verträgliche Lösungen für alle Nutzergruppen (z. B. Pendler, Logistikgewerbe, Wirtschaft) nötig.

Stabile Finanzierung im Rahmen des Haushaltssystems möglich

Unter Effizienzgesichtspunkten macht es auch Sinn darüber nachzudenken, wie Investitionsmittel noch berechenbarer und verlässlicher bereitgestellt werden können. Zeitliche Flexibilität ist hier sicherlich sinnvoll. Ein

Baustopp, nur weil das Jahresende naht, ist nicht wirtschaftlich. Auch daher haben wir z. B. den erwähnten Mautkreislauf mit seinen speziellen Regelungen errichtet.

Auch die so genannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene zwischen Bund und Deutscher Bahn ist mit der mehrjährigen Ausrichtung ein Beispiel für neue, innovative Ansätze in der Infrastrukturpolitik. In der Vereinbarung sind Leistungen bezüglich der Infrastruktur und Ausgaben mehrjährig fixiert.

Aber Ausgliederungen von Mauteinnahmen und Verkehrsinvestitionen aus dem Bundeshaushalt oder gar Finanzierungsanstalten mit eigener Kreditermächtigung sind aus Sicht des Bundesministeriums der Finanzen nicht zu befürworten.

Auch hier setzt die neue Schuldenbremse klare Grenzen. Sondervermögen mit eigener Kreditermächtigung sind bewusst erschwert. Künftig können dadurch die verfassungsrechtlichen Verschuldungsgrenzen nicht mehr einfach umgangen werden. Sowohl der Kernhaushalt als auch sämtliche Sondervermögen unterliegen zusammen den strikten Defizitobergrenzen der Schuldenbremse.

Gänzlich vom Bundeshaushalt unabhängige Finanzierungskreisläufe sind aber nicht nur mit Blick auf das neue Regelwerk und das parlamentarische Budgetrecht kritisch. Auch hinsichtlich der Stabilität und Planbarkeit der Finanzierung sind sie nicht akzeptabel. Gerade die völlig isolierten Kreisläufe unterliegen konjunkturellen Schwankungen. Die Mauteinbrüche in der Wirtschaftskrise waren bestes Beispiel dafür. In einem solchen System wären Investitionsrückgang oder hohe Verschuldung oder staatliche Unterstützung die Folge. Die Vorteile eines unabhängigen Systems wären dadurch generell in Frage gestellt.

Die Einbindung in den Bundeshaushalt gewährt hier mehr Flexibilität als gemeinhin angenommen. Konjunkturelle Mautverluste müssen aufgrund der speziellen Regelungen des Mautkreislaufs z. B. erst im übernächsten Haushalt berücksichtigt werden. Die Investitionen werden dadurch länger stabil gehalten.

Schnellere und transparente Planungs- und Genehmigungsverfahren

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Effizienzen können nicht nur in der Bereitstellung der Mittel oder beim Bau und Betrieb der Infrastruktur gehoben werden. Auch die Zeit vor dem ersten Spatenstich gehört dazu.

Lange und aufwändige Planungs- und Genehmigungsverfahren kosten Zeit und Geld. Geld, das der eigentlichen Infrastruktur nicht zur Verfügung steht.

Wir haben mit beschleunigten Verfahren im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sehr gute Erfahrungen gemacht. Mindestens ein Projekt – die A9 – kennen wir alle hier in der Region.

Ich finde, es lohnt sich, auch in diesem Bereich darüber nachzudenken, wie wichtige Vorhaben schneller geplant, genehmigt und letztlich wirtschaftlich realisiert werden können. Für die Akzeptanz dieser Infrastrukturvorhaben ist selbstverständlich ein transparentes und bürgernahes Verfahren nötig.

Daseinsvorsorge als besondere Aufgabe des Bundes

Meine Damen und Herren,

ich sprach die öffentliche Infrastruktur im Rahmen der Sicherung der Daseinsvorsorge

bereits zu Beginn meiner Rede kurz an. Angesichts der demografischen Entwicklung ist dies besonders in dünn besiedelten ländlichen Räumen eine enorme Herausforderung für alle Beteiligten: sinkende Infrastrukturauslastung, sich verändernde Kundenstruktur, steigende öffentliche Ausgaben bei meist rückläufigen Einnahmen.

In dieser Situation ist der konventionelle öffentliche Linienverkehr sicher wenig geeignet, kleine Nachfragemengen flexibel und effizient zu befriedigen. Es fällt immer schwerer, ein wirtschaftlich vertretbares Angebot zur Verfügung zu stellen. Am Bedarf orientierter Verkehr – wie Anruf-Busse, Anruf-Sammeltaxen, Taxi-Busse – können hier alternative Angebote sein.

Die Bundesregierung ist sich dessen bewusst. Wir haben die Daseinsvorsorge in diesen Regionen im Rahmen unserer verfassungsmäßigen Zuständigkeiten im Blick. Ländliche Regionen sollen weiterhin attraktive Lebens- und Wirtschaftsräume bleiben. Dafür sind Anstrengungen nötig, die Infrastruktur zu erhalten und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Klar ist aber auch, dass nicht jede Gemeinde einen Autobahnanschluss und nicht jede Stadt einen Fernverkehrs-Bahnhof erhalten kann. Dies wäre sicherlich am Bedarf vorbei investiert. Daher fördert der Bund insbesondere den Wettbewerb um Modellvorhaben für eine nachhaltige Infrastrukturversorgung im ländlichen Raum.

„Initiative Ländliche Infrastruktur“

Dies ist ein Baustein der „Initiative Ländliche Infrastruktur“, die die Bundesregierung unter Federführung des zuständigen Ministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Ramsauer, ins Leben gerufen hat.

Als ein weiterer aussichtsreicher Baustein der Initiative entwickelt sich das Städtebauförderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“. Mit dem Programm werden unter anderem die notwendigen Anpassungen der kommunalen Infrastruktur zur Sicherung der Daseinsvorsorge bei einem veränderten Nutzerprofil, aber auch Handlungskonzepte zur gemeinsamen Nutzung von Strukturen gefördert.

Es zeigt sich schon jetzt, dass das neue Programm den richtigen Nerv zahlreicher kleiner Gemeinden im ländlichen Raum getroffen hat: in

2010 wurden 76 Fördermaßnahmen in 75 kleineren Städten und Gemeinden begonnen. Davon profitieren allein 25 bayrische Städte und Kommunen.

Für 2011 rechnen wir mit einer Fortsetzung der positiven Entwicklung.

Städtebauförderung wird fortgesetzt

Meine Damen und Herren,

gestatten Sie mir noch einen kurzen Schwenk zur bereits angesprochenen Städtebauförderung. Sie ist ja weit mehr als die erwähnte Förderung von Infrastrukturen in kleinen Städten und Gemeinden.

Im 40. Jahr seit Beginn der Städtebauförderung stellt der Bund rund 455 Mio. Euro für die Bewältigung des wirtschaftlichen, demographischen, sozialen und ökologischen Wandels Städten aller Größenordnung zur Verfügung.

Auch für die Zukunft möchte der Bund nach Maßgabe seiner Finanzkraft und seiner finanzverfassungsrechtlichen Zuständigkeiten den Ländern und Kommunen weiterhin als verlässlicher Partner bei der Bewältigung städtebaulicher Probleme zur Seite stehen.

Alle Programme zur Städtebauförderung sollen auch im neuen Haushaltsjahr 2012 fortgesetzt werden. Trotz des Konsolidierungsdrucks sollen weiterhin über 500 Mio. Euro seitens des Bundes beigesteuert werden (hiervon Anteil KfW-Kreditprogramme rund 90 Millionen Euro).

Fazit

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Damit komme ich zum Schluss meiner Ausführungen. Ich halte noch einmal fest:

Unsere Verkehrsinfrastruktur ist und bleibt Lebensader für Bürgerinnen und Bürger sowie unsere Wirtschaft. Dies gilt auch und gerade für ländliche Regionen.

Wir können auf das bisher Erreichte durchaus stolz sein: Deutschland hat eine leistungsfähige und eine im internationalen Vergleich absolut wettbewerbsfähige Infrastruktur.

Damit das auch in Zeiten des Konsolidierungsdrucks so bleibt, sind

1. die knappen Mittel effizienter und nach Maßgabe von Prioritäten einzusetzen,

2. offene Diskussionen auch zu politisch schwierigen Themen nötig,
3. Reformen und innovative Konzepte stets offen und mit Augenmaß auszuloten und
4. der konstruktive Dialog zwischen allen Beteiligten und interessierten Kreisen aus Wirtschaft, Städten, Gemeinden, Bürgerinnen und Bürgern unabdingbar.

Insofern freue ich mich auf die folgende Diskussion in diesem hierfür ausgezeichnet geeigneten Kreis.