

„Nur mehr Privatinvestitionen helfen aus der Krise“

Fragen an Wolfgang Roth, den Vizepräsidenten der Europäischen Investitionsbank

Die italienische Regierung, die in der zweiten Jahreshälfte die EU-Geschäfte führt, will die europäischen Partner davon überzeugen, die Transeuropäischen Netze (TEN) für Verkehr und Energie zügig auszubauen. Das sei nicht nur für einen funktionierenden Binnenmarkt und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft dringend geboten. Rom und andere EU-Hauptstädte sehen darin auch einen Beitrag, die Konjunktur anzukurbeln. EU-Kommission und Europäische Investitionsbank (EIB) sollen klären: Wie können mehr Finanzmittel bereitgestellt werden, ohne daß dies in die Defizitrechnung der öffentlichen Haushalte einfließt?

Die TEN sind ein alter Hut: Vor zehn Jahren verankerten die EU-Regierungen das Vorhaben sogar im Vertrag von Maastricht. Auf dem EU-Gipfeltreffen 1994 in Essen wurden 14 vorrangige Verkehrsprojekte aufgelistet, die bis zum Jahr 2010 vollendet sein sollen. Doch dafür fehlen nicht nur die notwendigen Investitionsmittel, sondern vielfach auch die Rahmenbedingungen, um beispielsweise mehr öffentlich-privaten Unternehmenspartnerschaften zum Durchbruch zu verhelfen. Die EIB ist zwar mit einem Finanzierungsanteil von rund einem Drittel der Investitionskosten wichtigster TEN-Finanzier. Doch das reicht nicht aus. Neue Finanzierungs- und Betreiberkonzepte sind gefordert.

Die EU-Kommission spricht von unausgeschöpften Mitteln, die die EIB bereitstellen sollte. Wieviel Geld haben Sie in der Kasse?

Es gibt kein unausgeschöpftes Kreditvolumen. Seit unserer Kapitalerhöhung im Vorjahr – von 100 Milliarden auf 150 Milliarden Euro – kann die EIB nun Kredite bis zu einer Obergrenze von 375 Milliarden Euro vergeben. Gegenwärtig haben wir Kredite von rund 234 Milliarden ausstehen. Nach unserem mittelfristigen Geschäftsplan werden wir in fünf Jahren an diese Obergrenze stoßen.

Was planen Sie, und welche Beträge können sie für das geplante EU-Programm lockermachen?

Wir wollen die Kreditvergabe in den 15 heutigen EU-Ländern moderat und in den zehn Beitrittsländern kräftig ausweiten. Dies haben unsere Gouverneure – das sind die Finanzminister der EU-Mitgliedstaaten – gebilligt. Die



Wolfgang Roth

Foto Thomas Imo

EU-Staats- und Regierungschefs können neue politische Ziele festlegen und uns auffordern, diese zu unterstützen. Dann müssen die Eigentümer der Bank – die EU-Länder – aber auch den Kreditspielraum der Bank ausweiten. Andernfalls können wir keine zusätzlichen Aktivitäten entfalten.

Es gehört schon zum Ritual fast jeden EU-Gipfels, der EIB Arbeitsaufträge zu erteilen. Was erwarten Sie denn von dem heutigen in Griechenland?

Ich gehe davon aus, daß die Regierungschefs in Thessaloniki die Kommission und die EIB beauftragen werden, die Vorschläge des italienischen Finanzministers Tremonti zu konkretisieren und neue Finanzierungsmodelle vorzuschlagen. Italien setzt neben Finanzierungen mit langfristigen EIB-Darlehen besonders auf eine stärkere Beteiligung privater Kapitalgeber an Infrastrukturvorhaben: zum Beispiel Private-Public-Partnerships (PPP) oder Garantien für private Investoren. Die EIB besitzt europaweite Erfahrung mit solchen Modellen.

Welche?

Zum Beispiel, daß bei PPP-Modellen Kostenüberschreitungen und Bauverzögerungen weit weniger häufig vorkommen. Die Gesamtkosten liegen oft um zehn bis 20 Prozent niedriger – im Ver-

gleich mit Investitionen in ausschließlich staatlicher Regie. Wir haben in der EU inzwischen rund 50 PPP-Modelle mit einem Kreditvolumen von 17 Milliarden Euro finanziert, vermutlich mehr als jede andere Bank.

Wie fließen die Finanzierungen der EIB in die Defizitberechnung der Länder ein?

Wenn eine Gebietskörperschaft ein Darlehen bei der EIB aufnimmt, geht das genauso in die Defizitberechnung ein wie jedes andere Darlehen. Wenn aber Infrastrukturinvestitionen im Rahmen einer PPP von dem privaten Partner gebaut, finanziert und betrieben werden und Nutzungsgebühren – etwa Straßennutzungsgebühren – zur Kostendeckung erhoben werden, dann zählt ein Darlehen für das PPP-Modell ganz klar nicht zum Staatsdefizit.

Taugt die Beschleunigung der TEN-Projekte als Konjunkturstimulus?

Kaum. Aber als ein Beitrag zu einem längerfristig höheren Wachstum sind dauerhaft höhere Investitionen in TENs natürlich vernünftig. Ich möchte aber klarstellen: Die von manchen Banken und institutionellen Kapitalanlegern geäußerten Befürchtungen, die EIB werde nun vorrangig und massiv TEN finanzieren und dazu die Kapitalmärkte mit

EIB-Emissionen überschwemmen, sind reine Phantasien.

Kann man mit PPPs staatliche Finanzierungsengpässe überwinden?

Ja. Das ist einer der Gründe, weshalb wir seit Jahren eine stärkere Anwendung solcher Modelle empfehlen. Denn es ist unvernünftig, wenn in einer Phase ausgeprägter Wachstumsschwäche auch noch Investitionen in die Infrastruktur zusammengestrichen werden.

Warum tun sich besonders viele deutsche Stellen mit diesem Modell so schwer?

Bundeskanzler Schröder und Bundesverkehrsminister Stolpe sind für den Einsatz solcher Modelle, ebenso eine Arbeitsgruppe der SPD-Fraktion. Sie sieht darin auch eine Möglichkeit, den staatlichen Sektor zu modernisieren. Die Opposition ist auch dafür. Das Bundesfinanzministerium vermutet dagegen, daß PPP nicht viel mehr sind als Haushaltsvorfinanzierungen, und sieht darin einen Verstoß gegen die Prinzipien der Haushaltswahrheit und -klarheit. Wir hoffen, daß Finanzminister Eichel jetzt eine Entscheidung über die richtige Interpretation der Haushaltsordnung trifft und damit den Weg für solche Projekte freimacht – zum Beispiel beim Autobahnausbau.

Können die von Italien geforderten Projekte denn schon starten?

Nein, wohl erst auf dem Gipfel im Dezember dürfte klar sein, welche Projekte in Angriff genommen und finanziert werden können. Zunächst ist die Kommission am Zug. Auf der Basis der Vorarbeiten einer Arbeitsgruppe des ehemaligen EU-Kommissars Karel van Miert wird sie eine neue Liste vorrangiger TEN-Projekte unterbreiten. Und dann kommt es auf die Länder an, wie zügig sie die Vorhaben verwirklichen. Bisher hat es am Willen gemangelt.

Zum Beispiel?

Schauen sie: Vor zehn Jahren galt der Bau des Brenner-Basistunnels als wichtigstes Vorhaben, den Beinahe-Zusammenbruch des Straßenverkehrs auf der Nord-Süd-Achse abzuwenden. Doch bis heute ist nichts geschehen. Nicht aus Geldmangel, sondern weil die beteiligten Länder mit den Planungen hinterhinken.

Die Fragen stellte Hajo Friedrich.