

„Wir sind die Mannschaft“

DOPPELINTERVIEW: Nordrhein-Westfalens Finanzminister Walter-Borjans und Verkehrsminister Groschek



ZUR PERSON Michael Groschek

Zwischen Schlaglöchern und Schuldenbremse:
Verkehrsminister Groschek (l.) und Finanzminister Walter-Borjans. FOTOS: SONDERMANN

■ Herr Minister Groschek, Herr Minister Walter-Borjans, Ihre Abteilungen Verkehr, Bauen und Finanzen stehen häufig im Mittelpunkt hitziger Auseinandersetzungen. Dabei fehlt es manchmal an Tiefe. Beirät Sie das?

MICHAEL GROSCHEK: In Deutschland diskutieren wir ja zuweilen lieber über die Vornamen royalen Nachwuchses. Oder wir heißen die Queen mit einer Sonderberichterstattung willkommen. Das ist ja auch in Ordnung, aber die wirklich relevanten staatlichen Angelegenheiten finden leider viel zu wenig Platz.

Das ändern wir heute. Sie, Herr Finanzminister, wollen nun die verfassungsrechtlich verankerte Schuldenbremse, die 2020 greift, ein Jahr früher als nötig ziehen. Wie halten Sie den Laden dennoch zusammen?

NORBERT WALTER-BORJANS: Wenn wir ohne Kredite auskämen, dafür aber nicht in Bildung, Infrastruktur und Sicherheit investieren könnten, wäre das genauso schlecht wie die dauerhafte Finanzierung auf Pump. Es geht um Konsolidierung mit Augenmaß. Das Grundgesetz gibt uns ja nicht ohne Grund Zeit bis 2020. Aber wenn wir ein Jahr früher ans Ziel gelangen, sind wir auf der sicheren Seite, und das, ohne das Land kaputtzusparen. Neben dem Haushaltsausgleich gibt es nun einmal noch andere Pflichten für Bund, Länder und Kommunen, für die uns die Bürger zur Rechenschaft ziehen.

Wie steht es um die dringenden Investitionen in Straßen, Schulen oder den Breitbandausbau?

WALTER-BORJANS: Es gibt viele Herausforderungen, die wir unter einen Hut bringen müssen. Der Sanierungsbedarf bei Straßen und Brücken tritt jetzt geballt auf, weil viele Bauwerke in die Jahre kommen. Das kann man nicht erledigen, indem man mal ein paar Jahre nichts für Bildung, Sicherheit oder den Zusammenhalt tut. Wir brauchen auch mit der Schuldenbremse Luft für große Investitionen.

Sie, Herr Groschek, nehmen mit der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur den dicksten Batzen in Anspruch. Wo landet all das Geld?

◆ Michael Groschek, geboren 1956 in Oberhausen, ist seit 2012 nordrhein-westfälischer Minister für Bauen, Wohnen, Verkehr und Stadtentwicklung.
◆ Von 2001 bis 2012 war er Generalsekretär der NRW-SPD.
◆ Zuvor füllte er 13 Jahre das Amt des Vorsitzenden der SPD-Fraktion im Rat der Stadt Oberhausen aus.
◆ Groschek ist bereits als Schüler in die SPD eingetreten.
◆ Nach dem Abitur 1977 war er zwei Jahre Zeitsoldat bei der Marine, bevor er Wirtschafts- und Kommunikationswissenschaften studierte.
◆ Groschek ist verheiratet, er hat einen Sohn und eine Tochter.

GROSCHEK: Wir investieren fast eine halbe Milliarde Euro in den Ausbau der Betuwe-Linie (Bahnstrecke zwischen Oberhausen und Emmerich, Anm. d. Red.). Wir sind beteiligt an der Finanzierung des Rhein-Ruhr-Express'. Außerdem stecken wir 157 Millionen Euro in die Landesstraßen und mehr als 150 Millionen Euro in die Planungsleistungen, um das Geld für den Bundesfernstraßenbau abzurufen. Daneben schlägt rund eine Milliarde Euro jährlicher Aufwand für die Wohnungs- und Städtebauförderung zu Buche. Eigentlich muss der Bund die Länder beim regionalen Schienenverkehr ausreichen unterstützen. Allerdings vernachlässigt er seine Pflicht sträflich. Bund, Länder und Gemeinden haben ihre jeweilige Rolle auszufüllen. Da sind wir deutlich engagierter als die Kollegen in Berlin.

Wenn sich die Schuldenbremse mit den laufenden Ausgaben beißt, was wäre denn nach ihrer Ansicht die Alternative?

WALTER-BORJANS: Für CDU oder FDP ist es ganz einfach: Große öffentliche Investitionen sollten der Privatwirtschaft zugeschoben werden. Das muss man nicht von vornherein verteuern. Es ist eben nur eine andere Form der Kreditfinanzierung über privates Kapital. Aber: Private müssen sich teurer erwirtschaften. Und da wird die Sache haarig, wenn wir eine ehrliche Rechnung aufmachen.

Sie sprechen es an: Die Fratzscher-Kommission im Hause von Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel hat eine Renaissance der öffentlich-privaten Partnerschaften, kurz ÖPP, empfohlen. Immerhin ein Versuch, aus alten Fehlern zu lernen, also Kostenexplosionen zu

vermeiden und das Maß an Transparenz zu erhöhen. Was hält Sie davon ab, sich auf die Pläne einzulassen?

WALTER-BORJANS: Da, wo Private über das größere Know-how verfügen, wo sie Planungsleistungen und Risiken übernehmen, können sie womöglich wirtschaftlicher anbieten als der Staat. Da, wo das Verbot der öffentlichen Kreditaufnahme uns zu teureren Privatlösungen zwingen würde, wäre das widersinnig.

Darauf haben Bundes- und Landesrechnungshof ja bereits hingewiesen.

WALTER-BORJANS: Ich plädiere deshalb dafür, öffentliche Sondervermögen nicht zu veräußern. Wir können uns auch vorstellen, bei Projekten die Zinsvorteile auf unserer Seite mit dem Know-how aus der Privatwirtschaft zu kombinieren. Wir hätten den Vorteil, dass die Mittel transparent ausgeben und nach einem festen Plan getilgt würden – abhängig

Schattenhaushalt. Wenn wir den Aufwand zum Beispiel für Verkehrsprojekte sauber ausgliedern, lassen sich Investitionen besser erklären, Laufzeiten und Tilgungsfristen transparenter zuordnen und durchsetzen.

Teilen Sie die Ansicht des Finanzministers, Herr Groschek? Mit den Vorschlägen von DIW-Chef Marcel Fratzscher ließe sich doch womöglich die eine oder andere Brücke schneller sanieren.

GROSCHEK: ÖPP ist weder Dämon noch Patentrezept. Jede Investition ist zunächst für sich zu betrachten. Wir sollten jedoch nicht so naiv sein und denken, dass Private in Wirtschaftsfragen per se ein höheres Vertrauen zusteht. Unser eigener Landesbetrieb arbeitet hochprofessionell, der Mittelstand fragt uns um Rat. Wir planen ÖPP à la NRW.

Wo steht der nächste Spatenstich an?

GROSCHEK: Nehmen Sie et-

»Wir heißen lieber in Sondersendungen die Queen willkommen«

von der Nutzungszeit der Investition, zum Beispiel in eine Straße.

Sollten diese Sondervermögen an bestimmte Projekte gebunden sein?

WALTER-BORJANS: Beim Fluthilfefonds sind Bund und Länder zum Beispiel so vorgegangen, dass wir die Kosten für diese Aufgabe, den dazugehörigen Kredit und einen festen Tilgungsplan vereinbart haben. Jeder hat das mit Blick auf die Schäden sofort verstanden. Das ist das Gegenteil von einem

wa den durchgängigen dreispurigen Ausbau der Autobahn 1. Sollte der Bundesverkehrsminister (Alexander Dobrindt, Anm. d. Red.) auf ÖPP setzen, werden wir ihm einen Vorschlag unterbreiten, bei dem Mittelstand und regionale Wirtschaft stärker profitieren.

In NRW besteht allein für die Autobahnbrücken ein akuter Investitionsbedarf von rund fünf Milliarden Euro. Was halten Sie von Fratzschers Vorschlag, Zuständigkeit und Betrieb in an-



Gesprächsrunde im Landtag: Die Minister Michael Groschek und Norbert Walter-Borjans mit Florian Pfitzner (l.) und Jörg Rinne.

ZUR PERSON

Norbert Walter-Borjans

◆ Norbert Walter-Borjans, geboren 1952, ist promovierter Ökonom und seit 2010 Finanzminister von NRW.

◆ 1984 kam er in die nordrhein-westfälische Staatskanzlei, er war unter anderem Regierungssprecher in der Zeit des damaligen Ministerpräsidenten Johannes Rau (SPD).

◆ Es folgten Stationen als Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft und Finanzen des Saarlandes, im nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerium sowie ein Ausflug in die Privatwirtschaft.

◆ Walter-Borjans ist verheiratet und hat vier erwachsene Kinder.

dere Hände zu legen?

GROSCHEK: Fratzscher will eine Bundesfernstraßengesellschaft gründen, um das Autobahnnetz zu flätieren und zu einem Anlageobjekt umzuwandeln. Demnach könnten sich Unternehmen beteiligen, es ließen sich ganze Autobahnabschnitte versteigern, Schulden abwälen. Wahrscheinlich stünden da einstellige Autobahnen hoch im Kurs, was die Vermarktung angeht (lacht). Ernsthaft: Was sich erst mal logisch und harmlos anhört, verbirgt einige strukturelle Finanzierungsfragen.

Erst einmal müssten die Länder einer Grundgesetzänderung zur Errichtung einer solchen Bundesfernstraßengesellschaft zustimmen.

GROSCHEK: Wir hätten also nur einen Schuss frei, um Bedingungen zu formulieren, unter denen wir zustimmen. Wir stehen da noch vollkommen am Anfang.

Wäre es mal an der Zeit, sich sachlich anzunähern?

GROSCHEK: In der Bodewig-Kommission (Beirat unter Vorsitz des ehemaligen Bundesverkehrsministers Kurt Bodewig, Anm. d. Red.) haben wir die Parteibücher in die Schublade gelegt. In solch einem Gremium sähe ich bis zur kommenden Länderverkehrsministerkonferenz im Oktober eine enorme Chance, einen eleganten Lösungsweg, frei von ideologischen Barrieren. Übrigens auch für Herrn Dobrindt selbst, dem ja das Image des Murks-Maut-Ministers anhaftet.

Mit Blick auf den Länderfinanzausgleich streitet sich Nordrhein-Westfalen insbesondere mit den Ministerpräsidenten im Osten herum. Knackpunkt ist nun der Umsatzsteuervorwegausgleich. Wie könnte ein Kompromiss aussehen?

WALTER-BORJANS: Da haben wir in der Tat wenig Freunde. Aus gutem Grund, denn die anderen Länder sind ja die Nutznießer der unfairen Verteilung der Umsatzsteuer, wir zahlen die Zeche. Sachsen zum Beispiel erhält mit insgesamt

sechs Milliarden Euro rund ein Drittel seines Haushaltes aus Zuweisungen. Natürlich sind diese Länder nicht an einer Korrektur eines ungerechten Umverteilungsmechanismus interessiert. Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble teilt jedoch inzwischen unsere Meinung, ebenso wie der Sachverständigenrat und einige andere Wirtschaftsexperten. Wir sind uns sicher: Eine Entscheidung gegen die 18 Millionen Einwohner in Nordrhein-Westfalen wird es nicht geben.

Wann werden Sie sich einigen?

WALTER-BORJANS: Es wäre gut, schnell Klarheit zu haben. Aber NRW steht nicht unter Zeitdruck. Unsere Haushaltsplanung stützt sich nicht auf Erwartungen an den Finanzausgleich. Das sieht für andere, die ohne Milliardenhilfen nicht mit ihren ausgeglichenen Haushalten prahlen könnten, anders aus. Deshalb machen die so einen Druck. Für uns gilt: besser langsamer und gut als rasch und schlecht.

Mit welchen Vorsätzen blicken Sie auf das Wahljahr 2017?

WALTER-BORJANS: Finanzen waren traditionell selten ein Gewinnerthema. Das ist den Menschen zu abstrakt. Für unser entschiedenes Eintreten gegen Steuerbetrug und Steuertricks, die Multis und Superreichen Milliarden bescherten, für die die Ehrlichen gerade stehen müssen, hat diese Landesregierung die große Zustimmung der Menschen nicht nur in NRW. Das ist für mich auch eine Verpflichtung für die nächsten Jahre.

GROSCHEK: Vor wenigen Jahren hieß es noch 'Bildung statt Beton'. Inzwischen zieht die Einweihung eines Straßenabschnitts sogar wieder Prominenz an. Wir müssen das reparieren, was liegengeblieben ist. Außerdem wollen wir NRW beim vernetzten Fahren als Deutschlands erste Adresse etablieren. Wir haben das Zeug dazu. Die Fußballnationalmannschaft hat den Titel ja erst neulich für sich entdeckt. Wir aber wir sind schon lange 'die Mannschaft' (lacht).

Merkels schwerster Job

Durch den Endlos-Zank mit Athen ist ein Thema beim Treffen der EU-Staats- und Regierungschefs fast zur Nebensache geraten: das Flüchtlingsproblem. Dabei ist es eine europäische Schicksalsfrage – und für die Kanzlerin ein Hätetest auf ihre Führungsfähigkeit.

VON KNUT PRIES

■ Brüssel. Es war eine eher bei-läufige, doch umso erstaunlichere Bemerkung ganz zum Schluss der Pressekonferenz von Angela Merkel nach einer auf-reißenden nächtlichen Gipfel-debatte: „Wir stehen vor der größten Herausforderung, die ich in meiner Amtszeit bezüglich der EU gesehen habe.“ Griechenland? Euro? Russland? Nein – die Flüchtlingsfrage.

Ein unwürdiges Spektakel

Zu ihren Zeiten habe man ja schon allerhand Widrigkeiten überstanden, sagte die Kanzlerin: „Finanzkrise; Wirtschaftskrise, Eurokrise.“ Aber hier bekomme es die EU mit einer noch nicht dagewesenen „Riesenaufgabe“ zu tun, und „hier wird sich entscheiden, ob Europa dieser Aufgabe gewachsen ist“.

Es hilft nichts, dass Spaniens Premier Mariano Rajoy den anderen erzählt, wie sein Land den Ansturm auf die Kanarischen Inseln bewältigt habe: durch intensive Kooperation und massive Hilfe an die beiden wichtigsten Herkunftsländer Mauritien und Senegal. „Europa kann von solchen Erfahrungen lernen“, meint der Gipfel-Präsident Donald Tusk. Doch damit tut sich Europa schwer. Es entwickelt sich, was der belgische Ministerpräsident Charles Michel später „ein unwürdiges Spektakel“ nennt.



Die Dienstäteste: Angela Merkel spricht beim EU-Gipfel. FOTO: RTR

Dabei ist es nur ein Element in dem Mammut-Puzzle der EU-Eindämmungspolitik, das die Gemüter so erregt: das System zur Verteilung von 40.000 Flüchtlingen, die es nach Italien und Griechenland geschafft haben und nun innerhalb der EU umgesiedelt werden sollen. Durch verbindliche Zuteilung einer Quote, fordert EU-Kommissionschef Juncker, unterstützt unter anderem von Italienern und Deutschen. Gipfel-Chef Tusk hält mit Rücksicht auf eine Verpflichtung für die nächsten Jahre. **GROSCHEK:** Vor wenigen Jahren hieß es noch 'Bildung statt Beton'. Inzwischen zieht die Einweihung eines Straßenabschnitts sogar wieder Prominenz an. Wir müssen das reparieren, was liegengeblieben ist. Außerdem wollen wir NRW beim vernetzten Fahren als Deutschlands erste Adresse etablieren. Wir haben das Zeug dazu. Die Fußballnationalmannschaft hat den Titel ja erst neulich für sich entdeckt. Wir aber wir sind schon lange 'die Mannschaft' (lacht).