VÖB die öffentlichen Banken

Positionen zur Finanzierung einer modernen Infrastruktur

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG 2020
PERSPEKTIVEN EINER INVESTITIONSOFFENSIVE

Positionen zur Finanzierung einer modernen Infrastruktur

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG 2020
PERSPEKTIVEN EINER INVESTITIONSOFFENSIVE

Kernbotschaften

Infrastrukturoffensive starten – Investitionshochlauf verstetigen.

Vergabeprozesse erleichtern und bürokratische Hemmnisse abbauen.

Infrastrukturfinanzierungen durch standardisierte Bedingungen erleichtern.

Faire Rahmenbedingungen für kredit- oder kapitalmarktorientierte Finanzierungen im Sinne eines „level playing field“ zur vergleichbaren Behandlung der jeweiligen Instrumente ermöglichen.

Sondervermögen aus nicht beanspruchten Infrastrukturfördermitteln einrichten.

Autobahn GmbH des Bundes stärken, indem Kreditermächtigung geprüft und zentrale Rolle bei der Umsetzung von Nutzerfinanzierungskonzepten übertragen wird.

Planungsbeschleunigung fortsetzen und Planungskapazitäten erhöhen.

Mit Infrastrukturfonds kleinere und mittlere institutionelle Investoren bei marktgängigen Infrastrukturprojekten in der aktuellen Niedrigzinsphase einbinden.

„Credit-Enhancement“ im Rahmen öffentlicher Förderprogramme verstärkt für Nachhaltigkeitsinvestitionen und -anlagen zur Verfügung stellen.

Gebührenbezogene und zweckgebundene Finanzierungsmodelle stärker für die Infrastrukturmodernisierung nutzen.

Projektfinanzierungen für die Modernisierung der Infrastruktur bei der Kapitalanrechnung privilegieren.

Infrastrukturinitiative starten, um mit Hilfe der verfügbaren Planungs- und Finanzierungsinstrumente neue planfestgestellte und baureife Projekte zu initiieren.

Bestehende Hemmnisse bei der Infrastrukturmodernisierung

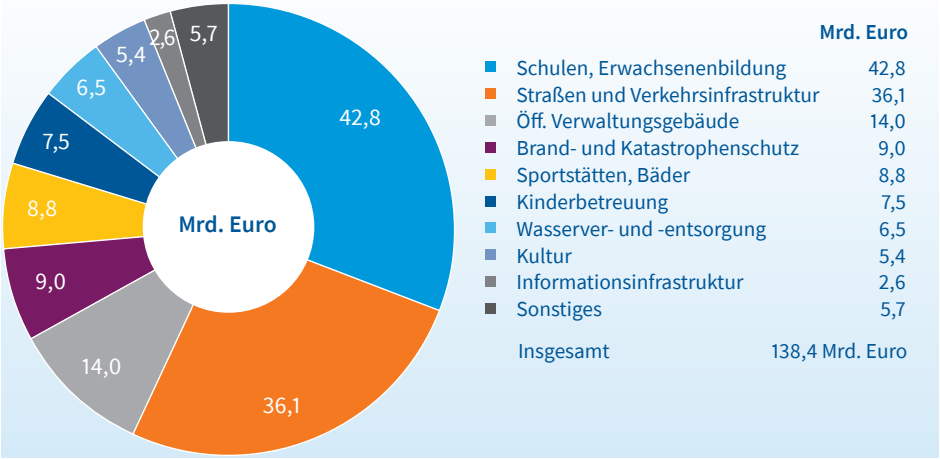
Wirtschafts- und finanzpolitisch wird weiter darüber diskutiert, wie Deutschland den Investitionsstau bei der Modernisierung der Infrastruktur auflösen kann. Die Finanzierung der notwendigen öffentlichen Investitionen wird in einem Spannungsfeld mit der angestrebten Haushaltsstabilität und der Schuldenbremse gesehen. Gleichwohl herrscht häufig Ablehnung vor, privates Kapital (zum Beispiel über öffentlich-private Kooperationsmodelle) in Projekte einzubeziehen. Die dringend erforderlichen Infrastrukturprojekte bleiben aus, erfordern einen zu langen Planungsvorlauf oder die Personalknappheit bei Planern und Ingenieuren auf Seiten der öffentlichen Auftraggeber erweist sich als Hindernis für neue Infrastrukturprojekte. Gemessen am hohen Investitionsbedarf werden zu wenige Infrastrukturprojekte realisiert.

Anhaltender Investitionsstau schadet der Infrastruktur

Die öffentlichen Banken sind überzeugt: Wir brauchen mehr Investitionen in die Infrastruktur von Bund, Ländern und Kommunen! Gemessen am Bruttoinlandsprodukt investiert Deutschland zu wenig in seine Infrastruktur. Dies führt dazu, dass der Unterhalt der bestehenden Infrastruktur vielerorts gefährdet ist und notwendige Investitionen für Bildungseinrichtungen, das neue Mobilitätszeitalter, die Integration von Migranten oder den Breitbandausbau nur unzureichend realisiert werden. Allein für die Sanierung der Verkehrswege sind nach Expertenschätzung pro Jahr rund sieben Milliarden Euro zusätzlich nötig. Die Schuldenbremsen des Bundes und (ab 2020) der Länder verringern zusätzlich den Spielraum für kreditfinanzierte Infrastrukturinvestitionen. Wegen des bestehenden Investitionsstaus wird der Sanierungsbedarf weiterwachsen. Investieren wir heute nicht stärker in die Infrastruktur, muss dies mit Blick auf den Lebenszyklus der Infrastruktur später verstärkt nachgeholt werden.

Das KfW-Kommunalpanel aus dem Jahr 2019 beziffert den kommunalen Investitionsbedarf zur Infrastrukturmodernisierung auf 138,4 Milliarden Euro. Die Kommunen brauchen Mittel für Investitionen. Diese könnten sich beispielsweise aus der Aufstockung bestehender Förderprogramme oder neuen Fördermitteln speisen. Auch Anreize für mehr Infrastrukturinvestitionen oder Lösungen für Mittel, die wegen mangelnder Kapazitäten nicht in Anspruch genommen wurden, könnten bei der Finanzierung helfen.

Abbildung 1: Wahrgenommener Investitionsrückstand in den Kommunen



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2019, eigene Darstellung

Kommunaler Investitionsstau hat schädliche Folgen

Die öffentlichen Investitionsausgaben gehen auf kommunaler Ebene aus unterschiedlichen Gründen zurück. Ein Teil lässt sich durch strukturelle Veränderungen erklären. Nachdem der Bedarf an öffentlichen Ausgaben im Zuge der Wiedervereinigung gestiegen ist, normalisiert er sich nun wieder. Zudem werden Aufgaben an private Unternehmen ausgelagert. Auch der demografische Wandel durch Alterung und Wanderung trägt seinen Teil dazu bei, weil Investitionen in Regionen mit sinkenden Bevölkerungszahlen in Zweifel gezogen werden.

Investitionsschwäche verstärkt regionale Disparität

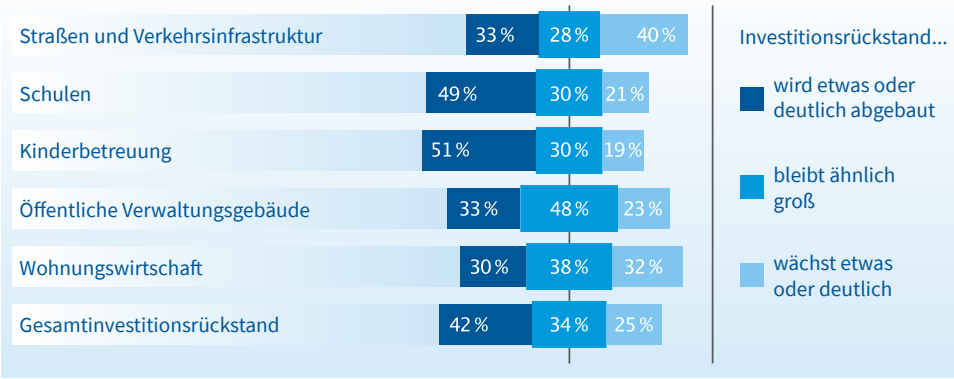
Die regionalen Unterschiede führen zu entsprechenden kommunalen Finanzdynamiken: Vom Strukturwandel betroffene oder grundsätzlich ökonomisch schwächere Regionen benötigen mehr öffentliche Investitionen, haben aber weniger Mittel zur Verfügung. Diese Kommunen sehen sich einem Spannungsfeld aus niedrigen Einnahmen, hohen Sozialausgaben und einem niedrigen Niveau an kommunaler Infrastruktur gegenüber. Mit dem sukzessiven Verfall der kommunalen Infrastruktur nimmt die unternehmerische Tätigkeit weiter ab, die Einnahmen sinken und die Sozialausgaben steigen. Denn ob und mit welcher Qualität öffentliche Infrastruktur bereitgestellt wird, ist ein entscheidender Standortfaktor für unternehmerische Aktivität. Entsprechend ergibt

sich für prosperierende Regionen eine positive Dynamik mit Blick auf den Zusammenhang zwischen Infrastruktur und finanziellen Mitteln. Da das kommunale Investitionsniveau insgesamt zurückgegangen ist, gleichen die gestiegenen Investitionen in wachstumsstarken Regionen den Rückgang in den finanzschwachen Regionen nicht aus. Berücksichtigt man, dass die Kommunen als Träger großer Teile der öffentlichen Investitionsausgaben auftreten, verschlechtert sich das Infrastrukturangebot der gesamten Volkswirtschaft, wenn langfristig Instandhaltungen ausbleiben. Das hat wiederum negative Effekte auf Wohlstand, Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit zur Folge.

Handlungsbedarf besteht für die gesamte öffentliche Infrastruktur

Zweifellos haben die Jahre nach der Finanzkrise andere Prioritäten für öffentliche Ausgaben erzwungen. Gleichwohl ergeben sich aus den konsolidierenden Wirkungen der letzten Haushaltsjahre und der positiven Finanzierungssalden der öffentlichen Hand neue Spielräume für Infrastrukturinvestitionen. Zumal eine beschleunigte Modernisierung unserer Infrastruktur dringend geboten ist. Dies gilt im besonderen Maße, solange die Konsolidierungswirkungen anhalten, das Zinsniveau niedrig bleibt und so gute Voraussetzungen bietet, die günstigen Finanzierungskosten für die Modernisierung der Infrastruktur zu nutzen. Privates Kapital könnte stärker ergänzend für Infrastruktursanierung genutzt werden, wenn Kapitalmarktbedingungen erleichtert würden oder eine neue Sachlichkeit im Umgang mit Kooperationsmodellen zwischen öffentlicher Hand und privaten Partnern noch besser gelänge. Neben der Verkehrsinfrastruktur für beispielsweise Straßen, Schienen und Brücken gilt dies auch für die Bereiche des öffentlichen Hochbaus und anderer Infrastrukturen wie den Energie- und Breitbandprojekten, einschließlich der dafür notwendigen Netze.

Abbildung 2: Erwartete Entwicklung des Investitionsrückstands in ausgewählten Bereichen



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2019, eigene Darstellung

Wir fordern eine Infrastrukturoffensive für Deutschland!

1 Infrastrukturoffensive für Zukunftsinvestitionen starten

Der finanzielle Spielraum für eine Investitionsoffensive in Deutschland ist da! Über eine „Infrastrukturoffensive“ sollten die verfügbaren öffentlichen Förder- und privaten Finanzierungsmittel zielgerichtet für neue Infrastrukturprojekte eingesetzt werden. Aus Sicht der öffentlichen Banken ist es notwendig, das vorhandene Kapital noch stärker für die Modernisierung der Infrastruktur verfügbar zu machen. Trotz des Ziels eines ausgeglichenen Haushalts und der Schuldenbremse können wir uns höhere Investitionen in die Infrastruktur nicht nur finanziell leisten, sondern wir müssen sie uns leisten. Sie sind dringend geboten. Haushaltsdisziplin und eine hohe Steuerkraft bieten dafür gute Voraussetzungen.

Wettbewerbsfähigkeit des Standortes stärken

Langfristige Investitionen in den Kapitalstock der Volkswirtschaft sichern die Zukunftsfähigkeit des Standortes Deutschland. Eine gut ausgebaute und moderne Infrastruktur gilt als Standortvorteil im internationalen Wettbewerb. Investitionen in die Infrastruktur sichern daher unsere Wettbewerbsfähigkeit. Sie stehen durch ihre langfristig konsolidierende Wirkung mit den fiskalischen Sparzielen der Bundesregierung im Einklang. Dies trifft besonders auf zweckgebundene, lebenszyklusorientiere und Cashflow-basierte Finanzierungen zu. Bei diesen Instrumenten ist die Tilgung kreditfinanzierter Investitionen von Anfang an für Investoren auch langfristig plan- und kalkulierbar. Eine so verstandene Investitionsoffensive ist nachhaltig, zukunftsorientiert und haushaltspolitisch tragfähig.

2 Planungen beschleunigen

Kapazitätsengpässe, langwierige Planungen, unklare Beschaffungsziele und Fehler bei der Strukturierung der Vergabeverfahren erschweren häufig die Umsetzung von Projekten. Vom Gesetzgeber veranlasste ungleiche Rahmenbedingungen für kredit- bzw. kapitalmarktorientierte Finanzinstrumente können zu Finanzierungshemmnissen führen. Das Planungsbeschleunigungsgesetz ist ein Schritt in die richtige Richtung, wirkt aber allenfalls kosmetisch und reicht nicht aus, um Investitionen in Infrastrukturen wirksam anzukurbeln.

Standardisiertes Rahmenwerk schaffen

Ein standardisiertes Rahmenwerk wie in Großbritannien, Frankreich oder den Niederlanden könnte auch in Deutschland hilfreich sein. Standardisierte Bedingungen können Infrastrukturfinanzierungen erleichtern. Dies gilt zum Beispiel für die kleineren und mittleren öffentlich-privaten Kooperationsmodelle im Hochbau, die in Deutschland hinreichend erprobt sind. Dieser

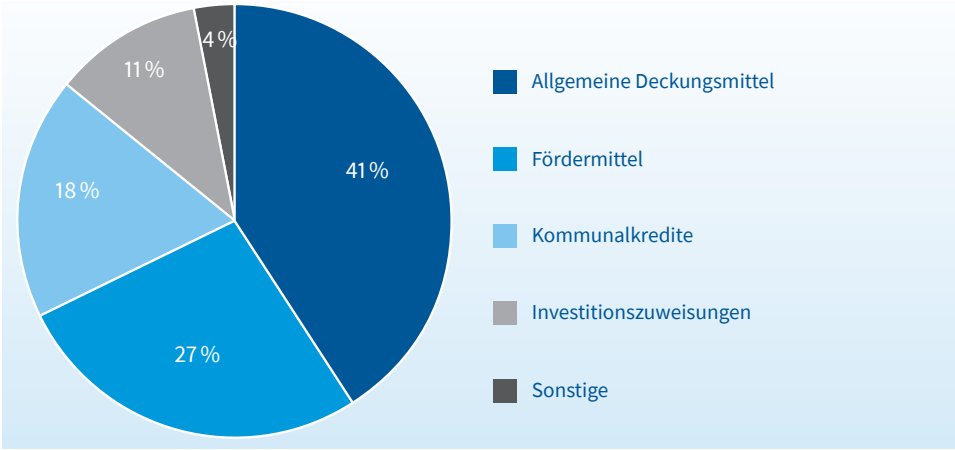
Prozess der Standardisierung hat nur dort seine Grenzen, wo er Wettbewerb und geschäftspolitische Spielräume einschränkt.

3 Breiteres Anwendungsfeld für Finanzierungen ermöglichen

Die Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur zählt zu den Kernkompetenzen der öffentlichen Banken. Für Anschub- und Langfristfinanzierungen halten Landesbanken und Förderbanken bewährte Instrumente wie die allgemeine Kreditfinanzierung, die Kommunalfinanzierung, Projektfinanzierung, Infrastrukturfonds und Fördermaßnahmen vor. Es ist durchaus zu begrüßen, dass derzeit viele Mittel im Rahmen von Zuschüssen bereitgestellt werden. Die hohe Nachfrage im Baubereich hat allerdings dazu geführt, dass die Preise dort stark gestiegen sind. Außerdem werden Fördermittel aufgrund knapper personeller Ressourcen für die Planung und Initiierung von Projekten nur eingeschränkt abgerufen. Insofern sollten die Fördermittel auch langfristig und revolvierend über Fonds bereitgestellt werden, um zumindest einen größeren und entzerrten zeitlichen Spielraum zu erhalten. Zu diesem Zweck schlagen wir die Einrichtung eines Sondervermögens aus nicht beanspruchten Fördermitteln vor, der künftige Infrastrukturinvestitionen stärken soll.

Das umfänglich vorhandene Kapital der institutionellen Anleger könnte ergänzend für die Infrastrukturfinanzierung genutzt werden. Standardisierte Transaktionsstrukturen, eine sichtbare Projektplanung und mehr Informationen zur Projektdurchführung sollten das Investitionsrisiko transparent machen. Mit Infrastrukturfonds könnten auch mittlere und kleinere institutionelle Investoren bei

Abbildung 3: Anteile der Finanzierungsinstrumente für kommunale Investitionen



Quelle: KfW-Kommunalpanel 2019, eigene Darstellung

marktgängigen Projekten wie der Verkehrsfinanzierung stärker eingebunden werden.

In Deutschland könnte nach europäischem Vorbild geeigneten Trägern wie den Förderbanken des Bundes und der Länder das Mandat erteilt werden, ein Credit-Enhancement-Programm aufzusetzen, um die Bonität von kleineren Emittenten oder Projekten zu verbessern. Eine solche Maßnahme ist jedoch nur für einen kurz- bis mittelfristigen Anschub geeignet. Langfristiger Erfolg kann nur durch ein adäquates Risikomanagement der Emittenten, Gläubiger und in den Projekten erzielt werden.

4 Bankaufsichtliche Rahmenbedingungen verbessern

Wir begrüßen, dass im Zuge der überarbeiteten Bankenverordnung (CRR) die Projektfinanzierung von „Qualifizierten Infrastrukturinvestitionen“ (auch durch Konsortialfinanzierungen) bei der Anrechnung auf das Eigenkapital um 25 Prozent geringer gewichtet wird. Projektfinanzierungen sind gegenüber staatlichen Finanzierungen oder staatlich garantierten Finanzierungen benachteiligt. Die privilegierte Behandlung der „Qualifizierten Infrastrukturinvestitionen“ verbessert dieses Missverhältnis.

Erleichterte Kapitalanforderungen für Infrastrukturfinanzierungen

Wegen der Bedeutung der Projektfinanzierung für größere Infrastrukturprojekte haben wir uns ausdrücklich dafür eingesetzt, dass für die Finanzierung „Qualifizierter Infrastrukturinvestitionen“ geringere Kapitalanforderungen gelten. Die für die Kapitalerleichterung notwendige Voraussetzung einer unverbindlichen Umweltverträglichkeitsprüfung durch den Kreditnehmer halten wir für entbehrlich, da bei solchen Projekten die Umweltverträglichkeit schon im Zuge der Zulassungsverfahren hinreichend rechtlich geprüft wird. Die Rahmenbedingungen für kredit- oder kapitalmarktorientierte Finanzierungen sollten auch hier im Sinne eines „level playing field“ eine faire und vergleichbare Behandlung der jeweiligen Instrumente ermöglichen. Die am besten geeignete Lösung, damit institutionelle Investoren ihr Kapital leichter und renditeorientiert in Infrastrukturprojekte investieren können, besteht darin, die Kapitalanlagevorschriften entsprechend anzupassen.

5 Effizienz im Infrastrukturausbau mit Autobahngesellschaft steigern

Der Bundeshaushalt sendet die richtigen Signale: Im Verkehrshaushalt werden die Investitionen gegenüber dem bisherigen Finanzplan weiter erhöht. Die klassische Verkehrsinvestitionslinie (der Bereiche Straße, Schiene und Wasserstraße) wird im Jahr 2020 gegenüber dem noch geltenden Finanzplan um über 770 Millionen Euro auf rund 15,3 Milliarden Euro gesteigert. In den folgenden Jahren des Finanzplans ist ein weiterer Anstieg auf bis zu 17,2 Milliarden Euro im Jahr 2023 vorgesehen. Die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans, der bis 2030 einen Bedarf von 133 Milliarden Euro an Autobahnen und Bundesstraßen bestimmt hat, könnte dadurch Fahrt aufnehmen. Durch den Aus- und Neubau von 2.000 Kilometern

Autobahn sollten vor allem Engpässe beseitigt werden. Vorrang hat auch die Sanierung von etwa 2.500 Brücken und Teilbauwerken, deren Zustand von den zuständigen Behörden als nicht ausreichend oder sogar ungenügend klassifiziert wird. Dieses Investitionsvorhaben sollte bestätigt und langfristig weiter erhöht werden. Eine belastbare Planungssicherheit und stabile Rahmenbedingungen sind angesichts der langen Investitionslaufzeiten für Infrastrukturfinanzierungen von besonderer Bedeutung. Entgelte aus Nutzerfinanzierungen, die in Verfügbarkeitsmodelle eingebunden werden, schaffen eine stabile Basis für die Umsetzung von Cashflow-basierten Projektfinanzierungen.

Stabilität durch zweckgebundene Finanzierungskreisläufe schaffen

Werden die Einnahmen an die investive Verwendung zweckgebunden, trägt dies erheblich dazu bei, die Finanzierungsfähigkeit zu erhöhen. Durch die zweckgebundene Mittelverwendung sind Bürgerinnen und Bürger gerade im Fall von Maut- oder Gebührenmodellen eher bereit, sich an der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur zu beteiligen. Dies gilt vor allem, wenn mit Hilfe der Entgelte die bauliche Qualität der Verkehrswege und die Mobilität der Verkehrsteilnehmer sichtbar verbessert werden.

Neuer Effizienzschub für Bundesfernstraßenbau durch Autobahn GmbH des Bundes

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung eine „Autobahngesellschaft des Bundes“ eingerichtet hat. Die Gesellschaft wird laut Errichtungsgesetz am 1. Januar 2021 ihren Betrieb aufnehmen und Planung, Bau, Betrieb, Erhalt, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen vom Bund übernehmen, wobei das ebenfalls neu eingerichtete „Fernstraßen-Bundesamt“ vor allem die Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren im Autobahnbereich durchführt. Wir erwarten, dass der Bundesfernstraßenbau durch die Autobahn GmbH des Bundes einen neuen Effizienzschub erfährt. Das Ziel muss sein, dass Projekte schneller durchgeführt werden können und so ein schnellerer Ausbau der Bundesfernstraßen möglich ist, so dass sich auch der Kapitalmarkt besser entfalten kann.

Leistungsfähige Autobahn GmbH des Bundes

Nur eine leistungsfähige Autobahngesellschaft mit ausreichenden Kompetenzen (und ggf. eigener Kreditermächtigung) führt zu einer Kombination aus Aufgabenermächtigung und Finanzverantwortung. Aufgaben sollten gebündelt bzw. zusammengefasst werden, um effizient zur Finanzierung von neuen Investitionen beizutragen. Die Autobahngesellschaft kann eine zentrale Rolle bei der Umsetzung von Nutzerfinanzierungskonzepten einnehmen. Keineswegs sollten im Zuge einer Kreditermächtigung jedoch Altverbindlichkeiten des Bundes oder der Länder aus der Finanzierung der Verkehrswege auf die Einrichtung übertragen werden. In einem solchen Fall würden die Nutzer der Bundesfernstraßen über ihre entrichteten Mautbeiträge zunächst den Kapitaldienst der Altschulden tilgen, statt ihr Geld in die neue Infrastruktur zu investieren. Dies könnte die Akzeptanz für die Gesell-

schaft und verursachergerechte Finanzierungskreisläufe beeinträchtigen.

Zeit und Kosten durch effizientere Planung sparen

Viele Investitionen, insbesondere auch diejenigen in Erhalt und Engpassbeseitigung der Fernstraßen, stoßen seit längerem an die Grenzen der Verwaltungskapazitäten für Planung und Bauaufsicht. Für den notwendigen Erhalt, Lückenschluss, bedarfsgerechten Ausbau und die notwendige Sanierung von Straßen und Brücken muss die Planung verstärkt und schneller werden. Vorhandene Mittel müssen zügiger als bisher in Ersatzbauwerke für dringend benötigte Brücken fließen. Dafür sind schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren ebenso wichtig wie die Stärkung der personellen und fachlichen Kompetenz der zuständigen Behörden. Zu diesem Zweck müssen die Arbeitsbedingungen in diesen Bereichen des öffentlichen Dienstes attraktiv gestaltet und vergütet werden. Von weiteren Optionen für effizientere Planungs- und Genehmigungsverfahren, die bereits kurzfristig eine Entlastung der Genehmigungsbehörden und Vorhabenträger erzielen können, sollte Gebrauch gemacht werden. Die Autobahngesellschaft des Bundes und das Fernstraßenbundesamt sollten beispielsweise stringent auf Effizienz und Planungsbeschleunigung ausgerichtet werden, um hier starke Impulse zu setzen, die sich auch auf die Länder und Kommunen auswirken.

6 Lebenszyklusorientierte Beschaffungsvarianten versachlichen

Lebenszyklusorientierte Beschaffungsvarianten sind für öffentliche Infrastrukturprojekte nach den bisherigen Erfahrungen aus dem Autobahnausbau und den vielen erfolgreichen Hochbauprojekten geeignet, das Kapital möglichst effizient einzusetzen. In diesen Themenfeldern verfügen Landesbanken und Förderbanken über ein erhebliches Know-how.

Mit Partnerschaften nachhaltig bauen

Die eigentlich erfolgreich erprobten und überwiegend bewährten öffentlich-privaten Kooperationsmodelle sind jedoch durch die negative politische Stimmung seit der Finanzkrise unbegründet in Verruf geraten. Die Diskussion über Kooperationsformen von öffentlichen und privaten Investoren oder öffentlichen Trägern und deren öffentlichen Unternehmen in Deutschland sollte versachlicht werden. Die auf nachhaltiges Bauen ausgerichteten Partnerschaften können zusätzliche, spezialisierte und innovative Impulse für die öffentliche Aufgabenerfüllung bringen. Auf diese Weise lassen sich Investitionsvorhaben häufig schneller, termingerechter und wirtschaftlicher realisieren sowie das Gesamtrisiko für die öffentlichen Aufgabenträger verringern.

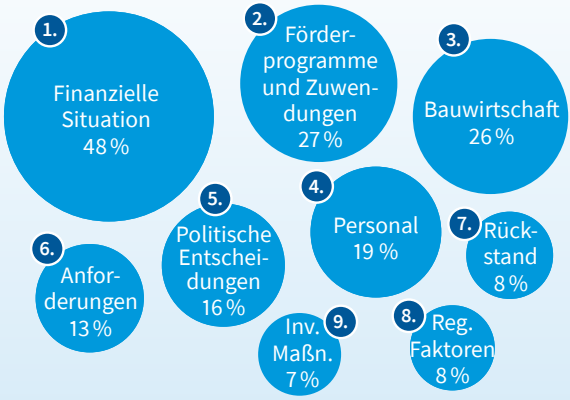
Kerngedanke dieser Kooperationen ist das Lebenszykluskonzept. Die öffentliche Hand bündelt ein ganzheitliches Leistungspaket (Planen, Bauen, Finanzieren, Betreiben, ggf. Verwerten), um dieses in Kooperation mit

öffentlichen oder privaten Unternehmen zu erbringen. Die Einbeziehung der Betriebsphase liefert Potenziale für Effizienzsteigerungen. Die anspruchsvolle Risikoverteilung erfordert in einem langfristigen Kooperationsmodell ein partnerschaftliches Verfahren, für das es mittlerweile in Deutschland hinreichend gelungene Beispiele gibt.

Generationenübergreifende Gerechtigkeit durch Lebenszyklusbetrachtung sichern

Die Planung und Finanzierung über den gesamten Lebenszyklus sichert die bauliche Qualität und Verfügbarkeit des Investitionsobjektes. Dies kann insbesondere durch öffentlich-private Kooperationen erreicht werden, die den Lebenszyklus berücksichtigen, die Tilgung von Anfang an absichern und am Ende der Laufzeit zu einer schuldenfreien Infrastruktur auf hohem Instandhaltungsniveau führen. Sie sind dadurch mit den haushaltspolitischen Konsolidierungszielen besonders gut vereinbar. Da die Infrastrukturen über mehrere Generationen genutzt werden, ist die gleichmäßige Verteilung der Lasten über den gesamten Lebenszyklus auch ein Ausdruck von generationenübergreifender Gerechtigkeit. Der Lebenszyklusansatz sichert den langfristigen Bestand der Infrastruktur und optimiert die Instandhaltungsaufwendungen bzw. Instandsetzungsaufwendungen erheblich. Die öffentlichen Banken halten Kooperations- und Partnerschaftsmodelle zur Modernisierung der Infrastruktur unter der Voraussetzung ihrer Wirtschaftlichkeit für geeignet. Sie verfügen bei deren Finanzierung über eine langjährige Expertise.

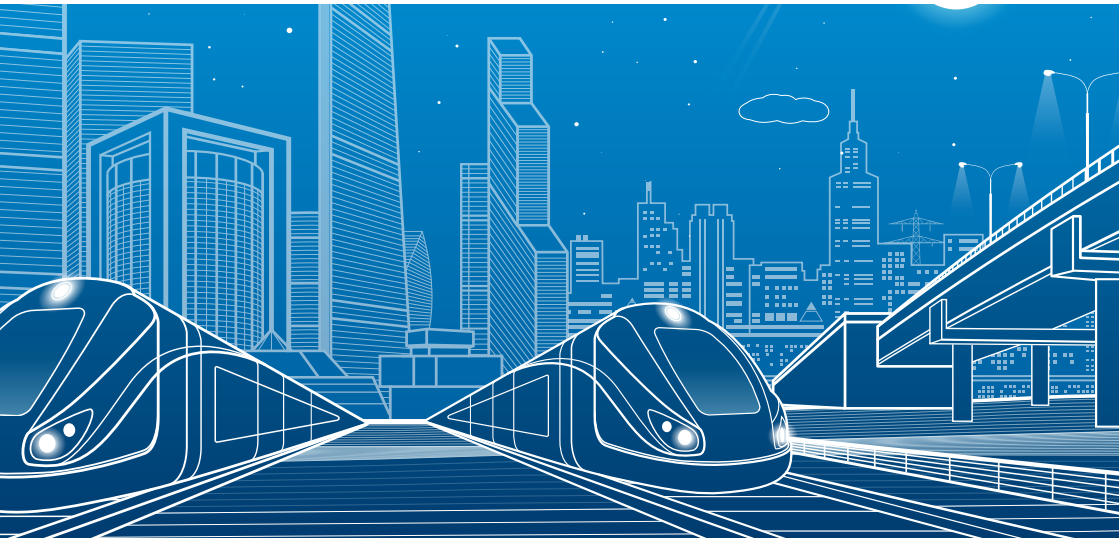
Abbildung 4: Einflüsse auf den Investitionsrückstand



1. Finanzielle Situation (48 %)
2. Förderprogramme und Zuwendungen (27 %)
3. Kapazitäten und Preise der Bauwirtschaft (26 %)
4. Personallage der kommunalen Verwaltung (19 %)
5. Politische Entscheidungen und Vorgaben (16 %)
6. Erhöhte Anforderungen an die Kommunen (13 %)
7. Inv. Rückstand oder Schulden aus Vorjahren / Sanierungsbedarf (8 %)
8. Besondere, regionale Planungsfaktoren (8 %)
9. Investive kommunale Maßnahmen (7 %)

Anmerkung: Nennungen mit weniger als 5 % werden nicht dargestellt.

Quelle: KfW-Kommunalpanel 2019, eigene Darstellung



Ausblick: neue Infrastrukturprojekte für Deutschland!

Die öffentlichen Banken setzen sich dafür ein, dass sanierungsbedürftige Straßen, die Kapazität der Schieneninfrastruktur, Wasserstraßen und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) schneller saniert bzw. ausgebaut werden, indem die erforderlichen Mittel bereitgestellt und die Planungen beschleunigt werden. Zusätzlich zu den notwendigen Investitionen in Fahrbahnen, Bauwerke, Schienen, Straßenausstattung, Lärmschutz und Ausgleichsmaßnahmen des Umweltschutzes kommen nun weitere Investitionen für Maßnahmen im Zuge des Mobilitätswandels hinzu: Investitionen in die Tank- und Ladeinfrastruktur alternativer Antriebe, in die digitale Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und in Rad(schnell)wege. Der notwendige Ausbau der digitalen Infrastruktur entlang der Verkehrswege und Logistikzentren mit einem schnellen und modernen Breitbandnetz als Rückgrat führt zu einem besseren Verkehrsfluss und kann damit CO_2-Einsparungen erreichen. Die Anforderungen des Mobilitätswandels, der Energiewende, des Breitbandausbaus und der Digitalisierung sind daher dauerhaft und belastbar in die Finanzplanung zu integrieren. Dies gilt für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Strom sowie Tankstellen für Gas- und Wasserstoff. Auch die Entwicklung und Durchsetzung CO_2-neutraler Kraftstoffe und neuer Antriebe bei allen Verkehrsträgern muss bedacht werden. Darum müssen Forschung und Entwicklung sowie Markteinführung bei all diesen Technologien weiter gefördert werden. Gleiches gilt für die Förderung von Speichertechnologien für die Sektorkopplung.

Neue Projekte starten

Um die Infrastruktur modernisieren zu können, brauchen wir mehr Projekte anstelle von mehr Bürokratie. Daher sollte der Bund im Zuge einer staatlichen Investitionsoffensive kurzfristig Pilotprojekte zur Modernisierung identifizieren, die von bundesweiter Bedeutung sind und die mit einem beschleunigten Planungsrecht nach dem Planungsbeschleunigungsgesetz realisiert werden können. Darüber hinaus müssen alle staatlichen Ebenen beteiligt werden. Der Bund sollte insbesondere die Investitionsfähigkeit der Kommunen für Infrastrukturprojekte stärken. Die anhaltenden öffentlichen Diskussionen über Infrastrukturprojekte sprechen dafür, Bürgerinnen und Bürger sehr frühzeitig in die Planung der Projekte einzubeziehen.

Öffentliche Banken stehen bereit

Eine moderne Infrastruktur sichert die Zukunftsfähigkeit des Standortes Deutschland. Das sollte das gemeinsame Ziel von Regierung, Politik, Wirtschaft und Finanzdienstleistern sein. Die öffentlichen Banken wollen dazu ihren konstruktiven Beitrag leisten. Gerade im Bereich der öffentlichen Infrastrukturprojekte sind Landesbanken und Förderbanken kompetente Partner der öffentlichen Hand, um Investitionen effizient zu realisieren und zu finanzieren. Sie haben dies in einer Vielzahl von Projekten bewiesen und bieten ihre Unterstützung bei der Umsetzung.

WER SIND WIR?

Der **Bundesverband Öffentlicher Banken Deutschlands, VÖB,** ist ein Spitzenverband der Kreditwirtschaft.

WAS MACHEN WIR?

WIR BÜNDELN die Interessen unserer Mitglieder.

WIR VERTRETEN unsere Mitglieder gegenüber Parlamenten, Regierungen, Aufsichts- und Regulierungsbehörden sowie in den Medien und der Öffentlichkeit in Deutschland und Europa.

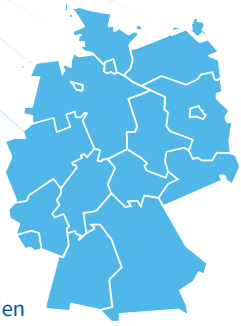
WIR INFORMIEREN zeitnah, schnell und mit hoher fachlicher Kompetenz über neue gesetzgeberische und regulatorische Anforderungen und deren Auswirkungen.

WIR SCHAFFEN Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch und zur Netzwerkbildung.

WER SIND UNSERE MITGLIEDER?

61 Mitglieder

Unter unseren 61 Mitgliedern sind die **5 LANDESBANKEN** und die **19 FÖRDERBANKEN DES BUNDES UND DER LÄNDER** vertreten. Die VÖB-Mitgliedsinstitute haben eine Bilanzsumme von rund 2.800 Milliarden Euro und bilden damit etwa **EIN DRITTEL DES DEUTSCHEN BANKENMARKTES** ab.



Mit mehr als **70.000 BESCHÄFTIGTEN** nehmen unsere Mitgliedsinstitute ihre Verantwortung für Mittelstand, Unternehmen, die öffentliche Hand und Privatkunden wahr und sind in allen Teilen Deutschlands fest in ihren Heimatregionen verwurzelt.

Mit **52 PROZENT** sind die ordentlichen VÖB-Mitgliedsbanken **MARKTFÜHRER BEI DER KOMMUNALFINANZIERUNG** und stellen zudem rund **24 PROZENT ALLER UNTERNEHMENSKREDITE IN DEUTSCHLAND** zur Verfügung.

Unsere Förderbanken haben neue Förderdarlehen in Höhe von **63,8 MILLIARDEN EURO** bereitgestellt (Geschäftsjahr 2018).

Impressum

Herausgeber:
Bundesverband Öffentlicher Banken Deutschlands, VÖB, e. V.
Postfach 11 02 72, 10832 Berlin
Tel.: 030 8192 0
Fax: 030 8192 222
www.voeb.de
Redaktion: Silke Birkholz, Stefan Becker
Redaktionsschluss: 23. August 2019
Layout: doppel:punkt redaktionsbüro janet eicher, Andreas Recek, Bonn
Foto: Adobe Stock© panimoni, envfx
Druck: Distler Druck & Medien e.K., Zirndorf

Bundesverband
Öffentlicher Banken
Deutschlands, VÖB
Lennéstraße 11
10785 Berlin
Tel.: 030 8192 0
Fax: 030 8192 222
presse@voeb.de
www.voeb.de