

Stefan Grönebaum

## Mut zum Investieren ist gefragt

Investitionen sind eine zentrale Größe für wirtschaftliches Wachstum und gesellschaftliche Entwicklung. Ohne private Investition keine Gewinne, ohne öffentliche keine Infrastruktur. Schwerer zu bestimmen ist, wie nachhaltig Investitionen sind und welche wo benötigt werden. Und sie sind stets eine Definitionsfrage: So hat gerade das Statistische Bundesamt die Investitionsquote »per Rechenrick« erhöht: In Anpassung an EU-Definitionen werden künftig Aufwendungen für Forschung und Entwicklung den sonstigen Anlageinvestitionen zugerechnet und erhöhen die Investitionsquote deutlich: von 17,2 auf 19,7 %. Plötzlich liegt Deutschland nicht mehr hinten, sondern im Mittelfeld der OECD.

Unbestritten sank die deutsche Nettoinvestitionsquote auf ein Drittel des Wertes von 2000, was u.a. mit dem Ende des Ost-Baurooms und der Überalterung begründet wird. Laut DIW-Chef Marcel Fratzscher werden jährlich 80 Milliarden Euro zu wenig investiert, haben Staat und Unternehmen 1999 bis 2012 Investitionen von 3 % des Bruttosozialprodukts unterlassen. Der Bremer Finanzpolitiker Carsten Sieling spricht von der »Bröckelrepublik« mit geringerem Wachstum als andere Euro-Länder, einer abnehmenden privaten und einer seit 2003 negativen öffentlichen Investitionsquote.

Für uns Bürger ist die Investitionslücke nicht abstrakt, sondern erlebter Alltag: In Kitas fehlt das Geld für die nötige Qualitätsverbesserung, in Schulen für Ganztagsangebote und Inklusion. In den Unis arbeiten 90 % der Beschäftigten des Mittelbaus mit Zeitverträgen. Autofahrer stehen immer öfter auf kaputten Straßen im Stau. Marode Brücken und Tunnel kosten Arbeitnehmer und Unternehmer Geld und Nerven, der oft veraltete ÖPNV stößt an Kapazitätsgrenzen, verarmte Kommunen schließen Bäder und Bibliotheken und

streichen Buslinien, steigende Sanierungskosten verschlingen die Mittel für Betreuung und Pflege.

Aber woher jährlich weitere 80 Milliarden Euro nehmen? Die Politik hat mit Spar- etats und Schuldenbremse die Infrastruktur verfallen lassen. Die Großen Koalitionen in Europa wie Deutschland sind aufs Sparen fixiert: In Brüssel kratzte Jean-Claude Juncker ganze 21 Milliarden EU-Mittel für einen dreijährigen, EU-weiten Investitionsfonds zusammen. In Berlin feierte die Koalition die schwarze Null, von den den Kommunen im Koalitionsvertrag zugesagten 5 Milliarden fließt erst ab 2015 jährlich je eine Milliarde Euro, eventuell ab 2018 mehr. Für die marode Verkehrsinfrastruktur legt Verkehrsminister Dobrindt eine Milliarde drauf. Ein Klacks angesichts der Probleme: So erhält ganz NRW davon eine Viertelmilliarde. Allein die Autobahn A 45 mit 56 komplett zu erneuernden Brücken wird Milliarden kosten. Die Hälfte der 4.370 Bahnbrücken in NRW ist reparaturbedürftig.

Beide Koalitionspartner scheuen Steuererhöhungen wie der Teufel das Weihwasser, aus Ideologie oder Angst. Rot-Grün hatte im Wahlkampf 2013 Steuererhöhungen gefordert, um die Infrastruktur zu stärken. Die Union hingegen erklärte, der Staat kassiere genug, gewann die Wahl und blockiert seitdem jede Erhöhung. Die CSU belastet mit einer PKW-Maut, die kaum mehr bringt als sie kostet, das Klima mit den EU-Nachbarn. CDU-Strategie Wolfgang Schäuble diskreditierte das CSU-Modell durch gezielte Attacken und Gutachten, während es die SPD – um des Koalitionsfriedens willen – passieren ließ.

Die Kanzlerin lässt laufen: Gab es im Wahlkampf mit ihr »keine Maut«, kam sie danach »ganz klar«. Als der Druck von IWF, Weltbank und US-Regierung wuchs, mehr zu investieren, zauberte Schäuble ein Mini-

programm, bei dem 2016 bis 2018 insgesamt zehn Milliarden Euro zusätzlich fließen sollen. Merkel war empört, dass dies beim G-20-Gipfel in Brisbane nicht den Druck nahm, weil alle Experten sagten: »Zu wenig, zu spät.« Laut Ökonom Peter Bofinger könnte Deutschland selbst mit der Schuldenbremse jährlich zehn Milliarden Euro mehr ausgeben. Sigmar Gabriel bemüht sich um einen Investitionspakt mit Frankreich, der dort zu Strukturreformen à la Schröder (u.a. Lohnstopps) führen soll, während die Deutschen zusätzliche Milliarden in ihre Infrastruktur investieren sollen.

Wirtschaftsminister und SPD-Chef Sigmar Gabriel hält Steuererhöhungen und Reichensteuern für unrealistisch und will privates Kapital mobilisieren. Er setzte daher einen Beirat mit Bankern und Managern ein, der sogenannte ÖPP-Projekte (Öffentlich-Private Partnerschaft) attraktiver machen soll. Dabei denkt er an eine öffentlich-private Infrastrukturgesellschaft, die das Eigentum an Straßen übernehmen und die Einnahmen einer erweiterten LKW-Maut erhalten soll. Richtig ist: Der Finanzsektor investiert immer weniger in Realkapital und sucht seit der Finanzkrise verstärkt nach Renditechancen. Während die SPD-Spitze dazu mit dem gemischten Betreibermodell ÖPP liebäugelt, warnen Medien und Experten: »Der Staat sollte lieber mehr Schulden machen als fragwürdige Finanzgeschäfte eingehen«, so die ZEIT. ÖPP sei für Private unrentabel und für öffentliche Hände oft ein Zuschussgeschäft, wie der Rechnungshof nachgewiesen habe. ÖPP sei insofern teurer als öffentliche Kredite, so der Wirtschaftsweisen Bofinger, »als sich niemand so günstig verschulden kann wie der Staat. ÖPP muss eben auch finanziert werden. Die Anleger wollen etwas damit verdienen, dass sie sich am Ausbau der Infrastruktur beteiligen.«

Die Steuerpolitik der letzten Jahre hatte die Unternehmen entlastet, auch damit sie investierten. Dies taten sie, aber meist

im Ausland oder in Steueroasen wie Luxemburg. Dazu profitierten Kapitaleigner u.a. von der Abschaffung der Vermögens-, der Einkommen- und der Verschleppung der Finanztransaktionssteuer, Arbeitnehmer wurden mit höheren Verbrauchssteuern und Sozialabgaben, Energie- und Wohnkosten belastet. So stiegen – ganz nach Piketty – die Kapitalrenditen gegenüber den Arbeitseinkommen. Der Trend verstärkte sich seit der Finanzkrise, weil die Arbeitnehmer die Bankenrettung bezahlen mussten. Die SPD-Spitze verzichtete darauf, dies zu politisieren. Sie war nach vielen Jahren kapitalfreundlicher Politik 2013 mit eher linken Themen – und Peer Steinbrück – gescheitert und schloss daraus offenbar, sie müsse wieder wirtschaftsfreundlicher werden.

Auch die Länder wollen die Infrastruktur verbessern, aber möglichst mit Geld des Bundes. So hatten alle Verkehrsminister Ende 2013 der Bodewig-Kommission zugestimmt, jährlich mehrere Milliarden mehr in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Sie forderten eine Ausweitung der LKW-Maut, mehr Geld für Brücken und Straßen, die Dynamisierung der Schienenmittel usw. Die Kommunen wollten in die Maut einbezogen werden, auch viele kommunale Straßen sind marode. Geschehen ist wenig: Der Bund versprach Zuwächse – der Verkehrsausschuss kippte die Dynamisierung der Schienenmittel. So spendiert Schäuble einzelne »Investitions-Bonbons« an Bahn und Länder, bleibt aber auf Sparkurs. Den Vorschlag rot-grüner Länder, den Solidaritätszuschlag in die Einkommensteuer zu integrieren, um »nach Bedarf statt Himmelsrichtung zu investieren«, blockte Merkel als »Steuererhöhung« ab.

Da die Union an Sparzwang leidet, kann nur die SPD handeln. Sparwettbewerbe kann sie nur verlieren. Um bei Arbeitnehmern und Unternehmern als kompetent zu gelten, muss sie für beide die Infrastruktur verbessern. Das Geld ist da: NRW-

*Wer (Kapital) hat,  
dem wird gegeben*

Finanzminister Norbert Walter-Borjans schätzt, dass der EU jährlich durch Steuer-  
vermeidung 800 Milliarden Euro entge-  
hen, das wären für Deutschland gut 160  
Milliarden Euro. Sein Land hat gezeigt, wie  
man neoliberale Muster überwindet: Durch  
Ankauf der Steuer-CDs und beharrlich-of-  
fensive Argumentation wurde das Schwei-  
zer Steuerabkommen »geknackt«, Milliar-  
den Euro mehr eingenommen und schär-  
fere Steuerregeln etabliert.

Für den SPD-Linken Carsten Sieling  
bedeutet »sozialdemokratische Wirtschafts-  
kompetenz, mehr Investitionen zu tätigen,  
um zukunftsfähig zu bleiben«. Mehr öf-  
fentliche Einnahmen sollen den Staat hand-  
lungsfähig machen, so gehöre »die Abschaf-  
fung der Abgeltungssteuer durch Über-  
führung der Besteuerung von Zinsen und  
Dividenden in die normale Einkommen-  
steuer in jedes moderne Programm der  
SPD.« Er erinnert daran, dass die (Schrö-  
der-)SPD das Kapital mehr entlastete als je  
zuvor – ohne Zuwachs bei privaten Investi-  
tionen. Dafür brauche es klare Bedingun-  
gen, vor allem eine Nachfrage. Ihre Stärkung,  
so Sieling, erfordere aktive Lohnpolitik –  
mit dem Mindestlohn als erstem Schritt –  
sowie eine steuerliche Entlastung mittlerer

und unterer Einkommen. Diese müsse von  
den hohen Einkommen finanziert werden  
– und nicht umgekehrt. Die SPD müsse  
Wachstums- und Verteilungspolitik zu-  
sammen denken. Der Widerstand in der  
Union, bei Experten und Medien ist groß,  
dazu verliert, laut Jürgen Kocka und Wolf-  
gang Merkel, die Idee der Umverteilung  
auch die Unterstützung der sozialdemo-  
kratischen Parteien, die die politische Mo-  
bilisierung der einkommensschwachen  
Schichten vernachlässigen, mit der Folge  
einer deutlichen Repräsentationskrise.

Hierzulande wie in Europa ist entschei-  
dend, ob die Sozialdemokratie weiter den  
Sparkurs »light« der Kanzlerin vertritt, oder  
ein eigenes, Rendite und Investition, Ange-  
bot und Nachfrage, Wachstum und Ge-  
rechtigkeit gleichrangig berücksichtigen-  
des Wirtschaftskonzept entwickelt. Eignet  
sich wie in den USA 2009–2012 das oberste  
eine Prozent 95 % des Einkommenszu-  
wachses an und dominiert mit Milliarden-  
spenden die Politik, dann haben die Super-  
reichen den (Steuer-)Klassenkampf gewon-  
nen. Noch ist es bei uns nicht so weit, noch  
hält der politische und soziale Streit um  
nachhaltige Investitionen und ihre gerech-  
tere Finanzierung an.



**Stefan Grönebaum**

ist Leiter des Referates »Demografie, Integration und intraministerielle Kommunikation« im Ministerium  
für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen.

[stefan.groenebaum@mweimh.nrw.de](mailto:stefan.groenebaum@mweimh.nrw.de)

*Richard Meng*

## Um die politische Kultur geht es

### Die aufgeregte Diskussion über Rot-Rot-Grün in Thüringen überdeckt die wirkliche Herausforderung

Eines der Bundesländer, die eher selten  
bundesweit von sich reden machen, ist  
plötzlich spannend. An Thüringen, so wird  
allseits getrommelt, lassen sich seit der

rot-rot-grünen Regierungsübernahme die  
großen Richtungsfragen der Republik fest-  
machen. Das ist, wenn man die Machtebe-  
ne der Politik betrachtet, nicht ganz falsch.