

Exklusiv-Interview mit Dr. Manfred Stolpe

Bundesminister für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen

Die Erweiterung der Europäischen Gemeinschaft nach Osteuropa steht bevor. Standards werden europaweit harmonisiert. Welche Elemente sieht der aktuelle Verkehrswegeplan vor, um die Unterschiede zwischen West- und Ost-

schleunigung der Bahnverbindungen von Dresden nach Breslau und von Berlin nach Warschau unterschrieben. Dort werden wir die Geschwindigkeit auf 160 km hochbringen und dadurch attraktiv machen. Wir merken ja jetzt

päische Finanzierung angedacht oder müssen die Staaten das selbst schultern?

Minister Stolpe: Europa wird hier immer nur eine Art Anschubfinanzierung machen können. Finanzierung vor allem, was den Planungsbereich und den Vorbereitungsbereich betrifft. Die Finanzierung selber wird überhaupt nicht verzichten können auf private Beteiligung. Ich bin ganz sicher, wenn die großen Trassen dort gebaut werden, quer durch Polen, möglicherweise auch darüber hinaus, – da gibt es ja Verkehrsplanungen, dass zum Beispiel bis Kiew weiter gebaut werden könnte, – da wird man Mautsysteme gestalten müssen und deshalb sind diese Länder auch unglaublich interessiert an dem, was wir jetzt hier mit unserem neuen Mautsystem machen. Also, Anschubfinanzierung und europäische Planung, wir selbst werden gerade zu stehen haben für unsere Strecke, das wird funktionieren, aber in den Beitrittsländern wird man sehr stark privat finanzieren müssen.



Minister Manfred Stolpe im Gespräch mit Jürgen Klocke, Redakteur der AWW-Informationen.

europa in der Infrastruktur, die vorhanden sind, zu minimieren?

Minister Stolpe: Das ist eine riesige Herausforderung. Es gibt eine wichtige Leitschnur dabei, nämlich die Verabredung, die wir im Rahmen des Verkehrsministerrates in der Europäischen Kommission entwickelt haben - die transeuropäischen Netze. Das heißt, Schienen- und Straßenverbindungen so zu gestalten, dass sie wirklich transeuropäisch sind und dabei einen zusätzlichen Bereich berücksichtigen, die Korridore. Die Korridore spielen eine große Rolle. Wir sind darauf orientiert, dass wir dabei nicht nur an die Straße, sondern auch an die Schiene denken. Wir haben deshalb vor wenigen Tagen mit Polen eine Be-

schon auf der Strecke Berlin-Posen, was die Beschleunigung ausmacht an Auftriebskräften. Und wir werden dann im Binnenbereich, also nicht nur im grenznahen Bereich, dafür zu sorgen haben, dass dieser starke Ausbau Ost-West auch in Nord-Süd Richtung hin bis Bayern und Baden-Württemberg Berücksichtigung findet in den Maßnahmen des Bundesverkehrsministeriums.

Da ist ja ein großer Investitionsbedarf absehbar. Die osteuropäischen Beitrittsländer haben zu vielen Fragen der europäischen Einigung Lasten zu tragen, die neu für sie sind. Ist bei der Entwicklung der europäischen Infrastruktur, insbesondere bei den grenzüberschreitenden Projekten eine euro-

Zur neuen Mauterhebung für den Güterschwerverkehr auf den Straßen in Deutschland wird modernste Technologie eingesetzt. Welche zusätzlichen Anforderungen oder Belastungen stellen diese „Intelligenten Verkehrssteuerungsinstrumente“ an die betroffenen Verwaltungen bzw. damit befassten Behörden?

Minister Stolpe: Ich glaube, das wird so schlimm nicht werden. Das Mautsystem, insbesondere bei der Frage der Erfassung und der Abrechnung wird voll über die privaten Betreiber gestaltet werden. Was uns dann noch herausfordern wird, sind die Harmonisierungsfi-

finanzierungen, die wir vornehmen werden in Blick auf das deutsche Gewerbe. Das wird ganz harmlos bei der KFZ-Steuer. Da wird kein weiterer Verwaltungsaufwand nötig, wenn wir das erst mal haben. Das wird auch relativ harmlos bei den Innovationszuschüssen, die wir geben.

Es wird noch mal ein bisschen spannend, wenn wir ein Mauterstattungsverfahren in Brüssel durchgeboxt haben. Da müssen wir sehen, dass wir das möglichst eng halten, damit das nicht noch

durch Heere von Leuten abgewickelt werden muss.



Messestand der AWV auf dem Kongress „Effizienter Staat“ 2003 im Schöneberger Rathaus/Berlin; links: AWV-Geschäftsführer Dr. Ulrich Naujokat.

Im Gespräch ist – in Ihrem Verantwortungsbereich – die Grün-

dung eines „Osteuropazentrums“, welches die Erweiterung der Europäischen Union nach Osten hin begleiten soll. Wieweit sind da die Vorbereitungen?

Minister Stolpe: Wir sind die Initiatoren. Es gibt da ein geordnetes Verfahren. Es gibt eine Reihe von Bewerbern für den Standort. Dazu gehören Leipzig, Greifswald, Frankfurt/Oder, Görlitz und Potsdam. Dazu wird ein Bewertungsverfahren durchgeführt. Der Staatssekretär Braune, der das im Einzelnen organisiert, hat den Ehrgeiz, noch im Laufe des Sommers eine Entscheidung herbeizuführen.

Das Interview führte Jürgen Klocke auf dem Kongress „Effizienter Staat 2003: Mobilität-Modernisierung der Infrastrukturen“ am 2.–3. Juni.



Steuerungs- und Reformfähigkeit des Staates

Die Bundesrepublik Deutschland ist in der Krise. Das ist mittlerweile, man muss es leider sagen, ein Gemeinplatz geworden. Einige Stichworte genügen: die dauerhaft hohe Arbeitslosigkeit, der Bedarf an weiterer Deregulierung und Liberalisierung im Bereich der Wirtschaft, die Sicherung unseres Gesundheits- und Krankenversicherungssystems, die Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Altersversorgung, die Defizite in den öffentlichen Haushalten und die dabei gleichzeitig hohe und noch steigende Steuer- und Abgabenlast der Bürger, schließlich die generell schlechte Lage der Familien,

vor allem in finanzieller Hinsicht. Reformforderungen richten sich auf eine verstärkte Eigenverantwortung der Bürger, auf die Flexibilisierung der Arbeitsmärkte und des Arbeitsrechts, auf eine Reduktion der Lohn- und Lohnnebenkosten für die Unternehmen und insgesamt auf eine Senkung der Staats- und Abgabenquote. Das Koordinatensystem unserer Sozial- und Wirtschaftsordnung bedarf insgesamt einer Neujustierung.

Professor Dr. Hans-Jürgen Papier, Präsident des Bundesverfassungsgerichts und Inhaber eines Lehrstuhls für öffentliches Recht an der Universität München, setzt sich in einem Aufsatz mit dieser Problematik ausführlich auseinander. Dabei geht es ihm allerdings nicht um den Inhalt nötiger Reformen, sondern um die Frage nach den Gründen für den nun schon lange währenden Reformstau. Was blockiert und lähmt die staatlichen Institutionen? Ist unser Staat noch steuerungs- und reformfähig? Auf diese – sicherlich auch zugespitzten – Fragen

gibt es keine einfache Antwort. Die Handlungsfähigkeit des Staates hängt von vielfältigen und heterogenen Faktoren ab. Der Autor geht schwerpunktmäßig auf zwei Entwicklungen ein, die ihm verfassungsrechtlich und verfassungspolitisch besonders bedeutsam erscheinen. Dabei geht es zunächst um Steuerungsprobleme im Binnenbereich der Staatsorganisation, insbesondere im Bereich der bundesstaatlichen Politikverflechtung. Während es sich hierbei um schon länger zu beobachtende Phänomene handelt, treten seiner Meinung nach vor allem in der jüngeren Vergangenheit verbände-staatliche oder korporatistische Tendenzen hervor, die nicht nur aus dem Blickwinkel der parlamentarischen Demokratie des Grundgesetzes, sondern auch unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten einer kritischen Betrachtung bedürfen.

Der Beitrag kann in der Zeitschrift Verwaltung & Management – Zeitschrift für allgemeine Verwaltung, Heft 3/2003 (Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden) auf den Seiten 116 bis 121 nachgelesen werden.