Magazin Beitrag

- Analyse [1]

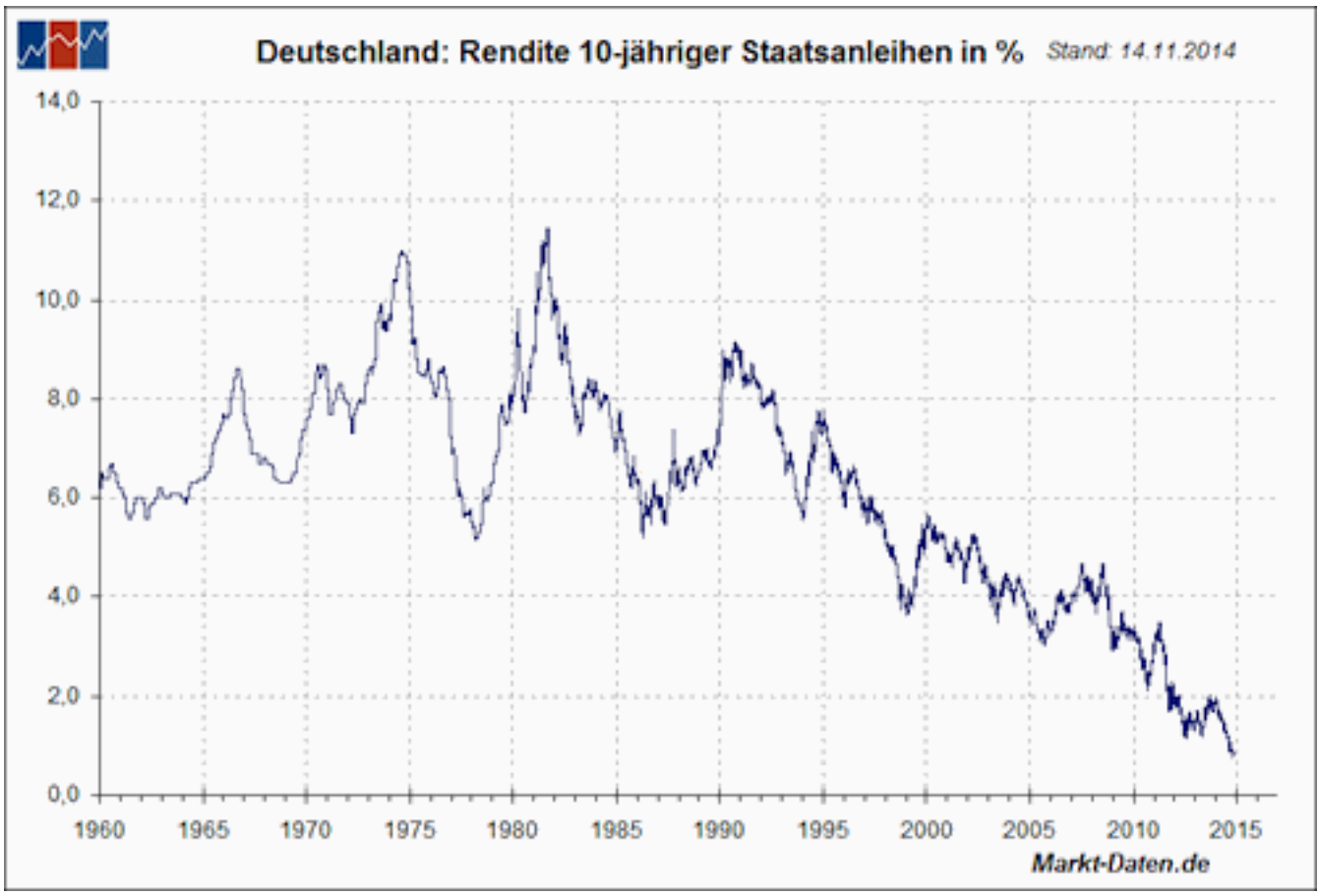
- Staatsverschuldung [2]
- Versicherungen [3]

Autobahnen vom Lebensversicherer?

Das ist Irrsinn mit Methode
von Jens Berger [4] am 28. November 2014

Der Versicherungskonzern Ergo will seine Investitionen in Infrastrukturprojekte in den nächsten Jahren verzehnfachen. Auch die Allianz verkündete bereits, sie könne es sich sehr gut vorstellen, künftig auch in Deutschland Infrastrukturprojekte wie Autobahnen zu finanzieren. Man müsse dazu jedoch noch investorenfreundlichere Rahmenbedingungen schaffen. Dies soll eine Kommission bewerkstelligen, die von Sigmar Gabriel eingesetzt wurde und deren Bericht noch vor Jahresende erwartet wird. Die fehlgeleitete Politik des letzten Jahrzehnts macht es möglich – schon bald könnte es so weit sein, dass Versicherungskonzerne Autobahnen bauen und sich die lukrativen Renditen vom Steuerzahler bezahlen lassen. Das ist – nicht nur – volkswirtschaftlicher Irrsinn. Doch dieser Irrsinn hat Methode.

Das Geschäft mit der privaten Altersvorsorge lahmt. Kein Wunder, schließlich hat es sich dreizehn Jahre nach der Einführung der Riesterrente langsam herumgesprochen [5], dass von ihr nur die Versicherungskonzerne profitieren. Und andere Vorsorgeprodukte kranken am niedrigen Zinsniveau. So sinkt der Garantiezins für Lebensversicherungen im nächsten Jahr auf 1,25% und bietet den Versicherten damit noch nicht einmal einen Inflationsausgleich. Für Anbieter von privaten Altersvorsorgeprodukten sind Niedrigzinsperioden keine guten Zeiten. Früher lief das Geschäft einfacher. Da lieh man verschiedenen erstklassigen Schuldnern – darunter vor allem Staaten – Geld zu mehr als 6% p.a. und reichte seinen Kunden 4% Zins weiter und von der Differenz und den meist hohen Abschlussgebühren konnte man als Versicherungskonzern gut leben. Wenn man heute 1,25% Zinsen ausschütten muss, so kann man dies noch nicht einmal über deutsche Staatsanleihen refinanzieren und auch Anleihen aus anderen sicheren Eurostaaten reichen gerade einmal für die direkte Refinanzierung aber nicht zu Deckung der Kosten und erst recht nicht zur Befriedigung der üppigen Renditevorstellungen der Anbieter.



Quelle: markt-daten.de [6]

Was also tun? Geld zu verleihen ist in einer Niedrigzinsphase immer eine schlechte Idee – entweder man kriegt kaum Zinsen oder man geht ein hohes Risiko ein und da sind den Anbietern von Altersvorsorgeprodukten zum Glück gesetzliche Grenzen gezogen. Hohe Renditen verbunden mit niedrigem Risiko – das ist eigentlich die Quadratur des Kreises, da im Finanzwesen höhere Renditen stets mit einem höheren Risiko einhergehen. Und hier kommen nun die privaten Investitionen in die staatliche Infrastruktur ins Spiel. Man spricht bei solchen Projekten auch gerne von „Öffentlich-privater Partnerschaft“ (ÖPP) oder „Public-private-Partnership“ (PPP). Die Partnerschaft ist dabei folgendermaßen zu verstehen: Der Staat sorgt dafür, dass der private Partner nicht nur erstklassig – zu Lasten des Steuerzahlers – abgesichert ist, sondern auch – ebenfalls zu Lasten des Steuerzahlers – vergleichsweise hohe Renditen einfahren kann. Die Quadratur des Kreises wird durch PPP-Projekte somit ermöglicht.

Daher sind PPP-Projekte auch vor allem in Deutschland vollkommen zu Recht im Kreuzfeuer der Kritik. Erst vor etwas über einem Jahr sorgte ein Gutachten des Bundesrechnungshofs [7] für Aufsehen, das speziell PPP-Projekten beim Autobahnbau viel zu hohe Kosten und volkswirtschaftliche Nachteile bescheinigte. Eigentlich sollte man nun denken, der Spuk sei vorbei. Doch dem ist wohl nicht so.

Die Allianz kalkuliert bei vergleichbaren PPP-Projekten [8] mit einer Rendite von sieben Prozent. Das rechnet sich natürlich, vor allem wenn man bedenkt, dass Infrastrukturprojekte eine immens langes Laufzeit bzw. Abschreibungsdauer haben. Um den Irrsinn solcher Projekte einmal zu demonstrieren, hier eine Überschlagsrechnung:

Szenario 1 (PPP): Ein Versicherungskonzern übernimmt die Investitionskosten i.H.v. 1.000 Mio. Euro für den Ausbau einer Autobahn. Dafür kriegt er über 30 Jahre hinweg aus den laufenden Mauteinnahmen des Bundes eine Abschlagsrate, die sich aus dem Abtrag und einer Verzinsung von 7% bezogen auf die Restschuld zusammensetzt. Innerhalb von 30 Jahren summieren sich diese Zahlungen damit auf **2.015 Mio. Euro.** Der Bund – also der Steuerzahler – hat also im Endeffekt mehr als das Doppelte der eigentlichen Investitionskosten bezahlt, während die Versicherungskonzerne und ihre Kunden einen ordentlichen Reibach gemacht haben.

Szenario 2 (herkömmliche Finanzierung über Kredite durch den Staat): Der Bund finanziert das Projekt über eine Neuverschuldung i.H.v. 1.000 Mio. Euro, die Kosten werden über 30 Jahre gestreckt mit einer Verzinsung von 1% (dies ist der aktuelle Zinssatz für derart langlaufende Staatsanleihen) aus den laufenden Einnahmen aus der Maut beglichen. Bei diesem Modell belaufen sich die Kosten auf lediglich **1.145 Mio. Euro.**

In beiden Szenarien werden die Kosten direkt aus der Maut gedeckt, also aus den laufenden Einnahmen des Staates. Wenn man so will werden also die Renditen der Altersvorsorge direkt aus den Steuereinnahmen subventioniert. Dies betrifft übrigens nicht nur die Renditen der Versicherten, sondern auch und vor allem die Renditen der Versicherungskonzerne und damit im Endeffekt die Dividenden der Aktionäre. Auf diese Art und Weise werden also die Einnahmen aus der Maut umgelenkt in die Taschen einiger weniger Großaktionäre der Versicherungskonzerne. Die Mautkosten werden freilich auf die Endpreise der transportierten Güter umgelegt und schlussendlich vom Konsumenten – also von uns – bezahlt. Die Finanzierung von Infrastrukturprojekten über PPP ist demnach eine lupenreine Umverteilung von unten nach oben.

Doch nicht nur das. Wie das Rechenbeispiel zeigt, führt PPP indirekt auch zur Schädigung der Infrastruktur. Wenn man einmal bedenkt, dass die Einnahmen aus der Maut eine feste Summe sind, dann lässt sich jeder Euro Mauteinnahmen natürlich nur einmal ausgeben. Wenn PPP-Projekte in der Summe aber fast doppelt so teuer sind wie traditionell finanzierte Infrastrukturprojekte sind, dann heißt das auch, dass der Bund nur halb so viele Projekte finanzieren kann. Die Schäden an der Infrastruktur bleiben also zum Teil erhalten. Will der Bund dennoch mehr investieren, dann müssen neue Einnahmen her. Ein Schelm, wer anlässlich der momentanen Debatte zur Ausweitung der Maut auf PKWs da Böses denkt.

Zu Bedenken ist auch, dass durch PPP die Zweckbindung der Mauteinnahmen in Frage gestellt wird. Wenn mehr als die Hälfte der Gesamtkosten (s.o.) nicht direkte Investitionskosten, sondern indirekte Finanzkosten sind, dann gehen die Einnahmen aus der Maut eben nicht in die Verkehrsinfrastruktur, sondern als Subvention in die private Altersvorsorge und in die Kassen der Versicherungskonzerne und deren Aktionären.

Das Schlimmste daran ist, dass diese Entwicklung womöglich gar nicht mehr abwendbar ist. Durch die Schuldenbremse und den Fiskalpakt darf der Staat – wenn nicht an anderer Stelle gekürzt wird – künftige Infrastrukturprojekte gar nicht mehr über Neuverschuldung finanzieren. Und wenn man sich weiterhin weigert, die Steuereinnahmen zu erhöhen, bleibt dem Staat gar nichts anderes übrig, als entweder eine Fremdfinanzierung zuzulassen oder die Infrastruktur komplett vor die Hunde gehen zu lassen. Aber selbst bei diesem – keineswegs wünschenswerten Szenario – darf und muss die Frage gestattet sein, warum ein Versicherungskonzern für ein todsicheres Investment derart hohe Zinsen kalkulieren darf. Nach den Regeln des Marktes müsste ein Investor, dessen Refinanzierung durch Steuereinnahmen garantiert ist, auch nur unwesentlich höhere Zinsen bekommen als sie der Staat für seine eigenen Schulden verlangt. Dann wären Allianz und Co. jedoch aus dem Spiel. In diesem Sinne ist Gabriels Kommission, die offenbar eben dies verhindern soll, noch nicht einmal marktkonform, sondern schlicht ein Instrument der Korruption zu Lasten des Steuerzahlers und zu Gunsten der Versicherungskonzerne.

Quelladresse (abgerufen am *27.5.2024*):
http://dasdossier.de/magazin/wirtschaft/staat-und-wirtschaft/autobahnen-vom-lebensversicherer

Links:
[1] http://dasdossier.de/taxonomy/magazin/1756
[2] http://dasdossier.de/stichwort/staatsverschuldung
[3] http://dasdossier.de/stichwort/versicherungen
[4] http://dasdossier.de/nutzer/jens-berger
[5] http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/heute-show-neues-aus-rentenhausen-13289183.html
[6] http://www.markt-daten.de/charts/zinsen/staatsanleihen-eu.htm
[7] https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/gutachten-berichte-bwv/berichte/langfassungen/2013-bwv-gutachten-wirtschaftlichkeitsuntersuchungen-bei-oeffentlich-privaten-partnerschaften-oepp-im-bundesfernstrassenbau

[8] http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/chef-der-allianz-lebensversicherung-wir-wuerden-gerne-autobahnen-finanzieren/10795234.html