



Beschluss der Vollversammlung vom 26. November 2012

Planungs- und Investitionssicherheit für Unternehmen bei Investitionen, Auftragsvergaben und Förderung durch das Land

Ab dem Jahr 2013 werden in M-V erhebliche Kürzungen der investiven Mittel im Verkehrsbereich eintreten. Im Straßenbau wurden schon 2012 gegenüber 2011 erhebliche Reduzierungen wirksam. Auch bei den Mitteln für den Betrieb im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist mit Kürzungen zu rechnen. Darauf müssen sich Behörden und Unternehmen einstellen und gemeinsam nach Lösungen suchen.

Erhebliche Kürzungen im Verkehrsbereich absehbar

Die Mittel für Verkehrsinfrastruktur speisen sich neben Haushaltstiteln des Bundes aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes des Bundes, aus Landesmitteln und EFRE-Mitteln der Europäischen Union (EU-Strukturfonds):

Die **Bundesmitten** für die Verkehrsinfrastruktur sind rückläufig. Über das Setzen von Prioritäten wird kontrovers diskutiert.

Das **Entflechtungsgesetz** stellt Mecklenburg-Vorpommern bis Ende 2013 zweckgebunden für Maßnahmen des Verkehrs jährlich insgesamt ca. 35 Mio. € zur Verfügung. Dieser Betrag wird neben einem gewissen Anteil für übrige verkehrsbezogene Maßnahmen in etwa zu gleichen Teilen für allgemeine Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und für solche Maßnahmen des sonstigen ÖPNV genutzt. Ab 2014 entfällt diese gruppenbezogene Zweckbindung für den Verkehr. Sie weicht einer investiven Zweckbindung und die Länder erhalten die Möglichkeit, für die Restlaufzeit bis Ende 2019 Entscheidungen über eine etwaige weiterhin gruppenbezogene Zweckbindung selbst zu treffen, wie es unlängst Brandenburg vornahm. Gleichzeitig werden in 2013 die Höhe der vom Bund ab 2014 bereitgestellten Mittel und der Modus einer Konstanz, einer linearen oder gestuften Abschmelzung in 2014 - 2019 entschieden werden.

Mit der neuen **EU**-Förderperiode ab 2014 fließen weniger Mittel ins Land (demnach auch weniger **EFRE**-Mittel). Der Finanzrahmen und die Verteilung der Mittel sind noch nicht feststehend.

Auch auf die Mittel des Landes für Infrastruktur des sonstigen ÖPNV hat die Reduzierung der EFRE-Mittel der Europäischen Union für das Land Mecklenburg-Vorpommern Auswirkungen. Dadurch kann das Land auch dem ÖPNV weniger eigene Mittel zur Verfügung stellen.

So wird es schon ab 2012 einen erheblichen Einschnitt beispielsweise in die Förderung der Fahrzeugbeschaffung Bus geben. In unserem Flächenland versehen täglich 1.203 Linienbusse ihren Dienst. Die Absenkung der Förderung bedeutet, dass sich entweder die Nutzungsdauer erhöhen wird oder noch höhere Belastungen auf die Verkehrsbetriebe und die Nutzer zukommen.

Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns haben für das Land eine ausgesprochen hohe Bedeutung, generieren eine hohe (logistische) Wertschöpfung und sichern tausende Arbeitsplätze. Angesichts zurückgehender finanzieller Mittel im Landeshaushalt darf nicht im Bestreben nachgelassen werden, die Wettbewerbsposition der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns gegenüber denen in Polen, aber auch den bestehenden und geplanten festen Querungen auszubauen. Die Marktposition unserer Häfen bemisst sich nicht allein an der Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindung, sondern auch an der Qualität ihrer Infra- und Suprastruktur.

Bei den vom Bund zur Verfügung gestellten **Regionalisierungsmitteln** zur Finanzierung des SPNV ist ab 2015 mit einer Kürzung zu rechnen bei gleichzeitiger Steigerung der Kosten für den bisherigen Leistungsumfang.

Diese sich verändernden finanziellen Rahmenbedingungen gehen einher mit einer sinkenden Einwohnerzahl, was sowohl Wirkungen auf die Wirtschaftlichkeit von SPNV und ÖPNV als auch auf Steuerzuweisungen des Bundes hat.

Die IHK fordert von der Landesregierung Planungs- und Investitionssicherheit für Unternehmen bei Investitionen, Auftragsvergaben und Förderung durch das Land:

- Ausgeglichene Haushalte bei Bund, Land und Kommunen sind ein wichtiges Ziel, das auch von der IHK gefordert und unterstützt wird. Deshalb ist es wichtig, sich langfristig auf veränderte Rahmenbedingungen einzustellen und entsprechende Anpassungen auf der Ausgabenseite vorzunehmen. Verlässliche Planung erfordert einen kontinuierlichen und langfristigen Prozess.
- Die schonungslose Analyse der Einnahmen und Ausgaben des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung MV ist richtig, hätte in vielen Bereichen jedoch deutlich früher erfolgen können und müssen. Die Wirtschaft muss frühzeitig in diese Prozesse einbezogen werden.
- Der Verkehrsbereich ist durch Kürzung von EU- und Bundesmitteln besonders hart getroffen. Hier müssen Umschichtungen im Landeshaushalt geprüft werden, um die Infrastrukturerhaltung, die Umsetzung wichtiger Infrastrukturprojekte und eine ausreichende Bedienung im ÖPNV sicherzustellen.
- Die gruppenbezogene Zweckbindung der Mittel für den Verkehr aus dem Entflechtungsgesetz muss über das Jahr 2013 hinaus durch das Land festgeschrieben werden. Andere Bundesländer haben diesen Schritt bereits vollzogen.
- Für Unternehmen ist langfristige Planungs- und Investitionssicherheit zwingend erforderlich. Ausschreibungen z.B. im SPNV müssen transparent und mit wettbewerbsfördernden Kriterien erfolgen. Dazu gehört beispielsweise auch die Berücksichtigung langer Beschaffungszeiten bei Investitionsgütern. Nach Ausschreibungen erteilte Zuschläge und geschlossene Verträge müssen auch nach geänderten Rahmenbedingungen Bestand haben.
- Unternehmen müssen sich auf die Einhaltung von Verträgen und Förderzusagen (z.B. für die Anschaffung von Bussen) verlassen können, um langfristige Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur absichern zu können.
- Langfristig muss eine Verbesserung des Angebotes im SPNV vor allem auf nachfragestarken Hauptachsen (z.B. Hamburg-Rostock-Stralsund, Rostock-Berlin, Stralsund-Berlin) erfolgen. Hier sollte ein Stundentakt angestrebt werden.
- Bei der Bemessung von Verkehrsanlagen und -angeboten sind neben der Durchschnittsbelegung auch die Spitzenbelastung und saisonale Schwankungen zu berücksichtigen.
- Die Fokussierung der Investitionstätigkeit auf Instandhaltung und vorrangige Projekte, wie Ausbau der B96n auf Rügen und der Lückenschluss der A14 ist richtig, die Investitionstätigkeit in der Fläche darf allerdings nicht völlig vernachlässigt werden.
- Der bedarfs- und situationsgerechte Infrastrukturausbau (Seekanalvertiefungen, verkehrliche Erschließung, Kai- und Umschlagsanlagen) in den Häfen des Landes muss zur Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsposition fortgesetzt werden. Dies schließt auch die Förderung der industriellen Produktion des Landes durch Bereitstellung und Erschließung wassernaher Industrieflächen ein.
- Die vorgesehenen Kürzungen werden auch die Bauwirtschaft besonders hart treffen. Hier geht es um die Existenz der Branche. Im Straßenbau ist über Jahre ein verstetigter Auftragsbestand wichtig. Baukapazitäten, sowohl technische als auch personelle (Unternehmen, Fachkräfte, Ausbildungsplätze), die durch ein sprunghaftes Absenken der Investitionen abgebaut werden müssen, werden für Mecklenburg-Vorpommern dauerhaft verloren gehen. Gleiches trifft insbesondere auch auf Planungs- und Ingenieurleistungen zu.
- Die Konzentration auf Großprojekte lässt befürchten, dass für kleine und mittlere Unternehmen adäquate Aufträge fehlen, mit bekannten Folgen wie z.B. Abwanderung und dadurch Verstärkung des Fachkräftemangels. Die Beschäftigungszahl am Bau hat sich in den letzten 20 Jahren in unserem Bundesland um fast 30.000 Mitarbeiter verringert und beträgt nunmehr nur noch 16.200. Diese Kapazitäten sind zu erhalten, ansonsten ist der Erhalt der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig in Frage gestellt. Ausschreibungen und Losgrößen für Bau- und Planungsleistungen müssen so gestaltet sein, dass auch kleineren und mittelständischen Unternehmen eine Beteiligung ermöglicht wird und die Flexibilität für das Land sogar noch erhöht wird.
- Langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht verzögern häufig die termingerechte Umsetzung von Infrastrukturprojekten und den vorgesehenen Mittelabfluss. Dies ist insbesondere problematisch bei der Fokussierung auf wenige Großprojekte. Deshalb sind eine frühzeitige Planung und die Schaffung von Baurecht für vorgesehene und alternative Projekte wichtig. Um kurzfristig zur Verfügung stehende zusätzliche Finanzmittel (wie z.B. Konjunkturpakete) abrufen zu können, sollten baureife Projekte vorhanden sein. Das Land muss insgesamt ausreichend und kontinuierlich Planungsmittel zur Verfügung stellen.