



## Resolution der Industrie- und Handelskammer zu Schwerin

Beschluss der Vollversammlung vom 13. März 2013

### Verkehrsinfrastruktur – Die maßgebliche Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft und steigende Lebensqualität

#### Infrastrukturen sind Wege für morgen

Gut ausgebaute, leistungsstarke Verkehrswege, Energiestrassen und Breitbandnetze sowie optimale Bauflächenangebote für Unternehmensansiedlungen, Wohnen und öffentliche Einrichtungen sind nicht nur Grundlagen für eine hohe Lebensqualität, Fortschritt und Wohlstand, sondern maßgebliche Voraussetzungen für prosperierende Wirtschaftszentren. Infrastruktur in all ihren Facetten bestimmt die Standortqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Sie ebnet die Wege für morgen und erschließt Entwicklungspotenziale. Wie wichtig sie ist, wird insbesondere dann deutlich, wenn sie fehlt.

Ein Großteil der Auto- und Eisenbahnbrücken ist in einem desolaten Zustand. Dem Straßenverkehr steht vielerorts ein verschlissenes und an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangtes Straßennetz zur Verfügung. Die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes muss an die transnationale Qualität angepasst werden. Das sind große Herausforderungen, die ein konsequentes und zielorientiertes Handeln verlangen. Großer Handlungsbedarf besteht in allen Bereichen der Verkehrsnetze in Mecklenburg-Vorpommern bis hin zu Kreis- und Gemeindestraßen. Ein weiterer Substanzverzehr darf nicht zugelassen werden.

Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns haben eine sehr hohe Bedeutung, generieren eine erhebliche logistische Wertschöpfung und sichern tausende Arbeitsplätze. Angesichts zurückgehender finanzieller Mittel im Landeshaushalt darf nicht im Bestreben nachgelassen werden, die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns gezielt weiter auszubauen. Die Marktposition unserer Häfen bemisst sich nicht allein an der Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindung, sondern auch an der Qualität ihrer Infra- und Suprastruktur.

#### Integrierter Landesverkehrsplan

Für Mecklenburg-Vorpommern bedeutet dies, dass die Qualität der Verkehrsnetze weiter verbessert werden muss. Einerseits muss die Leistungsfähigkeit gezielt erhalten, andererseits in zahlreichen Netzabschnitten durch Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen gesichert werden. Mit der Entscheidung, für Mecklenburg-Vorpommern einen integrierten Landesverkehrsplan zu erarbeiten, werden die notwendigen Leitlinien für eine ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik geschaffen, deren Umsetzung künftig auch das Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsbedingungen für die Wirtschaftsstandorte im Land weiter verbessern werden.

## **Bundesverkehrswegeplanung 2015**

Für die künftige Verkehrswegeplanung und die damit im Zusammenhang stehenden Verkehrsangebote bedarf es neuer Planungs- und Finanzierungsansätze. Die Unternehmen brauchen Planungs- und Investitionssicherheit. Deshalb sind die Revision der Bundesverkehrswegeplanung und in dessen Folge die Schaffung von geschlossenen Finanzierungskreisläufen für die Verkehrsträger unabhängig von Haushaltsbeschlüssen des Bundes eine zielführende Alternative, die von der Wirtschaft mitgetragen wird. Kriterien wie Netzwirkung, volkswirtschaftlicher Nutzen sowie raumordnerische und regionalpolitische Aspekte müssen bei der Bewertung von Verkehrsprojekten ein größeres Gewicht, als bisher erhalten.

### **Erhebliche Kürzungen im Verkehrsbereich**

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). 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 Maßnahmen des sonstigen Öffentlichen Personennahverkehrs (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.

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 können auch dem ÖPNV weniger Mittel zur Verfügung gestellt werden. So besteht schon ab 2012 ein erheblicher Einschnitt in die Förderung der Fahrzeugbeschaffung bei Bussen. Die Absenkung bedeutet, dass sich entweder die Nutzungsdauer erhöhen wird oder noch höhere Belastungen auf die Verkehrsbetriebe und die Nutzer zukommen.

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

## Die IHK zu Schwerin 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 von der IHK gefordert und unterstützt wird. Deshalb ist es wichtig, sich langfristig auf veränderte Rahmenbedingungen einzustellen und entsprechende Anpassungen auf der Ausgabenseite vorzunehmen, um verlässliche Planungen zu realisieren. Die Wirtschaft muss frühzeitig in diese Prozesse einbezogen werden.
- Die gruppenbezogene Zweckbindung der Mittel für den Verkehr aus dem Entflechtungsgesetz muss über das Jahr 2013 hinaus durch das Land festgeschrieben werden.
- 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.
- Künftig muss eine Verbesserung des Angebotes im SPNV vor allem auf nachfragestarken Hauptachsen erfolgen, wie z. B. zur Verkürzung der Reisezeiten.
- Bei der Bemessung von Verkehrsanlagen und -angeboten sind neben der Durchschnittsbelegung auch die Spitzenbelastung und saisonale Schwankungen zu berücksichtigen.
- Die Infrastrukturprojekte Bau der Autobahn A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg einschließlich des Neubaus der Bundesfernstraßenverbindung Mirow-Wittstock sowie die Bundesstraße B 96/B 96n von Sassnitz bis Berlin gehören zu den wichtigsten Infrastrukturprojekten in Mecklenburg-Vorpommern und müssen zügig umgesetzt werden. Darüber hinaus muss die Instandhaltung abgesichert werden, um weiteren Substanzverzehr vorzubeugen.
- Der bedarfsgerechte Infrastrukturausbau in den Häfen Mecklenburg-Vorpommerns (Ausbau der seewärtigen Hafenzufahrten, landseitige verkehrliche Erschließung, Kai- und Umschlaganlagen) muss zur Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsposition fortgesetzt werden. Dies schließt auch die Ausweisung und Erschließung hafennaher Industrie- und Gewerbeflächen ein.

- Die vorgesehenen Kürzungen im gesamten Verkehrsbereich werden auch die Bauwirtschaft besonders hart treffen. Hier geht es um die Existenz der Branche. Im Straßenbau ist über Jahre ein verstetigter Auftragsbestand wichtig. Technische als auch personelle Kapazitäten werden durch ein sprunghaftes Absenken der Investitionen abgebaut und gehen dem Land dauerhaft verloren. Gleiches trifft insbesondere auch auf Planungs- und Ingenieurleistungen zu.
- Langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht verzögern häufig die termingerechte Umsetzung von Infrastrukturprojekten und den vorgesehenen Mittelabfluss. Deshalb sind hierfür langfristige Planungen und transparente Baurechtsverfahren durchzuführen. Planungsmittel des Landes müssen künftig ausschließlich für solche Vorhaben gebunden werden, die auch Aussicht auf zeitnahe Realisierung durch insbesondere finanzielle Absicherung haben.
- Wir fordern von der Landesregierung beim Bund ausreichende Mittel einzuwerben, damit Verkehrsinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern im erforderlichen Umfang gebaut und unterhalten werden kann.

Industrie- und Handelskammer zu Schwerin  
Schwerin, den 13.03.2013

gez. Hans Thon  
Präsident

gez. Siegbert Eisenach  
Hauptgeschäftsführer