



STELLUNGNAHME

Ihr Ansprechpartner
Dr. Matthias Mainz

E-Mail
matthias.mainz@ihk-nrw.de

Telefon
0211-36 70 20

Datum
17.01.2013

Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2013 (Haushaltsgesetz 2013) Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 16/1400

I. Haushaltsgesetz, Allgemeine Finanzen

Frage 1.

Die Einführung der Schuldenbremse erfordert ein langfristiges und vorausschauendes Handeln. Die aktuelle Haushaltsplanung lässt nicht erkennen, wie bis 2020 ein ausgeglichener Haushalt ohne Kreditaufnahmen aufgestellt werden kann, um die Schuldenbremse zu erfüllen. Ohne massive Einsparungen können die Ausgaben nur durch Mehreinnahmen gedeckt werden. Es ist daher zu befürchten, dass auf die Steuerzahler erhebliche Mehrbelastungen zukommen.

Die Haushaltspolitik des Landes bleibt prozyklisch ausgerichtet. Trotz der Rekordsteuereinnahmen der vergangenen Jahre kam die Konsolidierung des Landeshaushalts kaum voran. Mit dem aller Voraussicht nach auch in NRW in 2013 nachlassendem Wirtschaftswachstum wird der Druck auf die öffentlichen Haushalt wieder zunehmen.

Für die Kommunen gilt eine Schuldenbremse ausdrücklich nicht. Für sie muss das Land dauerhaft eine angemessene Finanzausstattung gewährleisten, um die Erfüllung der kommunalen Aufgaben zu sichern. Die Einhaltung der Schuldenbremse und Konsolidierungszwänge des Landes dürfen nicht auf die kommunale Ebene verschoben werden.

Frage 2.

Mangelnde Investitionen in die Instandhaltung und den Neuausbau von Straßen und Schienen haben zu einer deutlichen Qualitätsverschlechterung für den Wirtschafts- und Logistikstandort NRW geführt. Die Investitionen des Landes reichen seit vielen Jahren weder zur Erhaltung des Bestandsnetzes noch zur Beseitigung der dringendsten Engpässe in das Landesstraßennetz aus.

Im vorliegenden Haushaltsgesetz 2013 werden die Investitionen in das Landesstraßennetz nochmals zurückgefahren. Die angekündigte Umschichtung von Ausbaumitteln in

die Erhaltung findet nur zu einem geringen Teil statt. Insgesamt werden die Kürzungen im Ausbau nicht durch den Anstieg der Erhaltungsinvestitionen kompensiert. Die Unterfinanzierung des Bestandsnetzes wird in den kommenden Jahren in vielen Fällen teure Grundsanierungen und Ersatzbauten bedingen, die bei rechtzeitigen und regelmäßigen Erhaltungsaufwendungen vermeidbar wären.

Bereits heute spüren die Unternehmen die Folgen der mangelnden Instandhaltung. Besonders deutlich werden die Folgen der unterlassenen Instandhaltung an den über 1.000 Brücken in NRW, die als dringend überprüfungsbedürftig eingestuft werden. Die zusätzlichen Kosten, die den Unternehmen durch Umwegfahrten, zusätzliche Staus, geänderte Lkw-Umläufe und höhere Treibstoff- und Personalaufwänden entstehen, gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in NRW.

Frage 3.

Die Steuerbelastung bleibt für Unternehmen einer der wichtigsten Standortfaktoren im internationalen aber auch im nationalen Standortwettbewerb. Die Konzentration der Haushaltskonsolidierung auf die Einnahmeseite ist unter Wettbewerbsgesichtspunkten nicht hinnehmbar. Denn schon heute hat das Land Nordrhein-Westfalen im Ländervergleich eine unrühmliche Spitzenposition insbesondere bei den Realsteuererhebungen erreicht. Die mit der Ausgleichspolitik des Landes einhergehende Signalwirkung für die Steuerpolitik der Kommunen ist unverkennbar: Die durchschnittliche Gewerbesteuerbelastung in NRW lag im Jahre 2010 bei 438 v.H. und ist in 2011 auf 442 v.H. angestiegen. Im Vergleich dazu lag der Bundesdurchschnitt bei der Gewerbesteuerbelastung im Jahr 2010 bei 390 v.H. und in 2011 bei 392 v.H.. Nach eigenen Berechnungen der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen liegt für 2012 die durchschnittliche gewogene Gewerbesteuerbelastung in Nordrhein-Westfalen schon bei 445 v.H.

Auch bei den derzeit angedachten Ansätzen zur Ausweitung der Einnahmeseite müssen die Folgekosten bedacht werden. Wie das Beispiel des Kraftfahrzeugverkehrs zeigt, werden die tatsächlichen Infrastrukturkosten bereits heute mehrfach über Steuern und Abgaben finanziert. Selbst wenn Einnahmen aus der immer wieder ins Gespräch gebrachten zusätzlichen Nutzerabgabe vollständig in die Straßeninfrastruktur fließen und auch die bisherigen haushaltsfinanzierten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur fortgeschrieben würden, erhöhen sich ohne kompensatorische Maßnahmen die Transportkosten für die Wirtschaft und damit letztlich auch die Produktpreise für die Verbraucher. Unberücksichtigt bleibt dabei, dass eine Nutzerabgabe die Kaufkraft der Bürgerinnen und Bürgern und damit die Binnennachfrage belastet.

Die Lösung der Haushaltsprobleme kann daher nur auf der Ausgabenseite liegen. Hier bedarf es eines stärkeren Engagements der Landesregierung mit einer umfassenden Ausgabenkritik in allen Bereichen, ohne allerdings die Grundlagen der Wettbewerbsfähigkeit des Landes zu gefährden. Daher müssen Investitionen etwa in die Forschungs- und Bildungslandschaft oder die Verkehrsinfrastruktur auch weiterhin möglich sein.

Frage 4.

Hinsichtlich der Verteilungsregeln setzt IHK NRW auf das Konnexitätsprinzip. Demnach sollten sich Finanzierungs-, Ausgaben- und Aufgabenverantwortung entsprechen. Die in der Vergangenheit erfolgte Verlagerung von Aufgaben seitens des Bundes auf das Land

und die Kommunen, ohne im vollen Maße für die finanziellen Folgen einzutreten, trägt zur Überforderung der belasteten öffentlichen Haushalte bei.

Betrachtet man allein die Investitionen des Bundes in das Schienennetz in NRW wird deutlich, dass diese in den letzten Jahren nicht dem Königsteiner Schlüssel entsprachen. So flossen in den vergangenen 10 Jahren lediglich etwa zwei Prozent der Bundesschienenwegeinvestitionen nach NRW. Schon bei der Umsetzung der bestehenden Verteilungsregeln stünde NRW besser da. In Zukunft sollten Finanzierungsmittel für Bundesverkehrswege stärker nach dem tatsächlichen Nutzen hinsichtlich der Engpassbeseitigungen und der Wirkungen für das Gesamtnetz verteilt werden. Gleichzeitig müssen in NRW die Voraussetzungen geschaffen werden, um die nach dem aktuellen Verteilungsschlüssel vorgesehenen Mittel auch abrufen zu können. Dafür müssen mehr Projekte auch zur Umsetzungsreife geführt werden. Ohne die notwendigen Vorarbeiten wird sich auch bei einem geänderter Verteilungsschlüssel der Mittelzufluss nach NRW nicht ändern.

Frage 5.

Die Haushaltslage der Kommunen beeinflusst maßgeblich den Wettbewerb der Regionen in NRW vor allem hinsichtlich der Höhe der Realsteuerhebesätze. Mit dem Gemeindefinanzierungsgesetz hat die Landesregierung bereits in der letzten Legislaturperiode einen ersten Schritt unternommen, um besonders notleidende Kommunalhaushalte zu stützen. Unter der Maxime „Hilfe zur Selbsthilfe“ werden zusätzliche Landesmittel an notleidende Kommunen gegen die Zusage teils erheblicher Konsolidierungsanstrengungen vergeben. Diesen Ansatz unterstützt IHK NRW.

Die Vereinbarungen werden allerdings nicht ausreichen, um die Haushalte notleidender Kommunen dauerhaft zu sichern. Vielmehr sehen wir die Gefahr, dass weitere Kommunen in eine Abwärtsspirale hereingezogen werden. Wir verweisen hier auf die Stellungnahme von IHK NRW zum Gemeindefinanzierungsgesetz 2013.

Neben der strukturellen Haushaltsproblematik steht jedoch außer Frage, dass die auf den kommunalen Standortwettbewerb zurückzuführenden Unterschiede nicht über den Landeshaushalt ausgeglichen werden können. Letztlich sind die Unterschiede auch Ausdruck einer erfolgreichen kommunalen Standortpolitik.

Frage 7.

Zwar soll die Nettoneuverschuldung plangemäß um 0,7 Mrd. Euro gegenüber dem Haushalt 2012 sinken. Die Reduktion basiert jedoch nicht in erster Linie auf Einsparungen, sondern auf erheblichen Steuermehreinnahmen in 2012. Eine nachhaltige Entlastung des Haushaltes hängt an einer dauerhaften Reduktion der Ausgaben. Andernfalls wird die Neuverschuldung in der absehbar schlechteren Konjunkturlage wieder ansteigen.

Frage 9.

Solange der Haushalt nicht ausgeglichen wird, bleibt das Land in jedem Jahr auf die Aufnahme neuer Kredite angewiesen. Entsprechend steigt in jedem Jahr in Abhängigkeit des Zinsniveaus die Belastung des Haushalts aus kurzfristigen Krediten und lang-

fristigen Verbindlichkeiten. Bereits heute tragen die Zinsbelastungen in nicht unerheblichem Maße zum jährlichen Defizit bei. Nach wie vor sind allein wegen der bestehenden Zinslast in Höhe von 4 Mrd. Euro sechs Prozent des diesjährigen Haushaltsvolumens aufgrund des Schuldendienstes gebunden.

Auch wenn das Zinsniveau derzeit günstig scheint, bleibt das Zinsänderungsrisiko nicht kalkulierbar. Die steigende Schuldenlast gefährdet zudem die Bonität des Landes. Der drohende Risikoaufschlag könnte eine höhere Zinsbelastung nach sich ziehen.

Die Zinsbelastung schränkt den Handlungsspielraum für Investitionen in die wichtigen Wachstumsfelder wie Forschung und Bildung und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts ein. Die Vergabe zusätzlicher Mittel, die mit einer Neuverschuldung verbunden sind, muss aber immer einem klar definierten Abwägungsprozess unterworfen werden und anhand nachvollziehbarer Kriterien erfolgen.

II. Einzelpläne

Schule

Frage 11.

Die Personalausstattung in den Schulen hat unmittelbare Auswirkungen auf das Berufswahlverhalten. Mit der Entlastung des Lehrpersonals von den nichtunterrichtlichen Tätigkeiten durch externe Dienstleister könnte eine deutliche Verbesserung der Unterrichtsversorgung in allen allgemein bildenden Schulen erreicht werden. Gerade Lehrerinnen und Lehrern aus dem mathematisch-naturwissenschaftlichen Bereich sind durch IT-Dienstleistungen in der Schule belastet. Durch die Auslagerung von IT-Servicefunktionen könnten daher weitere Kapazitäten auch für die Berufsvorbereitung gewonnen werden.

Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr

Frage 12.

Umfängliche Erhebungen hinsichtlich der Auswirkungen des Tariftreuegesetzes auf die Wirtschaft liegen derzeit noch nicht vor. Aus der Beratungspraxis ist allerdings bereits erkennbar, dass sich vor allem kleinere Unternehmen bei öffentlichen Ausschreibungen zurückhalten. Neben der Unsicherheit bei der Erfüllung der geforderten Eignungsnachweise stellt gerade kleinere Unternehmen die Nachweisführung entlang der Lieferkette vor größere Probleme. Viele Unternehmen scheuen die mit dem Nachweis der zusätzlichen Anforderungen verbundenen bürokratischen Aufwendungen.

Aussagen zur Entwicklung des Vergabepreises sind in Teilbereichen möglich. Im straßenengebundenen öffentlichen Personennahverkehr hat die Übernahme des „Spartentarifs Nahverkehrsbetriebe“ (TV-N NW) beispielsweise zu deutlicher Kostenerhöhung geführt.

Frage 16.

Die infrastrukturbezogenen Anteile der genannten Bundesschienenwegeprojekte sind im Wesentlichen durch den Bund zu finanzieren. Das Land ist insbesondere durch die Übernahme von Planungsleistungen finanziell gefordert. Gleiches gilt für die Bundesfernstraßenprojekte. Hier müssen die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen für die im Zuge der Auftragsverwaltung für den Bund zu erbringenden Planungsleistungen im Land zur Verfügung gestellt werden, auch um die notwendige Akzeptanz für die Vorhaben in der Bevölkerung zu sichern.

Hochschule

Frage 21.

IHK NRW hat das Hochschulfreiheitsgesetz von 2007 unterstützt. Die damals eröffneten zusätzlichen Gestaltungsfreiheiten haben unter anderem eine stärkere Öffnung der Hochschulen für den Dialog mit der Wirtschaft ermöglicht. Seitdem ist die Zahl der Institute, der Forschungsprojekte mit Drittmittelfinanzierung gestiegen und so der Forschungsstandort NRW gestärkt worden. Hierin besteht der wesentliche Gewinn der hinzugewonnenen Handlungsfreiheit in den Hochschulen, die nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden darf.

Frage 24.

Unter Budgetierungs- und Transparenzgesichtspunkten muss der Schutz der Interessen der Drittmittelgeber aus der Wirtschaft gewahrt bleiben. Bei einer strategischen Budgetierung muss die Vertraulichkeit hinsichtlich der Unternehmensstrategie und des Datenschutzes gewährleistet bleiben. Andernfalls werden sich viele Unternehmen aus Forschungskooperationen zurückziehen müssen.

Frage 27.

Befristete Arbeitsverhältnisse bilden die Grundlage, um eine Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft in der Forschung und Entwicklung für beide Seiten effizient durchführen zu können. Drittmittelprojekte in Kooperation mit der Wirtschaft sind in den allermeisten Fällen auf Zeit angelegt und setzen daher eine befristete Zusammenarbeit voraus. Ohne die Möglichkeit der Befristung verringert sich die Attraktivität der Forschungskooperation für Unternehmen.

Einzelplan 07 Familie, Kinder und Jugend – U3 Ausbau

Frage 34./ 35.

Derzeit scheint es absehbar, dass die dem Rechtsanspruch genügenden Betreuungskapazitäten im U3-Bereich nicht angeboten werden können. IHK NRW wirbt bei den Unternehmen maßgeblich für die Einrichtung von Betriebskindergärten. Dennoch ist der Großteil der Betreuungskapazitäten von der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen.



Von der Bereitstellung von Betreuungskapazitäten im U3-Bereich hängt unmittelbar eine höhere Beteiligung von Frauen am Erwerbsleben ab. Solange das Betreuungsangebot nicht attraktiv gestaltet werden kann, werden die beschäftigungspolitischen Ziele hinsichtlich der Frauenerwerbstätigkeit faktisch kaum erreichbar sein.