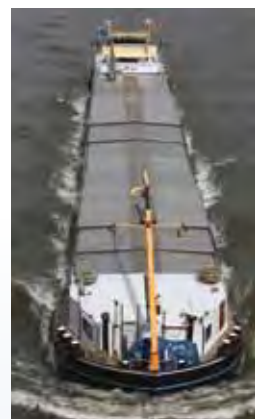


Infrastruktur – Wege für morgen

Verkehrspolitische Grundsatzpositionen
der IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz / Saarland



Infrastruktur – Wege für morgen

Verkehrspolitische Grundsatzpositionen
der IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz / Saarland

Verkehrsinfrastruktur **Ausbau** und **Erhalt**
gewährleisten Straßenverkehr **Lücken schließen**

und Erhalt sichern Schienenverkehr

Mehr Tempo und **mehr Qualität**

Wasserstraßen Ausbau und Erhalt **sichern** Luftverkehr

Verbesserung der Anbindung Pipelines

Netz weiter **aufbauen** Verkehrsmarkt

Rahmenbedingungen

verbessern Technische Innovationen **fördern** und anwenden

Logistikflächen sichern und ausbauen

Öffentlicher Personennahverkehr Mittelstand erhalten

Umwelt und Verkehr **Innovationen** statt Verbote

Stadtverkehr **attraktiv** gestalten

Erreichbarkeit

der Zentren sicherstellen

4	Vorwort
5	1 Wirtschaftswachstum ➔ Wohlstand mit Mobilität sichern
6	2 Verkehrsinfrastruktur ➔ Finanzierung langfristig sicherstellen und verstetigen
8	3 Verkehrsinfrastruktur ➔ Ausbau und Erhalt gewährleisten ■ Straßen ➔ Lücken schließen und Erhalt sichern ■ Schienenverkehr ➔ Mehr Tempo und mehr Qualität ■ Wasserstraßen ➔ Ausbauen und Zukunft sichern ■ Luftverkehr ➔ Verbesserung der Anbindung ■ Pipelines ➔ Netz weiter ausbauen
13	4 Verkehrsmarkt ➔ Rahmenbedingungen verbessern ■ Technische Innovationen ➔ Fördern und anwenden ■ Logistikflächen ➔ Sichern und ausbauen ■ Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ➔ Mittelstand erhalten ■ Umwelt und Verkehr ➔ Innovationen statt Verbote ■ Stadtverkehr attraktiv gestalten ➔ Erreichbarkeit der Zentren sicherstellen
18	Zentrale Straßenprojekte in Rheinland-Pfalz und dem Saarland

Redaktion:

IHK Pfalz
Jürgen Vogel
Tel. 0621 5904-1500
juergen.vogel@pfalz.ihk24.de

Burkhard Kapp
Tel. 0621 5904-1550
burkhard.kapp@pfalz.ihk24.de

Fotos:

Fotolia | imageteam | Jürgen Fälchle | Dmitri Oleinik | B. Wylezich | Sandra Knopp | Jan Schuler | jrmedien | ag visuell seen | kalafoto | Marco2811 | Daniel Ernst

Vorwort

Die Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern (IHKs) in Rheinland-Pfalz und im Saarland will mit den „Verkehrspolitischen Grundsatzpositionen“ verdeutlichen, in welchen Bereichen der Verkehrspolitik die Interessen der Wirtschaft einer besonderen Berücksichtigung bedürfen. Daher sind die Grundsatzpositionen als Forderung an die politischen Entscheidungsträger, aber auch an die planende, Gesetze vorbereitende und durchführende Verwaltung formuliert. Zudem sollen sie der Sensibilisierung der Öffentlichkeit für verkehrsrelevante Themen dienen.

Die IHKs vertreten das Gesamtinteresse ihrer Mitgliedsunternehmen und setzen sich für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft ein. Mit Blick auf die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur als wichtigem Standortfaktor für die Wirtschaft sowie als Garant für Wachstum und Beschäftigung engagieren sich die IHKs im Interesse ihrer Unternehmen für den Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Zusätzlich setzen sich die IHKs in Zusammenarbeit mit ihren Partnern auch für angemessene nationale und europäische Rahmenbedingungen – Stichwort Ordnungspolitik – im Verkehrsbereich ein.

Das vorliegende Papier ist Beschlusslage der unterzeichnenden IHKs.



IHK Koblenz

Manfred Sattler
Präsident

IHK Pfalz

Willi Kuhn
Präsident

IHK für Rheinhessen

Dr. Harald Augter
Präsident

IHK Saarland

Dr. Richard Weber
Präsident

IHK Trier

Peter Adrian
Präsident



Mobilität ist ein Grundbedürfnis menschlichen Daseins und die wesentliche Voraussetzung für eine arbeitsteilige, moderne Wirtschaftsordnung. So ist fast jede Form modernen wirtschaftlichen Handelns mit der Mobilität von Gütern und Personen verbunden. Voraussetzung für Mobilität ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur aus Straßen, Schienen, Wasserstraßen, Pipelines und Flughäfen. Der europäische Binnenmarkt, der globale Wettbewerb und die immer stärkere Arbeitsteilung der Wirtschaft führen zu einer Zunahme der Transportmengen und -weiten. Verkehrswege bilden daher die Lebensadern der Wirtschaft und beeinflussen maßgeblich das wirtschaftliche Wachstum und den Wohlstand in Rheinland-Pfalz und im Saarland.

Die Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger und deren Vernetzung ist mitentscheidend für den Erfolg im internationalen Standortwettbewerb. Dies gilt im besonderen Maße für Rheinland-Pfalz und das Saarland mit ihren ausgeprägt regionalen Strukturen und einer Wirtschaft, die aufgrund ihres hohen Exportanteils von rund 50 Prozent besonders im globalen Wettbewerb steht.

Für den Erfolg unserer Unternehmen ist daher eine gut ausgebaute, leistungsfähige Infrastruktur, die eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen gewährleistet, unerlässlich.

Der Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Aufgaben des Staates. Bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben muss sich der Staat an den Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung ausrichten. Hier gilt es insbesondere die Prognosen der Bundesregierung zu berücksichtigen, die bis 2025 ein Anwachsen des Güterverkehrs um 71 Prozent und des Personenverkehrs um 19 Prozent erwarten lassen. Dabei spielen die prognostizierten Wachstumspotenziale im Vor- und Nachlauf zu den Seehäfen, in den wirtschaftlichen und industriellen Ballungszentren sowie auf den internationalen Korridoren des Warenverkehrs eine besondere Rolle. In diesen Bereichen sind Ausbaumaßnahmen nötig, um den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden und Engpasssituationen zu vermeiden.



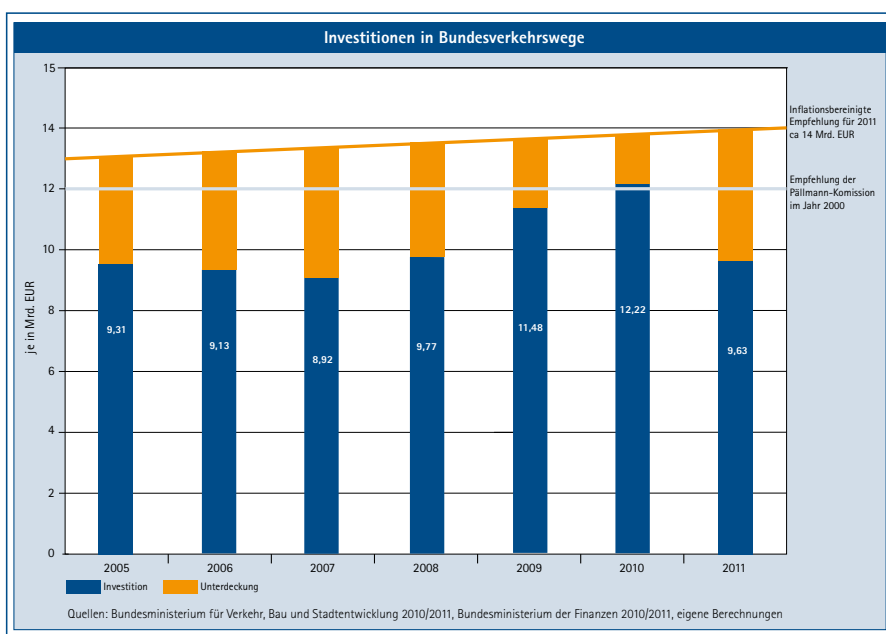
Die Schaffung und der Erhalt von Verkehrsinfrastruktur gehören zur Daseinsvorsorge des Staates. Daher muss der Staat auch in Zukunft die Verantwortung für den bedarfsgerechten Ausbau und den notwendigen Erhalt der Verkehrsinfrastruktur sowie deren Finanzierung tragen. In der Vergangenheit haben der Verkehrswegebau und die Investitionen für den Erhalt der Infrastruktur nicht mit dem Verkehrswachstum Schritt gehalten.

So sieht der aktuelle Investitionsrahmenplan des Bundes von 2011 bis 2015 Investitionen in Höhe von ca. 50 Mrd. Euro vor, wovon für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur rund 44 Mrd. Euro, also etwa 8,8 Mrd. Euro p. a. eingeplant sind. Notwendig sind nach Gutachten der Bundesregierung Investitionen in Höhe von ca. 14 Mrd. Euro jährlich, so dass sich eine Unterfinanzierung von jährlich rund 5,2 Mrd. Euro ergibt. Zusätzlich belasten nicht vorhersehbare, aber notwendige Sanierungsmaßnahmen (z. B.

Brückenbauwerke) den bundesweiten Etat für Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Die Folgen der Unterfinanzierung sind mittlerweile unübersehbar. Straßenschäden und wachsende Kapazitätsengpässe führen zu Staus und gehören inzwischen leider zum Alltagsbild auf deutschen Straßen. Auf Schienen (Mittelrheintal) und Wasserstraßen (Moselschleusen) sieht es ähnlich dramatisch aus, so dass diese keine ausreichend leistungsfähigen Alternativen zur Straße darstellen. Steigende Belastungen für Unternehmen, Bürger und die Umwelt sind die Folge.

Dabei hat der Bund seine Einnahmen aus dem Verkehr in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht und mit der Ökosteuern und der Lkw-Maut sogar zusätzliche Einnahmequellen eingeführt. Trotzdem sind die Investitionen des Staates in die Infrastruktur nahezu auf gleichem Niveau geblieben bzw. in relativen Zahlen zurückgegangen.



Einnahmen aus dem Verkehr werden überwiegend nicht zweckgebunden verausgabt, sondern fließen zunehmend in den allgemeinen Haushalt. So haben vor allem die Mineralölsteuer und die Ökosteuer kaum noch den Charakter einer Wegeabgabe. Diese beiden Steuern mit erheblichem Aufkommen dienen vielmehr als allgemeine Verbrauchsteuer bzw. als Finanzierungsstütze der Sozialkassen.

Trotz höherer Maut keine höheren Investitionen					
Steuerfinanzierte Investitionen um 200 Mio. € gekürzt					
Investitionen in Mio. € Soll	2011 Entw.	2012 Plan	2013 Plan	2014 Plan	2015 Plan
Fernstraßen	*4,83	5,01	4,77	4,79	4,81
davon Lkw-Maut	3,12	3,50	3,32	3,35	3,36
davon Steuern	1,71	1,51	1,45	1,44	1,45

*ohne Mittel aus Konjunkturpaket II in 2011 (Soll 277 Mio. €)

Quelle: Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V., BMVBS 2011

Die Sicherstellung einer leistungsfähigen und bedarfsgerechten Infrastruktur für alle Verkehrsträger setzt voraus, dass Bund, Länder und Kommunen ihre Investitionen verstärken, verstetigen und langfristig sichern.

Daraus ergeben sich aus Sicht der Wirtschaft in Rheinland-Pfalz und dem Saarland folgende Forderungen:

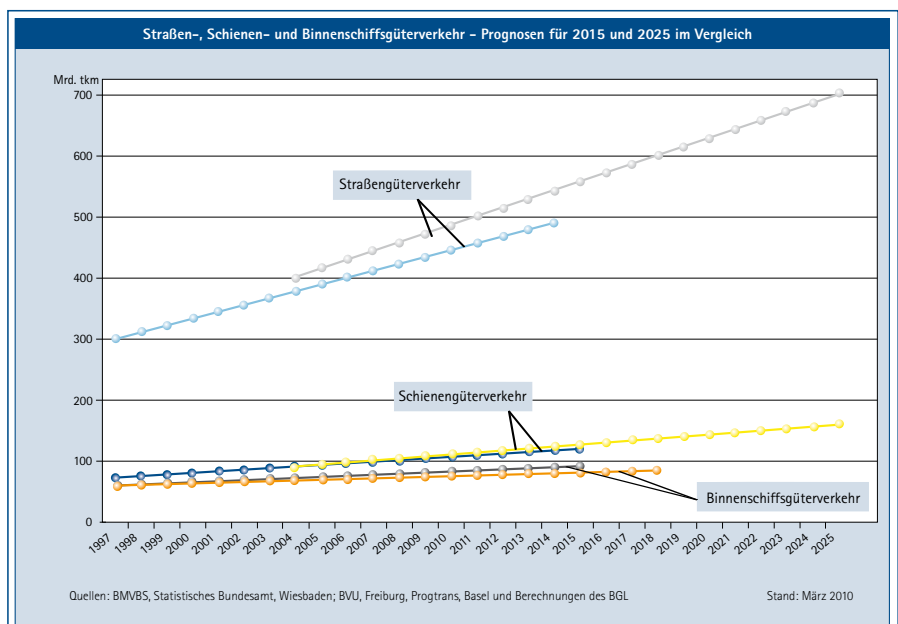
- Insbesondere der Bund muss den prioritären Ausbau überlasteter Verkehrsachsen zügig umsetzen. Auch im nachgelagerten Netz besteht erheblicher Nachholbedarf. Einzelprojekte müssen anhand ihrer Wirkung auf die Leistungsfähigkeit von Verkehrsnetzen insgesamt beurteilt werden. Der Bund muss dafür eine Bestandsaufnahme im Vorfeld der Erstellung des nächsten Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015 - 2030) machen, den Ausbaubedarf für die Hauptverkehrsachsen bei Straße, Schiene und Wasserstraße definieren und einen verbindlichen Zeitplan für die Umsetzung erarbeiten.
- Der notwendige Infrastrukturausbau und -erhalt muss zukünftig mit den erforderlichen öffentlichen Finanzmitteln ausgestattet werden. Zudem muss die Mittelausstattung mehr am Bedarf orientiert erhöht werden. Die Einnahmen der öffentlichen Hand aus dem Verkehr müssen verstärkt zweckgebunden für Infrastrukturvorhaben eingesetzt werden, bevor Wirtschaft und Bürger weiteren Belastungen ausgesetzt werden.
- Das Verkehrsnetz der Länder und Kommunen erfüllt eine entscheidende Rolle für die Anbindung und Erreichbarkeit der Unternehmen. Sowohl für den Straßen- und Radwegebau wie auch für den ÖPNV müssen künftig ausreichend investive Mittel zur Verfügung gestellt werden.
- Angesichts der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte sind alternative Finanzierungsformen unter Beteiligung privatwirtschaftlich agierender Unternehmen (ÖPP-Modelle) zu prüfen und bedarfsbezogen einzusetzen. Dadurch können dringend notwendige Verkehrsprojekte schneller umgesetzt werden.
- Grundsätzlich lehnt die rheinland-pfälzische und saarländische Wirtschaft zusätzliche Belastungen z. B. aus einer Erhöhung oder Ausweitung der Maut ab. Sofern die öffentliche Hand zusätzliche Einnahmen aus dem Verkehr generiert, müssen diese zweckgebunden für Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.



Die Wirtschaft ist für den Transport ihrer Güter auf alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße, Luftverkehr und Pipelines) und deren Systemvorteile angewiesen. Sämtliche Verkehrsträger müssen leistungsfähig und bedarfsgerecht ausgebaut und miteinander verknüpft werden, um ihre Systemvorteile voll entfalten zu können. Verkehrslenkende Maßnahmen durch die Politik mit dem Ziel, bestimmte Verkehrsträger zuzuweisen oder vorzugeben, greifen massiv in den arbeitsteilig strukturierten Wirtschaftsprozess ein und ziehen schwerwiegende gesamtwirtschaftliche Folgen nach sich.

Angesichts der sich bis 2050 verdoppelnden Güterverkehrsleistung muss schon heute dafür gesorgt werden, dass Rheinland-Pfalz und das Saarland auch künftig im Standortwettbewerb bestehen können.

Der Modal Split, also die Verteilung der Güterverkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger, wird sich nach aktuellen Prognosen bis 2050 nur geringfügig verändern. Demnach werden im Jahr 2050 rund 72 Prozent der Güter auf der Straße transportiert. An zweiter Stelle liegt der Schienengüterverkehr mit knapp 18 Prozent, gefolgt von der Binnenschifffahrt mit rund 8 Prozent und den Rohrfernleitungen mit knapp 2 Prozent.



Die rheinland-pfälzischen IHKs und die IHK Saarland fordern daher mit Nachdruck:

- Die IHKs unterstützen grundsätzlich die vom Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgeschlagene Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten für alle Verkehrsträger, die sich am tatsächlichen Bedarf und an der Bedeutung der Maßnahmen orientiert. Neben den zentralen Fernverkehrsverbindungen sollten jedoch auch zukünftig regional bedeutende Projekte berücksichtigt werden können, selbst wenn im Einzelfall ein niedrigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis gegeben ist. Ein Teil der Infrastrukturmittel sollte daher weiterhin den Regionen zur Verfügung gestellt werden. Die erforderlichen Projekte für die Verkehrsinfrastruktur müssen auch mit den angrenzenden Regionen abgestimmt werden.
- Die schnelle Umsetzung von Infrastrukturprojekten erfordert ausreichende Planungskapazitäten, damit die notwendigen Verfahren zügig und zeitnah durchgeführt werden können.
- Mehr Transparenz bei Großprojekten durch die Beteiligung der Bürger wird von den IHKs grundsätzlich unterstützt. Im Ergebnis darf dies aber nicht zu noch längeren Genehmigungsverfahren und spürbar höheren Kosten führen. Die IHKs setzen sich deshalb für beschleunigte Genehmigungsverfahren ein.

Straße ➔ Lücken schließen und Erhalt sichern

Der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger bleibt die Straße. Rheinland-Pfalz und das Saarland verfügen im Fernstraßennetz über eine gute Infrastruktur, benötigen aber dringend sowohl Instandsetzungs- wie auch Erweiterungsinvestitionen in beträchtlichem Umfang. Bereits heute befinden sich viele Bundesfernstraßen in einem schlechten baulichen Zustand: Unzureichender Ausbau, fehlende Lückenschlüsse, Fahrbahn- und Brückenschäden beeinträchtigen den Verkehr. Aber auch der Zustand des nachgelagerten Straßennetzes (Land- und Kreisstraßen), insbesondere im ländlichen Raum, führt zunehmend zu Problemen und gefährdet die Erreichbarkeit und damit die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. Mit wachsender Sorge beobachten die IHKs daher, dass in den letzten Jahren die Mittel für den Bau, den Ausbau und den Erhalt der Verkehrswege fehlen und auch zukünftig fehlen werden. Der Vorteil einer bisher von der Wirtschaft insgesamt als gut beurteilten Verkehrsinfrastruktur droht so verloren zu gehen.

Angesichts der Diskussion um Verkehrslärm und Schadstoffemissionen muss der Ausbau von Umgehungsstraßen vorangetrieben werden, um den Durchgangsverkehr aus den Stadt- und Ortszentren zu halten. Auch die Kapazität von Lkw-Parkplätzen an Fernstraßen muss weiterhin bedarfsspezifisch aufgestockt und effizient genutzt werden, um mit der Entwicklung des Lkw-Verkehrs Schritt halten und den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. Lenk- und Ruhezeiten) genügen zu können.

Für die Wirtschaft in Rheinland-Pfalz und im Saarland sind die am Ende der Broschüre aufgeführten Maßnahmen als vordringlich anzusehen (siehe Seite 18/19 „Zentrale Straßenprojekte in Rheinland-Pfalz und dem Saarland“). Doch auch darüber hinausgehende Maßnahmen, die die Wirtschaft in großräumige Verkehrsnetze einbinden oder an wichtige Verkehrs- und Umschlagknoten, z. B. die Nordseehäfen, anschließen, bedürfen einer Unterstützung.

Auf Grundlage des erstellten Maßnahmenkatalogs sehen die IHKS in Rheinland-Pfalz und im Saarland folgende Projekte zur Verbesserung der Anbindungen als besonders vordringlich an:

- A 1 | Lückenschluss zwischen AS Kelberg und AS Blankenheim (RLP/NRW)
- B 8 / B 414 | Mehrstreifiger Ausbau zwischen der nordrhein-westfälischen und der hessischen Landesgrenze
- B 10 | Vierstreifiger Ausbau von Hinterweidenthal bis Landau
- B 10 | 2. Rheinbrücke Wörth – Karlsruhe (Nordbrücke) (RLP/BW)
- A 643 | Sechsstreifiger Ausbau zwischen AK Mainz Süd und AD Mainz (Mainz-Finthen)
- A 8 | Lückenschluss zwischen AS Merzig-Wellingen und AS Merzig-Schwemlingen (Saar/Lux)

Schienenverkehr ➔ Mehr Tempo und mehr Qualität

Im Nah- und Fernverkehr nutzen immer mehr Fahrgäste die Eisenbahn. Der Verkehr auf der Schiene gilt allgemein als sicher, umweltschonend und zuverlässig. Aufgrund der internationalen Ausrichtung der Wirtschaft sind Fernverkehrsverbindungen für Rheinland-Pfalz und das Saarland sehr wichtig und weisen besonders beim grenzüberschreitenden Verkehr hohe Wachstumsraten auf. Deshalb setzen sich die IHKS dafür ein, die Verbindungen im Fernverkehr – insbesondere auf internationalen Relationen – auszubauen. Denn die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes wird maßgeblich durch die Qualität seiner Einbindung in die nationalen und europäischen Verkehrsnetze geprägt. Dazu zählen schnelle, regelmäßige und durchgängige Bahnverbindungen zwischen den Wirtschaftszentren sowie der Einsatz hochwertigen Wagenmaterials.

Durch eine intelligente Vernetzung zwischen Nah- und Fernverkehr profitiert auch die Wirtschaft im ländlichen Raum von einer überregionalen Anbindung. Die gilt ebenfalls für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem Saarland, Rheinland-Pfalz und den jeweiligen Nachbarländern. In Ballungsräumen führt der Ausbau des Nahverkehrs zu einer Entlastung der Straße und ergänzt den Stadt-Umlandverkehr. Dabei ist der Schienenverkehr stärker mit dem Verkehrsmittel Auto und – insbesondere im Fernverkehr – mit dem Flugzeug zu verknüpfen. Dazu zählt z. B. die direkte Anbindung des internationalen Flug-

hafens Frankfurt an den Schienenfernverkehr aus Rheinland-Pfalz und dem Saarland.

Der Schienengüterverkehr ist nach dem Transport auf der Straße das zweitwichtigste Verkehrsmittel im Fernverkehr. Die Schiene bietet Vorteile unter umwelt- und verkehrspolitischen Aspekten und kann so das Fernstraßennetz entlasten. Aufgrund dieser Vorzüge deklariert die deutsche Verkehrspolitik seit Jahren die Verlagerung von der Straße auf die Schiene als ein vorrangiges Ziel. Diese Pläne verkennen jedoch, dass für viele Straßen Transporte – wie kleine Volumina auf kurzen Strecken – die Eisenbahn keine betriebswirtschaftlich sinnvolle Alternative darstellt.

Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr auf der Schiene besteht seit Jahren ein gewaltiger Investitionsbedarf, um das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen aufzufangen. Die Entwicklung wird das Schienennetz schnell an die Grenzen seiner Belastbarkeit führen und stetig wachsende Aufwendungen für Ausbau und Erhalt der Infrastruktur erforderlich machen. Ein Rückbau von Infrastruktur, etwa notwendige Rangier- oder Abstellgleise, ist deshalb zu vermeiden. Zur Erweiterung des internationalen Personen- und Schienengüterverkehrs ist die EU-Kommission gefordert, verstärkt einen fairen Wettbewerb auf der Schiene in allen EU-Staaten durchzusetzen. Dies gilt sowohl im Fern- wie auch im Regionalverkehr.

Für den Verkehrsträger Schiene im Personen- und Güterverkehr fordern die IHKs aus Rheinland-Pfalz und dem Saarland die Umsetzung der folgenden prioritären Projekte:

- **Anbindung Trier** | Optimierung der Strecke Luxemburg-Trier-Koblenz und Sicherstellung der Anbindung an den Fernverkehr
- **Mittelrheintal** | Planung und Umsetzung einer Alternativtrasse zum Mittelrheintal für den Schienengüterverkehr
- **Nahe** | Beschleunigung der Nahestrecke von Saarbrücken nach Mainz und weiter nach Frankfurt-Flughafen und Frankfurt/Rhein-Main
- **POS Nord** | Umsetzung der Planungen für Fahrzeitverkürzungen auf der Strecke POS Nord (Paris-Saarbrücken-Kaiserslautern-Mannheim-Frankfurt) im Rahmen der transeuropäischen Netze

Wasserstraßen ➡ Ausbauen und Zukunft sichern

Der Rhein ist die Hauptverkehrsader der europäischen Binnenschifffahrt. Zum Rheinstromgebiet gehören auch die Nebenflüsse Main, Mosel, Neckar und Saar, die insgesamt rund 2.000 Kilometer Länge umfassen. Dieses Netzwerk bietet grundsätzlich noch Potenziale für eine weitere Erhöhung der Transportleistung. Dies ist aber nur möglich, wenn heute schon existierende Engpässe, wie an den

Moselschleusen, durch einen beschleunigten Ausbau der Infrastruktur beseitigt werden. Die uneingeschränkte Nutzbarkeit und Leistungsfähigkeit der genannten Wasserstraßen, Häfen und Terminals ist von hoher Priorität für die Wirtschaft. Voraussetzung hierfür sind bedarfsorientierte, leistungsfähige Angebote und eine an neuralgischen Stellen verbesserte Wasserstraßeninfrastruktur.

Dazu zählen folgende Forderungen:

- Ausbau und Neubau von Häfen, Kombiterminals und deren Anlagen
- Beschleunigter Bau der zweiten Schleusenkammern und Erneuerung der Schleusen auf der Mosel
- Verbesserung des Angebots von hochwassersicheren Liegeplätzen für den ruhenden Verkehr
- Regelungen des Umwelt- und Naturschutzes (z. B. Wasserrahmenrichtlinie, Hochwasserschutz) dürfen den Erhalt, Ausbau und die Nutzung von Wasserstraßen nicht einschränken
- Begleitung der französischen Planungen zur Schaffung einer Binnenschifffahrtsverbindung zwischen Mosel-Saône-Rhône bzw. Rhein-Saône-Rhône und dem Mittelmeer

Luftverkehr ➡ Verbesserung der Anbindung

Nach Schätzungen erhöht sich das deutsche Luftverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2020 auf 307 Mio. Fluggäste (+ 82 Prozent gegenüber 2005) und 6,78 Mio. Tonnen

Luftfracht sowie Luftpost (+ 117 Prozent). Angesichts dieser Zuwächse und der Tatsache, dass bereits heute viele bedeutende deutsche Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen,

sind massive Investitionen in die Flughafeninfrastruktur in Deutschland unverzichtbar, damit Wachstumschancen erhalten werden.

Dabei sind neben den internationalen Flughäfen mit ihren Drehkreuzfunktionen auch Regionalflughäfen sowie Flugplätze für den nicht liniengebundenen Geschäftsreiseverkehr von hoher Bedeutung. Vor allem in den Ballungsräumen ohne größeren internationalen Flughafen ist eine solche Anbindung an den Luftverkehr unverzichtbar. Nicht nur Großunternehmen, sondern auch mittelständische Firmen unterhalten heute so weit verzweigte internationale Geschäftsbeziehungen, dass sie und auch ihre Kunden auf einen angemessenen Anschluss an den Flugverkehr dringend angewiesen sind.

Die Politik muss daher die Luftverkehrsinfrastruktur als einen Standortfaktor ersten Ranges verstehen und die notwendigen Investitionen für leistungsfähige Standorte bereitstellen. Die Infrastruktur, die für den Betrieb eines Flughafens erforderlich ist, sollte daher von staatlicher Seite im Rahmen der Daseinsvorsorge bereitgestellt werden. Der Flughafenbetrieb selbst muss hingegen als Wirtschaftsunternehmen ohne staatliche Unterstützung auskommen. Keinesfalls darf die Betriebsgesellschaft durch die Erstellung oder den Unterhalt von Infrastruktur belastet

werden, die nicht für den Flughafenbetrieb notwendig ist. Es ist erforderlich, transparente Strukturen im Bereich der Flughäfen zu schaffen. In diesem Kontext gilt es, auch für den Regionalflughafen Zweibrücken und den internationalen Verkehrsflughafen Saarbrücken kurz- bis mittelfristig eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Kooperationsform zu finden.

In Rheinland-Pfalz und dem Saarland ist die Politik gefordert, den Anschluss der ansässigen Unternehmen an die globalisierte Geschäftswelt durch den weiteren Ausbau sowohl im Linien- wie auch im Geschäftsreise- und dem zunehmend bedeutsamen Frachtverkehr zu gewährleisten. Um den Unternehmen dauerhaft eine attraktive Anbindung an den Luftverkehr zu bieten, darf unter anderem die Betriebsgenehmigung des Flughafens Hahn für den Personen- wie den Frachtflugverkehr nicht eingeschränkt werden. Zudem müssen gerade die großen Flughäfen möglichst optimal an das Straßen- und Schienennetz angebunden werden.

Verkehrspolitische Maßnahmen im Luftverkehr und in der Seeschifffahrt sind auf internationaler Ebene abzustimmen. Eine Schwächung der globalen Wettbewerbsposition der EU-Fluggesellschaften und Reeder durch Alleingänge der EU darf es nicht geben.

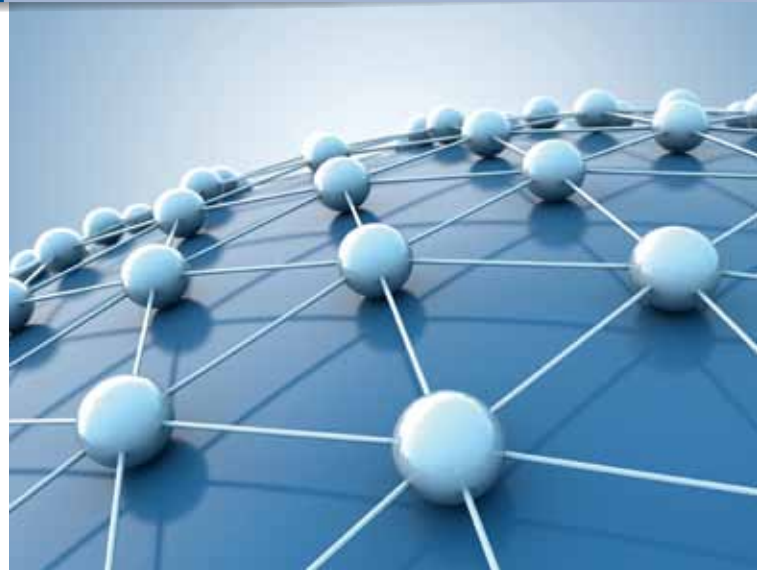
Daraus ergeben sich die folgenden Forderungen:

- Keine Einschränkung der Betriebserlaubnis für den Flughafen Frankfurt-Hahn
- Weiterentwicklung des Konzepts für den Regionalflughafen Zweibrücken in Kooperation mit dem internationalen Verkehrsflughafen Saarbrücken

Pipelines ➔ Netz weiter ausbauen

Der großvolumige Transport von Flüssigkeiten, Gasen oder Feststoffgemischen mit Rohrfernleitungen darf zur Versorgung der Industrie nicht vernachlässigt werden. Pipelines stellen zwischen den Industrie-Zentren

eine wichtige Alternative für den Transport dar. Sie sind eine sinnvolle und notwendige Ergänzung als zusätzlicher Verkehrsträger im Güterverkehr.



Die europäische Verkehrspolitik ist in jüngerer Vergangenheit überwiegend durch Vorschläge zur Vermeidung, Verlagerung und Verteuerung des Straßen- und Luftverkehrs geprägt, wie beispielsweise die geplante Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel und die Anlastung externer Kosten des Straßengüterverkehrs. Doch Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehr und Versäumnisse beim Ausbau der Infrastruktur führen zu längeren Transportzeiten, geringerer Zuverlässigkeit, erhöhten Kosten und Umweltbeeinträchtigungen. Damit belasten diese Einschränkungen arbeitsteilige Volkswirtschaften

wie Deutschland stark. In Bereichen, in denen die EU für weniger Regulierung und mehr Wettbewerb eintritt, nämlich auf der Schiene, wird der Netzzugang faktisch durch einzelne Nationalstaaten behindert.

Die IHKs halten folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für wichtig:

Technische Innovationen ➔ Fördern und anwenden

Mit dem Einsatz neuer oder modifizierter Techniken kann die Mobilitätssteuerung weiter optimiert und bei entsprechenden Infrastrukturkapazitäten verbessert werden:

- Der Einsatz neuer Informationstechnologien bei der Mobilitätssteuerung (Telematik, GPS, Galileo, RFID, Navigations- und Routenplanungssysteme etc.) unterstützt eine intelligente Verkehrssteuerung und -planung und verbessert somit die Rahmenbedingungen für die Unternehmen. Innovationen in diesem Bereich sollten weiterhin forciert und gefördert werden.
- Der Einsatz alternativer und innovativer Fahrzeugtechniken muss stärker forciert und in der Praxis getestet werden können. Dabei sind international funktionierende Lösungen anzustreben.

Logistikflächen ➔ Sichern und ausbauen

Nicht nur die Verkehrswege, sondern auch die Verkehrsknoten weisen Kapazitätsengpässe auf. Zugleich ist die Wirtschaft aber auf Planungssicherheit an ihrem Standort angewiesen. Gerade der Ausbau der Schnitt-

stellen zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern verlangt daher von Kommunen wie von Logistik-Dienstleistern ein gemeinsames Vorgehen zur Zukunftssicherung.

Daraus ergeben sich folgende Forderungen:

- Die Wirtschaft fordert die langfristige Sicherung von Flächen für die logistischen Schnittstellen im Land. Dazu zählen die Terminals für den kombinierten Verkehr, Eisenbahnknoten sowie insbesondere die Häfen. Die kommunale Planung muss frühzeitig Bedarfe ermitteln und in Flächennutzungs- und Bebauungspläne umsetzen. Auch für Konversionsflächen sind vorausschauende Konzepte der Gewerbe- und Logistikentwicklung zu erarbeiten.
- Nicht-gewerbliche oder nicht mit dem Transport kompatible Nutzungen in logistikkaffinen Gebieten erzeugen bei knappen Flächen Druck auf bestehende Unternehmen und sind deshalb in diesen Gebieten grundsätzlich abzulehnen. Auf die Ausweisung von Wohngebieten in direkter Nachbarschaft soll in diesem Zusammenhang verzichtet werden. Gewerbegebiete und logistische Flächen müssen verkehrlich und informationstechnisch (Telekommunikation, Breitband etc.) gut angebunden werden. Auch bei bereits bestehenden Ansiedlungen ist die Erschließung zu überprüfen und gegebenenfalls zu verbessern.

Auf kommunaler Ebene müssen die kommunikativen Anstrengungen gegenüber den Entscheidungsträgern und Verantwortlichen sowie den Bürgern zur Verbesserung des Images von Logistik-Dienstleistern vorange-

trieben werden. Außerdem müssen Politik und Verwaltung den Erhalt und – wo notwendig – auch den Ausbau der Infrastruktur ermöglichen und frühzeitig in ihren Planungen berücksichtigen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ➔ Mittelstand erhalten

Für die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen bildet der ÖPNV die entscheidende Basis. Schon heute vermeiden Bus- und Bahnfahrer täglich über eine Million zusätzliche private Autofahrten in Rheinland-Pfalz und dem Saarland. Damit tragen Busse und die Eisenbahn wesentlich zur Entlastung der Straßen und Eindämmung von Schadstoff- und Lärmemissionen bei. Gerade in ländlich geprägten Gebieten in Rheinland-Pfalz und im Saarland ist für jüngere und ältere Menschen die Nutzung des ÖPNV vielfach die einzige Möglich-

keit, um in einem größeren Radius mobil zu sein. Daher gilt es angesichts des demografischen Wandels und damit einhergehender sinkender Schülerzahlen neue Konzepte der Finanzierung zu finden, damit die Mobilität der nicht-motorisierten Bevölkerung auch außerhalb der Ballungsräume gesichert wird. Ein bedarfsgerecht und effizient ausgestalteter ÖPNV ist daher ein wichtiger Bestandteil öffentlicher Daseinsfürsorge und liegt auch im Interesse der Wirtschaft.

Nachfolgende Rahmenbedingungen gilt es hierbei zu sichern:

- **Betreibervielfalt sicherstellen** | Der deutsche ÖPNV-Markt weist im Busbereich eine große Betreiber-
vielfalt auf, ergänzt durch das Angebot von Taxi- und Mietwagenunternehmen. Diese Anbieterstruk-
tur schafft die Voraussetzung für Wettbewerb. Soweit es zu Ausschreibungen von Nahverkehrs-
leistungen kommt, sind diese daher hinsichtlich ihres zeitlichen Vorlaufs, der Losgrößen und der
Laufzeit so zu gestalten, dass interessierte mittelständische Unternehmen faire Chancen haben.
- **Vorrang kommerzieller Verkehre erhalten** | Bei der Erbringung von ÖPNV-Leistungen ist grundsätz-
lich kommerziellen Verkehren, die in der Regel außer Ausgleichszahlungen für die Schüler- und
Schwerbehindertenbeförderung keine öffentlichen Mittel erhalten, Vorrang zu gewähren.
- **Nahverkehrspläne: ÖPNV-Anbieter einbinden** | Nahverkehrspläne sind das zentrale Instrument zur
ÖPNV-Planung und Konkretisierung des Angebotes einer Region. Die Nahverkehrspläne sind von den
Aufgabenträgern unter Einbeziehung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zu erstellen.
- **Alternative Bedienungsformen und „Bürgerbusse“** | Wo es der Einrichtung alternativer Bedie-
nungsformen bedarf, muss dies unter Einbeziehung der lokalen Unternehmen des Bus-, Taxi- und
Mietwagengewerbes geschehen. Nur dort, wo durch unternehmerisches Engagement kein be-
darfsgerechtes ÖPNV-Angebot gewährleistet werden kann, sollten Bedienungsformen unter Einsatz
von ehrenamtlichen Fahrern geprüft werden. Dabei gilt es grundsätzlich die einschlägigen Vorschrif-
ten des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu beachten und den Fahrpreis am örtlichen ÖPNV-
Tarif auszurichten, um die Schaffung eines konkurrierenden Parallelangebots zu vermeiden.
- **ÖPNV auf der Schiene ausschreiben** | ÖPNV-Leistungen im Eisenbahnbereich können im Regelfall
nicht kommerziell erbracht werden, sondern werden mit Regionalisierungsmitteln des Bundes be-
zuschusst. Um eine effiziente Verwendung dieser Mittel zu gewährleisten, sind diese Leistungen
daher grundsätzlich auszuschreiben. Die Ausschreibungen sind hinsichtlich Losgröße, Laufzeit
und zeitlichem Vorlauf so zu gestalten, dass sich Eisenbahnverkehrsunternehmen aller Größen
beteiligen können.
- **Genehmigungsbehörden als neutrale Kontrollinstanz erhalten** | Die Aufgabenträger sind für die
Rahmenplanung und Koordination des ÖPNV zuständig, die Genehmigungsbehörden für die Erteilung
von Linienverkehrsgenehmigungen. Beides muss unabhängig durch voneinander getrennte
Institutionen abgewickelt werden. Andernfalls würden gerade im kommunalen Bereich Planung und
Genehmigung des ÖPNV in einer Hand liegen.
- **Finanzierung für die Zukunft sichern** | Angesichts demografiebedingter Rückgänge bei den Fahr-
gelderlösen sind die Gelder aus dem Entflechtungsgesetz sowie den Regionalisierungsmitteln
über 2019 hinaus zu verstetigen und gegebenenfalls anzupassen.

Verkehrsbewegungen haben Auswirkungen auf die Umwelt. Daher muss auch der Verkehr einen Beitrag zur Verminderung von Schadstoff-, Lärm- und Klimagasemissionen leisten. Hierbei fordert die Wirtschaft von der Verkehrspolitik jedoch Augenmaß.

Neue Fahrzeugtechnologien, die effiziente Kombination von Verkehrsträgern sowie die Verstetigung des Verkehrs bringen Fortschritte für Wirtschaft und Umwelt. Generelle Restriktionen und Verbote verhindern Innovation und Weiterentwicklung und werden deshalb von der Wirtschaft abgelehnt.

Das Ziel der Wirtschaft ist es daher, ihren Beitrag zur Emissionsminderung durch technischen Fortschritt zu leisten. Dies kann nur gemeinsam mit der Verkehrspolitik realisiert werden. Daher stellen die IHKs folgende Forderungen:

- **An der Quelle ansetzen** | Wirksame technische Vorgaben zur Senkung von Lärm und Schadstoffen, die an der Emissionsquelle ansetzen, bringen technologischen Fortschritt und dauerhafte Verbesserung für die Umwelt.
- **Kombinierten Verkehr fördern** | Die geforderte Verlagerung von Transporten auf Schiene oder Wasserstraße ist durch optimierte Umschlaganlagen zu fördern.
- **Neue Fahrzeugkonzepte und technische Lösungen voranbringen** | Sie bieten auch neue Möglichkeiten zur Schadstoffreduktion.
- **Verkehrsfluss optimieren – Potenzial der Infrastruktur ausschöpfen** | Um mit dem gegenwärtigen und künftigen Verkehrsaufkommen Schritt zu halten, muss die Infrastruktur nicht nur erweitert und ausgebaut, sondern auch ihr Potenzial ausgeschöpft werden. Dies wird möglich durch besseres Unfallmanagement, die zügigere Abwicklung von Baustellen und moderne Verkehrsleitsysteme. Ein verstetigter Verkehr verringert sowohl innerorts wie auch außerorts Emissionen. Durchfahrtsbeschränkungen oder -verbote für Lkw (z. B. auf der B 10) werden dabei von der Wirtschaft ebenso abgelehnt wie generelle Tempolimits.
- **Keine Anlastung von externen Kosten wie z. B. fiktive Stau-, Lärm- und Umweltkosten** | Werden externe Kosten dennoch angelastet, so darf dies nicht wettbewerbsverzerrend oder einseitig geschehen. Auch sollten hieraus generierte zusätzliche Mittel zweckgebunden in Maßnahmen zur Beseitigung oder Vermeidung externer Kosten fließen. Nur wenn mit den zusätzlichen Mitteln der Ausbau der Infrastruktur beschleunigt wird, hätte dies weniger Stau, Lärm und Umweltbelastungen zur Folge und würde so langfristig zur Minderung dieser externen Effekte führen.

Stadtverkehr attraktiv gestalten ➔ Erreichbarkeit der Zentren sicherstellen

Innenstädte sind Wohn- und Arbeitsfeld, Einkaufs- und Erlebnisumfeld. Gerade in Zeiten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stehen sie in harter Konkurrenz zu den Einkaufszentren „auf der Grünen Wiese“. Um ihre Funktionalität zu erhalten, müssen Innenstädte für alle Formen des Wirtschaftsverkehrs und

damit für Bewohner, Besucher, Beschäftigte und Kunden sowie Zulieferer erreichbar bleiben. Zentrumsnaher Parkraum für Pkws und Reisebusse muss daher ebenso vorhanden sein wie ParkandRide-Anlagen und ein attraktives ÖPNV-Angebot.

Hieraus ergeben sich folgende Forderungen:

- **ÖPNV attraktiv und bedarfsgerecht gestalten** | Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr senkt den innerstädtischen MIV, verringert so indirekt Emissionen und reduziert die Konkurrenz um knappen innerstädtischen Parkraum. Daher ist die Nutzung des ÖPNV zur Erreichung der Innenstädte zu fördern. Dabei sollen zeitliche und räumliche Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV an geeigneten Stellen geprüft und umgesetzt werden.
- **Verkehr gezielt lenken** | Konstruktive Verkehrskonzepte helfen, den Verkehr sinnvoll zu steuern, Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen und so Emissionen zu vermeiden. Verkehrsleitsysteme und dynamische Parkleitsysteme tragen dazu bei, Parksuchverkehr zu verringern. Maßnahmen, die den MIV behindern, bewusst unattraktiv gestalten und verdrängen sollen (z. B. City-Maut oder Nahverkehrsabgabe) führen zu einem Attraktivitätsverlust der Innenstädte sowie einer höheren Umweltbelastung durch Staus und Umwegverkehre. Sie werden daher von der Wirtschaft ebenso abgelehnt wie generelle Durchfahrtsverbote für Lkw oder flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkungen für Innenstädte auf Tempo 30.
- **Wirksamkeit von Umweltzonen überprüfen und evaluieren** | Die Auswirkung von Umweltzonen auf die Reduzierung von Emissionen in den Innenstädten ist nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen gering. Die Neueinrichtung von Umweltzonen ist daher und gerade mit Blick auf die bereits hohe Zahl der emissionsarmen Fahrzeuge zu vermeiden. Stattdessen sollten andere emissionsmindernde Maßnahmen geprüft werden. Die Regeln für bestehende Umweltzonen im gesamten Bundesgebiet müssen zur Vermeidung eines „Flickenteppichs“ vereinheitlicht werden. Mittelfristig muss die Wirksamkeit der Umweltzonen evaluiert und ihre Aufrechterhaltung auf den Prüfstand gestellt werden.
- **„Straßenraum für alle“ im Einzelfall entscheiden** | Konzepte („Shared-space“), die auf ein gleichrangiges Miteinander aller Verkehrsteilnehmer setzen und dies auch in der Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums deutlich machen, müssen im konkreten Fall kritisch untersucht und dürfen nur in geeigneten Bereichen umgesetzt werden.

Zentrale Straßenprojekte in Rheinland-Pfalz und dem Saarland

Straßennetz ➔ Lücken schließen und Erhalt sichern

Vordringliche Projekte

- 1 A 1 | Lückenschluss zwischen AS Kelberg und AS Blankenheim (RLP/NRW)
- 2 B 10 | Vierstreifiger Ausbau von Hinterweidenthal bis Landau
- 3 B 10 | 2. Rheinbrücke Wörth – Karlsruhe (Nordbrücke) (RLP/BW)
- 4 B 8 / B 414 | Mehrstreifiger Ausbau zwischen der nordrhein-westfälischen und der hessischen Landesgrenze
- 5 A 643 | Sechsstreifiger Ausbau zwischen AK Mainz Süd und AD Mainz (Mainz-Finthen)
- 6 A 8 | Lückenschluss zwischen AS Merzig-Wellingen und AS Merzig-Schwemlingen (Saar/Lux)

Wichtige Projekte

- 1 A 1 / A 64 | Nordumfahrung Trier (Direkt-Anbindung der A 64 an die A1)
- 2 A 64 / B 51 | Westumfahrung Trier (Neuer BAB-Anschluss der B 51 an die A 64 mit neuer Moselquerung)
- 3 B 255 | Mehrstreifiger Ausbau Montabaur bis Landesgrenze Hessen
- 4 B 50 | Vierstreifiger Ausbau vom Flughafen Frankfurt-Hahn bis Hochmoselübergang (mittelfristig leistungsfähiger Ausbau über die A 60 von Prüm bis zur deutsch-belgischen Grenze)
- 5 Bau der Mittelrheinbrücke bei St. Goar – St. Goarshausen
- 6 B 41 | Mehrstreifiger Ausbau zwischen Idar-Oberstein und Bad Kreuznach
- 7 A 61 | Sechsstreifiger Ausbau der A 61 vom AK Frankenthal bis AS Worms
- 8 A 65 | Verbindung A 65 / B 9 mit dem französischen Fernverkehrsnetz A 35 („Bienwald“)
- 9 B 9 | Lückenschluss des Umgehungsringes der Städte Ludwigshafen / Mannheim durch die Rheinquerung südlich von Ludwigshafen
- 10 A 62 | Vierstreifiger Ausbau von AS Bann bis AS Pirmasens
- 11 B 9 | Vierstreifiger Ausbau Worms Nord bis L 425
- 12 Schrittweise Realisierung der Nordsaarlandstraße und Aufwertung zur Bundesstraße



Zentrale Straßenprojekte in Rheinland-Pfalz und dem Saarland





IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz
Schlossstraße 2
56068 Koblenz
Tel. 0261 106-0
Fax 0261 106-234
service@koblenz.ihk.de



IHK Saarland
Franz-Josef-Röder-Straße 9
66119 Saarbrücken
Tel. 0681 9520-0
Fax 0681 9520-888
info@saarland.ihk.de

