

Verkehrspolitische Grundsatzpositionen der Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg

Präambel

Die Industrie- und Handelskammern (IHKs) haben gemäß §1 Abs.1 IHKG die Aufgabe, das Gesamtinteresse der ihnen zugehörigen Gewerbetreibenden ihres Bezirkes wahrzunehmen und für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft zu wirken. Fragen der Mobilität von Personen und Gütern, also Fragen des Verkehrs berühren in besonderer Weise die Interessen der Wirtschaft. Die Gewährleistung einer bedarfsgerechten Mobilität schafft die grundlegenden Voraussetzungen für ein Funktionieren von Staat und Gesellschaft im Allgemeinen und Wirtschaft im Besonderen. Deshalb setzen sich die IHKs für angemessene Rahmenbedingungen (Ordnungspolitik) im Verkehr und für einen bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein. Dabei geht es nicht nur um Rahmenbedingungen oder Infrastruktur innerhalb des jeweiligen IHK-Bezirks, sondern auch um deren Einbindung in die nationale und europäische Verkehrspolitik bzw. in großräumige Verkehrsnetze. Zur Durchsetzung dieser Interessen arbeiten die IHKs auf Landes- und Bundesebene sowie europaweit untereinander und mit Partnern eng zusammen.

Die Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg wollen mit den Verkehrspolitischen Grundsatzpositionen deutlich machen, in welchen Bereichen der Verkehrspolitik die Interessen der Wirtschaft, insbesondere der regionalen Wirtschaft, einer besonderen Berücksichtigung bedürfen. Daher sind die Grundsatzpositionen als Forderung an die Politik und insbesondere an die Verkehrspolitik, aber auch als Forderung an die planende, Gesetze vorbereitende und durchführende Verwaltung formuliert. Zudem sollen die Grundsatzpositionen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für diese Themen genutzt werden.

Forderungen der Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg:

1. Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen, optimieren und effizient nutzen

1.1 Straße, Schiene, Wasserstraße, Luftverkehr bedarfsgerecht weiterentwickeln

Für die exportorientierte Wirtschaft des Landes ist die verkehrliche Anbindung an überregionale, an europäische und weltweite Absatz- und Beschaffungsmärkte existenziell. Aber auch der intraregionale Warenaustausch, die Ver- und Entsorgung aller Wirtschafts- und Lebensbereiche, kann nur mit einer gut ausgebauten Infrastruktur bewältigt werden. Letzteres gilt auch für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen. Heute reichen die Kapazitäten auf vielen Verkehrswegen und in vielen Verkehrsknoten nicht mehr aus.

- Daher muss sich die Entwicklung der gesamten Verkehrsinfrastruktur über alle Verkehrsträger hinweg an den Bedürfnissen der Bürger und Unternehmen orientieren. Die Verkehrsinfrastruktur von Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr als wichtiger Standortfaktor auf allen Ebenen muss auch zukünftig dem Bedarf entsprechend in gutem Zustand erhalten, ausgebaut und optimiert werden. Außerdem muss die vorhandene Infrastruktur durch innovative Instrumente besser ausgenutzt werden.

- Die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Projekte des vordringlichen Bedarfs müssen zügig umgesetzt werden. Dabei sind zuerst die gravierenden Engpassstellen zu beseitigen.
- Die Leistungsfähigkeit von hoch belasteten Bundesfernstraßenabschnitten soll durch den Ausbau und die Vernetzung von Verkehrsmanagementsystemen erhöht und damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses (Stauvermeidung) erreicht werden. Ein verbessertes Baustellenmanagement soll Staus vermeiden und die Effizienz des Bundesfernstraßennetzes steigern. Diese technologischen und organisatorischen Maßnahmen können einen Ausbau der Infrastruktur nicht ersetzen – ohne Ausbau leiten sie lediglich von Stau zu Stau.
- Trassenkonflikte zwischen Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr sollten dort, wo möglich, durch eine stärkere Entmischung reduziert werden.
- Baden-Württemberg muss sich kontinuierlich gegenüber den Bahnen des Personenfernverkehrs für eine attraktive Anbindung und Bedienung auf der Schiene einsetzen.
- Baden-Württemberg muss bei der Ausstattung mit Finanzmitteln für Verkehrsinfrastrukturprojekte entsprechend seiner Wirtschaftskraft, seinem Motorisierungsgrad, seiner vergleichsweise schwierigen Topografie und seiner Bedeutung als Transitland besser gestellt werden als bisher. Stärker als bisher muss daher das Land seinen finanziellen Nachholbedarf im Verhältnis zu den anderen deutschen Flächenländern betonen.
- Auch in Baden-Württemberg muss die Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf das Verkehrswachstum bedarfsgerecht ausgebaut werden. Seitens des Landes sollte ein bedarfsgerechter Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan, der auch finanziell abgesichert ist, nach seiner Aufstellung kontinuierlich fortgeschrieben werden. Dabei sind auch Prioritäten festzulegen.
- Die staatlichen Verwaltungen sind effizient zu organisieren und gegebenenfalls zu optimieren. Die Wirtschaft fordert das Land auf zu prüfen, ob die Straßenbauverwaltung aus der Landesverwaltung herausgelöst und effizient als privatwirtschaftlich organisierter Landeseigenbetrieb organisiert werden kann, der wie ein moderner Dienstleister agiert und das Straßenbau-Know-How bündelt.
- Die weltweite Vernetzung unserer Wirtschaft erfordert den bedarfsgerechten Ausbau einer leistungsstarken und wettbewerbsfähigen Luftverkehrs- und Hafeninfrastruktur in und auch außerhalb des Landes. Dazu sind geeignete Flächen in ausreichender Größenordnung zur Verfügung zu stellen und vorzuhalten. Bestehende Finanzhilfen sollen erhalten bleiben. Es darf keine Ausdehnung von Nutzungsrestriktionen geben, und es muss grundsätzlich möglich sein, bestehende Restriktionen an die tatsächliche Entwicklung des Verkehrs anzupassen und so die Infrastruktur optimal auszunutzen.
- Anlagen des Kombinierten Verkehrs, auch dezentrale Umschlaganlagen, werden von der Wirtschaft unterstützt und sollen daher von der Politik gefördert werden.
- Die Akzeptanz von Neu-, Ausbau- und Erweiterungsvorhaben bei Anwohnern und lokaler Politik ist von hoher Bedeutung. Um diese zu erreichen, müssen die Betroffenen vor Ort rechtzeitig und in verständlicher Weise in die Projektplanung einbezogen werden. Die Bedürfnisse der verschiedenen Schutzgüter sind sorgfältig abzuwägen. Im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren müssen entsprechende Anstrengungen zur Reduzierung von Lärm- und Umweltbelastung unternommen werden.
- Planungs-, Genehmigungs- und Rechtswegsverfahren können und müssen weiter gestrafft werden, ohne dabei wichtige Beteiligungsrechte der Betroffenen zu beschränken.

Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN) stärker fördern und schneller ausbauen

Die wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen und ihr Ausbaubedarf wurden von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemeinsam definiert und für eine anteilige Finanzierung durch die Union vorgesehen. Doch der Ausbau bleibt sowohl auf den nationalen als auch auf grenzüberschreitenden Abschnitten weit hinter den vorgesehenen Zeitplänen zurück.

- Die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur ist EU-weit zügig an den wachsenden Verkehr anzupassen. Aufgrund der engen Verkehrsverflechtungen und der starken Exportorientierung Baden-Württembergs sind zahlreiche Maßnahmen innerhalb Deutschlands und Europas auch im Interesse des Landes umzusetzen. Um schneller zum Ziel einer zügigen Realisierung einzelner Projekte entlang der TEN-Achsen zu kommen, bedarf es einer Verbesserung der Schlagkraft bei der Umsetzung. Die EU-Kommission sollte daher die Mitgliedstaaten auf politischer Ebene bestärken, Projekte, die für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze wichtig sind, zeitnah in Angriff zu nehmen.
- Die Bundesrepublik Deutschland soll sich im eigenen Interesse in Brüssel dafür einsetzen, dass die Mittel deutlich erhöht werden, die Transeuropäischen Netze mit EU-Fördermitteln schneller als bisher ausgebaut werden und die vorgesehene Neu-Ausrichtung der künftigen Leitlinien mit Fokussierung auf ein Kernnetz sowie zusätzlich die Knoten und Engpässe innerhalb eines Gesamtnetzes erfolgt, und verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten festgelegt werden.

1.2 Mehr zusätzliche Lkw-Parkplätze an Autobahnen bereitstellen

Nach einer Erhebung des Bundesverkehrsministeriums fehlen bis 2015 fast 3000 Lkw-Stellplätze an den Rastplätzen und Parkflächen allein entlang der Autobahnen in Baden-Württemberg. Dies führt immer wieder dazu, dass Lkw-Fahrer keine ausgewiesenen Stellplätze mehr finden und ihre gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten nicht einhalten können oder Wohn- und Gewerbegebiete entlang der Autobahnen mit Parksuchverkehr belasten und dort auch parken.

- Die Bundespolitik ist aufgefordert, die vorgesehenen Mittel für den Ausbau von Stellplätzen, die für Lkw geeignet sind, zu erhöhen. Es müssen zeitnah deutlich mehr als die bisher geplanten 1700 zusätzlichen Stellplätze in Baden-Württemberg insbesondere an Autobahnen aber auch an viel befahrenen Bundesstraßen geschaffen werden.
- Auf kommunaler Ebene ist zum einen die Ausweisung geeigneter Flächen für Park- und Rastanlagen, zum anderen die Bereitstellung sicherer Lkw-Abstellflächen und wo sinnvoll und möglich von Autohöfen zu fördern.

1.3 Logistische Flächen langfristig sichern

Nicht nur die Verkehrswege, sondern auch die Verkehrsknoten weisen Kapazitätsengpässe auf. Die Wirtschaft ist auf Planungssicherheit an ihrem Standort angewiesen. Gerade der Ausbau der Knoten verlangt daher von Kommunen wie von Logistik-Dienstleistern ein gemeinsames Vorgehen zur Zukunftssicherung.

- Die Wirtschaft fordert die langfristige Sicherung von Flächen für die logistischen Knoten im Land. Dazu zählen die Eisenbahnknoten sowie insbesondere die Häfen. Die kommunale Planung muss frühzeitig Bedarfe ermitteln und in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen umsetzen. Auch für Konversionsflächen sind vorausschauende Konzepte der Gewerbeentwicklung zu erarbeiten.

- Nicht-gewerbliche oder nicht kompatible Nutzungen in logistik-affinen 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 ist zu verzichten.
- Gewerbegebiete und logistische Flächen müssen verkehrlich 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 der Logistik-Dienstleister vorangetrieben werden. Politik und Verwaltung müssen den Erhalt und wo notwendig auch den Ausbau der Infrastruktur ermöglichen und in der Raumplanung bzw. Flächennutzungsplanung berücksichtigen.

1.4 Vordringliche Verkehrsinfrastruktur-Maßnahmen im Land

Die Wirtschaft hält die in der beigefügten Aufstellung genannten Maßnahmen für vordringlich (siehe Anhang). Doch auch darüber hinausgehende Maßnahmen, die die Wirtschaft in großräumige Verkehrsnetze einbinden oder an wichtige Verkehrs- und Umschlagknoten, z. B. die Nordseehäfen, anschließen, werden unterstützt.

2. Finanzierung verstärken und verstetigen

2.1 Infrastrukturfinanzierung deutlich aufstocken und verstetigen

Die Schaffung von Verkehrsinfrastruktur gehört zur Daseinsvorsorge des Staates. Daher muss der Staat auch in Zukunft die Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur tragen.

Der Staat nimmt deutlich mehr an Verkehrssteuern und Abgaben ein, als er an Investitionen für den Verkehr im Allgemeinen und den Straßenverkehr im Besonderen ausgibt. Diese unzureichenden Finanzmittel führen zu Kapazitätsengpässen, schlechten Erhaltungszuständen sowie suboptimaler Auslastung der Infrastruktur. Staus und Behinderungen auf der Straße oder Leistungseinschränkungen bei der Bahn, die die Wirtschaft kostenmäßig sehr belasten, sind die Folge.

Bundesfernstraßenfinanzierung von Haushaltsschwankungen abkoppeln

Die Sicherstellung eines leistungsfähigen Fernstraßennetzes setzt voraus, dass Verkehrsinvestitionen verstärkt, verstetigt und langfristig gesichert werden.

- Die langfristige Sicherstellung der Fernstraßenfinanzierung hat Priorität. Sollte der Bund nicht bereit sein, ausreichende Finanzmittel aus dem Haushalt bereitzustellen, ist der Wechsel von der Haushalts- hin zur Nutzerfinanzierung grundsätzlich richtig. Dies funktioniert am besten im Rahmen eines geschlossenen Finanzierungskreislaufs. In einem ersten Schritt sind die gesamten Netto-Einnahmen aus der Lkw-Maut der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zuzuweisen. Diese Mittel haben ausschließlich dem Erhalt, dem Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen, sowie innovativen Maßnahmen zur Leistungssteigerung zu dienen. Damit keine Finanzierungslücke entsteht, soll die VIFG zusätzlich aus dem Bundeshaushalt einen bedarfsgerechten und zweckgebundenen Teil der Energiesteuer auf Kraftstoffe zugewiesen erhalten.

- Die Wirtschaft begrüßt es, dass der Verkehrshaushalt seit 2011 bereits eine entsprechende Umstrukturierung (Einstieg in den Finanzierungskreislauf) vorsieht. Noch wird die Fernstraßenfinanzierung damit nicht völlig von der Kassenlage des Staates abgekoppelt sein, aber ein wesentlicher Meilenstein auf dem Weg zur reinen Nutzerfinanzierung ist damit erreicht.
- Erst mit dem Modell einer Nutzungsgebühr für alle Fernstraßennutzer würde die Voraussetzung dafür geschaffen, dass Finanzmittel für den Fernstraßenbau vollkommen unabhängig von der Lage des allgemeinen Staatshaushalts zur Verfügung stünden und ein echter, eigenständiger Finanzierungskreislauf hergestellt wäre. Auch bei diesem zweiten Schritt zur langfristigen Sicherstellung der Fernstraßenfinanzierung müssten die Mittel aus dieser Gebühr in vollem Umfang für Unterhalt, Instandsetzung und Investitionen in die Fernstraßen verwendet werden (strenge Zweckbindung). Das ist zwingende Bedingung für eine Zustimmung der Wirtschaft und müsste seitens der Politik garantiert werden. Eine Kompensation der Mehrbelastungen durch eine parallele Absenkung der verkehrsbezogenen Steuern, zumindest in Höhe der frei werdenden allgemeinen Haushaltsmittel, ist zwar denkbar, scheint aber nach Einschätzung von Verkehrsexperten und Finanzpolitikern zur langfristigen Entlastung kaum praktikabel und politisch nicht durchsetzbar. Dennoch ist die Politik aufgefordert, zumindest eine Teilkompensation der Belastungen für die Autofahrer, die durch die Einführung von Nutzungsgebühren entstehen, zu prüfen.
- Auch sollten der VIFG weitere Kompetenzen für Planung, Bau, Betrieb und Instandsetzung der Straßeninfrastruktur sowie Erhebung und Verwaltung der Einnahmen übertragen werden. Um eine Lösung komplett außerhalb des Bundeshaushalts zu realisieren, sind aber voraussichtlich verfassungsändernde Mehrheiten erforderlich. Die Struktur und Organisation der Straßenbauverwaltung ist weiter zu entwickeln und anzupassen. Gegebenenfalls können auch privatwirtschaftlich agierende Unternehmen das Fernstraßennetz in staatlichem Auftrag bauen und betreiben.
- Der prioritäre Ausbau überlasteter Verkehrsachsen ist zügig umzusetzen. 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 machen, den Ausbaubedarf für die Hauptverkehrsachsen bei Straße, Schiene und Wasserstraße definieren und einen verbindlichen Zeitplan für ihre Umsetzung erarbeiten.
- Bis zur konsequenten Umstellung auf die Nutzerfinanzierung für alle sollte für den Verkehr mit schweren Lkw das eingeführte derzeitige Modell einer streckenabhängigen Maut auf Autobahnen und wenigen Bundesstraßenabschnitten beibehalten werden. Die Ausdehnung der Lkw-Maut auf weitere vierspurige Bundesstraßen lehnt die Wirtschaft dagegen ab, da Bundesstraßen für viele Unternehmen eine Erschließungsfunktion für den Betriebsstandort haben. Werden sie nutzungsabhängig bemaute, führt jede Fahrt vor allem im Regionalverkehr zu Mehrkosten. Eine Bemaute wird im Regionalverkehr außerdem zu Mautausweichverkehren auf das nachfolgende Straßennetz – die Landes- und Kreisstraßen – führen.

Bundesschiene- und Bundeswasserstraßenfinanzierung verstetigen

Schiene- und Wasserwege werden absehbar nicht in der Lage sein, allein über Nutzungsgebühren Ausbau und Instandhaltung zu sichern.

- Damit der aus Sicht der Wirtschaft erforderliche Ausbau und die Erhaltung gesichert werden können, muss die Infrastruktur in der Verantwortung des Staates verbleiben.

- Die Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen müssen zukünftig bedarfsgerecht mit Finanzmitteln aus dem allgemeinen Bundeshaushalt ausgestattet werden. Die derzeitige Mittelausstattung muss erhöht werden.

2.2 Finanzierung des ÖPNV sichern

Der ÖPNV wird aus Gründen der Daseinsvorsorge nur teilweise durch Fahrgeldeinnahmen finanziert, leistet aber einen wichtigen Beitrag zur Mobilität für alle sowie zur Entlastung der Straßen. Insbesondere der Stadtverkehr kann ohne einen leistungsfähigen ÖPNV nicht bewältigt werden.

- Der fehlende Differenzbetrag zur Sicherung von Investitionen und Betrieb des ÖPNV ist durch öffentliche Mittel aufzubringen.
- Auch muss das Land sicherstellen, dass bei der Neuregelung der Gemeindeverkehrsfinanzierung des Landes ab 2014 die Investitionsmittel nicht verringert werden und weiterhin zweckgebunden in den ÖPNV fließen. Außerdem läuft 2019 das Bundesprogramm der Gemeindeverkehrsfinanzierung aus. Die Industrie- und Handelskammern unterstützen die Bemühungen des Landes, frühzeitig eine Anschlussfinanzierung in gleichem Umfang sicherzustellen; auch der Bund sollte weiterhin seinen Beitrag zum Erhalt eines hochwertigen ÖPNV erbringen.
- Die Taktung des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schiene und Straße ist immer wieder zu überprüfen und gegebenenfalls zu optimieren. Hierzu sind seitens der öffentlichen Hand angemessene Mittel bereit zu stellen.

2.3 Finanzierung des kommunalen Straßenbaus sichern

Auch Investitionen in den kommunalen Straßenbau werden von den Regelungen zur Gemeindeverkehrsfinanzierung des Landes erfasst. Das kommunale Straßennetz erfüllt eine wichtige Rolle für die Anbindung und Erreichbarkeit der Unternehmen.

- Sowohl für den kommunalen Straßen- und Radwegebau als auch für den ÖPNV müssen künftig ausreichend investive Mittel zweckgebunden zur Verfügung gestellt werden. Dabei dürfen die heute schon knappen Mittel für den kommunalen Straßenbau nicht zurückgefahren werden.

3. Rahmenbedingungen für den Verkehrsmarkt verbessern

3.1 EU-Verkehrspolitik muss Wirtschaftswachstum durch Wettbewerb fördern

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 und erhöhten Kosten, zu Umweltbeeinträchtigungen und belasten arbeitsteilige Volkswirtschaften wie Deutschland stark. Dort, wo die EU dagegen für weniger Dirigismus und mehr Wettbewerb eintritt, nämlich auf der Schiene, wird der Netzzugang faktisch durch einzelne Nationalstaaten behindert.

- Unbestritten muss auch der Verkehr und damit die Verkehrspolitik einen Beitrag zur Verminderung von Schadstoff-, Klimagas- und Lärmemissionen leisten. Neue Fahrzeugtechnologien sollen daher gefördert und voran gebracht werden, statt dem Verkehr externe Kosten wie z. B. fiktive Stau-, Lärm- und Umweltkosten anzulasten. Auch im Schienengüterverkehr gilt es, durch innovative Technologien, sowohl am Fahrzeug als auch

am Fahrweg, Lärm zu mindern und Preissysteme zu entwickeln, die das Bestreben um aktive Lärminderung am Fahrzeug fördern. Falls es zur Anlastung externer Kosten kommt, darf dies nicht wettbewerbsverzerrend geschehen. Auch sollten hieraus generierte zusätzliche Mittel zweckgebunden in Maßnahmen zur Beseitigung oder Vermeidung externer Kosten fließen. So würde auch der beschleunigte Ausbau der Infrastruktur zu weniger Stau, Lärm und Umweltbelastung führen.

- 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.
- Weiter muss sich die EU-Kommission verstärkt um Durchsetzung eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene in allen EU-Staaten bemühen.
- Einschränkungen des freien Warenverkehrs auf der Straße durch einzelne Staaten, z. B. über sektorale Fahrverbote, die sich auf Warengruppen beziehen, durch generelle Nachtfahrverbote für Lkw sowie Kontingentierungen für Lkw-Durchfahrten, muss die EU-Kommission entschieden entgegnet werden.

3.2 Wettbewerb auf der Schiene stärken

- Noch immer gibt es Staaten innerhalb der Europäischen Union, die nur rein formal, jedoch nicht de facto einen freien Marktzugang für ausländische Eisenbahnunternehmen geschaffen haben. Hier müssen Landes- und Bundesregierung auf Ebene der EU weitere Anstrengungen unternehmen, um die bestehenden rechtlichen Vorgaben einheitlich durchzusetzen und somit den freien Zugang in die europäischen Märkte sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für die Marktöffnung im Personenverkehr, die betriebliche und technische Harmonisierung der eingesetzten Fahrzeuge und Aspekte bezüglich der Qualifikation des eingesetzten Personals.
- Die Bahnreform in Deutschland muss fortgesetzt werden. Als nächster Schritt sollte eine Privatisierung der Verkehrs- und Logistiksparten der DB AG anstehen, sobald dies der Kapitalmarkt zulässt. Aus Sicht der Wirtschaft sollte das Schienennetz dagegen in staatlicher Verantwortung bleiben. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz und den Stationen muss gewährleistet werden. Die Ausgestaltung der Preise für die Nutzung von Trassen und Stationen darf nicht einer reinen Gewinnorientierung untergeordnet werden, sondern ist weiterhin als Staatsaufgabe anzusehen.
- Europaweit ist eine Trennung von Netz und Betrieb der Bahnen, d. h. eine völlige Entflechtung, anzustreben.

3.3 „Grüne Welle“ für grenzüberschreitende Schienengüterverkehre einführen

- Damit die Schiene ihre Wettbewerbsvorteile auf großen Transportentfernungen grenzüberschreitend überhaupt nutzen kann, müssen Staaten, Netz- und Eisenbahngesellschaften verpflichtet werden, die Zugleit- und Sicherheits- sowie Stromsysteme europaweit zu vereinheitlichen. Zulassungsverfahren für Lokomotiven und rollendes Material müssen vereinfacht und zeitlich verkürzt werden und dürfen keine indirekte Marktzugangsbarriere darstellen. Grenzüberschreitender Schienengüterverkehr muss zuverlässiger werden, insbesondere hinsichtlich Zugüberwachung und Ankunftszeiten.
- Der in der EU-Verordnung (KOM (2008) 852) vorgesehene absolute Vorrang des internationalen Schienengüterverkehrs vor anderen Verkehren auf der Schiene sollte, nach Auffassung der Wirtschaft, gewachsene Taktverkehre des Personenverkehrs angemessen berücksichtigen.

3.4 Leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bewahren

Am 01.01.2013 trat das neue Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft - ein nationaler Rechtsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der mit dem neuen EU-Recht konform ist und zugleich den Vorrang unternehmerisch und auf den Wettbewerb ausgerichteter Verkehre gegenüber einem staatlich organisierten ÖPNV erhalten soll.

- Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) soll sicherstellen, dass die Betreibervielfalt im Busgewerbe als Voraussetzung für einen dauerhaften Wettbewerb im ÖPNV erhalten bleibt. ÖPNV-Oligopole, wie sie sich in anderen EU-Staaten bereits herausgebildet haben, müssen verhindert werden, damit es nicht zu einer Schwächung des Wettbewerbs und damit zu Mehrkosten für Aufgabenträger und Fahrgäste kommt.
- Die Wirtschaft sieht in einem unternehmerisch initiierten und verantworteten ÖPNV die Basis für einen kundenfreundlichen, effizienten und zukunftsfähigen Nahverkehr. Damit dies gesichert bleibt, sollen die Verkehrsunternehmen bei der Weiterentwicklung des Nahverkehrs in den Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger verbindlich miteinbezogen werden. In den Nahverkehrsplänen sollen sowohl verbindliche Ziele als auch weitere Grundsätze festgeschrieben werden, um die Aussagekraft der Nahverkehrspläne zu stärken und ihre Wirkung zu konkretisieren, und so für die Unternehmen eine verlässliche Planungsgrundlage zu schaffen.
- Die von den Verkehrsunternehmen auf Basis von beantragten Genehmigungen erbrachten kommerziellen Linienverkehre müssen gegenüber anderen Anforderungen Vorrang haben. Die EU-Verordnung 1370/2007 steht diesem Grundsatz nicht entgegen, da sich diese nur auf Verkehrsleistungen bezieht, die nicht kommerziell erbracht werden. Ausgleichsmittel für die Schüler- und Schwerbehindertenbeförderung widersprechen nicht diesem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit. Dies wurde bei der Novellierung des PBefG klargestellt. Auch wurde im neuen PBefG eine Ermächtigung zugunsten der Aufgabenträger vorgesehen, so genannte „allgemeine Vorschriften“ im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 zu erlassen, deren Ausgleich dann nicht der Kommerzialität eines Verkehrs widerspricht. Dies sollte auch für Verbundtarife innerhalb von Verkehrsverbänden genutzt werden.
- Soweit es zu Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen kommt, sind diese hinsichtlich ihres zeitlichen Vorlaufs, der Losgrößen und der Laufzeit so zu gestalten, dass interessierte mittelständische Unternehmen reelle Chancen haben. Das novellierte PBefG greift dies auf, indem es die angemessene Berücksichtigung mittelständischer Interessen fordert. Die erleichterten Vergabemöglichkeiten unterhalb der Schwellenwerte laut EU-Verordnung sollten daher genutzt werden.
- Bei der Gestaltung von Linienbündeln sollte der Aufgabenträger auch die Kompetenzen und Interessenlage mittelständischer Verkehrsunternehmen mit einbeziehen.
- Inhouse-Vergaben an kommunale Eigenbetriebe sollen in Anlehnung an die EuGH-Rechtsprechung auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- Die Kundenfreundlichkeit des ÖPNV ist durch die Vereinfachung von ÖPNV-Tarifen und die Unterstützung von verbundübergreifenden Tarifen zu fördern.

3.5 Nationale Fernbusverkehre mittelstandsfreundlich ausgestalten

Seit dem 01.01.2013 sind auch nationale Fernbusverkehre mit Start- und Zielpunkt innerhalb Deutschlands zugelassen.

- Die Wirtschaft unterstützt die Liberalisierung des nationalen Fernbusverkehrs. Der Rechtsrahmen ist so auszugestalten, dass auch mittelständische Unternehmen reelle Chancen auf einen Markteintritt erhalten. Analog dem öffentlichen Busverkehr sollten vergleichbare Regelungen und Standards gesetzt werden.

3.6 Innovative Nutzfahrzeuge entwickeln, erproben und zulassen

Die Zulassung innovativer Nutzfahrzeuge beispielsweise mit neuen Lkw-Maßen und -Gewichten kann ein Beitrag zur effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur und zur Entlastung der Umwelt und des Straßennetzes auf bestimmten Abschnitten, z. B. im Pendelverkehr zwischen Produktionsstätten oder Verteilerknoten oder Umschlag- und Verladezentren des kombinierten Verkehrs sein. Voraussetzung ist, dass die Infrastruktur für höhere Maße und Gewichte geeignet ist und Fahrzeugtechnik sowie Fahrerqualifizierung angepasst werden.

- Die Wirtschaft spricht sich dafür aus, auf ausgewählten Relationen Pilotprojekte mit interessierten Unternehmen durchzuführen und nach deren Auswertung über die dauerhafte Zulassung zu entscheiden. Auch Produktions- und Logistikstandorte abseits von Autobahnen müssen von effizienteren Fahrzeugkonzepten profitieren können. Die Länder sollen kurzfristig weitere Feldversuche für den Einsatz überlanger Lkw mit erhöhtem Gesamtgewicht zulassen.
- Ein nicht ausgeschöpftes Potenzial liegt bei den Nutzfahrzeugen in der Aerodynamik. Dies liegt vor allem an den gesetzlichen Längenvorgaben. Die Wirtschaft spricht sich dafür aus, Anpassungen an den Längenvorgaben zugunsten einer verbesserten Aerodynamik bei Nutzfahrzeugen zuzulassen.

3.7 Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten

- Die Wirtschaft fordert, alle Regelungen und Maßnahmen zu unterlassen, die sich negativ auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auswirken können. Dazu gehören insbesondere generelle Lkw-Überholverbote und starre Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen sowie Lkw-Durchfahrtsverbote, die zu Ausweich- und Umwegverkehren führen.
- Die zeitweise Mitnutzung von Standstreifen auf den Autobahnen ist auf geeigneten Abschnitten zu prüfen, wenn dies der Verflüssigung des Verkehrs dient.
- Der Einsatz von Verkehrstelematik ist zu verstärken und weiterzuentwickeln.
- Der Winterdienst auf öffentlichen Straßen muss nach bundesweit einheitlichen Mindest-Standards erfolgen und durch Einsatz modernster Technik deutlich verbessert werden. Auch bei widrigen Witterungsverhältnissen, gerade im Winter, muss ein angemessener Verkehrsfluss gewährleistet sein.

3.8 Fahrzeugtechnik und Fahrerqualifizierung anpassen

An die Fahrzeuge im Straßenverkehr werden künftig gesteigerte Anforderungen gegenüber dem Status Quo gestellt werden. Dies betrifft insbesondere Einrichtungen der aktiven und passiven Sicherheit an den Fahrzeugen, z. B. Not-Bremssysteme, Spurassistent, Fahrerwarnsysteme. Infolgedessen werden zusätzliche Schulungs- und Ausbildungsanforderungen an die Fahrer gestellt. Viele Unternehmen leisten bereits ihren Beitrag durch eigene Schulungsmaßnahmen.

- Die Wirtschaft fordert die Politik auf, aus den Harmonisierungsmitteln weiterhin Gelder für die Qualifizierung der Fahrer bereitzustellen.

3.9 Gefahrguttransportrecht wirtschaftsfreundlicher ausgestalten

Die Rechtsetzung im Gefahrguttransportrecht wird trotz fortschreitender Harmonisierung für die betroffene Wirtschaft seit vielen Jahren immer umfangreicher, komplexer und undurchsichtiger. Zusätzlich führen laufende Änderungen selbst bei Fachleuten und dem Überwachungspersonal zu erheblichen Problemen bei der Auslegung und beim Vollzug in der betrieblichen Praxis.

- Die Wirtschaft fordert deshalb eine praxisgerechte, wirtschaftsfreundliche und verständliche Ausgestaltung der Gefahrguttransportvorschriften.

4. Stadtverkehr wirtschaftsfreundlich gestalten

4.1 Wirtschaftliche Belange im Stadtverkehr berücksichtigen

- Die Innenstädte sind als attraktives Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Erlebnisumfeld zu erhalten. Dazu gehört die Schaffung von ausreichend zentrumsnahem Parkraum für Pkw und Reisebusse ebenso wie die Anlage von Park & Ride-Anlagen sowie die gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr.
- Die Kommunen sind aufgefordert, die Installation von Verkehrsleitsystemen und dynamischen Parkleitsystemen zu prüfen.
- Die Nutzung des ÖPNV zur Erreichung der Innenstädte ist zu fördern.
- Zeitliche und räumliche Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV sollen an geeigneten Stellen geprüft und umgesetzt werden.
- Dort, wo der Durchgangsverkehr aus den Innenstädten herausgehalten werden soll, ist vorrangig auf Umgehungsstraßen zu setzen. Tempo 30-Zonen auf Ortsdurchfahrtsstraßen, eingebaute Hindernisse und Lkw-Durchfahrtsverbote sind nach Meinung der Wirtschaft kein Ersatz für eine Umgehung oder ein schlüssiges Verkehrskonzept, da sonst der Verkehr nur auf andere Straßen verdrängt wird.
- „Straßenraum für alle“ - 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 werden und dürfen nur in geeigneten Bereichen umgesetzt werden.
- Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr bewusst unattraktiv gestalten und verdrängen sollen, werden von der Wirtschaft abgelehnt. Dies gilt vor allem dann, wenn sie mit einem Attraktivitätsverlust der Innenstädte insgesamt und höherer Umweltbelastung durch Staus sowie Umwegverkehre einhergehen. Grundsätzlich soll ein flüssiger Verkehrsablauf gefördert werden.
- Die Wirtschaft hält neue, innovative Nahmobilitätskonzepte, die den Standort „Innenstadt“ stärken, für erwägenswert.

- Bei Maßnahmen zur Emissions- und Lärminderung müssen die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zur Reduzierung der Belastung stehen und die Belange des Verkehrs und der gewerblichen Wirtschaft beachtet werden. Es muss der Grundsatz gelten: Anreize statt Verbote! Restriktive Zugangsregelungen zum innerstädtischen Verkehr sind keine geeigneten Mittel, den städtischen Verkehr nachhaltig zu gestalten. Um Lärm und Abgase an der Quelle zu vermindern, liefert die Wirtschaft mit immer sparsameren, saubereren und leiseren Fahrzeugen einen wichtigen Beitrag.
- „Lkw-Durchfahrtsverbote“ in den Innenstädten zur Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmemissionen setzen falsche Signale, da alle Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen – auch die umweltfreundlichsten – betroffen sind. Die Wirksamkeit dieser Fahrverbote auf die Umwelt ist in der Regel gering, die Umwegverkehre nehmen stark zu, die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die betroffenen Unternehmen sind hoch. Die Wirtschaft lehnt diese Maßnahme daher ab.
- Citylogistik-Konzepte wurden in Deutschland und im Ausland vielfach getestet, hatten aber auf Dauer keinen Bestand, wenn sie an den Bedürfnissen der Unternehmen vorbei gingen. Die Wirtschaft lehnt eine verpflichtende Teilnahme an Citylogistik-Konzepten daher ab.
- Die Auswirkung von Umweltzonen auf die Reduzierung der Emissionen in den Innenstädten ist gering. Es ist aber nicht auszuschließen, dass Umweltzonen die langfristig sinnvolle Umrüstung der Fahrzeugflotten beschleunigt haben. Die Wirtschaft spricht sich allerdings dagegen aus, entgegen der ursprünglichen, vom Land beschlossenen Planung die Verschärfung der Regelung in einzelnen Städten vorzuziehen. Darüber hinaus sind die Umweltzonen in Baden-Württemberg zur Vermeidung eines „Flickenteppichs“ zu vereinheitlichen. Außerdem soll sich das Land dafür einsetzen, dass bundesweit eine einheitliche Regelung gefunden wird.
- Die Einführung einer City-Maut, die weiteren Verkehrsrestriktionen und der Reduzierung des Verkehrsaufkommens in den Innenstädten dienen soll, wird von der Wirtschaft grundsätzlich abgelehnt. Dies würde den Standort „Innenstadt“ gegenüber der „grünen Wiese“ weiter schwächen.

4.2 Fahrradverkehr und Mobilitätsmanagement fördern

- Das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel ist zu fördern und auch sein Nutzen innerhalb von betrieblichem Mobilitätsmanagement für Unternehmen herauszustellen.
- Die Sicherheit von Passanten, des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs darf nicht durch Sonderregelungen für den Fahrradverkehr gefährdet werden.
- Die Wirtschaft spricht sich gegen den Rückbau von stark befahrenen Straßen zugunsten von Radwegen aus, insbesondere, wenn es alternative Möglichkeiten für die Routenwahl der Radfahrer gibt.

Anhang

Forderungen der Industrie- und Handelskammern zum Ausbau wichtiger Verkehrswege, insbesondere:

Bundesfernstraßen

- A 5: durchgehend sechsstreifiger Ausbau von Darmstadt bis Basel mit direkter Anbindung des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden
- A 6: durchgehend sechsstreifiger Ausbau von Saarbrücken über AK Walldorf und AK Weinsberg bis Nürnberg
- A 8: durchgehend sechsstreifiger Ausbau von Karlsruhe bis Ulm
- A 81: sechsstreifiger Ausbau mit Überdeckung zwischen Böblingen und Sindelfingen
- A 81 bei Ludwigsburg: achtstreifiger Ausbau zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Mundelsheim
- A 98: Aus- und Weiterbau
- B 10: Neubau im Filstal zwischen Süßen und Geislingen
- B 29: durchgehend vierstreifiger Ausbau nebst Ortsumfahrungen im Anschluss an die Ortsumfahrung Schwäbisch Gmünd bis Aalen-Essingen sowie dreistreifiger Ausbau zwischen Aalen und Nördlingen
- B 30: Aus- und Neubau zwischen Biberach und Friedrichshafen als leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung
- B 31 / B 311: Aus- und Neubau zwischen Freiburg und Ulm bzw. Lindau als leistungsfähige Ost-West-Verbindung
- B 33 / B 294 / B 462 / B 27: Ausbau der Querspange Kinzigtal – Schwarzwald – Zollernalb als leistungsfähige Straßenverkehrsverbindung der Verkehrsräume Straßburg/Elsass – Mittlerer Oberrhein – Zollernalb – Stuttgart
- B 33: Ausbau zwischen Allensbach und Konstanz zu einem vierspurigen Anschluss an die A 81
- Bau einer zweiten Rheinbrücke bei Karlsruhe (B 10/A 65) mit Anbindung an die B 36

Schienenwege

- Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim mit zentraler Funktion des Hauptbahnhofs Mannheim für den Schienenpersonenfernverkehr und gleichzeitig Steigerung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Schienenstrecken im Korridor Frankfurt - Mannheim
- Viergleisiger Neu- und Ausbau Karlsruhe – Basel mit Rastatter Tunnel
- Direkte Anbindung des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden an das überregionale Schienennetz
- Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm
- Durchgehender Ausbau der Gäubahn Stuttgart – Singen auf zwei Gleise
- Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau
- Ausbau der Strecke Mannheim – Heidelberg und des Knotens Mannheim
- Umsetzung der Maßnahmen der 2. Baustufe der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland über Saarbrücken – Mannheim (Nordast) und Straßburg – Karlsruhe (Südast) sowie weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit

Wasserstraßen

- Sanierung und Verlängerung der Neckar-Schleusen für 135-Meter-Schiffe

Luftverkehr

- Es soll keinen Ausschluss einer Diskussion zur zweiten Start- und Landebahn des Landesflughafens Stuttgart geben.

15.10.2014