

Verkehrspolitische Grundsatzpositionen der Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald

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. Die Beantwortung der Frage nach den Vorzügen eines Wirtschaftsstandorts hängt dabei wesentlich von seiner Verkehrsanbindung ab. Ohne eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Personen und Gütern sind eine positive Wirtschaftsentwicklung, Wohlstand und die Sicherung von Arbeitsplätzen nicht vorstellbar. Daher haben sich die Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg entschlossen, ihre Vorstellungen für die Gestaltung der Rahmenbedingungen sowie für die Finanzierung und den bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu formulieren.

Die ordnungspolitischen, das heißt auch die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen im Verkehrswesen wirken sich massiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger untereinander und auf die Standortgunst von Regionen sowie auf die Belastung der Infrastruktur vor Ort aus. Dabei geht es nicht nur um Rahmenbedingungen oder Infrastrukturen innerhalb des jeweiligen IHK-Bezirks bzw. des Bundeslandes, sondern auch um deren Einbindung in die nationale und europäische Verkehrspolitik bzw. in großräumige Verkehrsnetze, bei gleichzeitigem Bekenntnis des Verkehrsgewerbes zu Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz und den damit verbundenen, stetig steigenden Effizienzverbesserungen sowie Schadstoffreduktionen. Zur Durchsetzung dieser Interessen arbeiten die IHKs daher auf Landes- und Bundesebene sowie europaweit eng miteinander und mit Partnern zusammen.

Die Corona-Krise zeigte die enorme Bedeutung der Branchen Spedition, Transport und Logistik für eine funktionierende (Waren-)Versorgung der Unternehmen sowie der Bevölkerung. Die Aufrechterhaltung von Transportketten war u.a. aufgrund geschlossener Grenzen eine enorme Herausforderung, die von den Unternehmen bestmöglich gelöst wurde. Aufgrund der allgemein sichtbar gewordenen Systemrelevanz verdient dieser Sektor eine hohe Wertschätzung und Unterstützung.

Ziel der Verkehrspolitischen Grundsatzpositionen der Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald ist es, deutlich zu machen, in welchen Bereichen der Verkehrspolitik die Interessen der Wirtschaft eine besondere Berücksichtigung benötigen:

- 1. Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen, optimieren und effizient nutzen**
- 2. Finanzierung verstärken und verstetigen**
- 3. Rahmenbedingungen für den Verkehr verbessern**
- 4. Unternehmen bei der Transformation von Mobilität und Transport unterstützen**
- 5. Stadtverkehr wirtschaftsfreundlich gestalten**

1. Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen, optimieren und effizient nutzen

Für die gesamte Wirtschaft des Landes, und darunter insbesondere die exportorientierten Unternehmen, 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 ausreichenden Flächen für die Logistik sowie einer gut erhaltenen und ausgebauten und damit leistungsfähigen Infrastruktur bewältigt werden. Letztere ist auch für die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, in der Freizeit und im Tourismus überaus bedeutend. Zudem rücken die Städte unter logistischen Gesichtspunkten mehr und mehr in den Fokus. Es gilt, diese Gebiete auch bei einer zunehmend kleinteiligeren Sendungsstruktur und zunehmenden Sendungsvolumina zu versorgen.

Heute reichen die Flächenreserven, die verkehrlichen Kapazitäten sowie die Qualität auf vielen Verkehrswegen und in zahlreichen Verkehrsknoten nicht mehr aus. Auch der Umstieg auf alternative Antriebstechnologien ändert daran nichts. Die Entwicklung der Infrastruktur sollte sich daher aus Sicht der Wirtschaft an folgenden Leitlinien orientieren:

- Straße, Schiene, Wasserstraße, Luftverkehr zukunftsgerecht weiterentwickeln, auch auf europäischer Ebene
- Einbindung der baden-württembergischen Verkehrsinfrastruktur in das nationale und europäische Verkehrsnetz
- Schneller Rechtssicherheit für Infrastrukturprojekte schaffen
- Ausbau der digitalen Infrastruktur beschleunigen
- Frühzeitig Erhaltungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur vorsehen
- Abstimmung der von Baumaßnahmen betroffenen Baulastträger vorausschauend planen und verbessern
- Leistungsfähiges Bundesfernstraßennetz in Baden-Württemberg sichern
- Landesstraßen zukunftsgerecht ausbauen
- Ländlichen Raum durch Ausbau von Straße, Schiene, ÖPNV, Radwegen stärken
- Regionale und überregionale Verkehrs- und Mobilitätskonzepte sowie Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern
- Engpässe im Schienennetz für Güter- und Personenverkehre beseitigen
- Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken
- Binnenwasserstraßen, insbesondere Rhein, Neckar, Main und Donau zukunftsfähig ausgestalten
- Zusätzliche Lkw-Parkplätze an Bundesfernstraßen und wichtigen Verkehrsachsen bereitstellen
- Schwerlasttrassen vorausschauend erhalten und ausbauen
- Logistikflächen bereitstellen und langfristig sichern
- Aus- und Neubau von Terminalstandorten des kombinierten Verkehrs, auch der trimodalen Terminals, samt begleitender Infrastrukturmaßnahmen forcieren
- Erhalt und Schutz der innerstädtischen Rangierbahnhöfe und Umladestationen
- Stärkere Trennung von Personen- und Güterverkehr auf der Schiene;
- Erhaltung und Ermöglichung auch von Gruppen- und Einzelwagenverkehren im Güterverkehr
- Abbau von Hürden bzw. Auflagen von grenzüberschreitenden Schienen- insbesondere Rangierverkehren
- Ausweisung von hafennahen Gewerbegebieten zur Verlagerung von nicht hafenauffinen Unternehmen
- Vordringliche Verkehrsinfrastruktur-Maßnahmen in der Region sowie darüber hinaus zügig umsetzen (siehe Anhang)

2. Finanzierung verstärken und verstetigen

Leistungsfähige, verlässliche Verkehrsnetze, wie sie die Wirtschaft braucht, setzen voraus, dass Verkehrsinvestitionen verstärkt, verstetigt und langfristig gesichert werden. Grundsätzlich gehört die Finanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur sowie des öffentlichen Personennahverkehrs zur Daseinsvorsorge des Staates, die dieser aus Steuern und Abgaben finanziert. Der Staat nimmt allerdings deutlich mehr an Verkehrssteuern und Abgaben ein, als er an Investitionen für den Verkehr ausgibt. Damit es nicht zu Kapazitätsengpässen und schlechten Erhaltungszuständen der Infrastruktur oder mangelhafter Anbindung und Vernetzung im ÖPNV kommt, sollte die Finanzierung durch den Bund, die Länder, die Kreise und die Kommunen aus Sicht der Wirtschaft unter Berücksichtigung folgender Kriterien gestaltet werden:

- Verkehrsinfrastrukturfinanzierung aufstocken und verstetigen
- Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) in Bereichen der Daseinsvorsorge prüfen und nutzen, falls die Kosten für die Allgemeinheit reduziert werden
- Bundesfernstraßenfinanzierung dauerhaft von Haushaltsschwankungen abkoppeln und strenge Zweckbindung einer Nutzerfinanzierung für die Bundesfernstraßen
- Landes-, Kreis- und Kommunalstraßen nicht mit Maut belasten. Überlegungen dazu generell nur bundeseinheitlich führen und ggf. Einnahmen dann für diese Straßen zweckbinden
- Ausreichend Geld aus dem Bundeshaushalt für Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen zur Verfügung stellen
- Gleichbehandlung regionaler Verkehrsflughäfen bei der Übernahme der Kosten der Flugsicherung sicherstellen
- ÖPNV-Finanzierung, -Angebot und -Qualität sichern. Bei Überlegungen zur Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV müsste dieser ein erkennbarer Mehrwert gegenüberstehen und sollten Unternehmen nicht zusätzlich belastet werden.
- Kommunalen Straßen- und Radwegebau durch ausreichend investive Mittel sichern

3. Rahmenbedingungen für den Verkehr verbessern

Sowohl auf europäischer als auch auf nationaler und Landesebene werden über Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Förderprogramme und Konzepte entscheidende Rahmenbedingungen für den Verkehr gesetzt. Für die Wirtschaft ist dabei wichtig, dass eine möglichst langfristige Planungssicherheit besteht und nicht kurzfristig wechselnde Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung sowie zur Verteuerung des Verkehrs im Vordergrund stehen. Denn diese führen in Verbindung mit Versäumnissen beim Ausbau der Infrastruktur zu längeren Transportzeiten, geringerer Zuverlässigkeit der Produktions- und Lieferketten, höheren Umweltbeeinträchtigungen, erhöhten Kosten und Beeinträchtigung der Standortqualität. Die Wirtschaft spricht sich daher für bessere Rahmenbedingungen, fairen Wettbewerb und weniger Bürokratie aus:

- Leistungsfähiges europäisches Verkehrsnetz schaffen
- EU-Rahmen für wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem setzen und durchsetzen
- EU-Verkehrspolitik muss Wirtschaftswachstum durch faire Wettbewerbsbedingungen fördern; Verteuerung des Verkehrs durch Anlastung externer Kosten vermeiden, diese Mittel sonst aber zweckgebunden zur Beseitigung externer Effekte einsetzen
- Wettbewerbshindernisse und Bürokratie abbauen z. B. bei Berufs- und Marktzugang, Betrieb, Ausschreibung und Vergabe von öffentlichen Aufträgen, Anwerbung und Qualifikation von ausländischen Fachkräften

- Digitalisierung stärker nutzen, auch zur Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger
- Grenzüberschreitende Schienengüterverkehre weiter beschleunigen und vereinfachen sowie Interessen des Personenverkehrs ausdrücklich bei der Trassenzuteilung beachten
- Umweltpolitik (z. B. Luftreinhaltung, Lärmschutz) muss Belange der Wirtschaft abwägen
- Klimaschutzpläne ohne Standortnachteile und Zusatzbelastungen für die Wirtschaft erstellen. Flickenteppiche vermeiden und eine Einheitlichkeit mindestens auf Landesebene anstreben.
- Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) leistungsfähiger und attraktiver machen
- Mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Vergabeverfahren im ÖPNV:
Bei Neuausschreibungen sind die Kalkulationsgrundlagen vorzugeben. Zum Linienstart werden die aktuellen Lohnkosten und Energiekosten als Grundlage eingesetzt, für die Fortschreibung wird der WBO-Index anerkannt und angewendet.
- Über die Einführung allgemeiner Vorschriften den Erhalt von Eigenwirtschaftlichen Verkehren im ÖPNV, als weiteren möglichen wettbewerblichen Vergabeweg, erhalten.
- ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten und Ausbildungsbetrieben berücksichtigen
- Radschnellwege für Pendler als zusätzliche Infrastruktur und Teil von Verkehrskonzepten fördern
- Regiobus-Konzept des Landes in übergeordnete Verkehrspläne zur Entlastung vom motorisierten Individualverkehr integrieren
- Erreichbarkeit kundengerechter Haltestellen – auch in Ballungsräumen – für Fernbuslinien und Bustourismus sicherstellen
- Personenbeförderungsrecht bezüglich Taxi- und Mietwagenmarkt sowie neuen Bedienformen wirtschaftsfreundlich umsetzen
- Verzicht auf staatliche Restriktionen und Vorgaben bei Antriebstechnologien, stattdessen technologieoffene Förderung alternativer Antriebe für alle Verkehrsträger
- Innovative Verkehrsmittel auf Straße, Schiene, Wasserstraße und im Luftverkehr entwickeln, erproben und zulassen
- Landesweite Zulassung von Lang-Lkw auf Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und auf weiteren Straßen zu den Betriebsstandorten sowie flexiblere Regelungen für weitere Zulaufstrecken
- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten
- Fahrzeugtechnik und Fahrerqualifizierung anpassen
- Fachkräftemangel in der Verkehrsbranche, in Planungsämtern, -büros und Baufirmen entgegenwirken
- Gefahrgutregelungen praxisgerecht und einheitlich ausgestalten
- Kurzfristig aktivierbare bundes- und EU-weit gültige Notfallpläne und Regelungen für Krisen im Verkehrssektor erarbeiten und abstimmen

4. Unternehmen bei der Transformation von Mobilität und Transport unterstützen

Die baden-württembergische Wirtschaft bekennt sich ausdrücklich zum Klimaschutz und betrachtet ihn als wichtige Aufgabe. Ebenso bilden die Nachhaltigkeitsziele sowie das Pariser Abkommen maßgebliche Leitplanken des wirtschaftlichen Handelns im Land. Diese Ziele können jedoch nur erreicht werden, wenn für die Unternehmen neben Umweltverträglichkeit auch Wirtschaftlichkeit und Versorgungssicherheit berücksichtigt und miteinander in Einklang gebracht werden. Richtig umgesetzt kann eine marktwirtschaftliche Reform der Klimapolitik zusätzliche Impulse für nachhaltiges Wachstum leisten und klimafreundliche Innovationen erleichtern. Eine Politik, die zum Ziel hat, die Transformation im Verkehr voranzutreiben, ohne die Kosteneffizienz zu vernachlässigen, sollte sich daher an folgenden Handlungsmaximen orientieren:

- Herstellung und Anwendung klimaverträglicher Kraftstoffe vorantreiben
- Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe in der Fläche ausbauen
- Ausbau der Netzinfrasturktur frühzeitig in den Blick nehmen und auf die zukünftig zu erwartende Nachfrage ausrichten
- Unterschiedliche Anforderungen von Personenbeförderung, Transport und Schwerlastverkehr erfordern auch weiterhin einen Mix aus verschiedenen Antriebstechnologien; Förderlandschaft daher technologieoffen gestalten und an der Bereitschaft und den Bedarfen der Unternehmen ausrichten
- Unternehmen des Personen- und Gütertransports beim Umstieg auf emissionsarme Fahrzeuge mit finanziellen Anreizen unterstützen
- Innovative Instrumente besser nutzen, um den Verkehrsfluss zu verstetigen und stehenden Verkehr und zusätzlichen CO₂-Ausstoß zu vermeiden

5. Stadtverkehr wirtschaftsfreundlich gestalten

In den Innenstädten konzentrieren sich vielfältige Funktionen, unter anderem Handel, Gastronomie, Wohnen, Freizeit, Tourismus, Dienstleistung und Verwaltung. Hinzu kommen temporäre Baustellenverkehre sowie regelmäßige Ver- und Entsorgungsverkehre. Die verschiedenen Wirtschaftszweige leisten wichtige Beiträge zum Stadtbild sowie zur Funktionsfähigkeit der Stadt, bieten Arbeitsplätze und generieren Steuereinnahmen. Erreichbarkeit und die Mobilität in Innenstädten sind ausschlaggebend für die Attraktivität und damit auch für die Wirtschaftskraft einer Stadt, gleichzeitig sollen alle Verkehre (Personen- und Warenverkehre) so effizient und umweltverträglich wie möglich abgewickelt werden und die Aufenthaltsqualität nur wenig beeinträchtigen. Bei Überlegungen zu innerstädtischen Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekten müssen alle Interessen angemessen berücksichtigt werden. Dazu gehören auch die Interessen der innerstädtischen Wirtschaft. Wirtschaftsverkehr kann in weiten Teilen nicht auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. Er ist auf ein leistungsfähiges (Haupt-)Straßennetz angewiesen, welches gleichzeitig diese Verkehre bündelt und unerwünschte Schleichwege durch Nebenstraßen und Wohnquartiere vermeidet. Die Wirtschaft tritt daher dafür ein:

- Funktionsfähige Innenstädte erhalten und weiterentwickeln
- Innerstädtischen Verkehr differenziert betrachten; zielgerichtete Maßnahmen erst nach detaillierten Untersuchungen diskutieren, entwickeln und umsetzen
- Wirtschaftliche Belange im Stadtverkehr berücksichtigen
- Vor Planungen zur Einführung einer City-Maut erst die erforderlichen Alternativen zum Umstieg schaffen, v. a. durch Optimierung des ÖPNV, und Güterverkehr mit Quelle oder Ziel im Gebiet von City-Maut ausnehmen
- Verkehrsmanagement und Parkleitsysteme intelligent ausgestalten
- Städte sollen sich aktiv in Fragen der Güterver- und -entsorgung auf der Ersten bzw. Letzten Meile einbringen und gemeinsam mit der Wirtschaft innerstädtische Logistik stadt- und umweltverträglich gestalten
- Fahrverbote in Kommunen vermeiden und Alternativen suchen
- Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) sowie Mobilitätsmanagement fördern
- Sharing-Modelle (z. B. Carsharing, Bikesharing) fördern

Pforzheim, 05.07.2023

gez. Claudia Gläser
Präsidentin

gez. Tanja Traub
Hauptgeschäftsführerin

Anhang:

Forderungen der IHK Nordschwarzwald zum Ausbau der Verkehrswege in der Region

Bundesfernstraßen

- B 10 vollständiger vierspuriger Ausbau zwischen Pforzheim-Eutingen und Niefern, Ausbau
- B 28 / B 462 Untertunnelung Freudenstadt, Neubau
- B 28 neu, Ortsumfahrung Horb, Gewerbegebiet Hohenberg als Fortsetzung der Hochbrücke Horb, Neubau
- B 28 neu, Grünmettstetten, L 355 (Beseitigung Bahnübergang Seehaus), Ausbau
- B 28 neu, Grünmettstetten, L 355 (Umfahrung Rauher Stich bei Horb), Neubau
- B 35, Unterführung der L 1131 bei Maulbronn-West, Neubau/Sanierung Brückenbauwerk
- B 294 Ortsumgehung Bauschlott, Neubau
- B 294 Ortsumgehung Loßburg, Neubau
- B 296 Untertunnelung Calw, Neubau
- B 463 Westtangente Pforzheim, 2. Bauabschnitt, Sonnenbergtunnel bis ins Nagoldtal, Neubau
- B 463 dreispurige Überholzonen zwischen Nagold und Unterreichenbach, Ausbau

Landesstraßen

- L 410 OU Empfingen und interkommunales Gewerbegebiet Kompass 81, Neubau
- L 562 OU Pforzheim-Büchenbronn, Neubau
- L 354 OU Haiterbach und Altheim, mit Anschluss an die Horber Hochbrücke, Neubau
- L 356 Sanierung und Ausbau zwischen Nagold-Hochdorf und Horb-Altheim
- L 1135, Ausbau zwischen L 1177 Wurmberg und Wiernsheim

Schienenwege

- Durchgängige Zweispurigkeit der Gäubahn zwischen Stuttgart Hbf und Singen, Einbindung über den Pfaffensteigtunnel an den Deutschlandtakt, Aus-/Neubau
- Elektrifizierung der Nagoldtalbahn zwischen Pforzheim und Hochdorf (b Horb)
- Umsetzung des Konzepts „Metropolexpress“ (MEX) zur direkten, umstiegsfreien Schienenanbindung Nagolds an den Stuttgarter Hauptbahnhof – unter Nutzung von Kuppeln und Flügeln in Eutingen im Gäu, für die Verknüpfung mit dem MEX Freudenstadt und damit die Anbindung an den Karlsruher Hauptbahnhof.
- Wiederinbetriebnahme der Strecke Calw – Weil der Stadt (Hermann-Hesse-Bahn) mit Verlängerung nach Renningen im S-Bahnbetrieb in Kooperation mit dem VVS, Neubau
- Verbesserungen im Kapazitäts- und Fahrplanangebot auf der Stammstrecke Karlsruhe – Stuttgart, Beseitigung der Langsamfahrstelle Kleinsteinbach, Ausbau
- Einsatz von Wasserstoff-Zügen auf den nicht-elektrifizierten Strecken der Region

Kombinierter Verkehr

- Förderung multimodaler Verkehre, z.B. durch Weiterentwicklung des Kombi Terminal Horb KTH in Horb („Black Forest Terminal“) – IG Heiligenfeld, Ausbau

Pforzheim, 05.07.2023

gez. Claudia Gläser
Präsidentin

gez. Tanja Traub
Hauptgeschäftsführerin