



Neue Wege für Mobilität und Verkehr

Leitlinien für die Verkehrspolitik



Inhalt

Vorwort	3
Verkehrswende mit Augenmaß	4
Moderne City-Logistik	6
Alternative Antriebe	7
Finanzierung, Planungskapazitäten und Planungsbeschleunigung	8
Güterkraftverkehr und Logistik	10
Verkehrsträger	11
Verkehrsträger Straße	11
Die wichtigsten Aus- und Neubauprojekte	12
Verkehrsträger Wasserstraßen	14
Verkehrsträger Schiene	15
Verkehrsträger Luftverkehr	17
Ihre Ansprechpartner	18
Impressum	19

Vorwort

Die schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ist entscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg von Unternehmen im nationalen und internationalen Wettbewerb. Diese grundlegende Aussage behält auch in Zeiten unvorhergesehener wirtschaftlicher Verwerfungen – wie etwa der SARS-CoV-2-Pandemie – ihre Gültigkeit.

Gleichzeitig ist die Welt im 21. Jahrhundert nicht nur durch einen weiter wachsenden Bedarf an Mobilität gekennzeichnet. Wir erleben vielmehr eine zunehmende Vielfalt an Mobilitätsformen, die neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur stellen. Treiber dieser Entwicklung sind vor allem Megatrends wie der demographische Wandel und die Digitalisierung vieler Lebensbereiche. Zunehmende Urbanisierung, Konnektivität der Verkehrsteilnehmer und wachsendes Bewusstsein für ökologisches Handeln bestimmen die Mobilität der Zukunft. Die veränderten Bedürfnisse der Mobilitätsnutzer und technische Innovationen werden so zum Antreiber neuer Formen der Fortbewegung, die zukünftig smarter, vernetzter und weniger fossil sein werden.

Der Green Deal formuliert ehrgeizige Ziele: Europa soll bis zum Jahr 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent werden, verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen sollen um 90% sinken. Durch technischen Fortschritt ist vor allem der PKW- und Güterkraftverkehr in den letzten Jahren immer sauberer geworden. Dennoch sind die CO₂-Emissionen gestiegen, da Wirtschaft und Gesellschaft heute mobiler sind denn je. Die Wirtschaft bekennt sich zu einem aktiven Umweltschutz, kann aber nur dann einen wirksamen Beitrag leisten, wenn der richtige ordnungspolitische Rahmen gesetzt wird.

Darüber hinaus muss bedacht werden, dass Erhalt und Ausbau unserer Infrastruktur unverzichtbar sind und stetiger Investitionen bedürfen, um Wirtschaftswachstum und Wohlstand zu sichern. Vor diesem Hintergrund schreiben die IHKs in Rheinland-Pfalz und im Saarland ihre verkehrspolitischen Positionen aus dem Jahr 2013 fort und orientieren sich dabei an den folgenden Fragen:

Welche Verkehrsinfrastruktur brauchen wir? Wie stellen wir sicher, dass Wirtschaft auch künftig im Wettbewerb bestehen kann? Wie schaffen wir eine Verkehrswende, die eine Vielzahl von Mobilitätsformen effizient vereint, Klimaschutz und attraktive Wirtschaftsstandorte ermöglicht?

Dieses gemeinsame Verkehrsleitbild soll als Kompass auf dem Weg zu einer Infrastruktur dienen, die den künftigen Anforderungen der Mobilität gerecht wird.

Albrecht Hornbach
Präsident IHK Pfalz

Dr. Engelbert Günster
IHK Rheinhessen

Susanne Szczesny-Oßing
Präsidentin IHK Koblenz

Peter Adrian
Präsident IHK Trier

Dr. Hanno Dornseifer
Präsident IHK Saarland



Verkehrswende mit Augenmaß

- Planbare, zuverlässige Klimaziele anstelle kurzfristiger Zielverschärfungen
- Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer auch in der Fläche ermöglichen
- Erreichbarkeit der Innenstädte sichern
- Attraktive Rahmenbedingungen für Veränderung des Modal Split schaffen
- Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte entwickeln
- Digitalisierung zur Vernetzung einzelner Verkehrsträger nutzen, Verkehrsfluss verbessern

Klima- und Umweltschutz bestimmen zunehmend die Diskussion um die Mobilität der Zukunft. Die Wirtschaft ist sich der großen Aufgabe des Klimaschutzes bewusst und beteiligt sich nach ihren Möglichkeiten daran, die vereinbarten Klimaziele zu erreichen. Die individuelle Mobilität muss jedoch weiterhin möglich bleiben, auch in ländlichen Regionen. Zudem müssen Innenstädte auch in Zukunft für alle Formen des Wirtschaftsverkehrs gut erreichbar sein.

Die Stärkung der umweltverträglichen Verkehrsarten als Alternative zum Individualverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende. Die entsprechenden Maßnahmen dürfen dabei jedoch nicht einseitig auf Restriktionen setzen, sondern sollten auf attraktive Rahmenbedingungen zur Beeinflussung des „Modal Split“ abzielen. Verkehrspolitik muss daher mit Augenmaß agieren, Verkehrsplanung bereits bei der Quartiersplanung ansetzen und mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten eine effiziente und zuverlässige Mobilität von Gütern und Menschen sichern. Ein attraktives, intermodal verknüpftes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und eine gute und sichere Erreichbarkeit für Radfahrer (Freizeit- und Alltagsradler) und Fußgänger sind dabei ebenso wichtig wie zentrumsnaher Parkraum für Pkws und Reisebusse, Ladezonen für Lieferverkehr sowie Sharing-Angebote und eine digitale Vernetzung der Verkehrsinfrastrukturen und Fortbewegungsmittel im Sinne der „Smart Mobility“.

Modal Split des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung



Zu Fuß



Fahrrad



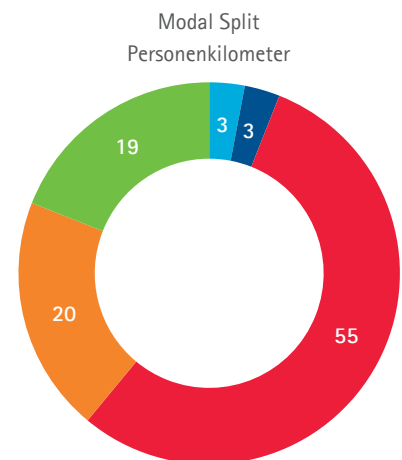
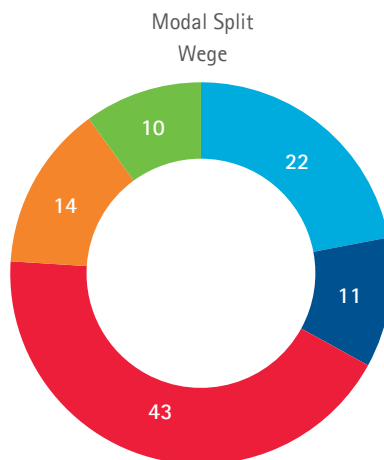
MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



ÖV



Angaben in Prozent; alle Wege
MiD 2017 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2017

Die ambitionierten ÖPNV-Ziele der Nahverkehrsgesetz-Novelle in Rheinland-Pfalz und des neuen Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV des Saarlandes können positive Anreize zur stärkeren ÖPNV-Nutzung schaffen. Die finanziellen Folgen einer Hochstufung des ÖPNV zur Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung und die regionalen Konsequenzen der Umstrukturierung sind derzeit jedoch nicht absehbar. Die Einhaltung des Konnexitätsprinzips muss ebenso wie die effiziente Einbeziehung der Akteure vor Ort gewährleistet sein und bleiben. Diese Grundsätze müssen bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen beachtet werden, um ein flächendeckend attraktives ÖPNV-Angebot zu gewährleisten. Regelmäßige und verlässliche Verbindungen in den Tagesrandzeiten und am Wochenende sollten verstärkt angeboten werden – auch in ländlichen Regionen, insbesondere in Gewerbegebieten.

Bei der Gestaltung des ÖPNV-Netzes muss den Belangen des mittelständischen Busgewerbes beispielsweise durch die Festschreibung mittelstandsfreundlicher Losgrößen (Begrenzung der Fahrzeuganzahl, Verankerung einer festen Subunternehmerquote bei größeren Losen) und dem Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre gebührend Rechnung getragen werden. Auch die Tarifstruktur des ÖPNV sollte dabei im Hinblick auf Preis und Verständlichkeit einer offenen Prüfung unterzogen werden. Alternative Tarifoptionen, zum Beispiel Job-Tickets für Berufstätige, sowie digitale Ticketsysteme bieten weitere Potenziale zur Stärkung des ÖPNV. Diese Angebote müssen landesweit auch für kleine und mittlere Betriebe verfügbar sein.

Eine wichtige Komponente der innerstädtischen Mobilität und Ergänzung zum konventionellen ÖPNV bleibt das Taxi. Gerade während der Tagesrandzeiten übernehmen oftmals Taxis die Aufgabe des ÖPNV, Menschen schnell und flexibel an ihr Ziel zu bringen. Bei einer möglichen Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes sollten die Belange des Taxigewerbes als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge berücksichtigt werden, ohne jedoch der technischen Entwicklung und den Chancen der Digitalisierung von Mobilitätsdienstleistungen einen Riegel vorzuschieben. Hierzu muss ein verlässlicher und wettbewerbskonformer regulatorischer Rahmen geschaffen werden, mit klaren Abgrenzungskriterien der unterschiedlichen Verkehrsformen (Taxi, Pooling, Mietwagen). Die Möglichkeiten zur Einbringung des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes zur Verdichtung und Ergänzung des ÖPNV sollten künftig noch stärker genutzt werden.

Da die Attraktivität der Innenstädte für Kunden und Gäste auch weiterhin eng mit dem Vorhandensein ausreichender Parkplätze verknüpft sein wird, sollten Kommunen die Auslastung des städtischen Parkraumangebots regelmäßig auf den Prüfstand stellen und bei Bedarf auch erweitern. Durch systematischen Aufbau von Mobilitätsstationen als intermodale Verknüpfungspunkte zum Umstieg zwischen ÖPNV, motorisiertem Individualverkehr (MIV), Fahrrädern und Sharing-Fahrzeugen sollte kontinuierlich auf eine Verringerung des innerstädtischen Parkraumdrucks hingewirkt werden. Zur Minimierung des innenstadtnahen Parksuchverkehrs sollten Städte zudem die Möglichkeiten der Digitalisierung zur Optimierung der vorhandenen oder Einführung neuer Park- und Verkehrsleitsysteme konsequent nutzen.

- Ländliche Regionen bedarfsgerecht an den ÖPNV anbinden
- Einheitliche und übersichtliche ÖPNV-Tarifstruktur schaffen
- Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern
- Vereinfachten Zugang zu Jobtickets sicherstellen
- Vergabeverfahren ÖPNV mittelstandsfreundlich gestalten
- Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre gewährleisten

IHK-Forderungen:

- Zukunft des Taxigewerbes als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sichern
- Mobilitätsstationen als intermodale Verknüpfungspunkte systematisch aufbauen
- Parksituation in den Innenstädten verbessern

Moderne City-Logistik

IHK-Forderungen:

- Modellprojekte initiieren und fortführen
- Umweltfreundliche Fahrzeuge im Auslieferverkehr fördern
- Ladezonen für Lieferfahrzeuge und gemeinsam genutzte City-Hubs oder Mikro-Depots einrichten, Möglichkeiten der Nachtanlieferung schaffen
- Keine Geldbußen ohne Haltealternativen für Lieferverkehre verhängen, StVO anpassen

Die Versorgung der Stadt mit Gütern ist wesentliche Voraussetzung des städtischen Lebens. Neben den Endkunden sind vor allem die Händler darauf angewiesen, regelmäßig Waren zu erhalten. Dienstleistungsunternehmen dürfen nicht abgeschnitten werden, ebenso Hotels und Gastronomiebetriebe, die ohne tagtäglichen Bezug frischer Waren nicht überlebensfähig sind.

Bevölkerungswachstum in den Städten, steigende Kraftfahrzeugzahlen sowie ein enormer Anstieg online bestellter Waren führen zu einer immer komplexeren Stadtlogistik. Besonders die Zustellung auf der letzten Meile stellt Händler und Logistiker ebenso wie die Stadtplanung vor immer größere Herausforderungen. Vielerorts gerät die (inner-) städtische Infrastrukturkapazität bei Straßen und Parkplätzen, gerade zu den Stoßzeiten, an ihre Grenzen. Mögliche unliebsame Folgen sind Staus, Emissionen und erhöhte Unfallrisiken. In den Innenstädten und Fußgängerzonen nehmen die Nutzungskonflikte zwischen dem Lieferverkehr und Besuchern beziehungsweise Kunden zu. Um die Versorgung der (Innen-)Städte auch bei steigenden Bevölkerungszahlen zu sichern, müssen von den Kommunen klare Prioritäten für ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot, den Infrastrukturausbau für den MIV und Lieferverkehre sowie den Ausbau von Bürgersteigen und Radwegen gesetzt werden.



Alternative Antriebe

Nur mit einem Mix alternativer Kraftstoffe und Antriebe kann das Klimaziel, bis 2030 die CO₂-Emissionen im Verkehr um 40% zu senken, erreicht werden. Rein elektrische Antriebe mit Batterie oder Brennstoffzelle, kombinierte, hybride Antriebe und alternative Kraftstoffe wie E-Fuels und Biokraftstoffe aus regenerativer Herstellung sind unterschiedlich geeignet, die jeweiligen Mobilitätsanforderungen zu erfüllen. Wo schwere Lasten über längere Strecken transportiert werden müssen, erscheint beispielsweise der Einsatz von Wasserstofftechnologie vielversprechender als bei klassischen Automobilen, deren Zukunft in batteriebetriebenen Antrieben liegen könnte. Den einen umweltfreundlichen Antrieb für alle Fahrzeugarten wird es auf absehbare Zeit nicht geben. Umso wichtiger sind technologieoffene Forschung und Entwicklung und ideologiefreie Bewertung der Alternativen, um den Lösungsrahmen nicht bereits im Vorfeld einzuschränken.

Ein Umstieg auf alternative Antriebe wird allerdings nur gelingen, wenn attraktive, praktikable und marktreife Technologien, die Anschaffungskosten, Lebensdauer und Zuverlässigkeit berücksichtigen, zur Verfügung stehen.

Staatliche Unterstützung, die bereits bei Forschung und Entwicklung ansetzt, die Anschaffung alternativ angetriebener Fahrzeuge finanziell unterstützt und die Betreiber bei Abgaben wie Mautgebühren entlastet, ist ebenso unverzichtbar wie der koordinierte und bedarfsgerechte Ausbau jeweils passender Tank- und Ladeinfrastrukturen. Eine Standardisierung von Adapter- und Abrechnungssystemen ist dazu erforderlich.

IHK-Forderungen:

- Forschung und Entwicklung alternativer Antriebe technologieoffen fördern
- Anschaffung alternativ angetriebener Fahrzeuge unterstützen
- Entlastung bei Mautgebühren
- Tank- und Ladeinfrastruktur aufbauen

Vorteile und Nachteile alternativer Kraftstoffe und Antriebe

		PRO	CONTRA
alternative Kraftstoffe	Autogas (LPG)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verbrennung schadstoffarm ✓ preisgünstig ✓ Steuerermäßigung bis 2022 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ ab 2023 regulärer Steuersatz ✗ höherer Verbrauch gegenüber Benzin
	Erdgas (CNG)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verbrennung schadstoffarm ✓ geringerer CO₂-Ausstoß gegenüber Benzin ✓ preisgünstig ✓ Steuerermäßigung bis 2026 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ ab 2026 regulärer Steuersatz ✗ Fahrzeug schwerer ✗ Tankstellennetz nicht flächendeckend ✗ eingeschränkter Kofferraum
	Bioethanol	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verbrennung schadstoffarm ✓ höhere Motorleistung möglich ✓ preisgünstig 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Konkurrenz zum Nahrungsanbau ✗ Produktion erfordert viel Energie
	Biodiesel	<ul style="list-style-type: none"> ✓ preisgünstig 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Produktion erfordert viel Energie ✗ Stickstoffemission hoch
alternative Antriebe	Elektro	<ul style="list-style-type: none"> ✓ keine direkten Emissionen 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Fahrzeug sehr schwer ✗ Einfluss Batterie auf Gesamt-Öko-Bilanz ✗ Reichweite meist begrenzt
	Hybrid	<ul style="list-style-type: none"> ✓ innerstädtischer Verbrauch niedrig ✓ keine Emissionen auf Kurzstrecken ✓ höhere Reichweite gegenüber Elektroauto 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Fahrzeug sehr schwer ✗ eingeschränkter Platz im Kofferraum
	Wasserstoff	<ul style="list-style-type: none"> ✓ keine direkten Emissionen ✓ hohe Reichweite 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Herstellung energieintensiv ✗ wenige serienreife Modelle ✗ wenig Lade-Infrastruktur

Quelle: Eigene Daten

Finanzierung, Planungskapazitäten und Planungsbeschleunigung

Der Erhalt und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hinken vielerorts durch langwierige Genehmigungsverfahren und unzureichende Finanzierungsmittel der notwendigen Entwicklung um Jahre hinterher. Der Fokus des Bundes und der Länder wurde in den vergangenen Jahren verstärkt auf den Erhalt der Infrastruktur gelegt. In Anbetracht eines enormen Investitionsstaus war das eine richtige Entscheidung. Dennoch bedarf es auch zukünftig Mittel für notwendige Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie längst überfällige Lückenschlüsse. Angesichts des weiterhin maroden Zustandes vieler Straßen und der starken Baupreissteigerungen muss daher der Etat für den Straßenbau auf hohem Niveau erhalten und dynamisch angepasst werden. Ebenso entscheidend für die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur ist die Zuteilung der Finanzmittel. Kommunen sind im ersten Schritt selbst für die nötige Aufgabepriorisierung und die Bereitstellung ausreichender Mittel für den Infrastrukturausbau zuständig. Chronisch unterfinanzierte Kommunen, die diese Aufgabe nicht erfüllen können, müssen ausreichende Unterstützung von Seiten des Landes erhalten, um den hohen Sanierungsbedarf der Gemeindestraßen decken zu können und damit den drohenden Verfall zu stoppen.

- Landesstraßen: knapp 1 Milliarde €. Bis Ende 2021 zugesagte Mittel gesamt: 600 Millionen € (Quelle: Landesrechnungshof 2012)
- Gemeindestraßen: mindestens 1,1 Milliarden € - Verzug bei Straßenreparatur: 15 Jahre (Quelle: Landesrechnungshof 2020)
- Angesichts der coronabedingten Ausnahmesituation, ausgesetzter Schuldenbremse und Niedrigzins fordert die IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz, zusätzliche 1,1 Milliarden € über 5 Jahre in ein Mobilitäts-Sonderprogramm



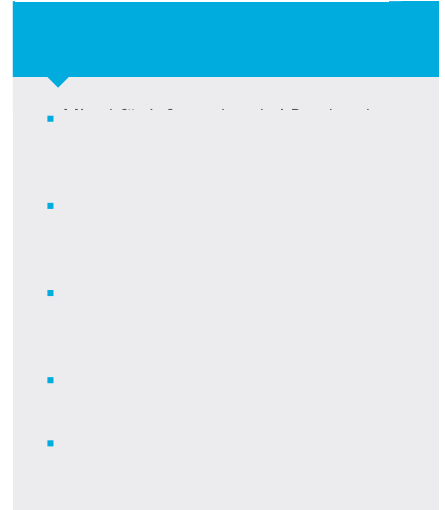
- Landesstraßen: mindestens 30 Millionen € p.a, bis 2019 jährlich bereitgestellte Finanzmittel: 21,3 Millionen €. Für 2020 zugesagt: 33,7 Millionen € (Quelle: MWAEV)

Die Bundes- und Landesmittel für die Verkehrsinfrastruktur sind in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen. Die Unternehmen haben hieran durch die kontinuierlich ausgeweitete Lkw-Maut und weitere verkehrsbezogene Abgaben in den letzten Jahren einen wesentlichen Beitrag geleistet. Die Zweckbindung der Lkw-Maut und der 2011 gestartete Finanzierungskreislauf Straße haben sich in dieser Hinsicht bewährt und sollten auch künftig beibehalten werden.

Projekte können aber nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn entsprechende Planungskapazitäten vorhanden sind und die Bauwirtschaft sich hierauf einstellen kann. Daher müssen die Finanzmittel für die Infrastruktur auf Landes- und Bundesebene langfristig auf hohem Niveau verstetigt werden. Nur so können Planungszeiträume deutlich verkürzt werden und alle Finanzmittel für die Infrastruktur ausgeschöpft werden.

Trotz vorhandener Mittel zur Finanzierung blockieren immer häufiger lange Genehmigungsverfahren den Infrastrukturausbau. So besteht für einige der zentralen Infrastrukturprojekte auch nach Jahrzehnten der Planung immer noch kein Baurecht (z.B. A1-Lückenschluss). Die bisherigen Maßnahmen des Bundes zur Verfahrensbeschleunigung (u.a. Planungsbeschleunigungsgesetz 2018 und 2020, Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz) sind vor diesem Hintergrund ausdrücklich zu begrüßen und sollten konsequent fortgesetzt werden, beispielsweise durch die Reduzierung der Planungsstufen in einem integrierten Hauptsacheverfahren (u.a. Zusammenfassen Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren), verkürzte Gerichtsverfahren, konsequente Nutzung der Digitalisierung und Einführung einer europarechtskonformen Präklusionsregelung.

Die Landesregierungen von Rheinland-Pfalz und dem Saarland sollten diese Bemühungen unterstützen und eigene Maßnahmen auf Landesebene prüfen und umsetzen. Gemeinsames Ziel aller Beteiligten müssen kürzere förmliche Verfahren unter Einhaltung von Planungsfristen sein. Mit der Schaffung der Autobahn GmbH des Bundes erhoffen sich die IHKs zügigere Planverfahren und eine beschleunigte Umsetzung der Projekte.



Einige Vorschläge hierzu hat die IHK-Organisation auf Bundesebene in dem gemeinsamen DIHK-Positionspapier „Bremsen für Infrastrukturausbau und Gewerbeansiedlungen lösen“ veröffentlicht.



Güterkraftverkehr und Logistik

- Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig und am tatsächlichen Bedarf orientiert ausbauen
- Bessere Vernetzung der Verkehrsträger fördern (Intermodalität)
- Vorhandene Logistikflächen langfristig sichern, Flächen für Neuansiedlungen bereitstellen, Stellplätze für den LKW-Verkehr ausbauen
- Grenzüberschreitenden Güterverkehr auch in Krisenzeiten reibungsfrei ermöglichen, Formalitäten auf das notwendige Minimum reduzieren
- Genehmigungsverfahren des Schwerlastverkehrs vereinfachen, bundesweites Netz von Schwerlaststraßen entwickeln
- Fachkräftemangel beseitigen (Fahrer- und Lokführermangel)
- LKW-Fahrverbot an nicht- bundeseinheitlichen Feiertagen abschaffen
- LKW-Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen auf den Zeitraum von 7:00 - 22:00 Uhr begrenzen. Fahrern ermöglichen, ihre Heimatdepots und ihre Wohnorte zu erreichen (Attraktivität des Berufsbilds steigern)
- LKW-Nachfahrverbot auf der B 10 zwischen Pirmasens und Landau aufheben sowie keine weiteren Durchfahrtsbeschränkungen erlassen
- Zusätzliche Belastungen, etwa durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), an anderer Stelle kompensieren

Aufgrund der geografischen Lage hat sich die Logistikbranche in Rheinland-Pfalz und im Saarland zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig entwickelt. Sie ist – was während des Corona-Lockdowns besonders klar erkennbar wurde – systemrelevant, da sie Lieferketten und damit die Versorgung von Bevölkerung und Unternehmen sicherstellt. Die Transport- und Logistikwirtschaft bildet die Basis für die internationale Wettbewerbsfähigkeit nahezu aller anderen Wirtschaftsbranchen, und sie wird weiter wachsen. Das sich grundlegend verändernde Konsumverhalten der Verbraucher und die zunehmende internationale Arbeitsteilung führen zwangsläufig zu steigendem Güterverkehrsaufkommen, das effizient gelenkt und durch geeignete Rahmenbedingungen unterstützt werden muss.

Entwicklung des Güterkraftverkehrs nach Verkehrsträgern

	2010		2030		VERÄNDERUNG 2010–2030 IN %
	MIO. T	ANTEIL IN %	MIO. T	ANTEIL IN %	
Transportaufkommen					
Schiene	358,9	9,7 %	443,7	10,2 %	23,6%
Straße	3.116,1	84,1 %	3.639,1	83,5 %	16,8%
Binnenschiff	229,6	6,2 %	275,6	6,3 %	20,0%
Summe	3.704,7	100,0 %	4.358,4	100,0 %	17,6%

	2010		2030		VER-ÄND. 2010–2030 IN %	TRANSPORTWEITE IN KM		
	MRD TKM	ANTEIL IN %	MRD TKM	ANTEIL IN %		2010	2030	VER-ÄND. 2010–2030 IN%
Transportaufkommen								
Schiene	107,6	17,7 %	153,7	18,4 %	42,9 %	300	347	15,6 %
Straße	437,3	72,0 %	607,4	72,5 %	38,9 %	140	167	18,9 %
Binnenschiff	62,3	10,3 %	76,5	9,1 %	22,8 %	271	277	2,3 %
Summe	607,1	100,0 %	837,6	100,0 %	38,0 %	164	192	17,3 %

Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 BMVI

Verkehrsträger

Verkehrsträger Straße

Nach den Prognosen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird der Güterverkehr (Bezug 2010 in Tonnenkilometer) bis 2030 um 38 % zunehmen und der Personenverkehr (Personenkilometer) um immerhin 13 %. Dieses Wachstum stellt auch die Verkehrsinfrastruktur in Rheinland-Pfalz und im Saarland vor große Herausforderungen. Schon heute sind besonders Autobahnen und Brückenbauwerke überlastet. Vielerorts rächen sich die Versäumnisse der Vergangenheit, in den Erhalt der bestehenden und den Ausbau redundanter Verkehrsadern zu investieren. Neben den jetzt dringend erforderlichen Sanierungen ist es daher unverzichtbar, durch Neu- und Ausbaumaßnahmen Engpässe auf den Hauptverkehrsachsen zu beseitigen. Dies gilt in besonderem Maß für die Rheinbrücken und ihre Zubringer, die an vielen Stellen Nadelöhre des Verkehrs sind.

Der geplante Ausbau alternativer Mobilitätsformen darf nicht dazu führen, dass der MIV verdrängt wird. Nicht verlagerbare Verkehre müssen auch künftig den erforderlichen Raum bekommen, um Mobilität für alle zu ermöglichen und gleichzeitig attraktive Wirtschaftsstandorte zu erhalten.

- Engpässe auf den Hauptverkehrsachsen beseitigen
- Bestehende Rheinbrücken ausbauen / in neue Rheinquerungen investieren
- Breiten Verkehrsmix ideologiefrei und pragmatisch ermöglichen
- Straßen- und Brückenbaustellen besser koordinieren und beschleunigen, um Verzögerungen im Transportgewerbe sowie Umsatzeinbußen in Handel und Gastronomie zu vermeiden





Priorität 1

Die IHKs in Rheinland Pfalz und im Saarland setzen sich daher besonders für die Umsetzung folgender Ausbaumaßnahmen bis spätestens 2030 ein:

1. A 1 | Lückenschluss zwischen AS Kelberg und AS Blankenheim (RLP/NRW)
2. B 8/ B 414 | Mehrstreifiger Ausbau zwischen der nordrhein-westfälischen und der hessischen Landesgrenze
3. B 10 | Vierstreifiger Ausbau zwischen Hinterweidenthal – Godramstein, 2. Rheinbrücke Wörth – Karlsruhe (Nordbrücke)
4. A 6 | Sechstreifiger Ausbau AK Frankenthal - Rheinquerung Ludwigshafen Nord/Sandhofen
5. B 51n | Westumfahrung Trier (Neuer BAB-Anschluss der B 51 an die A 64 mit Moselquerung)
6. B 50 | Vierstreifiger Ausbau vom Flughafen Frankfurt-Hahn bis zum Hochmoselübergang
7. Kompletter 6-streifiger Ausbau des Mainzer Rings (A60/ 643)
8. Schrittweise Realisierung der Nordsaarlandstraße und Aufwertung zur Bundesstraße inklusive vierstreifigem Ausbau zwischen Buweiler und der AS Braunshausen (A 1)

Priorität 2

Weitere wichtige Projekte, für die zeitnah eine Umsetzungsperspektive eröffnet werden sollte:

9. A 1/A 64 | Nordumfahrung Trier (Direkt-Anbindung der A 64 an die A1) oder alternativ vierstreifiger Ausbau der Bestandsstrasse A 64 – B 52 – A 602
10. B 255 | Mehrstreifiger Ausbau Montabaur bis Landesgrenze Hessen
11. Bau der Mittelrheinbrücke im Bereich St. Goar – St. Goarshausen
12. B 50/B327/B41 | Neubaustrasse „Hunsrückspange“
13. A 61 | Sechstreifiger Ausbau der A 61 vom AK Frankenthal – AS Worms
14. A 65 | Verbindung A 65/ B 9 an das französische Fernverkehrsnetz A 35 („Bienwald“)
15. B 9 | Lückenschluss des Umgehungsringes der Städte Ludwigshafen/ Mannheim durch die Rheinquerung südlich von Ludwigshafen
16. A 62 | Vierstreifiger Ausbau von AS Bann – AS Pirmasens
17. B 9 | Vierstreifiger Ausbau Worms Nord – L 425
18. B 51 | Dreistreifiger und kreuzungsfreier Ausbau Trier (A 64) – AS Bitburg (A 60)
19. A 1 | A 620 | A 623 Verbesserung der Verkehrssituation in Saarbrücken durch Realisierung der A 1-Verschwenkung und dem vollwertigen Ausbau der Anschlussstelle am ehemaligen Messegelände inkl. Brücke über die Saar

Die wichtigsten Aus- und Neubauprojekte



- Häfen und wassernahe Flächen planerisch sichern
- Trimodalen Faktor stärken
- Rheinvertiefung mit Nachdruck vorantreiben
- Moselschleusen mit zweiten Schleusenammern ausbauen

Verkehrsträger Wasserstraßen

Häfen öffnen Märkte für die gewerbliche Wirtschaft. Die Vernetzung und Kooperation zwischen den See- und Binnenhäfen sowie die Vernetzung der Verkehrsträger untereinander nimmt eine wichtige Rolle ein – besonders angesichts des künftig steigenden Güterverkehrsaufkommens. Häfen und wassernahe Flächen müssen planerisch gesichert werden, zum Beispiel durch die Ausweisung als bedeutsame Gewerbeflächen oder eines Vorranggebietes. Hafenterrassen dürfen erst dann umgewidmet werden, wenn an anderer Stelle Ersatz geschaffen wurde. Langfristig schadet der Verlust von Logistikflächen sowohl der Wirtschaft als auch der Umwelt.

Im Verbund mit den Seehäfen übernehmen die Häfen an Rhein, Mosel und Saar wertschöpfende Hub-Funktionen. Die straßen- und schienenseitige Anbindung der Häfen muss daher ausgebaut werden. Genauso muss sichergestellt werden, dass regelmäßig – im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit – in die Hafeninfrastuktur investiert werden kann. Straße, Schiene und Wasserstraße müssen zu intermodalen Transportketten zusammenwachsen.

Die Schiffbarkeit des Rheins wird immer wieder durch Extremwasserereignisse eingeschränkt. Gleichzeitig wird der Systemvorteil der Binnenschifffahrt durch den Einsatz immer größerer Schiffe weiter ausgeschöpft. Daher muss die Rheinvertiefung zwischen Mainz und St. Goar ebenso wie der Ausbau der Moselschleusen mit Nachdruck vorangetrieben werden.



Verkehrsträger Schiene

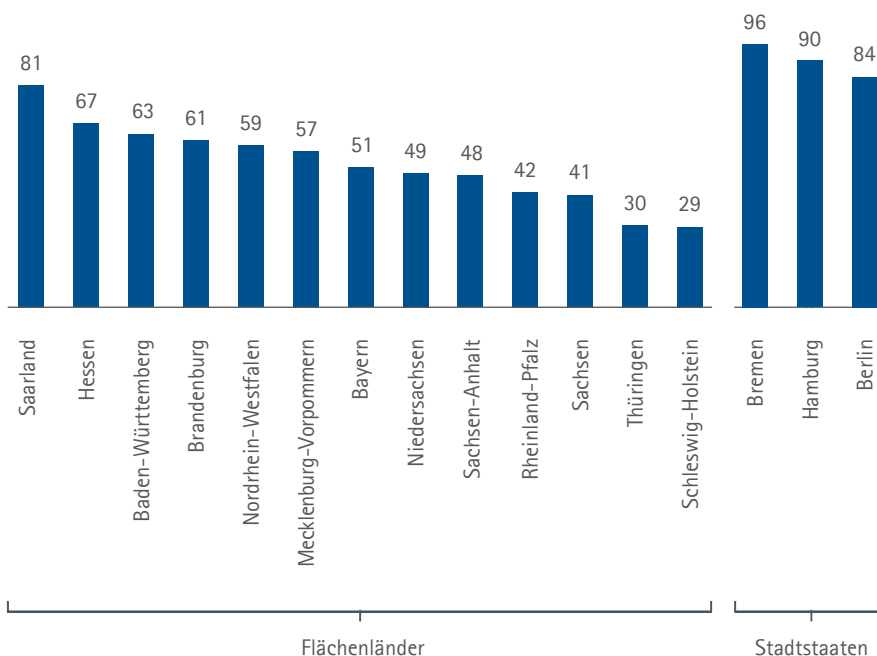
Die Erreichbarkeit von Rheinland-Pfalz und dem Saarland mit der Bahn ist für Unternehmen, Fach- und Führungskräfte ein wichtiges Standortkriterium. Vor diesem Hintergrund hat sich die Schiene in Rheinland-Pfalz und dem Saarland neben der Straße zu einem zentralen Verkehrsträger entwickelt. Nur mit attraktiven Anbindungen im Regional- und Fernverkehr kann die Verkehrswende gelingen und sind die Klimaschutzziele erreichbar. Leider wurden in den letzten Jahren im Fernverkehr einige Verbindungen im Südwesten ausgedünnt und damit Regionen vom Fernverkehr abgekoppelt.

Zur Zukunftssicherung der Bahnanbindung sprechen sich die IHKs dafür aus, die bestehenden, umsteigefreien Verbindungen im Fernverkehr mit den Metropolen in Deutschland und den Nachbarländern zu erhalten und Verbindungslücken zu schließen. Es sollte in diesem Zusammenhang auch geprüft werden, ob ein verkehrlich und tariflich integriertes Angebot von Nah- und Fernverkehr geeignet ist, dieses Ziel zu erreichen.

- Schieneninfrastruktur bedarfsgerecht erhalten und ausbauen
- Schienengüterverkehr weiter fördern und nach Bedarf der Unternehmen ausbauen
- Erhalt und Verbesserung der Anbindungen im Nah- und Fernverkehr
- Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insgesamt stärken

Noch viel Potential für mehr Elektrifizierung

Anteil elektrifizierter Strecken in Prozent, 2015



Quelle: Allianz pro Schiene | 02/2020 | mit Material von Statistisches Bundesamt
 Lizenz: © © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Bundesschienenwege und Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen



Zur Steigerung der Attraktivität des Bahnverkehrs gehört zudem die Modernisierung der Bahnhöfe und der Einsatz modernen Wagenmaterials, beides ausgestattet mit leistungsfähigem WLAN-Zugang. Zudem sollte ein langfristig tragfähiger und intelligenter Taktverkehr zwischen dem Regional- und dem Fernverkehr sowie dem Busverkehr hergestellt werden, damit beide Länder auch in Zukunft angekoppelt bleiben. Dies gilt auch für den grenzüberschreitenden Verkehr mit der Prüfung eines hinsichtlich Marketing und Bedienkonzept integrierten Schienenverkehrsangebots, z.B. in der Quattro-Pole Saarbrücken – Trier – Luxemburg – Metz.

Zur weiteren Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sollten grenzüberschreitende Interoperabilität, Digitalisierung, Automatisierung, Zuverlässigkeit sowie der Abbau von administrativen Hindernissen vorangebracht werden. Dazu gehört auch die Elektrifizierung von Bahnstrecken und ersatzweise die Prüfung alternativer Antriebe. Dies führt zu einer deutlichen Beschleunigung des Bahnverkehrs und bindet vor allem den ländlichen Raum besser an. Außerdem sollte die Reaktivierung von Bahnstrecken vor allem zur Ergänzung und Entlastung des Bestandsnetzes geprüft werden, auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

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 Strecke Luxemburg-Trier-Koblenz als schnelle, leistungsfähige Fernverkehrsverbindung, Ausbau und Elektrifizierung Eifelstrecke als Direktverbindung von Trier nach Köln, Realisierung einer umsteigefreien, grenzüberschreitenden Verbindung Trier-Metz mit Anschluss an TGV-Est
- **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
- **Elektrifizierung** der Strecke Neustadt – Landau – Wörth

Verkehrsträger Luftverkehr

Die Flughäfen in Rheinland-Pfalz und dem Saarland sind wichtige Gateways vor allem für Geschäftsreisende und Touristen. Die regionalen Unternehmen sehen dies als wichtigen Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur. Vor diesem Hintergrund setzen sich die IHKS für eine Sicherung und Stärkung der Verkehrsflughäfen in Saarbrücken und Hahn im Linien- und Charterverkehr ein.

Der Flughafen Hahn kann mit uneingeschränkter 24 h-Betriebserlaubnis ein wichtiger Bestandteil der neuen Seidenstraße werden. Er muss hierzu ab 2024 jedoch ohne Betriebsbeihilfen auskommen. Dies erfordert von der Politik die Verbesserung der Standortbedingungen mit Optimierung der Verkehrsanbindung.

Für den internationalen Verkehrsflughafen Saarbrücken wird es in Zukunft von Bedeutung sein, ausreichend Fluggäste aus dem Saarland und den benachbarten Regionen der Großregion zu gewinnen. Wichtige Stellschrauben sind der Ausbau der Flugziele und die Entwicklung von Umsteigeverbindungen.

- Int. Verkehrsflughafen Saarbrücken im Linien- und Charterverkehr stärken
- Zukunft des Flughafen Frankfurt-Hahn gestalten, Standortbedingungen verbessern
- Luftverkehrsabgabe abschaffen



Ihre Ansprechpartner

IHK Trier

Herzogenbuscher Straße 12 | 54292 Trier
Wilfried Ebel
☎ 0651 9777-920
@ ebel@trier.ihk.de

IHK Rheinhessen

Schillerplatz 7 | 55116 Mainz
Dr. Ingrid Vollmer
☎ Tel 06721 9141-14
@ ingrid.vollmer@rheinhausen.ihk24.de
Martin Krause
☎ 06721 9141-15
@ martin.krause@rheinhausen.ihk24.de

IHK Koblenz

Schlossstraße 2 | 56068 Koblenz
Fabian Göttlich
☎ 0261 106-214
@ goettlich@koblenz.ihk.de

IHK Pfalz

Ludwigsplatz 2-4 | 67059 Ludwigshafen
Nicole Rabold
☎ 0621 5904-1500
@ nicole.rabold@pfalz.ihk24.de

IHK Saarland

Franz-Josef-Röder-Straße 9 | 66119 Saarbrücken
Dr. Carsten Peter
☎ 0681 9520-800
@ carsten.peter@saarland.ihk.de

Impressum

Herausgeber:

IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz

Schlossstraße 2

56068 Koblenz

☎ 0261 106 0

@ service@koblenz.ihk.de

🌐 www.ihk-arbeitsgemeinschaft-rlp.de

Redaktion:

Nicole Rabold

Industrie- und Handelskammer für die Pfalz

Ludwigsplatz 2-4

67059 Ludwigshafen

Bildnachweis:

Titel: stock.adobe.com © Olivier Le Moal // Seite 3: stock.adobe.com © magele-picture // Seite 3: stock.adobe.com © m.mphoto // Seite 6: stock.adobe.com © Kirill Gorlov // Seite 9: shutterstock.com © OFC Pictures // Seite 11: stock.adobe.com © Petair // Seite 12: stock.adobe.com © Achim Banck // Seite 12: stock.adobe.com © Ingo Bartussek // Seite 14: stock.adobe.com © moritz // Seite 16: stock.adobe.com © Myimagine // Seite 17: stock.adobe.com © Mariakray //

Stand: September 2020

