

Positionen der IHK Nürnberg für Mittelfranken

Grundpositionen der IHK 2015-2019 für den Verkehrs- und Logistikbereich

Vollversammlungsbeschluss – 15. Dezember 2015

Die IHK Nürnberg für Mittelfranken hat in verschiedenen Bereichen Grundpositionen als geltende Linien für die Ausschussarbeit festgelegt.

Mit Beschluss vom 15. Dezember 2015 hat die Vollversammlung der IHK Nürnberg für Mittelfranken die „Grundpositionen der IHK 2015-2019 für den Verkehrs- und Logistikbereich“ verabschiedet.

Im Folgenden finden Sie den beschlossenen Text dieser Grundpositionen.



Industrie- und Handelskammer
Nürnberg für Mittelfranken

Positionen der IHK Nürnberg für Mittelfranken

Grundpositionen 2015-2019 für den Verkehrs- und Logistikbereich

Inhaltliche Positionierung

Die IHK Nürnberg für Mittelfranken setzt sich im Rahmen ihrer regionalen Standortpolitik bei den Verantwortlichen in Land, Bund und Europa für eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen und eine gute Anbindung unseres Wirtschaftsraums an andere Regionen ein. Die Wirtschaft braucht eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur, die Fortentwicklung der Verknüpfung der Verkehrsträger und sinnvolle Verkehrskonzepte.

Die IHK fordert und unterstützt dringend notwendige Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen sowie ein integriertes Gesamtverkehrskonzept unter Einbeziehung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die IHK setzt sich dafür ein, dass der Verkehr so umweltschonend wie möglich abgewickelt wird und beim Ausbau der Verkehrswege Belange der Ökologie in wirtschaftlich vertretbarem Umfang Berücksichtigung finden.

1. Der Wirtschaftsstandort Metropolregion Nürnberg benötigt eine effiziente und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Die Region Nürnberg ist Logistik-Drehscheibe und liegt im Schnittpunkt bedeutender Verkehrsmagistralen auf Straße, Schiene und Wasser. Wir brauchen leistungsfähige Verkehrs- und Logistiksysteme, um nicht im rasch wachsenden Güter- und Personenverkehr zu ersticken. Der Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bietet sowohl den Menschen im Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen/Schwabach als auch in Westmittelfranken die Gewähr einer Teilnahme an der notwendigen bedarfsgerechten Mobilität.

In Verbindung mit einer intelligenten Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft ist eine kosteneffiziente und zentrale Belieferung der Kunden und die Nutzung weltweiter Material- und Rohstoffressourcen durch die Unternehmen der Region möglich. Beispielgebend ist hierzu das Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg mit seinen Terminals für den kombinierten Verkehr.

2. Verkehr ist Voraussetzung für Wirtschaftswachstum

Verkehr ist Voraussetzung und Folge wirtschaftlicher Aktivität. Wirtschaftswachstum ermöglicht unternehmerischen Erfolg und sichert Arbeitsplätze.

Die aktuelle Prognose der Bundesregierung geht von einer Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2010 bis 2030 um 38 Prozent aus. Eine Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum ist bislang nicht erkennbar.

Verkehr ist damit wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung.

3. Straße als wichtigsten Verkehrsträger stärken

Besonders wichtig ist es, die überlasteten und teils sanierungsbedürftigen Hauptverkehrsachsen und -knoten mit Priorität instandzuhalten und auszubauen. Der Raum Nürnberg verfügt allein über drei zentrale Verkehrsadern für den Transitverkehr. Sie gehören zu den am stärksten belasteten Strecken in der Bundesrepublik Deutschland. Derzeit sind sie aber extreme Schwachstellen hinsichtlich Kapazität, Sicherheit und Umweltbelastung. Ein Sonderprogramm zur Engpassbeseitigung ist unverzichtbar, das den zügigen Ausbau der Magistralen ermöglicht.

PPP bietet zudem die Chance, unternehmerisches Knowhow zur Minimierung der Lebenszykluskosten zu nutzen und gerade in Zeiten knapper Kassen kurzfristig privates Kapital zur Infrastrukturfinanzierung zu mobilisieren. Aus Nutzersicht macht es aber keinen Unterschied, ob Bau, Betrieb und Erhebung von Nutzungsentgelten durch den Staat oder einen privaten Betreiber erfolgen. Wichtig ist für Wirtschaft und Bevölkerung allerdings, dass PPP nicht zu einer Verteuerung der Mobilität führt. PPP entlässt zudem den Staat nicht aus seiner Verantwortung für die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur.

4. Öffentlichen Personenverkehr optimieren

Neben dem Güterverkehr müssen auch die Angebote des Personenverkehrs weiter ausgebaut werden. Arbeitskräfte müssen mit dem Pkw aber auch durch ÖPNV-Angebote mit Bus und Bahn eine verbesserte Anbindung zum Arbeitsplatz bekommen.

Die IHK Nürnberg für Mittelfranken setzt sich für die weitere Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs im IHK-Bezirk ein. Nur ein leistungsfähiger ÖPNV trägt effizient und umweltverträglich zum Erhalt der Mobilität bei. Öffentliche Ausschreibungen und Vergaben müssen mittelständischen Unternehmen reelle Chancen bieten. Dies gilt besonders bei Ausschreibungen der Landkreise und Städte in ihrer Funktion als Aufgabenträger.

Ein gut ausgebauter ÖPNV entlastet die Straßen vom Pendlerverkehr und gibt somit mehr Raum für den Wirtschaftsverkehr.

5. Schiene und Wasser als Alternative ausbauen, aber freie Wahl des Verkehrsträgers

Damit die systembedingten Vorteile genutzt werden können, müssen die Unternehmen und Bürger auch künftig selbst bestimmen, welche Verkehrsträger sie wählen. Eine Verlagerung von Verkehren darf die Politik nicht vorschreiben. Wohl aber muss sich die Politik überlegen, wie sie bestimmte Verkehrsträger gezielt fördern kann.

Der Wettbewerb der Verkehrsträger darf durch staatliche Eingriffe nicht verzerrt werden. Auf lange Sicht wird die Straße in der Fläche der Verkehrsträger Nummer eins bleiben, während die Stärken der Bahn und des Binnenschiffes in der Überwindung großer Entfernungen liegen. Die größten Wachstumspotenziale hat der Schienenverkehr bei den grenzüberschreitenden Langstreckentransporten. Dazu müssen der Netzzugang in andere EU-Staaten erleichtert und die Schienenverkehre in die Nachbarstaaten (insbesondere nach Tschechien und Österreich) weiter ausgebaut werden.

Die Bahnreform muss endlich fortgesetzt werden und eine Privatisierung der Verkehrs- und Logistiksparten der DB AG erfolgen.

Der Erhalt des Schienennetzes muss in staatlicher Verantwortung bleiben. Der Staat entscheidet, wie viel Verkehr die Schiene transportieren soll und welche Ausbaumaßnahmen im Netz erforderlich sind. Es braucht ein Gesamtkonzept, in dem Verlagerungsziele und konkrete Zielvorgaben zu finden sind.

Gerade der Containerverkehr bietet hervorragende Chancen für den grenzüberschreitenden Verkehr. Lohnenswerte Ziele hierfür sind neben den deutschen Häfen insbesondere Österreich, Italien, Süd- und Osteuropa, die ZARA-Häfen sowie Russland und China über die China-Land-Bridge.

6. Sicherstellung der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur als Staatsaufgabe

Verkehrswegeerhalt und -ausbau haben in der Vergangenheit mit dem Verkehrswachstum nicht Schritt gehalten. Der Staat darf sich nicht seiner Verantwortung entziehen und muss weiterhin für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sorgen. Obwohl die erforderlichen Finanzierungsmittel beim Bund durch Abgaben der Verkehrsteilnehmer durchaus vorhanden sind, fließt nur ein Teil davon in den Erhalt und Ausbau zurück.

Die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur müssen durch Umschichtungen deutlich angehoben und verstetigt werden. Die Abhängigkeit von den jährlichen Haushaltsbeschlüssen erschwert eine langfristige Investitionsplanung. Der eigenständige Finanzierungskreislauf mit der zweckgebundenen LKW-Maut ist ein guter Anfang, bietet aber noch keine Gewähr für ausreichende Finanzierungsmittel. Die dezentrale Auftragsverwaltung für den Bundesfernstraßenbau mit ihrer Planungs- und Umsetzungskompetenz muss aber bei den Ländern bleiben.

Die Bereitschaft der Bundesregierung in der aktuellen Legislaturperiode fast 10 Mrd. Euro mehr als geplant für Erhalt und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen, wird begrüßt. Die Daehre-Kommission beziffert das jährliche Defizit jedoch auf 7,2 Mrd. Euro. Deshalb werden auch die zusätzlichen Gelder zur Beseitigung der Engpässe nicht ausreichen. Es sind weitere finanzielle Mittel erforderlich, da in den letzten Jahrzehnten zu wenig in die Erhaltung, Erneuerung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur investiert wurde.

7. Für Wachstum der Städte und Beschäftigung: Logistikstandort stärken

Die Transport- und Logistikwirtschaft muss im nationalen und internationalen Wettbewerb gestärkt, die Rahmenbedingungen verbessert werden. Die Kostenbelastung darf nicht weiter ansteigen, Genehmigungsverfahren müssen zügig abgeschlossen und geeignete Flächen verfügbar sein. Hierzu sollte eine Bündelung der Logistik an geeignet großen Standorten im Vordergrund stehen.

Eine Stärkung des Images der Verkehrs- und Logistikbranche ist unverzichtbar. Sie ist Dienstleister für andere Branchen, und mit rund 100.000 Beschäftigten in der Metropolregion, davon allein 22.000 in Nürnberg, ein wichtiger krisenbeständiger Arbeitgeber. Wenn ihre Bedeutung bekannt und anerkannt ist, können die Rahmenbedingungen deutlich leichter verbessert werden. Das Gewerbeflächengutachten Nürnberg 2025 hat die hohe Nachfrage an Gewerbe- und Logistikflächen bestätigt. Mit Hilfe einer schlagkräftigen Logistikplattform muss es gelingen, den gesamten Logistikstandort Metropolregion Nürnberg auch weiterhin im Blick der Investoren zu halten und gezielt zu vermarkten.

8. Umweltbelastung des Verkehrs mit richtigen Maßnahmen weiter senken

Fiktiv gemessene externe Kosten, die fiskalisch erhoben werden, verbessern allein die Haushaltslage des Staates. Wirksamer sind technische Vorgaben zur Emissionssenkung und die Schaffung von Anreizen.

Staus aufgrund unterlassener Verkehrsinvestitionen bieten nicht die Berechtigung, daraus zusätzliche Steuereinnahmen zu generieren. Zudem werden die Staukosten von denen bezahlt, die im Stau stehen. Staus in Ballungsräumen lassen sich vor allem durch einen leistungsfähigen ÖPNV reduzieren.

Besser ist es, die Energieeffizienz zu erhöhen und den Einsatz von alternativen Antrieben insbesondere im städtischen Verkehr mit geringen Fahrleistungen und Stop-and-go zu fördern.

Wichtige weitere Maßnahmen sind der Einsatz neuer Verkehrstechnologien und innovativer Logistikkonzepte sowie die Nutzung intelligenter Telematiksysteme zur Verkehrssteuerung. Neue Mobilitätsformen wie z. B. Car-Sharing und E-Bikes sollten in einem Gesamtverkehrsmanagementkonzept berücksichtigt werden.

Sofern die wissenschaftliche Begleitung des Feldversuchs keine Sicherheitsprobleme offenlegt, sollten Lang-Lkw bundesweit dauerhaft auf hierfür geeigneten Straßen eingesetzt werden können. Die bisherigen Ergebnisse haben gezeigt, dass Lastzüge mit größerer Länge Volumengüter wirtschaftlicher und umweltverträglicher transportieren können.

Eine Anfahrbarkeit der großen Gewerbe- und Logistikstandorte in der Metropolregion muss künftig gewährleistet sein. Ebenso braucht es ausreichende und effizient verwaltete Abstellflächen für LKW entlang der Autobahnen und in den Logistik- und Industriegebieten.

In der Telematik geht die Region bereits mit gutem Beispiel voran (z. B. Verkehrsleitsystem Messe-Stadion-Arena, Verkehrssteuerungsanlage Erlangen). Das gesammelte Knowhow muss für weitere Projekte zur Verkehrslenkung in den Fahrzeugen als auch auf den Verkehrswegen genutzt werden.

Forcierte Projekte in der Verkehrsinfrastruktur

Straßenprojekte

- A 3 – Ausbau Aschaffenburg – Nürnberg – Passau (*)
- A 6 – Ausbau Heilbronn – Nürnberg (*)
- A 73 – Erhöhung der Leistungsfähigkeit Nürnberg – Forchheim (*), inkl. Streckenabschnitt Autobahnkreuz Nürnberg-Süd bis Ausfahrt Nürnberg Hafen-Ost
- A 70 – Verlängerung in Westrichtung, B 303 - Ausbau (*)
- Flughafenanbindung an die A 3 (*)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der B 2 Nürnberg – Augsburg
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der B 13 Ansbach – Gunzenhausen – Weißenburg – Ingolstadt
- Sicherung einer leistungsfähigen Verbindung für den überregionalen Verkehr in Richtung A 9 / Nürnberg B 14, Sulzbach-Rosenberg – Hersbruck – Nürnberg

Schienenprojekte

- ICE Nürnberg – Erfurt, Aus- bzw. Neubau (*)
- Frankfurt - Nürnberg – Wien, Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Ausbau der Schienenverbindung (*)
- Nürnberg – Prag/Dresden, Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Ausbau der Schienenverbindung (*)
- Hof – Regensburg, Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Ausbau der Schienenverbindung (*)
- Ausbau S-Bahn Stufe 2 + 3 (*)
- Ausbau der Schienenstrecke Nürnberg – Stuttgart – Karlsruhe/Zürich

Donauausbau Straubing – Vilshofen (*)

Ausbau Kombiniertes Verkehr (*)

Erhalt und Ausbau Geschäftsreise- und Werkflugverkehr (*)

- Unterstützung des Ausbaus nationaler und internationaler Verkehrsbeziehungen ab dem Airport Nürnberg

Unterstützung des Ausbaus und der Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes in Mittelfranken

- bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung Herzogenaurach – Erlangen – Nürnberg (Stadt-Umland-Bahn)
- Nürnberg Nord
- Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete

(*) = Teil des 12-Punkte-Programms Verkehr = verabschiedet von allen Vollversammlungen der IHKs in der EMN

Fachthemen und Aktivitäten

12-Punkte Programm Verkehr

- Einsatz für eine baldige Realisierung des 12-Punkte-Programms Verkehr der IHKs der Metropolregion Nürnberg – Erfordernisse für eine optimale Verkehrsinfrastruktur aus Sicht der Wirtschaft
- Gemeinsame IHK-Verkehrskonferenzen der Europäischen Metropolregion Nürnberg

Logistikregion Nürnberg

- Ausbau zur Logistikregion als Gateway to Eastern Europe
- Aktionen zur gezielten Vermarktung des Logistikstandorts Metropolregion Nürnberg
- Forcierung von Nachhaltigkeit und Ökoeffizienz in Verkehr und Logistik
- Entwicklung von Alternativkonzepten zur Umweltzone /stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

Weitere Themen

- Diskussion und Meinungsbildung zu aktuellen verkehrsrelevanten Themen (z. B. Liberalisierung Bahnverkehr, Wettbewerb und Liberalisierung im ÖPNV)
- Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit zu aktuellen verkehrlichen Fragestellungen (z. B. Umweltzonen, Maut, grüne Logistik, Fachkräfte, Nutzung kombinierter Verkehr)

Vernetzung

- Gremienarbeit und Kontaktpflege zu EU-Parlament und EU-Kommission, zu anderen Nürnberger IHK-Ausschüssen und IHK-Gremien sowie zu anderen IHK-Verkehrsausschüssen

() = Teil des 12-Punkte-Programms Verkehr = verabschiedet von allen Vollversammlungen der IHKs in der EMN*