

Positionen der IHK Nürnberg für Mittelfranken

Grundpositionen 2010-2014 für den Verkehrs- und Logistikbereich

Vollversammlungsbeschluss – 22. Februar 2011

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

Mit Beschluss vom 22. Februar 2011 hat die Vollversammlung der IHK Nürnberg für Mittelfranken die „Grundpositionen 2010-2014 für den Verkehrs- und Logistikbereich“ verabschiedet.

Im Folgenden finden Sie den beschlossenen Text dieser Grundpositionen.



Verkehrspolitische Positionen des Ausschusses für Verkehr und Logistik

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 Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen 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.

Die nachfolgenden Forderungen orientieren sich am verkehrspolitischen Leitbild der bayerischen IHKs sowie der DIHK-Agenda zur neuen Legislaturperiode der Bundesregierung.

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

Der Wirtschaftsstandort benötigt gut ausgebaute Verkehrswege, um im internationalen Standortwettbewerb mithalten zu können. Die Region Nürnberg ist Logistik-Drehscheibe und liegt im Schnittpunkt bedeutender Verkehrsmagistralen. Wir brauchen effiziente Verkehrs- und Logistiksysteme, um nicht im rasch wachsenden Güter- und Personenverkehr zu ersticken. Der 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.

Nur durch bestens ausgebaute Verkehrswege ist eine kosteneffiziente und zentrale Belieferung der Kunden und die Nutzung weltweiter Material- und Rohstoffressourcen durch die Unternehmen der Region möglich. Dazu gehören auch die Nutzung intelligenter Telematiksysteme sowie nachhaltiges Bemühen um eine weitere Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Fahrzeugemissionen.

2. Verkehr ist Voraussetzung für Wirtschaftswachstum

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

Verkehr ist damit wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Alle seriösen Prognosen betonen die Notwendigkeit des weiteren Ausbaues der Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehrsinfrastruktur.

Zusätzlich setzt sich die IHK Nürnberg für Mittelfranken für eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger ein. Hierzu ist das Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg mit seinen beiden Terminals für den kombinierten Verkehr beispielhaft für die gesamte Metropolregion Nürnberg.

3. Straße als wichtigsten Verkehrsträger stärken

Besonders wichtig ist es die internationalen Magistralen A 3 und A 6 zügig auszubauen. Sie sind zentrale Verkehrsadern für den Transitverkehr und 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. Dies sollte ähnlich der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit aufgebaut sein und den Ausbau der Magistralen zügig ermöglichen.

PPP bietet zudem die Chance, unternehmerisches Know-how 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

Globaler Wettbewerb und wirtschaftliche Effizienz führen zu mehr Spezialisierung und niedrigerer Fertigungstiefe. Die sich daraus ergebenden logistischen Prozesse unterliegen einem ständigen Wandel und erzeugen zusätzlichen Verkehr.

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 Erhaltung der vorhandenen leistungsfähigen Systems beim öffentlichen Personennahverkehr im IHK-Bezirk ein. Denn ein leistungsfähiger ÖPNV trägt effizient und umweltverträglich zum Erhalt der Mobilität bei. Zudem entlastet er 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 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 insbesondere Österreich, Italien, Süd- und Osteuropa sowie in die weitere Zukunft gedacht Russland und China über die China-Land-Bridge.

6. Sicherstellung der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur als Staatsaufgabe

Der Verkehrswegebau hat in der Vergangenheit mit dem Verkehrswachstum nicht Schritt gehalten. Staus gehören mittlerweile in Mittelfranken zum Alltagsbild. Nach einer IHK-Internetumfrage kostet der Stau jedes Unternehmen in der Metropolregion Nürnberg durchschnittlich 100.000 Euro pro Jahr. Jeder LKW steht durchschnittlich 114 Stunden pro Jahr im Stau.

Der Staat darf sich nicht seiner Verantwortung entziehen und muss weiterhin für den Ausbau der Infrastruktur sorgen.

Obwohl die erforderlichen Finanzierungsmittel beim Bund durch Abgaben der Verkehrsteilnehmer durchaus vorhanden sind, fließt nur ein Teil davon in den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zurück. Ziel ist es einen eigenständigen Finanzierungskreislauf sicherzustellen. Die IHK begrüßt die Zweckbindung der LKW-Maut. Damit ist ein erster Finanzierungskreislauf für den Bundesfernstraßenetat geschaffen worden. Dieser muss bewahrt werden. Zur Finanzierung des Engpassbeseitigungsprogramms sollten über sechs Jahre jährlich 2 Mrd. Euro aus dem Minerölsteueraufkommen als Anteil des PKWs entnommen werden. Eine Pkw-Maut mit den obendrein anfallenden Systemkosten ist dafür nicht erforderlich.

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 107.000 Beschäftigten in der Metropolregion, davon allein 24.000 in Nürnberg, ein wichtiger Arbeitgeber. Wenn ihre Bedeutung bekannt und anerkannt ist, können die Rahmenbedingungen deutlich leichter verbessert werden. Mit der Landkarte für Verkehr und Logistik ist ein Anfang gemacht. In Zukunft gilt es auch eine Logistikplattform zu schaffen, um den Logistikstandort Metropolregion Nürnberg 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. Neben der Überprüfung des verkehrssicheren Einsatzes von Fahrzeugen mit großer Länge sollten auch die Chancen der Telematik weiter genutzt werden, um die Umweltbelastung zu verringern. Gerade hier kann sich die Region mit herausragenden Beispielen (Verkehrslitsystem Messe-Stadion-Arena, Verkehrssteuerungsanlage Erlangen) weiter profilieren.