

## Wirtschaftspolitische Positionen der IHK-Organisation 2017

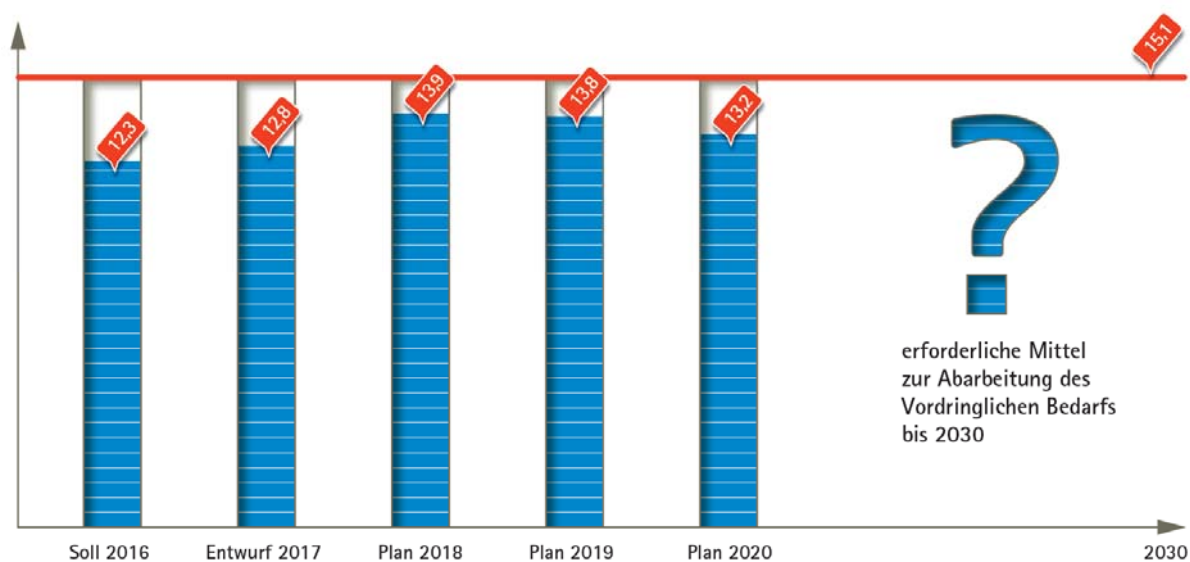
# VERKEHR: Mobilität erhalten, Engpässe beseitigen

Die wirtschaftspolitischen Positionen der IHK-Organisation (WiPos) zeigen der Politik konkrete Handlungsfelder für eine gute Wirtschaftspolitik auf. Die WiPos geben die abgestimmte Meinung der IHKs und deren Mitglieder wieder. Sie wurden am 30. März 2017 von der DIHK-Vollversammlung beschlossen.

## Verkehr: Mobilität erhalten, Engpässe beseitigen

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für eine hoch entwickelte Volkswirtschaft unverzichtbar. Die Anstrengungen der Politik, das Verkehrssystem an die wachsenden Mobilitätsanforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft anzupassen, sollten deutlich erhöht werden. Gleichzeitig sollten Politik und Wirtschaft für eine optimale Verkehrsmittelwahl und optimale Auslastung der Verkehrsinfrastruktur sensibilisiert werden.

Investitionsmittel und -bedarf für Bundesverkehrswege (in Milliarden Euro)



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan 2030, Pro Mobilität: Verkehrsetat 2017, 2016

Folgende Leitlinien sollten das wirtschaftspolitische Handeln bestimmen:

- Investitionen verstetigen
- Hauptverkehrsachsen ausbauen / Erreichbarkeit verbessern
- Umwelt durch Innovation entlasten, statt Verkehr zu verteuern
- Steuermittel für den ÖPNV wirtschaftlich einsetzen, Mittelstand erhalten

## Investitionen verstetigen

**Kein Wirtschaftswachstum ohne Verkehrswachstum:** Die aktuelle Prognose der Bundesregierung geht von einer Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2010 bis 2030 um 38 Prozent aus. Eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum ist bislang nicht erkennbar. Die Mobilität von Menschen und Gütern ist auch in Zukunft Voraussetzung für die meisten wirtschaftlichen Aktivitäten. Häfen, Flughäfen und Kombiterminals sind bedeutende Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und sowohl für den Export als auch für den Import von besonderer Bedeutung.

**Was zu tun ist:** Die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur sollten auf auskömmlichem Niveau verstetigt werden. Die Abhängigkeit von den jährlichen Haushaltsbeschlüssen erschwert eine langfristige Investitionsplanung. Der eigenständige „Finanzierungskreislauf Straße“ mit zweckgebundenen Mitteln aus der Lkw-Maut ist ein guter Anfang, bietet aber noch keine Gewähr für auf Dauer ausreichende Finanzmittel. Die in der Vergangenheit lange Zeit üblichen Kürzungen von Haushaltsmitteln für den Verkehr trotz gleichzeitiger Zunahme der Mauteinnahmen haben die Erhöhung der Mittel auf ein auskömmliches Niveau verhindert. Die geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) sollte in vollem Umfang zusätzlich in die Straßeninfrastruktur fließen. Durch die vorgesehene Kürzung der Haushaltsmittel als Ausgleich für die Kfz-Steuermindereinnahmen leistet sie keinen nennenswerten Beitrag zu Verkehrswegefinanzierung. Die Pkw-Maut verursacht allerdings weiterhin zusätzlichen bürokratischen Aufwand.

Weiterhin ist für die Verkehrsinfrastruktur der Zukunft notwendig:

- Die Kapazitäten von Schnittstellen wie Häfen, Flughäfen und Kombiterminals sowie ihre see- und landseitigen Anbindungen sollten bedarfs- und zukunftsgerecht für die Wirtschaft ausgebaut werden.
- Bei der Abgabenbelastung und der Festlegung der Betriebszeiten von Verkehrs- und Logistikinfrastrukturen sollten die Konsequenzen für den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigt werden.
- Um den Erfolg von Verkehrsinfrastrukturprojekten nicht zu gefährden, empfiehlt es sich, bei der Planung die Lärm- und Schadstoffemissionen frühzeitig zu berücksichtigen.

## Hauptverkehrsachsen ausbauen / Erreichbarkeit verbessern

**Kurzfristige Erhöhungen der Investitionsmittel allein reichen nicht:** Die Beseitigung der Engpässe und Sanierung der maroden Bestandsnetze erfordert dauerhaft höhere Investitionen. Auch sind langfristige Unterhaltungsstrategien nach dem Konzept der Lebenszykluskostenminimierung derzeit kaum möglich. Zugleich fehlen bei kurzfristigen Mittelenerhöhungen häufig Planungs- und Baukapazitäten für eine zügige Umsetzung.

**Was zu tun ist:** Die Prioritätensetzung beim neuen Bundesverkehrswegeplan auf Substanzerhalt, Engpassbeseitigung und die Ertüchtigung von Achsen sollte konsequent umgesetzt werden. Dies sollte nicht zulasten notwendiger Neubauvorhaben wie Lückenschlüssen gehen. Alle Projekte des

„Vordringlichen Bedarfs“ müssen bis 2030 fertiggestellt oder begonnen sein. Zur Sanierung des Bestandsnetzes und zur Umsetzung der vordringlichen Aus- und Neubauprojekte sind jährlich rund 15 Mrd. Euro nötig. Eine dauerhafte Anhebung der Mittel auf dieses Niveau erscheint daher geboten. Dies erleichtert auch den notwendigen Aufbau zusätzlicher Planungskapazitäten. Ziel sollte ein leistungsfähiges Netz für die Wirtschaft sein, das auch alternative Trassen zu überlasteten Hauptachsen beinhaltet. Dies gilt auch für wirtschaftlich starke Regionen außerhalb der Ballungsräume. Die Mittel zur Erschließung strukturschwacher Regionen können sich weiter an der Länderquote orientieren. Erheblicher Nachholbedarf besteht auch im nachgelagerten Netz. Die Rahmenbedingungen für Großraum- und Schwertransporte sollten verbessert werden. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann einen Beitrag zur stärkeren Nutzung des ÖPNV und damit zur Entlastung der Straßen leisten. Zusätzlich sollten Kommunen Verkehrs- oder Mobilitätspläne aufstellen, um ihre langfristigen Ziele nachhaltig zu verankern. Das zeigt Unternehmen Standortperspektiven auf.

### **Umwelt durch Innovation entlasten, statt Verkehr zu verteuern**

**Druck der Umweltpolitik auf den Verkehr wächst:** Trotz Fortschritten bei der Technik rückt der Verkehr zunehmend in den Fokus von Umweltpolitik und Öffentlichkeit. Der Verkehr soll mit Verboten und Verteuerungen, wie Umweltzonen oder Lärmschutz, gelenkt und verringert werden – ohne deutliche Entlastungen für die Umwelt, aber mit gravierenden Einschnitten für die Wirtschaft.

**Was zu tun ist:** EU und Bund sollten für den Umweltschutz stärker auf den Einsatz neuer Technologien, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte, auf Telematik und autonomes Fahren bzw. Platooning – das elektronische Verkuppeln von Fahrzeugen – sowie auf Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, des Radverkehrs und der Fußwege setzen. Bei allen Maßnahmen ist der Nutzen für die Umwelt im Verhältnis zum Aufwand der Betroffenen abzuwägen und sollten Maßnahmen mit geringstmöglicher Belastung gewählt werden. Dabei sollte Rücksicht auf die Investitionszyklen der Unternehmen genommen werden, um nicht frühere Investitionen vorschnell zu entwerten. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen wie die Blaue Plakette, die die Erreichbarkeit – etwa von Innenstädten – einschränken und so betroffene Unternehmen vor existenzielle Probleme stellen. Für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sollte die Schaffung einer flächendeckenden Versorgungsinfrastruktur (z. B. Schnellladesäulen) unterstützt werden.

Lastzüge mit größerer Länge können Volumengüter wirtschaftlicher und umweltverträglicher transportieren. Mit der Überführung des Feldversuchs Lang-Lkw in den Regelbetrieb zum 1.1.2017 ist ein unbefristeter Einsatz möglich. Die bestehenden Netzlücken – insbesondere im Autobahnnetz – sollten aber zügig geschlossen, das Procedere zur Anmeldung neuer Strecken beschleunigt und die Genehmigung für Strecken, bei denen keine sicherheitstechnischen Bedenken vorliegen, nicht verweigert werden können.

## Steuermittel für den ÖPNV wirtschaftlich einsetzen, Mittelstand erhalten

**Marktöffnung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unzureichend:** Gemeinwirtschaftliche, also mit öffentlichen Mitteln unterstützte ÖPNV-Leistungen werden zu einem großen Teil von öffentlichen Unternehmen durchgeführt. Durch die Inhouse-Vergabe im kommunalen Bereich haben neue Anbieter und mittelständische Unternehmen zu wenig Möglichkeiten, sich mit attraktiven Angeboten in diesen Märkten zu betätigen.

**Was zu tun ist:** Um seine Aufgaben erfüllen zu können, benötigt der ÖPNV eine verlässliche und auskömmliche Finanzierung, aber auch eine sparsame Mittelverwendung. Mit Blick auf die hohen zu finanzierenden Kosten des ÖPNV sollte Personennahverkehr, der ohne öffentliche Zuschüsse auskommt, Vorrang bekommen. Wendet die öffentliche Hand Mittel für eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots auf, sollte sie die Leistungen im Wettbewerb vergeben, um die öffentlichen Kassen zu schonen.<sup>1</sup> Öffentliche Ausschreibungen und Vergaben sollten dabei mittelständische Unternehmen nicht benachteiligen, sondern reelle Chancen zur Berücksichtigung bieten.

**Die IHK-Organisation trägt hierzu bei unter anderem durch:**

- Beratung für einen bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrswege
- Beratung von Unternehmen im Betrieblichen Mobilitätsmanagement

---

<sup>1</sup> Einzelne Unternehmen in IHKs lehnen die Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Wettbewerb ab und befürworten eine Direktvergabe ohne Ausschreibung.