

12 Forderungen der
IHK-Arbeitsgemeinschaft
Rheinland-Pfalz/Saarland
im Spannungsfeld
zwischen
Verkehr und Umwelt

MOBILITÄT NACHHALTIG SICHERN

WEICHENSTELLUNGEN HIN ZU EINER ZUKUNFTSFESTEN INFRASTRUKTUR

IHK

Arbeitsgemeinschaft
Rheinland-Pfalz/Saarland

MOBILITÄT
IST IHK-Jahresthema 2009
ZUKUNFT

MOBILITÄT NACHHALTIG SICHERN –

WEICHENSTELLUNGEN HIN ZU EINER ZUKUNFTSFESTEN INFRASTRUKTUR

12 Forderungen der IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz/Saarland
im Spannungsfeld zwischen Verkehr und Umwelt

INHALT

	Einleitung	2
1	Infrastruktur nachhaltig ausbauen	3
2	Verkehrsträger stärker kombinieren	5
3	ÖPNV bedarfsgerecht ausgestalten	6
4	Infrastrukturfinanzierung sicherstellen	7
5	Verkehrsfluss optimieren	8
6	Schadstoffe effizient reduzieren	10
7	Lärminderung nachhaltig gestalten	11
8	Rahmenbedingungen für Innovationen verbessern	12
9	Alternative Kraftstoffquellen erschließen	13
10	Nachhaltige Konzepte im Fahrzeugbau ermöglichen	14
11	Steuern- und Abgabendschungel lichten	15
12	Bürokratische Hemmnisse abbauen	15
	Ansprechpartner und Impressum	16

IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz/Saarland, Januar 2009

Mobilität ist das unverzichtbare Fundament für eine moderne, wirtschaftlich hoch entwickelte Gesellschaft. Nicht nur im Privatleben, sondern auch bei fast jeder wirtschaftlichen Betätigung ist Mobilität von Bedeutung. Lieferanten- und Handelsbeziehungen, internationaler Warenaustausch, Tourismus – all dies wäre ohne Verkehr nicht möglich. Verkehr ist sozusagen das Herz-Kreislauf-System der Wirtschaft; er ermöglicht die Interaktion von Menschen an den verschiedensten Orten. Dabei kann er in Konflikt mit anderen Belangen geraten. So haben Verkehrsbewegungen auch Auswirkungen auf die Umwelt: Schadstoff- und Lärmemissionen, Verbrauch von Kraftstoffen, Versiegelung von Flächen usw.

Das Spannungsverhältnis von Verkehr und Umwelt wird an Brisanz gewinnen: Zum einen wächst das globale umweltpolitische Bewusstsein, zum anderen wird im Zuge der Globalisierung das Verkehrsaufkommen in Deutschland, Europa und der Welt weiter ansteigen. Laut eines Gutachtens für das Bundesverkehrsministerium ¹⁾ wird der Güterverkehr in Deutschland bis 2050 im Vergleich zu heute um knapp die Hälfte zunehmen (von gut 3,7 auf fast 5,5 Mrd. Tonnen), während sich die Güterverkehrsleistung mehr als verdoppeln wird (von heute etwas weniger als 600 auf mehr als 1.200 Mrd. Tonnenkilometer). Auch die mittelfristigen Schätzungen für die Zeit bis 2015 weisen in die gleiche Richtung. Hinzu kommen spürbare Zuwächse im Personenverkehr von jährlich etwa 1% ²⁾.

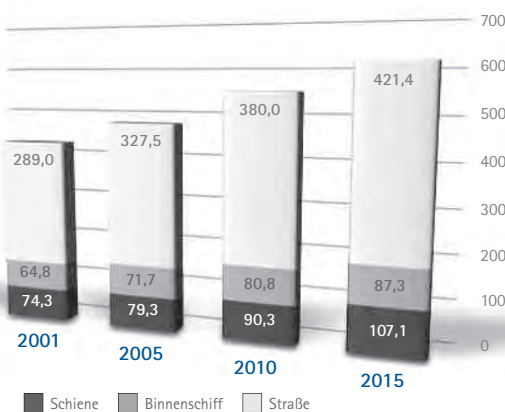
Dass steigender Güterverkehr nicht mit steigender Umweltbelastung einhergeht, zeigt folgender Umstand: Obwohl die Güterverkehrsleistungen in Europa kontinuierlich zulegen, hat das Emissionsvo-

lumen aus dem Straßengüterverkehr zugleich stark abgenommen – ein Beispiel für erfolgreiche technische Innovationen der Wirtschaft zugunsten des Umweltschutzes.

Nur durch wirtschaftliche Tätigkeit kann Kapital für den Umweltschutz und für unsere Gesellschaft erwirtschaftet werden. Ziel von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bürgern muss es sein, ein gemeinsames Handeln zum Schutz der Umwelt und zur erfolgreichen wirtschaftlichen Betätigung zu finden. Umweltschutz muss deshalb – in Deutschland wie auch auf europäischer und internationaler Ebene – genug Raum für unternehmerische Initiative und für Wirtschaftswachstum lassen. Um solche Leitlinien zu skizzieren, legt die IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz/Saarland (IHK-Arge) dieses Positionspapier vor. Es stellt die Grundpositionen der rheinland-pfälzischen und saarländischen Wirtschaft zu den wichtigsten Themen an der Schnittstelle von Verkehr und Umwelt dar.

GÜTERVERKEHR IN DEUTSCHLAND

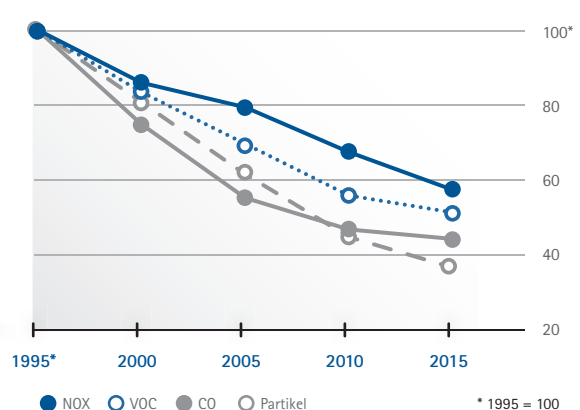
Verkehrsleistung in Mrd. Tonnenkilometer



Quelle: Prognos AG, Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs

EMISSIONEN DES STRASSEN-GÜTERVERKEHRS

in Europa



* 1995 = 100

Quelle: TREMOVE, Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs

- 1) „Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050“, Forschungsbericht im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Mai 2007
- 2) Verkehrsprognose 2015 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, April 2001

Gerade Rheinland-Pfalz und das Saarland mit ihren ausgeprägten regionalen Strukturen und deutlich überdurchschnittlichen Exportquote von fast 50% sind auf eine leistungsfähige und moderne Infrastruktur angewiesen. Angesichts der sich bis 2050 verdoppelnden Güterverkehrsleistung müsste schon heute Sorge dafür getragen werden, dass Rheinland-Pfalz und das Saarland auch künftig im Standortwettbewerb bestehen können.

Modal split

Der *Modal split*, also die Verteilung der Güterverkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger, wird sich bis 2050 nur geringfügig verändern. Nach aktuellen Prognosen werden im Jahr 2050 rund 71% der Güter auf der Straße transportiert. An zweiter Stelle liegt der Eisenbahngüterverkehr mit knapp 19%, gefolgt von der Binnenschifffahrt mit rund 8% und den Rohrfernleitungen mit knapp 2% ¹⁾.

Dieser Zuwachs der Güterverkehrsleistung überschreitet die Kapazitäten der gegenwärtig vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Auch wenn es gelingen sollte, das Verkehrswachstum zu reduzieren bzw. effizienter zu nutzen, so wird doch in jedem Fall ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen sein. Daher ist ein umfangreicher Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar.

Straße

Der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger bleibt die Straße. Rheinland-Pfalz und das Saarland verfügen im Fernstraßennetz über eine gute Infrastruktur, benötigen aber dringend sowohl Instandsetzungs- als auch Erweiterungsinvestitionen in beträchtlichem Umfang. Bereits heute befinden sich viele Bundesfernstraßen in einem schlechten baulichen Zustand: Unzureichender Ausbau, fehlende Lückenschlüsse oder Fahrbahnschäden beeinträchtigen den Verkehr.

Angesichts der Diskussion um Verkehrslärm und Schadstoffemissionen muss der Ausbau von Umgehungsstraßen vorangetrieben werden, um den Durchgangsverkehr aus den Zentren zu halten. Auch die Kapazität von Lkw-Parkplätzen an Fern-

straßen muss dringend bedarfsspezifisch aufgestockt und effizient genutzt werden, um mit der Entwicklung des Lkw-Verkehrs Schritt zu halten.

Schiene

Die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wird seit Jahren in der deutschen Verkehrspolitik als ein vorrangiges Ziel deklariert. Die wichtigen und ehrgeizigen Pläne verkennen, dass für viele Straßentransporte, etwa bei kleinem Warendvolumen oder kurzen Strecken, die Eisenbahn keine wirtschaftlich sinnvolle Alternative darstellt. Zudem besteht ein gewaltiger Investitionsbedarf, um das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen gerade im Güterverkehr auf der Schiene aufzufangen. Die Entwicklung wird das Schienennetz schnell an die Grenzen seiner Belastbarkeit führen und stetig wachsende Aufwendungen für Ausbau und Erhalt der Infrastruktur erforderlich machen. Angesichts sehr langer Planungs- und Realisierungsphasen müssen heute die Weichen für die Zukunft gestellt werden.

Wasserstraße

Der Rhein ist die „Hauptverkehrsader“ der europäischen Binnenschifffahrt. Zum Rheinstromgebiet gehören auch die Nebenflüsse Lahn, Main, Mosel, Neckar und Saar, die insgesamt rund 2.000 Kilometer Länge umfassen. Dieses Netzwerk bietet grundsätzlich noch Potenziale für eine weitere Erhöhung der Transportleistung. Voraussetzung hierfür sind bedarfsorientierte, leistungsfähige Angebote und eine an neuralgischen Stellen verbesserte Wasserstraßeninfrastruktur, wie zum Beispiel der Ausbau und auch Neubau von Häfen, Verbesserung des Angebots von hochwassersicheren Liegeplätzen für den ruhenden Verkehr oder der schnelle

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

1) Prog Trans AG 2007, Güterverkehr Deutschland 2050, Schlussbericht, Seite 4



1

Ausbau von nicht mehr leistungsfähigen Schleusen. Die uneingeschränkte Nutzbarkeit und Leistungsfähigkeit der genannten Wasserstraßen, Häfen und Terminals ist von hoher Priorität für die Wirtschaft. Deren Funktionalität darf deshalb durch die Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) nicht eingeschränkt werden.

2

Die Mitgliedstaaten der EU sind gemäß der WRRL verpflichtet, Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme aufzulegen, um die ehrgeizigen Güteziele der Oberflächen- und Grundwässer zu erreichen. Die IHK-Arge appelliert an Politik und Verwaltung, die Maßnahmen zur Erfüllung der europäischen Vorgaben mit Augenmaß und mit Rücksichtnahme auf die betroffenen wirtschaftlichen Belange zu konzipieren. Die Nutzung der Binnenschiffahrtsstraßen und -häfen darf durch unrealistische Rückbauanweisungen oder Einschränkungen im Bereich der Uferstrandstreifen sowie Querbauwerke nicht gefährdet werden. Zudem müssen sich Politik und Verwaltung darauf beschränken, die Ziele der Richtlinie eins zu eins umzusetzen.

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

Luftverkehr

Schätzungen zufolge wird sich das deutsche Luftverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2020 drastisch erhöhen: auf 307 Mio. Fluggäste (+82% gegenüber 2005) und 6,78 Mio. Tonnen Luftfracht sowie Luftpost (+117%) ²⁾. Angesichts dieser Zuwächse und der Tatsache, dass bereits heute viele bedeutende deutsche Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, sind massive Investitionen in die Flughafeninfrastruktur in Deutschland dringend geboten. Andernfalls drohen viele Flughäfen, von der dynamischen Entwicklung des Luftverkehrs überfordert zu werden und Wachstumschancen zu verpassen.

Als weitere Säulen des Luftverkehrs in Deutschland sind neben den internationalen Flughäfen mit ihren Drehkreuzfunktionen auch Regionalflughäfen für Linien- und nicht liniengebundenen privaten

und geschäftlichen Flugverkehr sowie Flugplätze für den nicht liniengebundenen Geschäftsreiseverkehr von hoher Bedeutung. Vor allem in den Ballungsräumen ohne größeren internationalen Flughafen ist eine anderweitige Anbindung an den Luftverkehr unverzichtbar. Nicht nur Großunternehmen, sondern auch mittelständische Firmen unterhalten heute so weit verzweigte internationale Geschäftsbeziehungen, dass sie und auch ihre Kunden auf einen angemessenen Anschluss an den Flugverkehr dringend angewiesen sind.

Die Politik muss daher die Luftverkehrsinfrastruktur als einen Standortfaktor ersten Ranges verstehen und die notwendigen Investitionen für Auf- bzw. Ausbau leistungsfähiger Standorte bereitstellen. In Rheinland-Pfalz und dem Saarland ist die Politik gefordert, den Anschluss der ansässigen Unternehmen an die globalisierte Geschäftswelt durch den weiteren Ausbau sowohl im Linien- als auch im Geschäftsreise und Frachtverkehr, der an Bedeutung gewinnt, zu gewährleisten. Um den Unternehmen dauerhaft eine attraktive Anbindung an den Frachtflugverkehr zu bieten, gilt es daher, die 24-Stunden-Betriebsgenehmigung des Flughafens Hahn zu erhalten. Zudem müssen gerade die großen Flughäfen optimal und bedarfsorientiert an das Straßen- und Schienennetz angebunden werden. Der Betrieb von Flugplätzen muss jedoch langfristig ohne öffentliche Subventionen auskommen. In diesem Kontext gilt es, für die Regionalflughäfen Zweibrücken und Saarbrücken-Ennsheim kurz- bis mittelfristig eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Kooperationsform zu finden. Auf Dauer scheint jedoch nur ein Standort tragbar.

Pipelines

Aber auch der Ausbau der industriellen Infrastruktur darf nicht vernachlässigt werden. So bilden gerade Pipelines zwischen den Industrie-Clustern eine wichtige und sinnvolle Ergänzung für den Güterverkehr.

²⁾ „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur“ der Initiative Luftverkehr für Deutschland, Dezember 2006

Vor dem Hintergrund wachsender Warenströme und internationaler Verflechtungen gewinnt die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger für die Unternehmen stetig an Bedeutung. Beim Transport von Gütern wird der Einsatz verschiedener Verkehrsmittel immer mehr zur Regel.

Daher sind Kombi-Terminals ein zentraler Ansatzpunkt für eine erfolgreiche Verkehrspolitik. Sie dienen als Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, sind an Straßen, Schienen bzw. Wasserstraßen angebunden und verfügen über die notwendigen Einrichtungen zum Umschlag von Gütern über die verschiedenen Verkehrsträger hinweg. Zum Auf- und Ausbau dieser Anlagen sind jedoch umfangreiche Investitionen erforderlich. Nur mit Unterstützung der örtlichen Politik und Verwaltung können solche Großprojekte erfolgreich realisiert werden. Die Schaffung und der Ausbau von Kombi-Terminals in Rheinland-Pfalz und dem Saarland, vor allem entlang der Rheinschiene, die ein außerordentliches Logistikaufkommen generiert, sollte daher von den Behörden wohlwollend begleitet und aktiv unterstützt werden. Ohne diese Knotenpunkte zwischen den Verkehrsträgern werden Rheinland-Pfalz und das Saarland ihre Rolle als überregionale und internationale Verkehrsdreh-scheibe nicht beibehalten können.

Zudem kann die politisch gewünschte Aufwertung von Schienen- und Schifffrachten nur gelingen, wenn durch die Verbesserung der Umschlagterminals der Kostennachteil des kombinierten Verkehrs gegenüber dem durchgehenden Straßentransport beseitigt wird.

Darüber hinaus ist es sinnvoll, Ansätze für die Kooperation von Unternehmen bei ihrer Logistik zu unterstützen. Diese Art der Zusammenarbeit kann helfen, die Verkehrsträger effektiver auszulasten und die Transportkosten der kooperierenden Unternehmen zu optimieren.

1

2

3

4

5

6

7

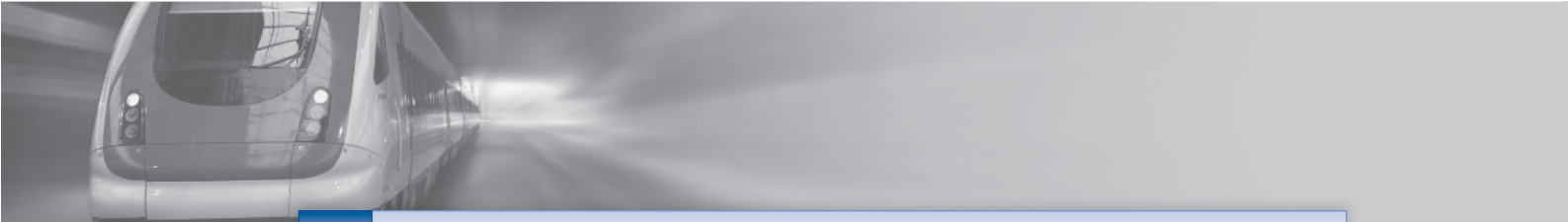
8

9

10

11

12



3

ÖPNV BEDARFSGERECHT AUSGESTALTEN

In Deutschland werden Busse und Bahnen täglich rund 27 Millionen Mal benutzt, in Rheinland-Pfalz und dem Saarland beanspruchen 1,6 Millionen Menschen öffentliche Verkehrsmittel. Schon heute vermeiden Bus- und Bahnfahrer täglich über 1 Million zusätzliche private Autofahrten in Rheinland-Pfalz und im Saarland ¹⁾.

1

Der ÖPNV bringt Berufspendler zu ihren Arbeitsplätzen, Kunden in die Innenstädte sowie Schüler und Studenten in ihre Ausbildungsstätten.

2

3

Deshalb liegt ein bedarfsgerecht und effizient ausgestalteter ÖPNV im Interesse der Wirtschaft. Dieser sollte im Regelfall ohne Bezuschussungen der öffentlichen Hand auskommen. Jedoch ist dies in ländlicheren oder strukturschwächeren Räumen nicht immer möglich.

4

5

In diesen Fällen muss aber auf einen effizienten und zielgerichteten Einsatz der staatlichen Gelder geachtet werden. Insbesondere darf es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen zu Ungunsten privater Anbieter im ÖPNV kommen.

6

7

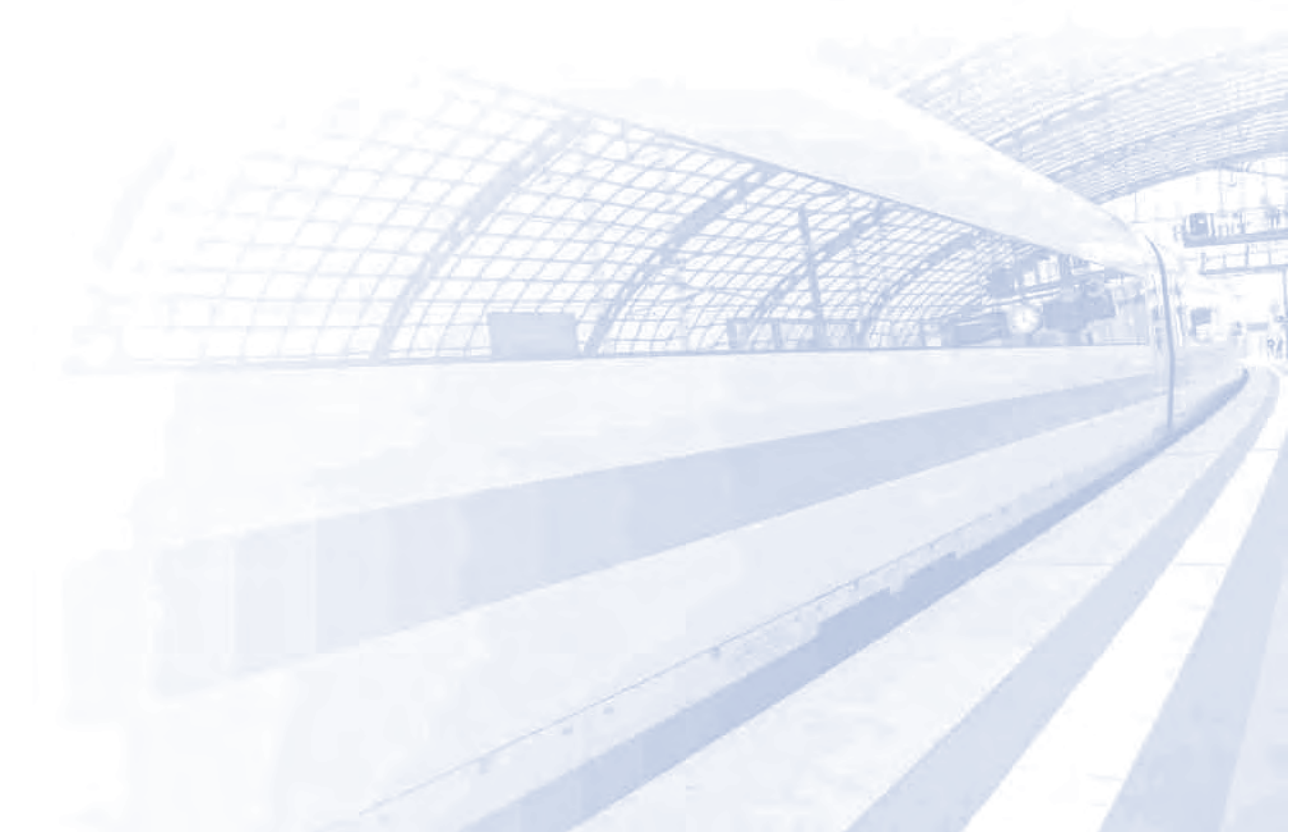
8

9

10

11

12



¹⁾ Schriftliche Mitteilung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Südwest vom 19.12.2008



Die Verantwortung zur Realisierung von Infrastrukturprojekten, die zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens nötig sind, liegt grundsätzlich beim Staat. Es gibt jedoch verschiedene Konzepte, wie die Finanzierung durch die öffentliche Hand sichergestellt werden kann. Dazu zählen insbesondere Steuern und Abgaben, die bei den Verkehrsteilnehmern erhoben werden. Die Einnahmen aus den Mobilitätssteuern und -abgaben müssen künftig zweckgebunden als Hauptquellen für die Finanzierung von Verkehrsprojekten genutzt werden.

Eine weitere Erhöhung der Abgabensätze und Steuern würde zu übermäßigen Belastungen für die Betroffenen führen. Dies gilt es auch zu bedenken, wenn die Forderung nach der Einführung einer Pkw-Maut bzw. Ausweitung der Lkw-Maut erhoben wird. Zudem ist die Erhebung von Mautgebühren auf deutschen Autobahnen mit einer ganzen Reihe von Problemen behaftet: Es muss eine kostspielige Infrastruktur aufgebaut und unterhalten werden, der Verkehr kann auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen, der Konflikt zwischen Datenschutz und Kontrollierbarkeit der Abrechnungen ist schwer zu lösen usw. Daher ist eine Ausweitung der Lkw-Autobahnmaut – aus Sicht der IHKs – auch auf Pkw nicht sinnvoll.

Um den Finanzierungsbedarf für Verkehrsinfrastrukturprojekte zu decken, sollte die Politik daher neuartige Konzepte einbeziehen. Kooperationen zwischen Staat und Privaten, sog. Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP), und private Infrastrukturfonds können ein Weg sein, ausgewählte und vorrangige Projekte trotz der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte zu realisieren.

Der Staat wird durch die Ergänzung privater Beiträge aber nicht aus seiner grundsätzlichen Verantwortung für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur entlassen. In Abwägung der Vor- und Nachteile können ÖPPs nicht mehr und nicht weniger als eine sinnvolle und nützliche Ergänzung staatlicher Investitionen sein. In jedem Fall müssen alle staatlichen Ebenen ausreichend Mittel für Bau und Unterhalt von Verkehrsinfrastruktur bereitstellen. Zusatzeinnahmen bzw. Einspareffekte aus Verkehrsabgaben wie der Lkw-Maut oder aus ÖPPs dürfen unter keinen Umständen von der Politik durch Kürzungen des Verkehrsbudgets kompensiert werden.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

Um mit dem gegenwärtigen und künftigen Verkehrsaufkommen Schritt zu halten, muss die Infrastruktur nicht nur erweitert und ausgebaut, sondern auch deren Potenzial ausgeschöpft werden. Neben naheliegenden Maßnahmen wie zum Beispiel besseres Unfallmanagement oder zügigere Abwicklung von Baustellen sind vor allem an neuralgischen Punkten moderne Verkehrsleitsysteme einzurichten.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

Diese ermöglichen durch gezielte und bedarfsabhängige Temporegulierungen oder andere Regelungen wie Verkehrsumleitungen oder Überholverbote einen optimierten Verkehrsfluss. Denn häufiges Abbremsen und erneutes Anfahren von Kraftfahrzeugen bei Störungen im Verkehrsfluss führen zu einer massiven Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs sowie der Lärm- und Schadstoffmissionen. So versechsfacht allein das Absinken der Durchschnittsgeschwindigkeit in Stausituationen von 50 km/h auf Schrittgeschwindigkeit den Kraftstoffverbrauch. Die IHK-Arge fordert daher eine Verstetigung des Verkehrs.

Generell gilt, dass alle Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm- oder Schadstoffmissionen stets Kosten-Nutzen-Analysen zu unterziehen sind und den jeweiligen Wirtschaftsstandort nicht gefährden dürfen. Insbesondere müssen auch die Belange der Transportunternehmen und die Anforderungen ihrer Kunden berücksichtigt werden.

Abgelehnt werden generelle Tempolimits. Nach Schätzungen des Umweltbundesamtes würde ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen Einsparungen in Höhe von gerade einmal 0,3% der gesamten deutschen CO₂-Emissionen ermöglichen ¹⁾.

Die Einspareffekte bei anderen Luftschadstoffen würden ähnlich gering ausfallen. Auch die erhoffte Lärmreduzierung durch ein generelles Tempolimit wäre minimal, da der größte Teil des Geräuschpegels an Autobahnen vom langsameren Lkw-Verkehr verursacht wird. Andere Lärmschutzmaßnahmen wie die Verwendung von „Flüsterasphalt“ sind wesentlich effektiver. Infrastrukturpolitik darf nicht zur Symbolpolitik verkommen.

1) „Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen“, Umweltbundesamt (40) 1999

Die Wirtschaft reduziert seit Jahrzehnten Emissionen und Schadstoffe. Dieses Engagement deutscher Unternehmen bei der Optimierung des Energie- und Treibstoffeinsatzes zeigt Wirkung: Seit Jahren wirtschaften die Betriebe immer effizienter. So konnte die Wertschöpfung vom Energieverbrauch und den produktionsbedingten CO₂-Emissionen abgekoppelt werden.

Die Kraftfahrzeughersteller haben ihre Motoren kontinuierlich technologisch verbessert und den Einsatz höherwertiger Kraftstoffe vorangetrieben. Auf diesem Wege konnten etwa im Lkw-Verkehr die spezifischen Kohlendioxid-Emissionen im Vergleich zur Verkehrsleistung seit 1991 um 23% reduziert werden ¹⁾. Daneben reduzierte zum Beispiel die Deutsche Post AG zwischen 2001 und 2006 durch Routenoptimierungen die durchschnittliche Fahrleistung um mehr als 14% ²⁾. Auch die deutsche Bahn hat die spezifischen CO₂-Emissionen seit 1990 bereits um mehr als 25% gesenkt und plant den CO₂-Ausstoß bis 2020 um weitere 20% zu reduzieren ³⁾.

In der öffentlichen Debatte wird dagegen zumeist der Verkehr, insbesondere auf der Straße, als vermeintlicher Hauptverursacher von CO₂-Emissionen an den Pranger gestellt. Der gesamte Verkehrssektor produziert jedoch nur ca. 19% der CO₂-Emissionen in Deutschland ⁴⁾. Daher dürfen die Lasten einer politisch und gesellschaftlich gewollten CO₂-Reduktion nicht einseitig dem Verkehrssektor aufgebürdet werden. Bei der Einführung von CO₂-Höchstgrenzen für die Flotten der Kfz-Hersteller stellen einheitliche Werte keine angemessene Problemlösung dar. Dieses Modell ist undifferenziert und verkennt die Unterschiede hinsichtlich Motorleistung und Schadstoffausstoß etwa zwischen Kompakt-, Mittel- und Oberklassewagen. Die Hersteller kleiner Pkws wären hierdurch von Emissionsreduzierungen fast völlig freigestellt, während die Produzenten größerer Autos erdrückende Reduktionslasten zu tragen hätten.

Hinzu kommt, dass Klimaschutz ein globales Anliegen ist: Deshalb müssen alle Maßnahmen – wie die Ausweitung des Emissionshandelssystems auf Verkehrsträger – im europäischen Rahmen koordiniert und in den Mitgliedstaaten einheitlich umgesetzt werden, um Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Binnenmarkts zu verhindern. Mittel- bis langfristig ist jedoch eine Einbindung aller Staaten weltweit von Nöten.

Ein weiterer Aspekt in der öffentlichen Debatte ist der Feinstaub. Dieser Feinstaub wird sowohl von natürlichen als auch anthropogenen Quellen verursacht. Die Abgase von Lkw- und Pkw-Dieselmotoren enthalten Rußpartikel, zum anderen wirbelt der Verkehr diverse Teilchen auf, etwa den Abrieb von Reifen, Bremsen und Kupplungsbelägen sowie den Straßenabrieb. Doch auch natürliche (Pollen, Auswehungen, Vulkanausbrüche etc.) und andere anthropogene Quellen (Landwirtschaft, Haushalte etc.) sind von Relevanz. So belegt eine Studie, dass etwa ein Fünftel des Feinstaubs in der Atmosphäre Bio-Partikel sind, wie u. a. Sporen, Algen oder Zellteilchen ⁵⁾.

Aufgrund möglicher Gesundheitsgefahren hat die Politik ambitionierte Grenzwerte für Feinstaub in der Luft festgeschrieben. Um die Feinstaubkonzentration zu reduzieren, sind betroffene Kommunen verpflichtet, Luftreinhaltepläne sowie kurzfristige Aktionspläne aufzustellen und umzusetzen. Bei deren Aufstellung gilt der Grundsatz, dass die Maßnahmen verursachergerecht, zielorientiert und unter Beachtung des Grundsatzes der Ver-

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

1) Daten für 2005, Emissionen pro Verkehrsleistung von Lkws, Umweltbundesamt

2) Schriftliche Mitteilung der deutschen Post AG vom 11.12.2008

3) Schriftliche Mitteilung der DB AG vom 12.12. 2008

4) Daten für 2005, ohne land- und forstwirtschaftlichen Verkehr, Umweltbundesamt

5) Science, Band 3/08, Seite 73



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

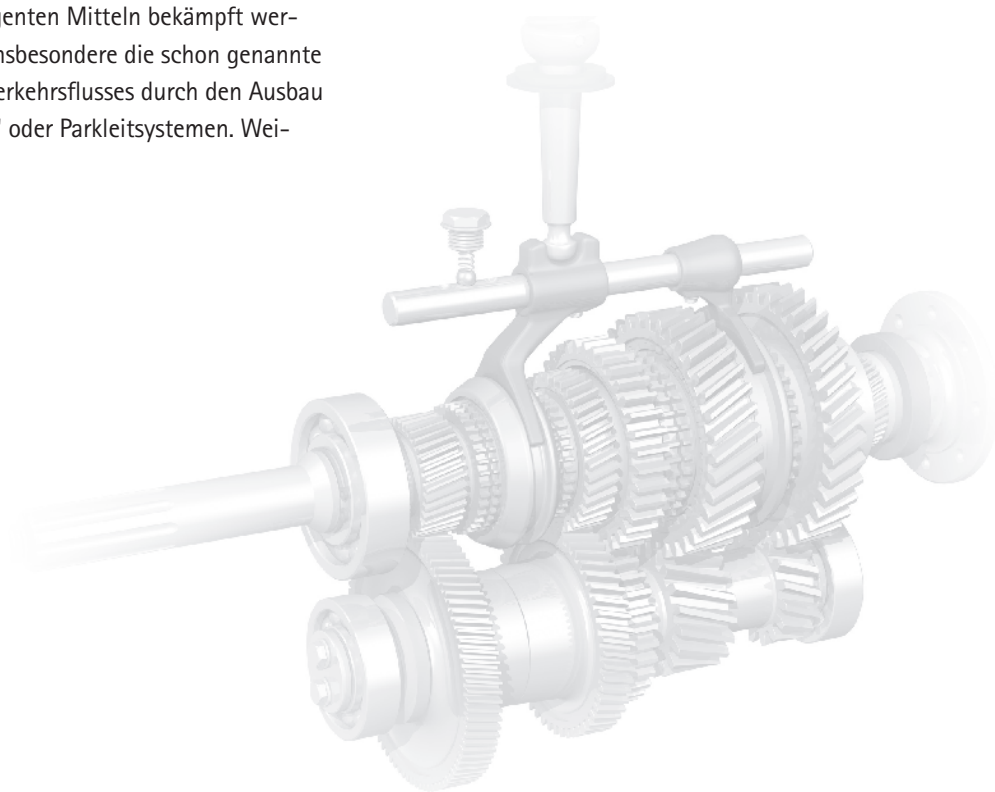
12

hältnismäßigkeit festgelegt werden müssen. Die Wirtschaft fordert daher, dass grundsätzlich auf Fahrverbote, Umweltzonen und andere wirtschaftshemmende Maßnahmen verzichtet wird. Diese Maßnahmen führen nicht zu einer nachhaltigen Reduzierung der Feinstaubbelastungen, sie gefährden stattdessen die wirtschaftliche Entwicklung der Innenstadt: In Betrieben könnten die Produktionen ins Stocken kommen. Einzelhändler verlören Umsatz, weil Lieferanten und Kunden die Geschäfte nicht mehr besuchen, sondern auf die „grüne Wiese“ fahren. Sinnvolle Aktionen zur Belebung der Innenstadt würden so konterkariert.

Nachhaltige Erfolge isolierter Maßnahmen sind bei Fremdeinträgen von oft über 80% des in den Ballungsgebieten gemessenen Feinstaubs sowie so stark infrage zu stellen. Viele Messprogramme kommen zu dem Schluss, dass lediglich ein untergeordneter Anteil des Feinstaubs aus lokalen Quellen stammt, die mit regionalen Maßnahmen beeinflussbar wären ⁶⁾. Die Feinstaub-Problematik muss deshalb mit intelligenten Mitteln bekämpft werden. Dazu gehört insbesondere die schon genannte Verstetigung des Verkehrsflusses durch den Ausbau der „Grünen Welle“ oder Parkleitsystemen. Wei-

tere sinnvolle Maßnahmen sind unter anderem der nachhaltige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die Verbesserungen des ÖPNV-Angebots sowie die bessere Verzahnung des ÖPNV mit dem Individualverkehr und die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge.

Durch die flächendeckende Einführung von Katalysatoren konnte der Stickoxid-Ausstoß in den letzten Jahren bereits deutlich reduziert werden. Ebenso wie bei den zuvor genannten Stoffen werden aber auch Stickoxid-Immissionen von verschiedenen Quellen verursacht. Neben dem Straßenverkehr gehören zu den Verursachern Kraft- und Fernheizwerke, Gebäudeheizungen und Industrieanlagen. Stickoxide sind sehr wandlungsfähig und mobil. Deshalb müssen stets die Hintergrundbelastung und die aus Quellen fern des jeweiligen Messortes stammenden Immissionen berücksichtigt werden.



6) u. a. Luftreinhalteplan Ludwigshafen-Heinigstraße

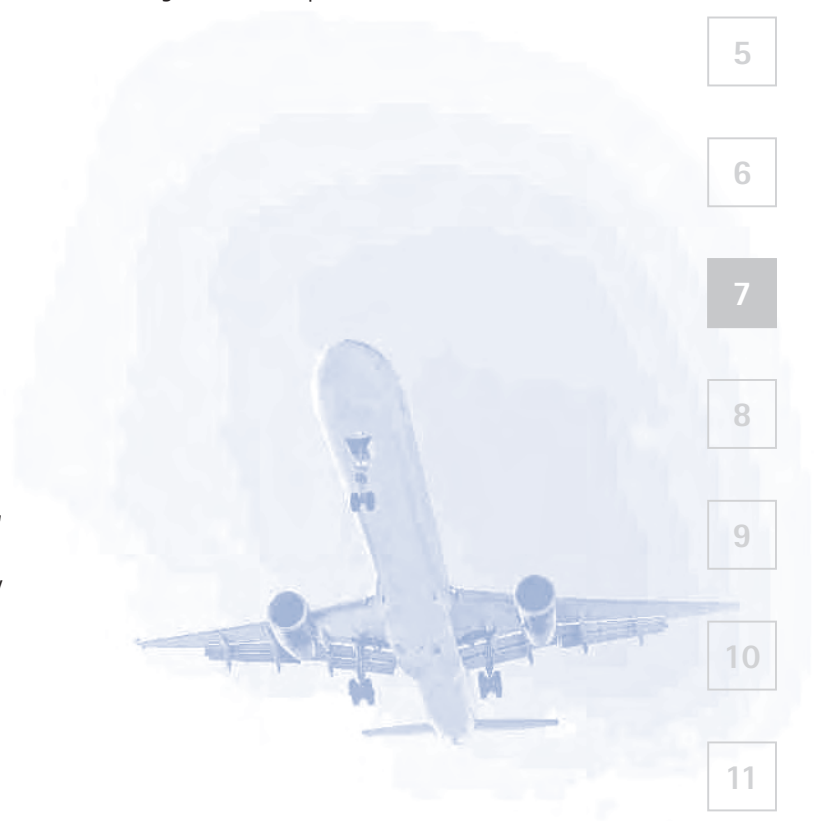
Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (2002/49/EG) hat die EU die Grundlage für die strategische Lärmkartierung gelegt. Die sogenannte „Umgebungslärmrichtlinie“ wurde durch das Bundesimmissionsschutzgesetz und die 34. BImSchV in nationales Recht umgesetzt. Nach der Ausarbeitung und Veröffentlichung strategischer Lärmkarten obliegt es den Kommunen zu prüfen, ob sie Aktionspläne zur Lärminderung aufstellen müssen.

Emissionsquellen von Lärm sind vielfältig und die Wirkungszusammenhänge komplex. So führen Verkehrsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen oder in Innenstädten häufig dazu, dass sich der Verkehr andere Wege sucht und die Lärmimmissionen somit nicht reduziert, sondern nur verlagert werden. Zugleich könnten aber Unternehmen und mit ihnen Arbeitsplätze gefährdet sein, wenn Standorte durch Zufahrtsbegrenzungen für Mitarbeiter, Lieferanten oder Kunden schwerer zu erreichen sind ¹⁾.

Anders als drastische Einschnitte in die Verkehrsflüsse, wie etwa die Sperrungen für lärmintensive Fahrzeuge, ist in vielen Fällen passiver Schallschutz (z. B. lärmmindernder Fahrbahnbelag, Lärmschutzwände, Flüsterschotter) effektiver und stellt keine Beeinträchtigung des Wirtschaftslebens dar. In vielen Ortschaften sind die Lärmimmissionen dem Durchgangsverkehr geschuldet, da geeignete Umgehungsstraßen fehlen. Hier muss der Staat durch entsprechende Bauinvestitionen Abhilfe schaffen.

Im Schienenverkehr können moderne Innovationen, z. B. bei Bremsen und Drehgestellen sowie das Abschleifen unebener Schienen Lärmemissionen aktiv reduzieren. Darüber hinaus kommen auch die im Schienen- und Straßenverkehr üblichen passiven Schallschutzmaßnahmen in Betracht.

Die Verantwortung für die Lärminderung im Schienenverkehr liegt vorrangig bei den Fahrzeugherstellern, die technologische Potenziale zur Geräuschreduzierung ausschöpfen müssen, den Bahngesellschaften, die die Technologien einsetzen müssen und bei der DB Netz AG, die das Schienennetz betreibt und einen guten Zustand der Gleise sicherstellen muss. Die lärmabhängige Spreizung der Trassenentgelte ist in diesem Zusammenhang ebenfalls zu prüfen.



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

1) „Lärminderung mit Augenmaß: Attraktivität steigern | Wirtschaft stärken | Mobilität sichern“, Positionspapier der IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz, 2007



Deutsche Unternehmen haben in den letzten Jahren durch erhebliche Investitionen und Entwicklung innovativer Technologien dazu beigetragen, dass der Schadstoffausstoß je Kfz stark gesenkt werden konnten. So werden heute über 40% weniger CO₂ für dieselbe Transportstrecke benötigt wie noch 1990 ¹⁾.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

Weiteres Potenzial zur Reduzierung der Emissionen und Lärm ergibt sich aus möglichen Verbesserungen der innermotorischen Prozesse (bessere Verbrennung, geringerer Kraftstoffverbrauch), dem Einsatz alternativer Motorkonzepte (z. B. Elektroantrieb) oder effektiveren Reifen und Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysatoren, Filter).

Die Politik sollte emissionsmindernde Innovationen gezielt über Anreizsysteme und zeitlich befristete Markteinführungshilfen fördern. So sind Reduzierungen von behördlichen Umweltauflagen für Produzenten und Konsumenten von emissionsarmen Kraftfahrzeugen und Maschinen (z. B. Erleichterung bei der technischen Überprüfung oder Abgasuntersuchung) sinnvoll. Auch finanzielle Vergünstigungen für emissionsarme Fahrzeuge befürwortet die IHK-Arge, solange diese klar zeitlich befristet werden. Langfristige Erhaltungssubventionen lehnt die Wirtschaft dagegen ab, da diese den Wettbewerb verzerren. Behördliche Auflagen

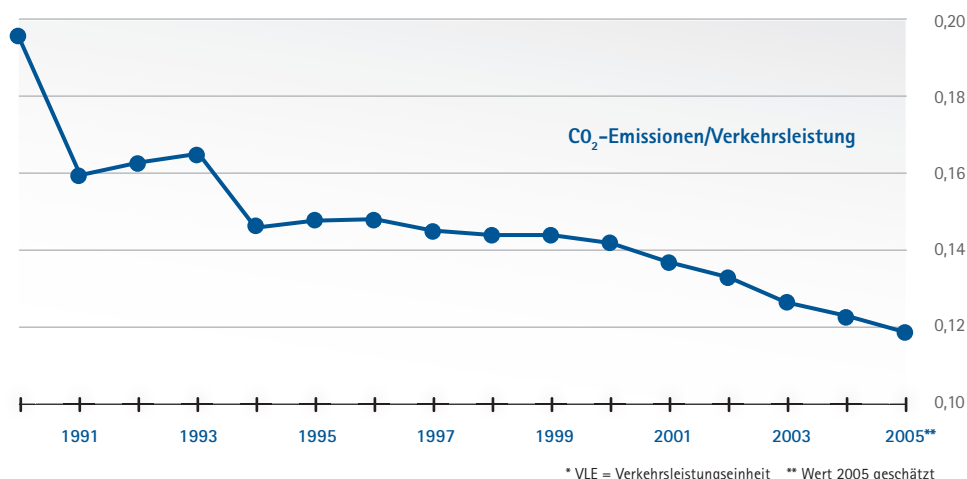
müssen direkt an den zu vermindernenden Emissionen ansetzen und dürfen nicht bestimmte Technologien vorschreiben. Auf diese Weise werden sich die sowohl ökologisch wie auch ökonomisch effizientesten Technologien im Wettbewerb herausbilden. Mehrfachbelastungen und -anreize durch einen unabgestimmten Instrumenteneinsatz müssen unbedingt vermieden werden.

Bei einer Reduzierung der schon heute ambitionierten Grenzwerte für Kfz-Emissionen oder der Änderung von Übergangsfristen der EURO-Normen ist unbedingt auf die zugrunde liegenden Innovationszyklen zu achten: Unternehmen und privaten Fahrzeugbesitzern, die sich an den EU-Schadstoffklassen bei ihren Investitionsentscheidungen orientieren, müssen ausreichende Fristen zur Umsetzung neuer Abgasnormen eingeräumt werden. Als Randbedingung gilt, dass diese Fristen nicht die Abschreibungszeiten für den jeweiligen Kraftfahrzeugtyp unterschreiten dürfen.

EFFIZIENZSTEIGERUNG IM DEUTSCHEN STRASSENVERKEHR

CO₂-Emissionen pro VLE* in t/1.000 VLE

Quelle: IEA, VDA



1) CO₂-Minderung im deutschen Verkehrssektor – eine Zwischenbilanz, Verband der Automobilindustrie, 2006

Die Wirtschaft ist auf eine langfristig sichere und preisgünstige Energie- und Treibstoffversorgung angewiesen. Engpässe bei Gas- und Öllieferungen können enorme volkswirtschaftliche Schäden verursachen. Die Abhängigkeit von importierten Energieträgern (Öl und Gas) aus Krisenregionen sollte deshalb reduziert werden; ein breiter Treibstoffmix – ohne Technologieverbote und Erhaltungssubventionen – ist anzustreben. In Zukunft müssen mehr nachhaltige Technologien – von kostengünstigen und qualitativ hochwertigen Hochleistungsbiokraftstoffen bis zum Wasserstoff – zur Auswahl stehen.

Im Vergleich mit den herkömmlichen Kfz-Treibstoffen Benzin und Diesel können alternative Produkte aus Biomasse oder Abfällen die Abhängigkeiten vom Erdöl verringern und sind bei der Umsetzung der derzeit diskutierten Nachhaltigkeitskriterien emissionsärmer. Allerdings muss beim Einsatz von Biokraftstoffen die Nutzungskonkurrenz zwischen der energetischen Verwendung, stofflicher Nutzung und Ernährung beachtet werden. Wenn durch staatliche Eingriffe und Förderung nachwachsende Rohstoffe in bestimmte Verwendungen gelenkt werden, darf nicht ignoriert werden, dass sie in der Produktion nur noch unzureichend bzw. zu höheren Preisen zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich gilt: Versorgungssicherheit zu wettbewerbsfähigen Preisen kann am besten mit einem marktgesteuerten Treibstoff- und Energieträgermix erreicht werden. Nur so können weiterhin Spitzentreibstoffe entwickelt werden, die sich auch auf den weltweiten Exportmärkten durchsetzen können. Einseitig staatliche Zielfestlegungen zugunsten oder zulasten einzelner Energieträger höhlen dagegen den Markt aus und ersetzen Wettbewerbsprozesse zunehmend durch staatliche Zentralplanung.

Eine weitere Hürde für den Masseneinsatz bestimmter alternativer Kraftstoffe wie Erdgas oder Wasserstoff besteht darin, dass diese zunächst den kostspieligen Aufbau einer flächendeckenden Tankinfrastruktur erforderlich machen. Der Staat muss die Verwendung alternativer Kraftstoffe deshalb mit Augenmaß, technologieoffen und im Wettbe-

werb fördern, mehr Haushaltsmittel für die Energie- und Treibstoffforschung bereitstellen und den Mittelstand stärker in die Forschungsförderung einbeziehen. Gleichzeitig sollte die Öffentlichkeitsarbeit der politischen Organe verbessert werden, um die gesellschaftliche Akzeptanz neuer Technologien zu erhöhen. Denn nur durch den Einsatz von Biotechnologien können die Energiepotenziale von Pflanzen zur Gewinnung von Hochleistungstreibstoffen ausgeschöpft werden. Ebenso hängt eine bezahlbare Markteinführung von Elektromotoren und Brennstoffzellen im Kfz-Bereich von der Verlängerung der Laufzeit deutscher Kernkraftwerke ab. Die Rahmenbedingungen müssen hier dringend innovations- und investitionsfreundlicher ausgestaltet werden, um diese wichtigen Technologien in Deutschland zu erhalten und zu sichern. Innovationsführerschaft als wichtiger Aspekt für Wettbewerbsfähigkeit setzt die Offenheit für neue Verfahren und Produkte voraus.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

Als mögliches Konzept zur Reduzierung von Schadstoffemissionen wird der Einsatz von überlangen Lkw diskutiert, die als „EuroCombis“ bzw. „Gigaliner“ bezeichnet werden und bislang in Deutschland nicht für den Straßenverkehr zugelassen sind.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

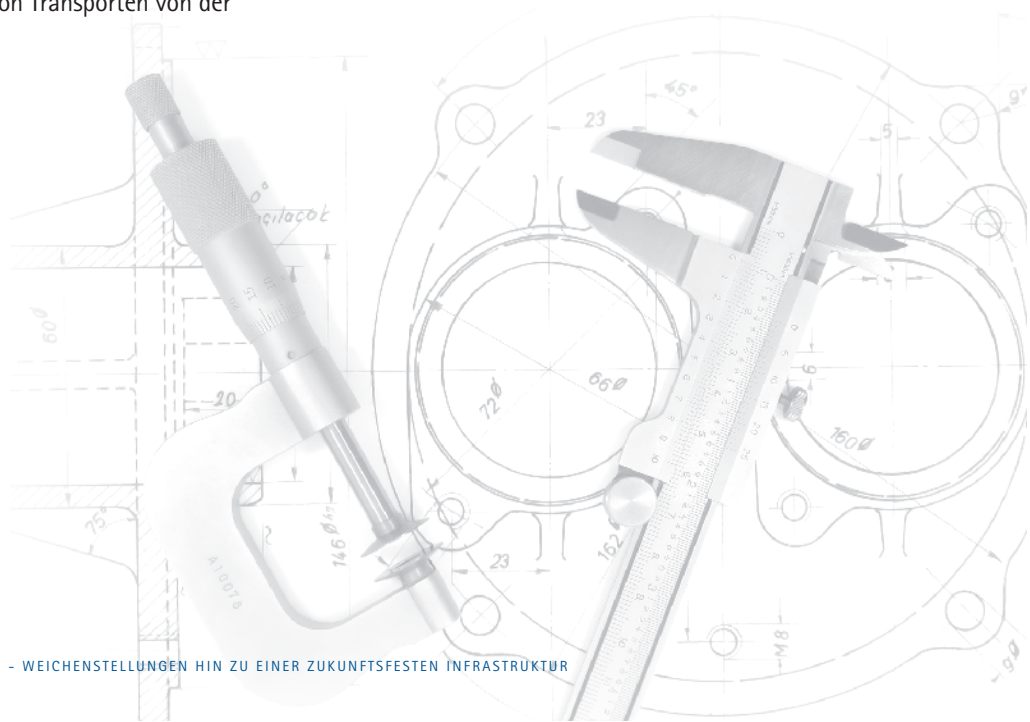
11

12

Diese bis zu 25 Meter langen und bis zu 60 Tonnen schweren Fahrzeuge könnten bei gleichem Transportvolumen die Zahl der erforderlichen Fahrten reduzieren und damit im Verhältnis zur Transportleistung die Schadstoffemissionen und den Treibstoffverbrauch senken. Zudem ermöglichen die Gigaliner durch den niedrigeren Fahrtenaufwand pro transportierte Ladung Kosteneinsparungen für die Transportunternehmen. Sie sind somit betriebswirtschaftlich und ökologisch sinnvoll. Auf der anderen Seite stellen die Gigaliner erhöhte Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur, etwa an die Tragfähigkeit von Brücken oder den Kurvenradius von Straßen. Daher werden sie nicht auf allen Strecken einsetzbar sein. Dennoch können sie auf bestimmten, baulich geeigneten Straßen ein Gewinn für die Transportwirtschaft sein. Ohnehin kommen die Gigaliner nicht für jede Art von Güterbewegung in Betracht. Sie würden nur für den Transport sperriger, nicht übermäßig schwerer Güter oder großer Mengen von Massenwaren eingesetzt werden. Mit diesem Aufgabenprofil würden sie nicht in Innenstädten oder auf Nebenstraßen, sondern zumeist auf den ohnehin besser ausgebauten Autobahnen oder Bundesfernstraßen verkehren. Ob die Einführung der Gigaliner eine umfangreiche Verlagerung von Transporten von der

Schiene auf die Straße nach sich ziehen wird, wie manche Kritiker befürchten, erscheint angesichts der Verkehrsprognosen mehr als fraglich.

Die Wirtschaft spricht sich daher dafür aus, die überlangen Lkws in einer leicht reduzierten Version mit einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 44 Tonnen für den Einsatz auf bestimmten Strecken zuzulassen. Die Landesverkehrsminister sollten ihren Beschluss vom Oktober 2007, die generelle Zulassung von Gigalinern vorerst nicht zu empfehlen, revidieren. Durch weitere Modellversuche sollte identifiziert werden, unter welchen Bedingungen und auf welchen Strecken überlange Lkws mit bis 44 Tonnen Gewicht sinnvoll eingesetzt werden können. Generell muss gelten, dass sich die deutsche Verkehrspolitik technischen Neuerungen aus ökologischer und ökonomischer Sicht nicht grundsätzlich verschließen darf.



Der unkoordinierte Einsatz von Mineralöl-, Öko-, Kfz- und Mehrwertsteuer, der Lkw-Maut sowie der Zwangsbeimischung voll besteuerteter Biokomponenten treibt die Mobilitätskosten in Deutschland inzwischen in standortgefährdende Höhen.

Deshalb muss geprüft werden, mit welchem Instrumentenbündel die angestrebten politischen Ziele zu den geringst möglichen Kosten zu erreichen sind. In das bestehende – hochgradig ordnungsrechtlich ausgerichtete – Umweltrecht müssen deutlich mehr marktwirtschaftliche Prinzipien integriert werden. Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, ob die bestehenden Steuern und Abgaben im Verkehrsbereich komplett in ein Zertifikatshandelssystem überführt werden können, um die Internalisierung auf ein marktbasiertes Instrument zu stützen. Die eingenommenen Finanzmit-

tel müssten dann aber zu 100% in den Verkehrssektor reinvestiert werden, um einen nachhaltigen Ausbau und den Erhalt der Infrastruktur zu gewährleisten.

Die Erfahrungen mit dem Emissionshandel für Industriebetriebe haben gezeigt, dass Unternehmen, die nur im geringen Maß zu den betrachteten externen Kosten beitragen, von einem solchen System im Verkehrsbereich ausgenommen werden müssen. Die bürokratischen Belastungen stehen bei diesen Kleinemittenten in keinem vernünftigen Verhältnis zu den Einsparpotenzialen. Um Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des europäischen Binnenmarktes zu vermeiden, sind Zertifikatshandelssysteme auf EU-, besser noch auf internationaler Ebene zu organisieren.

Ein Haupthemmnis für Verkehrsinfrastrukturprojekte in Deutschland sind massive Zeitverzögerungen durch bürokratischen Aufwand. Die Politik hat dieses Problem identifiziert und mit dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz einen ersten wichtigen Schritt in die richtige Richtung getan. Das Gesetz kann unter bestimmten Umständen eine Verkürzung der behördlichen Zulassungsverfahren bewirken. Allerdings sind die Vorschriften zurzeit nur auf wenige Verkehrsinfrastrukturprojekte anwendbar, werden häufig von Umweltvorschriften konterkariert und laufen zudem ins Leere, wenn die erforderlichen finanziellen Mittel nicht

bereitgestellt werden. Insbesondere die strikten Auflagen des europäischen Naturschutzes (Fauna-Flora-Habitat- und Vogelschutzrichtlinie) verlängern, verteuern oder verhindern zudem die Planung vieler wichtiger Infrastrukturmaßnahmen ¹⁾. Damit sich diese Entwicklung nicht weiter verschärft, müssen diese Regelungen dringend auf den Prüfstand gestellt sowie flexibel, planungskompatibel und wirtschaftsfreundlich ausgestaltet werden. Das Gleiche gilt für alle anderen bestehenden neuen Gesetzgebungsvorhaben des flächenbezogenen Umweltschutzes.

1) „Natur schützen – Wirtschaft stärken – Infrastruktur entwickeln“, Deutscher Industrie- und Handelskammertag 2006

ANSPRECHPARTNER UND IMPRESSUM

Herausgeber

IHK-Arbeitsgemeinschaft
Rheinland-Pfalz/Saarland
Herzogenbuscher Straße 12
54292 Trier

Redaktion

Frank Panizza
IHK Pfalz
Tel. 0621 5904-1105
E-Mail: frank.panizza@pfalz.ihk24.de

Redaktion und Ansprechpartner Verkehrspolitik

Jürgen Vogel
IHK Pfalz
Tel. 0621 5904-1500
E-Mail: juergen.vogel@pfalz.ihk24.de

Redaktion und Ansprechpartner Umweltpolitik

Dr. Tibor Müller
IHK Pfalz
Tel. 0621 5904-1600
E-Mail: tibor.mueller@pfalz.ihk24.de

Gestaltung

Dipl.-Des. Holger Binnenbruck, AGD
inmotion – visuelle kommunikation
55128 Mainz
E-Mail: info@inmotion-design.de

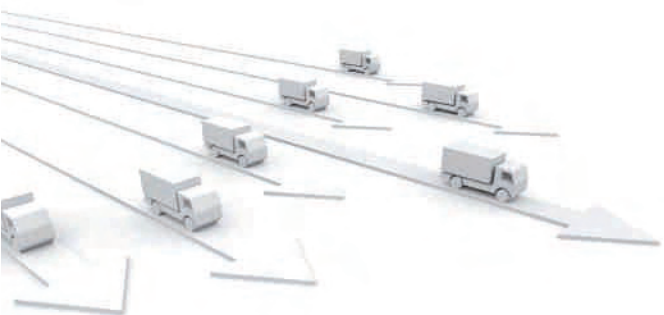
Druck

Kerker Druck GmbH
67661 Kaiserslautern
www.kerkerdruck.de
E-Mail: info@kerkerdruck.de

Bildnachweise

Für die Montagen in dieser Publikation wurden Bildmotive folgender Anbieter verwendet:

S. 2, 3: Mauro Saivezzo/www.fotolia.de; S.3, 4: Fred G. Schütz; S.5: Sichtfeld/Photocase, christian42/www.fotolia.de;
S.6: ynamaku/www.fotolia.de, Ilan Amith/www.fotolia.de; S.7: Tomislav Forgo/www.fotolia.de, Kurt Duchatschek/
www.fotolia.de; S.8: Ralph Goldmann/panthermedia.net, Fred G. Schütz; S.9, 10: DeVlce/www.fotolia.de; S.10:
Stephen Sweet/www.fotolia.de; S.11: fotopromotion.de, david17/Photocase; S.12: gilles lougassi/www.fotolia.de;
S.13: panthermedia.net/Daniel Schoenen; S.14: B&F Ghaffarian/www.fotolia.de, Adem Demir/www.fotolia.de;
S.15: Nikon'as/www.fotolia.de



12 Forderungen der IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz/Saarland im Spannungsfeld zwischen Verkehr und Umwelt



Herausgegeben von der
IHK-Arbeitsgemeinschaft
Rheinland-Pfalz/Saarland