LANDTAG
Rheinland-Pfalz
16/5501
VORLAGE

Landtag Rheinland-Pfalz
01.07.2015 08:21
Tgb.-Nr.

IHK Pfalz

IHK Pfalz | Postfach 21 07 44 | 67007 Ludwigshafen

Innenausschuss
des Landtags Rheinland-Pfalz
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

29. Juni 2015
Vo
Standortpolitik
Tel. 0621 5904-1500
Fax 0621 5904-1504
juergen.vogel@pfalz.ihk24.de
www.pfalz.ihk24.de

zu Drucksachen 16/4743/4766

Anhörung des Innenausschusses Rheinland-Pfalz zu Anträgen der CDU-Fraktion und der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN zur Sicherung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie verbindlichen Dank für die Beteiligung der rheinland-pfälzischen Industrie- und Handelskammern (IHKs) am Anhörverfahren zu den oben genannten Anträgen. Beide rücken ein Kernthema für unsere Unternehmen in den Fokus, nämlich die Sicherung einer leistungsfähigen und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur in Rheinland-Pfalz.

Aus vielen Umfragen und Kontakten wissen wir, wie entscheidend dieses Thema für die Wirtschaft und ihre Mitarbeiter ist. Daher sehen wir mit großer Sorge, dass die Unzufriedenheit mit dem Zustand und der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in Rheinland-Pfalz spürbar zunimmt. Damit droht unserem Land schon heute ein echter Standortnachteil. Gerade im Straßenverkehr in den Ballungszentren und im Bereich der Rheinquerungen sowie auf vielen Hauptverkehrsachsen reichen die Kapazitäten auf Grund von Überlastung oder Sanierungsstau oft nicht aus, so dass die Grenzen des Zumutbaren vielfach überschritten werden. Hinzu kommen wachsende Mängel bei Landesstraßen und kommunalen Straßen, die auch vom Rechnungshof des Landes angemahnt wurden und werden.

Erschwerend weisen alle Verkehrsprognosen insbesondere für den Güterverkehr weitere Verkehrssteigerungen aus. Dabei wird sich der „modal split" kaum verändern. Aufgrund fehlender Kapazitäten sind die Schiene und infolge fehlender Umschlageinrichtungen auch die Schifffahrt aktuell nur eingeschränkt in der Lage, signifikant Verkehre von der Straße aufzunehmen. In Rheinland-Pfalz zeigt sich besonders, dass Verlagerungen von der Straße auf andere Verkehrsträger, gerade im Bereich der Schiene, ohne massive Ausbaumaßnahmen kaum mehr erreicht werden können.

Daher wird im eher regional strukturierten Rheinland-Pfalz auch in Zukunft die Hauptverkehrslast auf den Straßen liegen. Es wird demnach nicht genügen, das vorhandene Straßennetz lediglich zu erhalten. Die Prognosen zeigen, dass wir an einigen Stellen unser Netz ausbauen müssen und auch Neubaumaßnahmen notwendig sind. Deswegen fordern die IHKs in Rheinland-Pfalz sowohl den Erhalt der Infrastruktur als auch den bedarfsgerechten Ausbau. Diese beiden Punkte stehen für uns absolut gleichberechtigt nebeneinander und werden eine der

zentralen Herausforderungen für die Landespolitik der nächsten Jahre sein. In diesem Kontext sehen wir die Anmeldungen der Landesregierungen zum Bundesverkehrswegeplan kritisch. So fehlen zum Beispiel der sechsstreifige Ausbau der A 643 im Bereich der Schiersteiner Brücke, der komplett vierstreifige Ausbau der B 10, die Nord- und Westumfahrung in Trier und auch eine zweite Rheinbrücke bei Wörth bleibt ungewiss. Wir hoffen, dass der Bund diese Projekte dennoch in den Bundesverkehrswegeplan aufnehmen wird.

Finanzierung der Infrastruktur
Für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur standen in den vergangen Jahren auf Bundes-, Landes und kommunaler Ebene keine ausreichenden Finanzmittel zur Verfügung. Es wurde auf Verschleiß gefahren, mit inzwischen spürbaren Folgen. Nicht nur an den Rheinbrücken, sondern auch an vielen anderen Straßen kommt es zu spürbaren Beeinträchtigungen des Verkehrs mit gravierenden Folgen für Bürger und Wirtschaft.
Der Bund hat zwischenzeitlich die Finanzmittel für die Infrastruktur spürbar erhöht. Die IHKs sehen nun auch das Land in der Pflicht, dem Sanierungsstau an Landesstraßen, besonders an Brücken, entgegenzutreten. Eine Erhöhung des Verkehrshaushaltes auf rund 100 Mio. € jährlich ist zwingend erforderlich. Zudem müssen diese Mittel auch für den Erhalt und Ausbau der Landesstraßen eingesetzt und nicht für andere Projekte, wie in der Vergangenheit geschehen. Hierfür sind gesonderte Posten zu bilden.
Mit Sorge blicken wir auch auf den Zustand des kommunalen Straßennetzes. Angesichts der Finanzlage vieler Kommunen im Lande sind diese kaum in der Lage, die notwendigen Sanierungen und Maßnahmen umzusetzen. Hier sehen wir auch die Landespolitik gefordert. Die Herausforderung wird es sein, Wege zu finden, damit die Kommunen ihr Straßen- und auch ÖPNV-Netz zumindest erhalten können.

Angesichts der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte sind alternative Finanzierungsformen unter Beteiligung privatwirtschaftlich agierender Unternehmen (ÖPP-Modelle) eine Option. Sie gewährleisten, dass Verkehrsprojekte schneller umgesetzt werden können. Allerdings sind diese Vorhaben stets einzelfallbezogen zu prüfen, da durch sie Kosten in die Zukunft verschoben werden und häufig der tatsächliche Nutzen für die öffentliche Hand in der Gesamtschau zweifelhaft ist.

Erhaltungsmanagement
Die IHKs in Rheinland-Pfalz begrüßen die Diskussion über ein besseres und transparenteres Erhaltungsmanagement für die Landesstraßen. Nur mit einer aktuellen und sorgfältigen Analyse kann systematisch dem Sanierungsstau entgegen gewirkt werden. Insbesondere dort, wo Mängel die gravierendsten volkswirtschaftlichen Folgen haben, sollte vorrangig investiert werden.

Zukunft der Auftragsverwaltung
Auf Bundesebene werden aktuell diverse Modelle diskutiert, wie der Bundesfernstraßenbau zielgerichteter und effektiver gestaltet werden kann. Im Raum steht die Gründung einer neuen Gesellschaft, die für den Erhalt und Ausbau des Kernnetzes der Bundesfernstraßen zuständig sein soll. Grund hierfür sind auch Reibungsverluste zwischen den Planungen des Bundes und der Auftragsverwaltung der Länder.
Aus Sicht der IHKs sollte diese Diskussion offen geführt werden. Ziel muss es sein, einen möglichst effektiven und klar priorisierten Einsatz der Finanzmittel zu gewährleisten.

Unabhängig davon sehen wir das Land in der Pflicht, ausreichende Planungskapazitäten zu gewährleisten. Diese können aus Sicht der IHKs durch den LBM, aber auch durch private Planungsbüros gesichert werden. Es kann nicht sein, dass Mittel nicht abgerufen werden können, weil es keine Planungen gibt.

Weiterentwicklung von Logistikzentren
Sollen künftig mehr Güterverkehre auf Schiene und Binnenschiff verlagert werden, benötigen wir neben dem Ausbau der Moselschleusen und der Vertiefung der Fahrrinne des Rheins auch entsprechende Logistikzentren. Diese werden in Rheinland-Pfalz sinnvollerweise dort entstehen, wo sich Verkehrsträger kreuzen und hoher Bedarf besteht. Aus Sicht der Wirtschaft bietet gerade die Binnenschifffahrt gute Chancen, zusätzliche Güterverkehre aufzunehmen. Dies setzt aber entsprechende Umschlageinrichtungen wie leistungsfähige Häfen und Kombiterminals voraus. Deren Realisierung ist im Regelfall außerordentlich schwierig, da es zu Nutzungskonflikten mit Naturschutz oder kommunalen Planungen kommt. Viele Kommunen wollen ihre Flächen entlang der Flüsse eher für Wohnnutzungen und Dienstleistungen ausweisen als für Logistikeinrichtungen. Hier sehen die IHKs auch die Landespolitik am Zuge, ihre Möglichkeiten im Rahmen der Landesplanung zu nutzen, um die wenigen geeigneten Logistikflächen entlang unserer Binnenwasserstraßen zu sichern oder ggf. neue auszuweisen.

Ausweitung der Maut
Eine weitere Ausweitung der Maut für Fahrzeuge ab 7,5t für alle Bundestraßen und perspektivisch auch für das nachgeordnete Straßennetz lehnen die IHKs in Rheinland-Pfalz ab. Zum einen wird hierdurch gerade der regionale Wirtschaftsverkehr massiv beeinträchtigt. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen wären betroffen. Zum anderen stehen Aufwand und Nutzen in keinem angemessenen Verhältnis. Die Implementierung des Mautsystems im nachgeordneten Netz ist sehr aufwändig und dürfte gerade im besiedelten Bereich auch bei vielen Anwohnern nicht auf Gegenliebe stoßen. Aufgrund der überschaubaren Einnahmen im nachgeordneten Straßennetz werden sich diese nötigen Investitionen kaum amortisieren. Insofern würden durch die Ausweitung der Maut kaum zusätzliche Finanzmittel gehoben, der Verkehr weiter verteuert und trotzdem keine Lenkungswirkung erreicht, da LKW-Verkehr im regionalen Kontext praktisch ohne Alternative ist.

ÖPNV
Aus Sicht der IHKs ist der Bund weiterhin in der Pflicht, den öffentlichen Personennahverkehr zu unterstützen und mit zu finanzieren. Insofern unterstützen die IHKs die Forderung nach einer angepassten Dynamisierung der Regionalisierungsmittel für den SPNV. Ebenso gilt es, Lösungen zu finden, wie ab 2019 die Zukunft der Entflechtungsmittel und des Gemeindefinanzierungsgesetzes aussehen soll.
Grundsätzlich begrüßen wir die Bemühungen des Landes, den ÖPNV attraktiv zu gestalten. Dem Vorrang kommerzieller Verkehre sollte dabei allerdings gebührend Rechnung getragen werden und sofern erforderlich Ausschreibungen und Linienbündel mittelstandsfreundlich gestaltet werden.

Freundliche Grüße

Jürgen Vogel
Geschäftsführer