

Zukunft
gestalten

IHK

Koblenz

Leitlinie Verkehr

Stand: 23. April 2008

Inhaltsverzeichnis

1.	Präambel.....	3
2.	Das Wichtigste in Kürze	3
3.	Grundsätze einer wirtschaftsfreundlichen Verkehrspolitik.....	4
3.1.	Wer Infrastruktur sät, wird Wirtschaftswachstum ernten	4
3.2.	Freie Wahl der Verkehrsträger	5
3.3.	Innovative Verkehrstechnik	5
3.4.	Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur	6
3.5.	Funktionaler Wirtschaftsverkehr und Erreichbarkeit:.....	7
4.	Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur.....	8
4.1.	Straße	8
4.1.1.	Kreis Ahrweiler.....	9
4.1.2.	Kreis Altenkirchen.....	9
4.1.3.	Kreis Bad Kreuznach	10
4.1.4.	Kreis Birkenfeld.....	10
4.1.5.	Stadt Koblenz	10
4.1.6.	Kreis Mayen-Koblenz.....	11
4.1.7.	Kreis Neuwied.....	11
4.1.8.	Rhein-Hunsrück-Kreis / Cochem	11
4.1.9.	Westerwaldkreis/Rhein-Lahn-Kreis:.....	12
4.2.	Schiene	12
4.2.1.	Güterverkehr.....	12
4.2.2.	Schienenpersonenverkehr	13
4.3.	Wasserstraße	14
4.3.1.	Touristischer Verkehr.....	15
4.3.2.	Güterverkehr	15
4.3.3.	Häfen und kombinierter Verkehr	15
4.4.	Luftverkehr	16
4.4.1.	Flughafen Frankfurt-Hahn.....	16
5.	Öffentlicher Personennahverkehr	17
6.	Berufszugangs- und Marktzugangsbeschränkungen für das Verkehrsgewerbe	18
7.	Fahrpersonal und Qualifizierung	18
8.	Schlussbemerkung	19

1. Präambel

Die Industrie- und Handelskammer Koblenz hat gemäß § 1 Abs. 1 Industrie- und Handelskammer-Gesetz (IHKG) die Aufgabe, das Gesamtinteresse der ihr zugehörigen Gewerbetreibenden ihres Bezirkes wahrzunehmen und für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft zu wirken.

In einer weiter zunehmend arbeitsteilig organisierten Wirtschaft hängen die Standortbedingungen und die wirtschaftliche Prosperität wesentlich von einer quantitativ wie qualitativ am Bedarf orientierten und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur sowie einem modernen Verkehrswesen ab, welche die Grundvoraussetzung für die Mobilität von Gütern und Personen sind.

Wegen dieser herausragenden Bedeutung setzt sich die IHK Koblenz in Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitgliedsunternehmen für einen bedarfsgerechten Ausbau und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur und ein leistungsfähiges Verkehrswesen ein.

Dabei geht es auch um die Einbindung der Region in überregionale und großräumige Verkehrsnetze. Zur Durchsetzung dieser Interessen arbeitet die IHK Koblenz mit anderen IHKs und strategischen Partnern auf Landes- und Bundesebene sowie europaweit eng zusammen.

2. Das Wichtigste in Kürze

Verkehrswege sind die Lebensadern der Wirtschaft. Nur wenn diese in einem ausreichenden Maße und angepasst an den Bedarf vorhanden sind, kann sich die Wirtschaft positiv entwickeln. Nicht allein das Vorhandensein der einzelnen Verkehrsträger ist von großer Bedeutung für die Wirtschaft, sondern die Möglichkeit, frei und bedarfsgerecht zwischen den Verkehrsträgern wählen zu können. Eine gute Infrastrukturausstattung ist die Voraussetzung für die Mobilität von Menschen, Gütern und Dienstleistungen. Sie stellt einen der wichtigsten Standortfaktoren für Investitionen bestehender und Ansiedlungen neuer Unternehmen und damit für die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen dar.

Das nördliche Rheinland-Pfalz verfügt – bis auf einige dringend notwendige Lückenschlüsse, Umgehungen und Ausbaumaßnahmen - über eine gute Ausstattung mit allen Verkehrsträgern. Dennoch ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, trotz Neuerungen in der Verkehrstechnik, die die Optimierung von Verkehrsströmen und die Erhöhung der Auslastung der jeweiligen Verkehrsträger ermöglichen, mit Blick auf das prognostizierte Wachstum des Verkehrsaufkommens unerlässlich.

Eine besondere Bedeutung liegt in der Region der IHK Koblenz auf dem Verkehrsträger Straße. Aber auch Wasserstraße, Luft und Schiene müssen auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereitet werden. Gelingen kann dies nur durch eine ausreichende Ausstattung der Infrastrukturmaßnahmen mit finanziellen Mitteln. Staatli-

che Einnahmen aus dem Verkehrsbereich sollten zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur verwandt und nicht für andere Zwecke herangezogen werden. Nur konstant vorgenommene Investitionen in den Ausbau und den Erhalt von Verkehrsinfrastruktur, sowohl auf Bundes-, Landes-, als auch kommunaler Ebene, können langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Region und des Landes sichern.

Dem Verkehrsgewerbe stehen von Seiten der Europäischen Union Neuerungen bevor. Der Markt- und Berufszugang für das Verkehrsgewerbe soll vereinheitlicht, diesbezügliche Ausnahmetatbestände und Sonderfälle minimiert werden. Dies zu erreichen, ohne eine weitere Bürokratisierung, ist eine Forderung der Wirtschaft an die Politik.

Die Einführung der EU-Berufskraftfahrerqualifikation wird den bereits bestehenden Fahrermangel noch verschärfen. Langfristigen Erfolg versprechen hier vor allem die vermehrte qualifizierte Ausbildung des Nachwuchses durch das Verkehrsgewerbe selbst und eine Imageverbesserung in vielen Teilen der Branche.

Die Wirtschaft ist für ihr Prosperieren sowohl auf eine leistungsfähige Infrastruktur als auch auf europaweite einheitliche Wettbewerbsbedingungen angewiesen. Sie erwartet von der Politik, dass sie diese Notwendigkeiten (an)erkennt und entsprechend handelt.

3. Grundsätze einer wirtschaftsfreundlichen Verkehrspolitik

3.1. Wer Infrastruktur sät, wird Wirtschaftswachstum ernten

Verkehrswege sind die Lebensadern der Wirtschaft, Mobilität Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Entwicklung in der Region. Infrastrukturinvestitionen bilden eine wesentliche Grundlage für nachfolgende Investitionen von bestehenden Unternehmen sowie Unternehmensneuansiedelungen und fördern so Wachstum und Beschäftigung.

Die Wirtschaft im Bezirk der IHK Koblenz ist mittelständisch geprägt, technisch auf einem hohen Stand, innovativ und in den Betrieben arbeitsteilig organisiert. Zwischen den Metropolregionen Rhein-Main, Rhein-Neckar und Rhein-Ruhr sind die rheinland-pfälzischen Unternehmen im Zentrum der europäischen Märkte ansässig und nehmen unter allen Flächenländern bezogen auf die Exportquote eine Spitzenposition ein. Die erfolgte Erweiterung der Europäischen Union und weiter fallende Beschränkungen im Binnenmarkt verändern auch die Anforderungen im Verkehrsbereich. Die Wirtschaft benötigt ein Schritt haltendes, leistungsfähiges Verkehrssystem, das eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Personen und Gütern stets bedarfsgerecht ermöglicht. In allen Teilregionen des IHK-Bezirks muss die Sicherstellung der Mobilität verkehrspolitisches Ziel mit höchster Priorität sein.

In den zurückliegenden Jahren gab es Fortschritte beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Landes und in der Region. Von dringend erforderlichen Lückenschlüssen und Ausbauten abgesehen, verfügt das nördliche Rheinland-Pfalz über eine gute Verkehrsinfrastruktur. Hinsichtlich der Straßendichte von Bundes-, Landes- und

Kreisstraßen sowie Bundeswasserstraßen verfügt Rheinland-Pfalz über eine Spitzenposition. Dies reicht jedoch noch nicht aus: Im sich verschärfenden Wettbewerb mit anderen Regionen muss weiterhin mit Nachdruck daran gearbeitet werden, Lücken im bestehenden Netz zu schließen, überlastete Strecken auszubauen, Verkehrsträger effizienter zu verbinden und das bestehende Netz in einer guten Qualität zu erhalten.

3.2. Freie Wahl der Verkehrsträger

Die Wirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen: Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr. Die Verkehrsträger bieten unterschiedliche Systemvorteile, weshalb sie auch nicht beliebig austauschbar sind. Die Mechanismen des Marktes gewährleisten am besten, dass die Unternehmen effizient die Systemvorteile nutzen, welche die Verkehrsträger einzeln oder in Kombination bieten.

Die freie Verkehrsträgerwahl ist insoweit wesentliche Voraussetzung der Leistungsfähigkeit einer arbeitsteiligen Marktwirtschaft. Verkehrslenkende Maßnahmen durch die Politik mit dem Ziel, bestimmte Verkehrsträger zuzuweisen oder vorzugeben, mindern die Effizienz. Davon betroffen wären weite Teile der Wirtschaft und eine große Zahl von Arbeitsplätzen.

Eine freie Verkehrsträgerwahl kann im Zuge von Transportketten nur dann stattfinden, wenn alle Verkehrsträger bedarfsgerecht und leistungsfähig ausgebaut sowie durch Umschlaganlagen und Güterverkehrszentren miteinander verknüpft sind.

3.3. Innovative Verkehrstechnik

Global Sourcing, bestandsarme Beschaffung, immer kleinere Sendungsgrößen und ein rückläufiger Anteil geringwertiger Massengüter – Güterstruktureffekt – führen zu weiter ansteigender Verkehrsfrequenz. Diese Veränderungen verlangen auch nach mehr Innovation in der Verkehrstechnik.

Innovative Systeme zur Lenkung und Ordnung des Verkehrs, beispielsweise Anlagen zur flexiblen Verkehrsbeeinflussung, Verkehrsleitsysteme und Ampelbeschleunigungen können wichtige Beiträge für effizientere Verkehrsströme liefern. Die Wirtschaft begrüßt das Engagement des Landes Rheinland-Pfalz in diesem Bereich.

Die Nutzung moderner Telematik und Informations-/Kommunikationstechnologien für die logistische Integration der Verkehrsträger bleibt eine wichtige technische Aufgabe, die gerade für das nördliche Rheinland-Pfalz mit einem hoch entwickelten „Mix“ von Verkehrsträgern von besonderer Bedeutung ist. Entwicklungspotenziale ergeben weiterhin auch im Bereich der vielfältigen Einsatzfelder von E-Business und E-Government.

3.4. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Die Sicherung einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist grundsätzlich eine staatliche Aufgabe. Bund, Länder und Kommunen müssen dafür Sorge tragen, dass die Finanzierung des Ausbaus und der Erhaltung von Verkehrsinfrastruktur dauerhaft gewährleistet ist. In der Ausführung und Erbringung konkreter Leistungen ist die Privatwirtschaft in höchstmöglicher Weise einzubeziehen.

Privatfinanzierung kann auf einzelne Projekte bezogen eine überprüfenswerte Alternative sein, um wichtige Verkehrsprojekte im Interesse der Wirtschaft zeitlich vorzuziehen. Diese Option findet allerdings ihre Grenzen, wo die Belastung der Nutzer oder zukünftiger öffentlicher Haushalte nicht mehr vertretbar ist. Der Grundgedanke privater Finanzierungsmodelle, Projekte über den Lebenszyklus zu betrachten und zu bewerten, muss kameralistisches Denken bei staatlichen Investitionen mehr überwiegen. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen deutlich beschleunigt werden – hierfür liegt die Verantwortung beim Bund.

Auf Grundlage einer eingehenden Bedarfsbewertung bereits als vorrangig eingestufte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, etwa aus dem Bundesverkehrswegeplan oder dem Landesverkehrsprogramm, müssen zügig umgesetzt werden. Die wirtschaftliche Leistungsstärke von Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen darf nicht infolge von Investitionsverzögerungen und im Resultat mangelnder Mobilitätsmöglichkeiten geschmälert werden.

Der Staat schöpft im Verkehrsbereich erheblich mehr Mittel ab, als er diesem zurückgibt. Allein das vom Straßenverkehr aufgebrachte Steuer- und Gebührenaufkommen beläuft sich auf rund 50 Milliarden Euro pro Jahr und würde für die Finanzierung des gesamten Verkehrshaushaltes des Bundes bei weitem ausreichen. Die verkehrsbedingten Einnahmen sind in den letzten Jahren nicht zuletzt auch durch die Lkw-Maut stark gestiegen. Gleichzeitig sind die Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur jedoch bestenfalls konstant geblieben. Dieses Missverhältnis gilt es zu durchbrechen. Anderenfalls wird es nicht gelingen, bestehende Lücken im Netz zu schließen und dringend notwendige Erweiterungen und neue Strecken zu schaffen. Die Unterstützung nicht kostendeckender Verkehrsträger ist eine gesamtwirtschaftliche Aufgabe, die über Haushaltsmittel von der Allgemeinheit getragen, nicht aber über Einnahmen aus Abgaben anderer Verkehrsträger querfinanziert werden sollte.

Neben den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur durch Bund und Land sind auch die Kommunen beim Bau, Ausbau und Erhalt von Infrastrukturen und Verkehrssystemen in der Pflicht. Durch bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen sind lokale und regionale neuralgische Punkte des Verkehrs so zu verbessern, dass am Bedarf orientiert ein flüssiger Verkehrsablauf stets gewährleistet ist und schädliche Umwelteinflüsse, etwa aufgrund von Umwegen, Staus oder erhöhter Unfallgefahren, vermieden werden.

3.5. Funktionaler Wirtschaftsverkehr und Erreichbarkeit: Ein Schlüssel für lebendige, attraktive Städte

Für den Erhalt der Funktionsfähigkeit der Innenstädte müssen diese für den Wirtschaftsverkehr erreichbar sein. Die Vielfalt des Wirtschaftsverkehrs entspricht der Vielfalt des Lebens: Lieferverkehr, Geschäfts- und Dienstfahrten, Entsorgungstransporte, Dienstleistungs- und Servicefahrten, Fahrten von Handelsvertretern, Einkaufsfahrten und Pendlerverkehre sind nur einige Beispiele wirtschaftlich bedingter Mobilität. Diese Verkehre sind dabei kein Selbstzweck: Jede Fahrt, ob nun mit dem privaten PKW, dem ÖPNV oder des Güterverkehrs, ist ein Beitrag zur Wertschöpfung.

Verallgemeinernde Verbote und Beschränkungen wirtschaftlich relevanter Fahrten treffen die Unternehmen, die Einwohner und die Innenstädte als Standort insgesamt. Ansässige Betriebe werden geschwächt oder wandern ab, Ansiedlungsinteressenten überdenken ihre Investitionen. Sind wirtschaftsrelevante Verkehre nicht oder nur noch eingeschränkt möglich, erlahmt die urbane Wirtschaftskraft. Bedarfsgerechte Investitionen in die Infrastruktur bleiben daher auch in den Innenstädten dringend erforderlich und dürfen aus strukturpolitischer Sicht nicht zurückgestellt werden.

Vorrangig betrifft dies den Verkehrsträger Straße mitsamt einem bedarfsgerechten Angebot an attraktivem, innenstadtnahem Parkraum. Mit Hinblick auf die vorwiegend regionale Struktur im IHK-Bezirk sind Wirtschaftsverkehre auch zukünftig vor allem in Formen der flexiblen, individuell ausgeübten Mobilität möglich und werden weder vollständig noch überwiegend auf andere Verkehrsträger oder den ÖPNV verlagert werden können.

Die Städte und Gemeinden müssen von Durchgangsverkehren, die oft erhebliche innerstädtische Kapazitäten beanspruchen, entlastet werden. Weitere Ortsumgehungen sind daher zu bauen und auszubauen. Innovative technische Systeme zur Ordnung und bedarfsgerechten Lenkung des Verkehrs müssen verstärkt zum Einsatz kommen.

Die Städte und Gemeinden müssen ihr Augenmerk auch auf eine wirtschaftliche und intelligente Verzahnung aller Verkehrsmittel richten. Dafür gibt es keine Standardlösung, sie muss jeweils im Miteinander der Beteiligten in der Region gefunden werden.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen dürfen nicht zu neuen Verkehrsproblemen führen. Innerstädtische Fußgängerzonen müssen, um dauerhaft akzeptiert zu werden, für den Individualverkehr (Erreichbarkeit, Parkraum) und öffentlichen Personennahverkehr (bedarfsgerechte Bedienung) gleichermaßen komfortabel erreichbar sein. Fußgängerzonen können dort verkehrsberuhigten Zonen weichen, wo akute Bedarfsdeckung im Vordergrund des lokalen Angebotes steht. Mit kurzen Wegstrecken und Parkmöglichkeiten vor der Ladentür können auch Zentren der Grundversorgung im Wettbewerb mit benachbarten Mittel- und Oberzentren bestehen.

Eine ursprünglich Entlastungszwecken und der Offenhaltung von Parkraum dienliche Parkraumbewirtschaftung darf nicht zu einer Art „City-Maut“ degenerieren, indem beträchtliche Teile der Einnahmen nicht in städtische Verkehrsaufgaben zurückfließen, sondern zweckentfremdet in die allgemeine Haushaltsfinanzierung. Die landes-

rechtlich gegebenen Spielräume für Parktarifflexibilisierungen (beispielsweise „Brötchentaste“) sind stärker zu nutzen.

Beiträge zur Entlastung der Umwelt in den Innenstädten kann der Verkehr vorrangig durch die zügige Durchsetzung moderner Technik und Technologien leisten. Nicht zielführend und für den Standort schädlich sind vorschnelle Beschränkungen oder Verteuerungen des Verkehrs. Im Kontext aktueller Feinstaub-Debatten erarbeiten einige Kommunen Aktionspläne, die auch Beschränkungen für den Verkehr vorsehen. Hier darf es nicht zu ungerechtfertigtem Aktionismus kommen, bevor verlässliche Fakten über die Herkunft des Feinstaubes samt Anteil des Straßenverkehrs daran sowie mögliche Entlastungswirkungen von Verkehrsbeschränkungen vorliegen.

4. Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Insgesamt gesehen verfügt das nördliche Rheinland-Pfalz über eine grundsätzlich gute Verkehrsinfrastruktur.

Es ist mit seinem – abgesehen von dringend erforderlichen Lückenschlüssen, Umgehungen und Kapazitätserweiterungen – guten Autobahn- und Bundesstraßennetz, der Einbindung in das Schienenschnellnetz, mit prosperierendem ICE-Bahnhof Montabaur, den europäisch bedeutsamen Bundeswasserstraßen Rhein und Mosel, GVZ in Koblenz, weiteren bedeutsamen Umschlags- und Hafenanlagen sowie dem kräftig wachsenden, Internationalen Verkehrsflughafen Flughafen Frankfurt-Hahn gut erschlossen. Die Region besitzt starke Elemente eines jeden Verkehrsträgers. Dieser breite Verkehrsträger-Mix ist ein wichtiger Standortvorteil und muss zukünftig erhalten sowie weiter gestärkt werden zum Wohl der hiesigen Wirtschaft.

Die regionale Ausstattung mit den einzelnen Verkehrsträgern weist im Norden von Rheinland-Pfalz jedoch auch noch Defizite auf, die es in Zukunft auszugleichen gilt. Dringend erforderlicher Verbesserungsbedarf bezieht sich auf einige konkrete Projekte. In einer Flächenregion kommt dabei dem Verkehrsträger Straße naturgemäß eine besondere Bedeutung zu.

4.1. Straße

Der Straßenverkehr wird bei weiter deutlich steigenden Fahrleistungen die tragende Säule des Verkehrs in der Region bleiben. Zugleich befindet sich der Straßengüterverkehr in anhaltend schwieriger Lage: Wettbewerber aus anderen EU-Staaten mit günstigeren Kostenstrukturen drängen weiter vermehrt auf den deutschen Markt. Es bleibt daher wichtig, den Straßengüterverkehr nicht mit zusätzlichen Abgaben zu belasten und damit dessen Marktposition weiter zu schwächen, weil eine Überwälzung von Mehrkosten auf die Transportentgelte nicht vollständig gelingt. Strategische Auswege bestehen vor allem über eine positive Differenzierung in Qualität und hochwertigen, komplementären logistischen Dienstleistungen. Bei der Lkw-Maut muss das Thema Kompensation auf der Agenda bleiben. Auf europäischer Ebene

bleibt die Harmonisierung ein wichtiges Thema, um für das Straßenverkehrsgewerbe vergleichbare Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

Im Bezirk der IHK Koblenz sind aus Sicht der Wirtschaft die nachstehend nach Landkreisen angeführten Straßeninfrastrukturprojekte vordringlich zu realisieren. In allen Kreisen bleibt die Erhaltung und Instandsetzung vieler Landes- und Kreisstraßen dringend erforderlich, die sich in einem teilweise sehr schlechten Zustand befinden. Vernachlässigte Pflege führt zu intensiven Beschädigungen im Aufbau der Straßenkörper, sodass der Reparaturaufwand überproportional steigt.

4.1.1. Kreis Ahrweiler

Lückenschluss A 1 vom Autobahndreieck A 48 Vulkaneifel (Daun/Mehren) bis A 61 Autobahnkreuz Bliesheim: Die Realisierung dieses Lückenschlusses ist überfällig, seit 1968 ist diese Maßnahme in der Planung. Der Bau der noch fehlenden rund 21 Kilometer Autobahn-Teilstrecke ist von essentieller Bedeutung für die Region Eifel.

Umgehungsstraße Bad Neuenahr-Ahrweiler: die Fertigstellung steht nach wie vor aus. Dieser längst überfällige Lückenschluss würde die Verkehrssituation in der Kreisstadt wesentlich verbessern.

Anbindung B 266 an A 61 mittels einer Überquerung der Ahr zwischen Sinzig und Bad Bodendorf ist ebenfalls noch nicht erfolgt. Dadurch würde die Erreichbarkeit der Gewerbeflächen in Sinzig und Remagen erleichtert.

Bessere Anbindung des Industriegebiets Bad Breisig ist dringend notwendig mit bislang noch nicht realisierter Bahnüberquerung mittels einer Verlängerung der bereits bestehenden Brücke über die B 9.

Rheinbrücke im Zuge der B 266 - Linz (B 42) könnte das wirtschaftliche Einzugsgebiet des Kreises Ahrweiler in östliche Richtung wesentlich erweitern.

4.1.2. Kreis Altenkirchen

B 8 / B 414: mehrspuriger Ausbau der Ost-West-Achse vom Ende der Autobahn A560 bei Hennef (NRW) bis zur A45 bei Herborn (Hessen) zur besseren Aufnahme des starken Verkehrsaufkommens und Vermeidung von Engpässen zwischen den Ballungsräumen Köln/Bonn und Gießen/Marburg/Kassel.

B 256: Ausbau von Altenkirchen bis zur A3 zur Verbesserung der Autobahnanbindung des westlichen Teils des Kreises Altenkirchen;

L 278: Ausbau überregionaler Qualität von Wissen über die Kreisgrenze nach NRW zur A4 zur Verbesserung der Verkehrsanbindung des nördlichen Teils des Kreises Altenkirchen.

Umgehung Betzdorf: als Fortsetzung der Nistertalstraße zur A 45 nach Freudenberg, zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Betzdorf, zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der gesamten Region unter Umfahrung des „Nadelöhrs“ Betzdorf;

B 62: Ausbau der Achse Wissen – Betzdorf – Siegen zur besseren Anbindung der Region an das Oberzentrum Siegen;

4.1.3. Kreis Bad Kreuznach

B41: kompletter Ausbau von Bad Kreuznach bis Birkenfeld;

B 421: Ausbau von Simmertal aus in den Hunsrück;

A 61: Ausbau vom Dreieck Nahetal bis nach Rheinböllen;

4.1.4. Kreis Birkenfeld

B41: Ausbau in östlicher Richtung von Idar-Oberstein bis nach Bad Sobernheim unter Einschluss der Ortsumgehungen Martinstein und Hochstetten-Dhaun und der Erweiterung auf 3 bzw. 4 Spuren zur besseren Anbindung des Kreises an den Rhein-Main Gebiet;

B41: Ausbau in westlicher Richtung von Idar-Oberstein nach Birkenfeld unter besonderer Berücksichtigung der Ortsumgehungen Rötweiler-Nockenthal, Oberbrombach und Niederbrombach;

Hunsrück-Spange: Ausbau von der B41, Fischbach bis zum Anschluss an die B327/B50;

4.1.5. Stadt Koblenz

Zusätzlicher Parkraum, insbesondere Tiefgarage Schloss: Die Bundesgartenschau bietet der Wirtschaft in der Region die greifbare Chance, nachhaltig zusätzliche Wertschöpfung zu generieren; Substanzielle Effekte sind vor allem auch aus Investitionen in die Straßenverkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der BUGA zu erwarten; Untersuchungen bestätigen, dass zusätzlicher Bedarf nach wie vor insbesondere an attraktivem Parkraum in der Innenstadt besteht. Hier bietet sich eine Tiefgarage am Schlossvorplatz an mit kurzen Wegen, ohne die Innenstadt mit Verkehr zu belasten.

Nordtangente L 52 neu (Bubenheim): nachdem die Universität am Standort Metternich etabliert ist und der Bubenheimer Kreisel (B 9) fertig gestellt ist, fehlt noch ein wesentliches Verbindungselement in der Straßeninfrastruktur zwischen den Standorten Gewerbepark Koblenz Nord / Industriegebiet – Bubenheimer Kreisel – Universität

Koblenz in Metternich mit Gewerbepark / Technologiezentrum bis hin zum Verwaltungszentrum Moselweiß.

4.1.6. Kreis Mayen-Koblenz

Außerhalb des Kreises gelegen, würden vor allem eine Instandsetzung der A 48 zwischen den Streckenabschnitten Kaisersesch und Ulmen in beiden Richtungen sowie der A1-Lückenschluss als Querspange zwischen A 48 und Raum Köln für den Landkreis Mayen-Koblenz zu bedeutenden Verbesserungen in der Verkehrsanbindung sowie zu einer Entlastung der A 61 und der Bundesstraßen in der Region führen.

4.1.7. Kreis Neuwied

L 275: Entschärfung der kurvenreichen Strecke und Verbesserung des Straßenzustandes zwischen Bucholz-Hammelshahn und Krautscheid;

L 252: Ausbau in Vettelschoß-Oberwillscheid;

Umgehung Rengsdorf zügig weiterbauen und Umgehung Straßenhaus direkt nach Beendigung der Arbeiten mit der Umgehung Rengsdorf beginnen;

4.1.8. Rhein-Hunsrück-Kreis / Cochem

B 50: durchgehend vierspuriger Ausbau der B 50 mit Hochmoselübergang B 50 neu;

Brücke über den Mittelrhein bei St. Goarshausen-St.Goar: Die Wirtschaft braucht eine leistungsfähige Rheinquerung zwischen Koblenz und Mainz, um Wachstum und Beschäftigung zu fördern. Ein leistungsfähiges Straßennetz über die „Grenze“ Rhein hinweg ist eine unabdingbare Voraussetzung für die positive Entwicklung einer Wirtschaftsregion. Eine Rheinquerung würde, so zeigen auch Umfrageergebnisse einer breiten Unternehmensbefragung, insbesondere den Austausch von Waren und Dienstleistungen fördern, die Mobilität der Arbeitskräfte erhöhen, die Verkehrsinfrastruktur verbessern und den Tourismus stärken.

B 327. Ortsumgehung Gödenroth und Kastellaun;

A 1-Lückenschluss: siehe Kreis Ahrweiler;

B 421: Ausbau des sog. Zeller Berges

L 108/ L 109 / L 110: Verbesserung der Anbindung von Treis-Karden an die A 48 (Kaifenheim);

4.1.9. Westerwaldkreis/Rhein-Lahn-Kreis:

Brücke über den Mittelrhein bei St.Goar - St. Goarshausen: siehe Rhein-Hunsrück-Kreis;

B 255: Ausbau mit bis zu vier Fahrspuren und/oder wechselseitiger Überholspur sowie erforderlichen Ortsumfahrungen ab Boden bis zur A 45 (Abfahrt Herborn-West, hessische Seite);

B 260 (Bäderstraße): Ausbau mit Ortsumfahrungen bei Singhofen, ggfs. Pohl und Holzhausen a.d.H., ähnliche Bemühungen auf der hessischen Seite bis zum Anschluss an die A 66 bei Wiesbaden;

L 335 (Braubach - Nastätten): Ausbau und Entschärfung mit wechselseitiger Überholspur, insbesondere im unfallträchtigen Streckenabschnitt Braubach-Dachsenhausen;

B 414: weiterer Ausbau Richtung Altenkirchen und ab Kirburg Richtung Anschluss B 54;

4.2. Schiene

Auf der Schiene ist mehr Wettbewerb erforderlich. Die Eisenbahn hat auf längeren Relationen Systemvorteile, die sie jedoch nicht immer in vollem Umfang nutzt. Zentrale, zu klärende Grundsatzfrage bleibt, wie das Netz für die verkehrspolitischen Herausforderungen, insbesondere hinsichtlich möglicher Verkehrsverlagerungen, aufgestellt und dimensioniert sein muss. Die IHK Koblenz unterstützt den Deutschen Industrie- und Handelskammertag in seinen Bemühungen für mehr Wettbewerb und einen weiter verbesserten, diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz – auch im europäischen Kontext.

4.2.1. Güterverkehr

Im Schienengüterverkehr sind Änderungen des modal split zu Gunsten des Schienenverkehrs vorrangig durch deutlich vermehrten Wettbewerb zu erreichen. Grenzüberschreitende Systemhindernisse müssen hierzu zügig abgebaut werden.

Der auch zukünftig – etwa mit den schweizerischen Basistunneln Lötschberg und Gotthard – weiter ansteigende Güterverkehr auf der Nord-Süd-Schiene bringt auch weiter zunehmende und vor allem in den Tälern von Rhein und Mosel bereits heute existente starke Lärmemissionen und entsprechende Lärminderungserfordernisse mit sich. Ein wesentlicher Anteil der Züge verkehrt in den Nachtstunden. Die IHK Koblenz begrüßt das Lärmschutzprogramm des Bundes, die diesbezüglichen Initiativen des Landes und die deutlichen Anstrengungen der DB AG. Sowohl aktive Maßnahmen (zum Beispiel Flüsterbremsen, schwingungsdämpfende Elemente) als auch passive Maßnahmen (zum Beispiel Schallschutzfenster, Wandsanierungen, Dachsanierungen, Schallschutzwände) sind umfassend voranzutreiben. Im Vordergrund

muss die Bekämpfung des Lärms mit technischen Mitteln und auf Basis technologischer Innovation stehen. Verkehrsbeschränkungen oder -behinderungen sind der grundsätzlich falsche Weg und abzulehnen.

Langfristig stellen sich auf der Hauptachse entlang des Rheins Kapazitätsfragen, weil aus Gründen der Topographie, insbesondere in den Tal-Lagen, ein Ausbau mittels zusätzlicher Schienenstränge kaum möglich erscheint. Neben der Notwendigkeit weiterer Überholstellen an geeigneten Abschnitten ist langfristig auch die Prüfung möglicher zusätzlicher, alternativer Trassen dringend erforderlich.

4.2.2. Schienenpersonenverkehr

Durch die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke und den Bahnhof Montabaur wurde der Schienenfernverkehr in der Region neu geordnet. Der Bahnhof Montabaur hat sich als ICE-Bahnhof der Region bewährt und bietet mit seiner dauerhaft guten Fahrgastentwicklung Chancen für die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Im eigentlichen Sinne ist der ICE-Bahnhof Montabaur der ICE-Bahnhof des Oberzentrums Koblenz. Weiterhin notwendig bleibt ein noch besseres Anbindungskonzept der regionalen Wirtschaftszentren an den Bahnhof Montabaur, der deren Integration in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ermöglicht. Dabei ist das Nahverkehrsangebot mit Bussen attraktiv mit den Zügen am Bahnhof Montabaur zu vertakten. Die Wirtschaft der Region erwartet am Bahnhof Montabaur eine nachhaltige Bestandsgarantie des bestehenden Verbindungsangebotes und die Bereitschaft, dieses stetig zu verbessern. Ein stündlicher Halt der ICEs ist in beide Fahrtrichtungen sicherzustellen sowie eine noch bessere Anbindung an die Internationalen Verkehrsflughäfen Frankfurt/Main und vor allem Köln-Bonn wünschenswert.

Am Hauptbahnhof Koblenz sind dauerhaft gute großräumige und überregionale Anbindungen, auch im direkten ICE-/EC-/IC-Verkehr, zu sichern. Insbesondere müssen schnellere Verbindungen Luxemburg-Trier-Koblenz realisiert werden. Durch den Schienenhaltepunkt Mitte wird die Erreichbarkeit der Koblenzer Innenstadt durch den SPNV wesentlich verbessert. Durch eine intelligente Verzahnung zwischen Individualverkehr und Schienenpersonenverkehr und Anbindung des Haltepunktes Mitte an möglichst alle der auf Koblenz zulaufenden RB-/RE-Linien wird hier für das Oberzentrum Koblenz eine neue Anbindungsqualität geschaffen. Zur weiteren Stärkung des Entwicklungsschwerpunktes Flughafen Frankfurt-Hahn ist der Neubau einer Schienenschnellverbindung zum Flughafen Frankfurt/Main anzustreben. Zeitnah ist eine Reaktivierung der Hunsrückbahn zu begrüßen. Dabei sollte die Möglichkeit der Einbeziehung der Stadt Bad Kreuznach als „Kopfstation“ überprüft werden. Die direkte Anbindung des Mittelzentrums Bad Kreuznach bietet sich an, nicht zuletzt, da es zentraler Umsteigebahnhof für Reisende aus Richtung Kaiserslautern und Saarbrücken ist. Ferner bietet sich für die Region Bad Kreuznach eine Anbindung an das S-Bahnnetz des Rhein-Main-Raumes an.

Der Rheinland-Pfalz-Takt hat sich erfolgreich etabliert und bewährt. Er bietet die Grundlage guter Verbindungen entlang Mosel und Rhein mit der Anbindung an die Zentren in Rhein/Main, Köln und Trier/Luxemburg. Der Rheinland-Pfalz-Takt sollte

weiter verbessert werden. Die Ausgestaltung des Taktes sollte sich bezüglich der Zeitabstände und angemessener Fahrzeiten am Bedarf orientieren.

Die öffentlichen Mittel zur Finanzierung des SPNV müssen effizient verwendet werden. Hierzu ist es unverzichtbar, Nahverkehrsleistungen von Strecken und Teilnetzen grundsätzlich im Wettbewerb zu vergeben. Durch Direktvergaben werden mögliche Effizienzgewinne verschenkt. Durch die stetige Zunahme von Ausschreibungen in den letzten Jahren hat sich die Qualität im Schienenpersonennahverkehr auf vielen Strecken deutlich erhöht. Nur durch eine konsequente Vergabe im Wettbewerb über öffentliche Ausschreibung kann sichergestellt werden, dass staatliche Zuschüsse („Regionalisierungsmittel“) effizient eingesetzt werden. Bei den notwendigen Ausschreibungen von SPNV-Leistungen sollte neben dem Preis auch die Qualität eine Rolle spielen.

4.3. Wasserstraße

Die Binnenschifffahrt ist in der Region ein unverzichtbarer Verkehrsträger im Güterverkehr wie auch im touristischen Personenverkehr.

Der Rhein ist die „Hauptverkehrsader“ der europäischen Binnenschifffahrt. Zwischen Rotterdam und Basel ist die schiffbare Strecke annähernd 1.000 Kilometer lang. Zum Rheinstromgebiet gehören auch die Nebenflüsse Neckar, Main, Mosel, Lahn 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 Verbesserung des Angebots von hochwassersicheren Liegeplätzen für den ruhenden Verkehr.

Engpässe bestehen derzeit vor allem auf der Mosel, die den Wirtschaftszentren des Saarlandes, Lothringens, Luxemburgs, des Koblenzer und des Trierer Raumes einen kostengünstigen, umweltfreundlichen und sicheren Transport von Massengütern von und zu Seehäfen sowie zu anderen Industriegebieten ermöglicht.

In den Sommermonaten kommt zudem der Fahrgastschifffahrt eine große Bedeutung für den Tourismus zu. Aufgrund der bestehenden Kapazitätsengpässe beträgt die durchschnittliche Wartezeit für den Güterverkehr an den Mosel-Schleusen bereits eine zweistellige Anzahl von Stunden je Fahrzeug und Umlauf. Nicht zuletzt, da Bedarfsprognosen für die Zukunft deutliche Steigerungen des Transportvolumens auf der Mosel voraussehen, muss die Mosel mit dem Bau zweiter Schleusenammern zügig und damit vor dem projektierten Ende 2032 an die Anforderungen der modernen Binnenschifffahrt angepasst werden. Vordringlich ist dabei der bereits begonnene Ausbau am Hauptabschnitt mit den Schleusen Bruttig-Fankel und Zeltingen-Rachtig. Des Weiteren ist eine Vergrößerung der Durchfahrtshöhe der Eisenbahnbrücke in Koblenz – Lützel mittel- bis langfristig notwendig, da so eine ganzjährige Befahrung im dreilagigen Containerverkehr ermöglicht wird.

4.3.1. Touristischer Verkehr

Die Fahrgastschifffahrt ist für das Weltkulturerbe Mittelrhein wie für Mosel und Lahn elementarer Bestandteil der touristischen Infrastruktur. Überall in der Region stationierte Schiffe bieten Gästen aus aller Welt vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung im Bereich des Wassertourismus. Die moderne Flotte eröffnet dabei dank zeitgemäßer Ausrüstung und Komfort auch außerhalb der Saison die Möglichkeit, in angenehmer Atmosphäre die Schönheiten und Sehenswürdigkeiten entlang der Ufer zu genießen. Die Gastronomie an Bord der modernen Ausflugschiffe hat zumeist das hohe Niveau gut geführter Restaurants. Nicht selten ist gerade die Schifffahrt Motivation für einen Tagesausflug an Rhein, Mosel oder Lahn. Der Erhalt der Wasserwege ist daher für den gesamten Tourismus, insbesondere aber für die Fahrgastschifffahrt unabdingbar.

4.3.2. Güterverkehr

Als typischer Massenguttransporteur geringwertiger Güter tut sich die Binnenschifffahrt im Zuge der Güterstrukturentwicklung schwer. Zudem drängen Wettbewerber aus dem benachbarten Ausland vermehrt auf den deutschen Markt. Vor allem mit dem Containerverkehr konnte sich die Binnenschifffahrt zuletzt Marktsegmente von nennenswerter Bedeutung und dynamischem Wachstum erschließen. Fast zwei Millionen Container werden im Jahr auf dem Rhein transportiert, rund 80 Prozent aller Containertransporte auf deutschen Binnenwasserstraßen. Davon profitieren haben auch die Häfen im Bezirk der IHK Koblenz.

Als Mitglied der Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen (UECC) plädiert die IHK Koblenz für eine Binnenschifffahrtsverbindung von der Mosel über die Saar und Rhone zum Mittelmeer. Auf europäischer Ebene ist zudem eine stärkere Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der Binnenschifffahrt erforderlich. Andere EU-Staaten bieten ihren Unternehmen Vergünstigungen, die für die deutschen Binnenschiffe Wettbewerbsnachteile bedeuten. Im Ergebnis sinkt der Anteil von Schiffen der deutschen Flotte, Investitionen werden zurückgestellt oder unterbleiben völlig. Die Rahmenbedingungen müssen zugunsten eines Wettbewerbs unter vergleichbaren Bedingungen angepasst werden.

4.3.3. Häfen und kombinierter Verkehr

Der kombinierte Ladungsverkehr konnte die Erwartungen bislang insgesamt aus verschiedenen Gründen nicht erfüllen. Hinsichtlich künftig weiter deutlich steigender Verkehrsleistungen besteht jedoch für optimierte und leistungsfähige Angebote ein nach wie vor deutliches Potenzial.

Im Bezirk der IHK Koblenz befinden sich einige umschlagstarke Hafenstandorte, etwa in Andernach, Koblenz und Bendorf. Nicht zuletzt in Hinsicht auf die hohen Investitionen bei der Einrichtung von Umschlaganlagen kommt es in der Region auch darauf an, auf eine abgestimmte und am Bedarf orientierte Arbeitsteilung der Hafener-

standorte zu sichern. Weitere Verbesserungen für die Verknüpfung der Verkehrsträger sind in der Region notwendig, exemplarisch hierfür ist das Güterverkehrszentrum Koblenz zu nennen. Eine zusätzliche Verbesserung des kombinierten Verkehrs würde auch durch die Einbeziehung des Umschlags von Massengütern in die Förderrichtlinie des Bundes für den kombinierten Verkehr unterstützt werden.

4.4. Luftverkehr

Flughäfen sind unverzichtbare Standortfaktoren für Unternehmen. Im Zuge der Globalisierung erfordert die weltweit zunehmende Verflechtung der Märkte, Schritt haltende Mobilität im Personen- wie auch im Frachtverkehr. Dem Verkehrsmittel Flugzeug kommt dabei im Personenverkehr wie im Transport vor allem höherwertiger und verderblicher Güter eine herausragende Bedeutung zu. Der Flugverkehr gehört zu den Wachstumsbranchen. Die rasante Entwicklung am Internationalen Verkehrsflughafen Frankfurt-Hahn ist hierfür ein eindrucksvoller Beleg. Der Wirtschaftsstandort braucht eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur, um im Wettbewerb dauerhaft bestehen zu können. Neben dem Flughafen Frankfurt-Hahn sind kleinere Bedarfsflughäfen, insbesondere für Geschäftsreisen, von Bedeutung und dauerhaft zu sichern.

4.4.1. Flughafen Frankfurt-Hahn

Der Flughafen Frankfurt-Hahn ist das erfolgreichste Konversionsprojekt in Deutschland. Mit rasantem Wachstum ist der Flughafen zum bereits elftgrößten Passagier- und viertgrößten Frachtflughafen Deutschlands gewachsen. In 2006 wurden in fast 40.000 Flugbewegungen mehr als 3,7 Millionen Passagiere und rund 390.000 Tonnen Luftfracht und Luftfrachtersatzverkehre befördert. In weit mehr als einhundert Unternehmen am Flughafen sind unmittelbar rund 3.000 Menschen beschäftigt und noch weitaus mehr in Impulswirkung in dessen Umfeld. Der Flughafen ist heute ein essentieller wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt mit Bedeutung für das gesamte Bundesland Rheinland-Pfalz und darüber hinaus. Als wichtiger Standortfaktor wirkt er technologietreibend und innovationsfördernd, verbindet bei fortschreitender Globalisierung die Wirtschaft der Region mit den weltweiten Märkten. Ein prosperierender Flughafen Frankfurt-Hahn ist für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Raumes wesentlich mitentscheidend.

Ein herausragender Wettbewerbsfaktor des Flughafens ist der durchgehende 24-Stunden-Betrieb – auch an Sonn- und Feiertagen. Nur wenige Plätze in Deutschland verfügen über eine solche Betriebsgenehmigung. Gerade der Frachtumschlag konnte aufgrund dessen in den vergangenen Jahren eine bemerkenswert positive Entwicklung nehmen. Komplementär sind auf dem Flughafen wichtige Einrichtungen, Dienstleistungen und Services – etwa Zoll, Veterinär- und Pflanzenschutzamt – durchgehend vorgehalten. Diesen Wettbewerbsfaktor gilt es dauerhaft zu sichern.

Der Flughafen ist inzwischen der wichtigste Beschäftigungsmotor in der Region. Zur Sicherung und Verstetigung der dynamischen Entwicklung und der Wettbewerbsfähigkeit wurde die Start- und Landebahn auf rund 3,8 Kilometer verlängert. Mit der

Inbetriebnahme werden weitere Wachstumspotenziale, vor allem im Langstreckenluftfrachtbereich, erschlossen.

Das Land Rheinland-Pfalz hat die Entwicklung mit hohen öffentlichen Investitionen vorangetrieben. Die hohe Wachstumsdynamik kann nur aufrechterhalten werden, wenn die Erreichbarkeit des Flughafens mit höchster Priorität weiter verbessert wird. Auf der Straße betrifft dies vorrangig den durchgehend vierspurigen (autobahnähnlichen) Ausbau der Bundesstraße B 50 mit B 50neu / Hochmoselübergang. Mit dieser Verbindung von europäischer Dimension wird der Flughafen großräumig erschlossen und über die Bundesautobahnen A 1, A 60 und A 61 an die Metropolregionen Rhein-Main, Rhein-Neckar sowie an Wittlich/Trier/Luxemburg, Belgien/Niederlande und die ARA-Häfen angebunden.

Daneben ist die Erreichbarkeit des Flughafens im Schienenverkehr leistungsfähig auszugestalten. Hierzu ist der Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Flughafen Frankfurt/Main – Flughafen Frankfurt-Hahn anzustreben. Eine Reaktivierung der bestehenden Hunsrückstrecke zum „Hahn“ wird grundsätzlich begrüßt. Dabei sollte die Möglichkeit der Einbeziehung der Stadt Bad Kreuznach als „Kopfstation“ überprüft werden. Die direkte Anbindung des Mittelzentrums Bad Kreuznach bietet sich an, nicht zuletzt, da es zentraler Umsteigebahnhof für Reisende aus Richtung Kaiserslautern und Saarbrücken ist.

Die IHK Koblenz unterstützt die Landesregierungen in Rheinland-Pfalz und Hessen in dem Ziel, ein Flughafensystem Frankfurt/Main – Frankfurt-Hahn zu schaffen. Schon heute bieten die Flughäfen durch ihre Zusammenarbeit den Luftverkehrsgesellschaften gezielt eine den jeweiligen Flughafenressourcen entsprechende Flughafeninfrastruktur für Fracht und Passagiere: Hub-Funktion einerseits, Low-Cost andererseits. Das geplante Flughafensystem eröffnet nun die Möglichkeit einer gezielten Förderung der spezifischen Leistungsmerkmale der Flughäfen und somit einer weiteren Optimierung der Versorgung des Landes Rheinland-Pfalz und der Region Rhein-Main mit dem Verkehrsträger Luft.

5. Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) inklusive des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) ist in der Region insgesamt von hoher Bedeutung. Er soll nicht nur dem Ausbildungsverkehr und Pendlerverkehr dienen, sondern einzeln und im Verbund so attraktiv sein, dass er auch für beispielsweise Einkaufsfahrten, touristische Verkehre, Behördengänge, Kranken- und Arztbesuche eine attraktive Alternative zum PKW darstellt. Das SPNV-Angebot ist durch gut vertaktete Buslinien weiter zu erschließen. Bus und Bahn ergänzen sich in ihren spezifischen Stärken. Die vorwiegend regionale Struktur in Rheinland-Pfalz erfordert im ÖPNV vorwiegend den Einsatz von Omnibusverkehren. Gerade für den ländlichen Raum muss vorurteilsfrei geprüft werden, inwieweit Schienenverkehr bei geringen Fahrgastzahlen wirtschaftlich vertretbar ist oder andere ÖPNV-Lösungen in diesem Bereich gefunden werden müssen. Die ÖPNV-Anbindung neuer Siedlungsgebiete sollte jeweils unter Berücksichtigung der Kosten-Nutzen-Relationen getroffen werden. Alternative Be-

dienungsformen sind unter diesen Voraussetzungen zu prüfen. Hierzu gehört es auch, Taxen und Mietwagen in den ÖPNV einzubeziehen, soweit diese Linienverkehr ergänzen (beispielsweise als Linien-, Anschlusslinien, Abruflinien-Fahrzeug) oder etwa als AST-Verkehr ergänzen beziehungsweise verdichten können. Die Infrastruktur für den straßengebundenen ÖPNV sollte dort, wo es möglich und sinnvoll ist, vor allem also in Innenstädten, durch Busspuren und Bustrassen sowie mit Ampelbeschleunigung beschleunigt werden.

Notwendig ist, das private Omnibusgewerbe verstärkt eigenverantwortlich an den Verkehren auf der Straße zu beteiligen. Die enge Mitwirkung soll nicht nur Chancengleichheit für alle Verkehrsunternehmen sicherstellen, sondern auch zu mehr Wettbewerb und damit zu einer weiteren Verbesserung der Qualität der Leistungen führen.

6. Berufszugangs- und Marktzugangsbeschränkungen für das Verkehrsgewerbe

Die EU-Kommission hat mehrere Verordnungsvorschläge für eine umfassende Novellierung von Markt- und Berufszugang im Verkehrsgewerbe auf den Weg gebracht. Ein sich im Wettbewerb am Bedarf orientierender, leistungsfähiger Verkehrsmarkt ist maßgebender Standortfaktor für bestehende Unternehmen sowie geplante Neuanordnungen und kann zur Steigerung und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit innerhalb der Europäischen Union beitragen.

Daher begrüßt die IHK Koblenz die Absicht der EU-Kommission, europaweit einheitliche Wettbewerbsbedingungen für die Unternehmen des Verkehrsbereiches zu fördern und ungleiche Rahmenbedingungen in der Umsetzung der Vorgaben anzupassen. Ausnahmetatbestände und Sonderfälle sollten minimiert werden. Einseitiger Aktionismus auf Länderebene ist abzulehnen, insbesondere die nationale Übererfüllung der Vorgaben. Die entsprechenden Maßnahmen müssen in Relation zu den möglichen Kosten für die Unternehmen des Verkehrsgewerbes stehen. Dabei sollte kein zusätzlicher bürokratischer Aufwand produziert werden.

7. Fahrpersonal und Qualifizierung

Im Bereich des gewerblichen Güterkraftverkehrs besteht schon heute ein Mangel an Fahrern. Dieser Fahrermangel wird sich vor allem mit Blick auf die zu erwartenden Verkehrssteigerungen im Güterkraftverkehr und das vermehrte altersbedingte Ausscheiden von Kraftfahrern aus dem aktiven Berufsleben weiterhin verschärfen. Auch das Image-Problem, das das Berufsbild „Kraftfahrer“ hat, macht es für viele Betriebe schwierig, geeignetes Personal zu rekrutieren. Angesichts der gleichzeitig vorhandenen Vielzahl arbeitsloser Kraftfahrer bedeutet der bereits vorhandene Fahrermangel eher ein qualitatives als ein quantitatives Problem.

Diese Entwicklungen waren der Hintergrund für die EU-Richtlinie 2003/59/EG, die 2006 in das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz umgewandelt wurde. Ziel dieser Qualifikation, die ab 2008 bzw. 2009 alle Führerscheineulinge der Klassen C, CE, C1, CE1, D, DE, D1, DE1 absolvieren müssen, ist die Stärkung der Berufsausbildung durch eine bessere und umfangreichere Ausbildung verbunden mit einer gleichzeitigen Qualitätssicherung in diesem Berufszweig. Die IHKs setzen sich für eine unbürokratische, praxisnahe und kostengünstige Durchführung dieser Qualifikation ein. Ein dauerhafter Fahrermangel im Güterkraftverkehr hat eine Bremswirkung für die gesamte wirtschaftliche Entwicklung. Die IHK plädiert für eine vermehrte Ausbildung zum Berufskraftfahrer, da nur diese dreijährige Ausbildung den Unternehmen qualifizierten Nachwuchs sichert.

8. Schlussbemerkung

Die Wirtschaft erwartet von der Politik, dass sie verkehrspolitische Notwendigkeiten (an)erkennt und entsprechend handelt. Insbesondere wird erwartet, dass sich die Politik aktiv und vorausschauend darum bemüht, die Voraussetzungen für einen am Bedarf orientierten Infrastrukturausbau in der Region und allen Teilregionen zu schaffen. Dazu gehört in erster Linie die Sicherung der finanziellen Voraussetzungen. Der Staat schöpft im Verkehrsbereich erheblich mehr Mittel ab, als er diesem zurückgibt. Eine dauerhafte Verwendung dieser Mittel für andere Zwecke kann nicht hingenommen werden. Hier muss die Politik gegensteuern. Die Vernachlässigung von Investitionen führt beim Staat zum selben Ergebnis wie beim einzelnen Unternehmen: Verlust an Wettbewerbsfähigkeit sowie mittel- und langfristig das Risiko, im Wettbewerb nicht mehr mithalten zu können. Wirtschaftswachstum, Wohlstand, die Sicherung von und Schaffung neuer Arbeitsplätze sind nur dann realistisch möglich, wenn die Wettbewerbsbedingungen für die Unternehmen der Region stets an die dynamischen Anforderungen angepasst werden. Bedarfsgerechte Mobilität auf der Grundlage aller Verkehrsträger ist dafür eine essentielle, grundlegende Voraussetzung.