



Industrie- und Handelskammer
Nürnberg für Mittelfranken

Positionen der IHK Nürnberg für Mittelfranken

Grundpositionen 2020 – 2024 für Verkehr, Logistik und Mobilität

Inhaltliche Positionierung

Die IHK Nürnberg für Mittelfranken setzt sich im Rahmen ihrer regionalen Standortpolitik bei den Verantwortlichen in Land, Bund und Europa für eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen und eine gute Anbindung unseres Wirtschaftsraums an andere Regionen ein. Die Wirtschaft braucht eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur, die Fortentwicklung der Verknüpfung der Verkehrsträger und nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätskonzepte.

Die IHK fordert und unterstützt dringend notwendige Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen sowie ein integriertes Gesamtverkehrskonzept unter Einbeziehung des öffentlichen Personennahverkehrs und neuer Mobilitätsformen. Die IHK setzt sich dafür ein, dass der Verkehr so umweltschonend wie möglich abgewickelt wird und beim Ausbau der Verkehrswege Belange der Ökologie in wirtschaftlich vertretbarem Umfang Berücksichtigung finden.

1. Der Wirtschaftsstandort Mittelfranken benötigt eine effiziente und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger

Die Region Nürnberg liegt im Schnittpunkt bedeutender Verkehrsmagistralen auf Straße, Schiene und Wasser und ist eine wichtige Logistik-Drehscheibe. Der Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen/Schwabach als auch in Westmittelfranken gewährleistet die Teilnahme aller Bewohner an einer bedarfsgerechten Mobilität und einen zuverlässigen und effizienten Warentransport.

In Verbindung mit einer intelligenten Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft ist eine kosteneffiziente und zentrale Belieferung der Kunden und die Nutzung weltweiter Material- und Rohstoffressourcen durch die Unternehmen der Region möglich. Ziel muss es sein, die Stärken der Verkehrsträger weiter miteinander zu verknüpfen. Dazu gehören auch eine vollständige Elektrifizierung aller Schienenwege sowie eine ausreichende Infrastruktur an leistungsfähigen Terminals und kleineren Ergänzungsterminals für den kombinierten Verkehr.

2. Verkehr und Logistik sind Voraussetzung für nachhaltiges Wirtschaftswachstum

Verkehr und Logistik sind Voraussetzung und Folge wirtschaftlicher Aktivität. Nachhaltiges Wirtschaftswachstum ermöglicht unternehmerischen Erfolg und sichert Arbeitsplätze.

Die Prognose der Bundesregierung geht von einer Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2010 bis 2030 um 38 Prozent aus. Eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum ist bislang nicht erkennbar. Verkehr und Logistik sind damit wesentliche Voraussetzung für nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung.

Die Verkehrs- und Logistikwirtschaft muss im nationalen und internationalen Wettbewerb gestärkt sowie die Rahmenbedingungen verbessert werden. Sie ist Dienstleister für andere Branchen und mit rund 123.000 Beschäftigten ein wichtiger Arbeitgeber. Sie leidet wie andere Branchen unter Fachkräftemangel, insbesondere beim Finden von Berufskraftfahrern.

Ein herausragender Logistikstandort ist der **bayernhafen Nürnberg**. Er zählt zu den bedeutendsten Güterverkehrszentren (GVZ) Europas und ist mit einer regionalen Beschäftigungswirkung von 20.000 Arbeitsplätzen ein bedeutender Jobmotor, davon arbeiten rund 6.700 Beschäftigte im Hafengebiet selbst. Der Hafen Nürnberg ist ein hervorragender Beweis dafür, dass eine Konzentration von Logistikunternehmen und verkehrsrelevanten Serviceleistungen an einem Standort sehr erfolgreich ist. In den nächsten Jahren werden die drei wichtigsten Brücken des Nürnberger Hafens saniert. Während der gesamten Bauphase muss dafür gesorgt werden, dass durchgängig eine gute Erreichbarkeit für Unternehmen im Hafengebiet gewährleistet wird. Auch in Zukunft sollte in Nürnberg und ganz Mittelfranken eine Bündelung der Logistik an geeigneten großen Standorten im Vordergrund stehen. Aufgrund des prognostizierten Verkehrswachstums gilt es auch in Zukunft bedarfsgerechte Gewerbe- und Logistikflächen zu sichern. Die Kostenbelastung darf nicht weiter ansteigen und Genehmigungsverfahren müssen zügig abgeschlossen werden. Weiterhin sollte ein verantwortungsvoller und effizienter Umgang mit der Ressource Fläche gefördert sowie Anreize für ein abgestimmtes interkommunales und nachhaltiges Flächenmanagement geschaffen werden.

3. Infrastrukturfinanzierung strategisch ausrichten

Bestandserhalt und Ausbau einer nachhaltig leistungsfähigen Infrastruktur sind prioritäre politische Aufgaben. Der Staat darf sich dieser Verantwortung nicht entziehen. Obwohl die erforderlichen Finanzierungsmittel beim Bund durch Abgaben der Verkehrsteilnehmer vorhanden sind, fließt nur ein Teil davon in den Erhalt und Ausbau zurück.

Die Abhängigkeit von den jährlichen Haushaltsbeschlüssen erschwert eine langfristige Investitionsplanung. Ziel ist die eigenständige haushaltsunabhängige Finanzierung eines bedarfs- und aufkommensgerechten Erhalts und Ausbaus der Straßen- und Schieneninfrastruktur.

Im Jahr 2014 hat die Bundesregierung mit dem sog. 5-Punkte-Investitionshochlauf eine nachhaltige Investitionswende gestartet. Bausteine sind zusätzliche Haushaltsmittel für die Verkehrsinfrastruktur, der Ausbau der Nutzerfinanzierung und die stärkere Einbindung von privatem Kapital. Dazu gehören v. a. Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) bei Investitionen des Bundes.

Die Bewirtschaftung des deutschen Bundesautobahnnetzes erfolgt ab 2021 durch die Infrastrukturgesellschaft „Autobahn GmbH des Bundes“. Sie ersetzt die bisherige Auftragsverwaltung der Länder. Mit der Gründung muss sichergestellt werden, dass Planungskapazitäten aufgestockt und der Investitionshochlauf fortgeführt werden kann. Trotz Zentralisierung müssen weiterhin ausreichende Planungskompetenzen in den Regionen bleiben. In Planung befindliche Projekte sollten grundsätzlich weiter beschleunigt werden.

Die Infrastrukturfinanzierung der Schiene basiert maßgeblich auf Bundesmitteln und Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG. Mit der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV III sollen im Zeitraum von 2020 bis 2029 insgesamt 86,2 Mrd. Euro in die Schieneninfrastruktur investiert werden. Die IHK begrüßt die deutliche Erhöhung der Infrastrukturmittel und die Verlängerung der Laufzeit auf nun zehn Jahre. Das schafft mehr Planungssicherheit und steigert die Innovationskraft und Kapazitäten in der Baubranche. Mit diesem Investitionsprogramm für das Schienennetz wird eine langfristige und verlässliche Investitionsperspektive für moderne und klimafreundliche Mobilität auf der Schiene geschaffen. Das Finanzierungsmodell muss auch in Zukunft mindestens auf diesem Niveau fortgeführt werden.

4. Straße als wichtigen Verkehrsträger anerkennen

Nach aktuellen Prognosen wird die Straße auch in Zukunft der Verkehrsträger mit den weitestgehenden Anteilen am Gesamtverkehr bleiben. Damit das stetige Verkehrswachstum bewältigt werden kann, ist es besonders wichtig, die überlasteten und teils sanierungsbedürftigen Hauptverkehrsachsen und -knoten mit Priorität instand zu halten und auszubauen.

Der Raum Nürnberg verfügt allein über drei zentrale Verkehrsadern für den Transitverkehr. Sie gehören zu den am stärksten belasteten Strecken in der Bundesrepublik Deutschland. Derzeit sind sie aber extreme Schwachstellen hinsichtlich Kapazität, Sicherheit und Umweltbelastung.

Wie auf der Teilstrecke der A 3 zwischen Würzburg – Nürnberg praktiziert, bieten ÖPP die Chance, unternehmerisches Know-how zur Minimierung der Lebenszykluskosten zu nutzen und so kurzfristig privates Kapital zur Infrastrukturfinanzierung zu mobilisieren. Aus Nutzersicht macht es aber keinen Unterschied, ob Bau, Betrieb und Erhebung von Nutzungsentgelten durch den Staat oder einen privaten Betreiber erfolgen.

ÖPP darf den Staat nicht aus seiner Verantwortung für die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur entlassen.

5. Schiene und Wasser als nachhaltige Alternativen ausbauen und fördern

Die künftigen Verkehrszuwächse im Güter- und Personenverkehr sollen aus Sicht der Politik überproportional auf der Schiene erfolgen. Sie spielt eine wichtige Rolle beim Klimaschutzprogramm der Bundesregierung. Die Zahl der Zugreisenden soll sich bis 2030 verdoppeln. Nach wie vor existieren jedoch starke Qualitäts- und Zuverlässigkeitsdefizite im Schienen-, Fern- und Güterverkehr. Die Bereitschaft des Bundes und der DB AG Milliarden für moderne Schienen, Technik, Bahnhöfe und Energieanlagen zu investieren, wird ausdrücklich begrüßt und muss über die nächsten Jahrzehnte fortgeführt werden. Entscheidend ist es, dass für alle Bahnen ein diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur gewährleistet ist und der Verkehrsträger Schiene insgesamt gestärkt wird.

Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 zeigt, dass der gesamten Güterverkehr deutlich anwachsen wird. Diese Steigerung wird aber nicht zu einer entscheidenden Veränderung des Modal Split zugunsten der Schiene führen.

Um den Modal Split-Anteil der Schiene maßgeblich zu erhöhen, müssen drei Prämissen erfüllt sein. Die Gewährleistung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur, die umfassende Nutzung von Innovationspotenzialen und die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, wie sie im Masterplan Schienengüterverkehr beschrieben sind.

Nur durch eine grundlegende Modernisierung des Schienengüterverkehrs und einer Stärkung seiner intermodalen Wettbewerbsfähigkeit wird es gelingen, den Marktanteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Deutschland deutlich zu steigern.

Ein neues Kapitel in der Bahnpolitik ist die Initiative "Deutschland-Takt 2030" – ein abgestimmter, vertakteter Zugfahrplan für ganz Deutschland. Er integriert Nah-, Fern- und Güterverkehr und wird zusammen mit den Eisenbahnunternehmen und mit den Ländern umgesetzt. Ziel der neuen Bahnpolitik ist es, Bahnfahren pünktlicher, schneller und die Anschlüsse direkter und verlässlicher zu machen. Dabei soll die Trassenplanung im Deutschland-Takt 2030 nicht zu Lasten des Schienengüterverkehrs gehen. Die IHK sieht den Deutschland-Takt 2030 als eine große Chance an. Dessen Ausgestaltung muss dazu beitragen, das umweltfreundliche Verkehrsmittel Bahn zu stärken, um einen wichtigen Beitrag für die Verkehrswende zu leisten. Mit der Initiative muss es auch gelingen, den Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr weiter zu entzerren. Hierfür gilt es, z. B. Umfahrungsmöglichkeiten insbesondere von hochfrequentierten Knoten zu schaffen.

Die größten Wachstumspotenziale hat der Schienenverkehr bei den grenzüberschreitenden Langstreckentransporten. Dazu müssen der Netzzugang in andere EU-Staaten erleichtert

und die Schienenverkehre in die Nachbarstaaten (insbesondere nach Tschechien und Österreich) weiter ausgebaut werden.

Neben der Schiene muss auch das umweltfreundliche und wirtschaftlich effiziente Binnenschiff weiter gestärkt werden, um die prognostizierten Anwächse des Verkehrsvolumens abzumildern.

6. Luftverkehr als Standortfaktor herausstellen

Der **Albrecht-Dürer-Airport Nürnberg** stellt einen systemrelevanten Standortfaktor für die gesamte Metropolregion dar. Er entlastet die Großflughäfen und gilt als wichtige regionale Entwicklungssäule. Im Passagierverkehr stellt er die Anbindung der Region an das weltweite Streckennetz sicher. In der Luftfracht dient der Airport als Konsolidierungsstelle für die Region. Der Flughafen Nürnberg ist mit mehreren tausend Arbeitsplätzen am Standort darüber hinaus ein bedeutender Jobmotor.

Als einer der TOP TEN Flughäfen in Deutschland ist der Albrecht-Dürer-Airport ein beliebter Startpunkt für Geschäftsreisende und Gateway für den Incoming-Tourismus. Mit seinen europäischen Direktverbindungen und Anbindungen an die meisten europäischen Drehkreuze (dazu gehören auch die deutschen Drehkreuze) werden Ziele in der ganzen Welt erreicht. Die guten Anschlüsse an die Drehkreuze ermöglichen Geschäftsreisenden attraktive Tagesreisen zu anderen europäischen Destinationen, die von Nürnberg nicht bedient werden. Zudem werden über die angeflogenen europäischen Hubs interkontinentale Flugdestinationen ohne große Zeitverluste erreicht. Ein dichtes Netz an europäischen Direktverbindungen ist bedeutend für international tätige Industrie- und Dienstleistungsunternehmen und für die Tourismuswirtschaft. Effiziente Luftverkehrsverbindungen erleichtern zudem die Gewinnung von ausländischen Arbeitskräften und deren Bindung an die Metropolregion Nürnberg.

Der deutsche Luftverkehr steht im internationalen Wettbewerb. Die Luftverkehrssteuer hat zu einer einseitigen Belastung des Luftverkehrs mit negativen Auswirkungen auf den deutschen Markt geführt und wird sich mit der beschlossenen Erhöhung weiter verschärfen. Die vorgesehene Erhöhung der Luftverkehrssteuer, insbesondere im Bereich der Kurz- und Mittelstreckenflüge, stellt eine große Belastung dar. Es ist davon auszugehen, dass eine größere Anzahl an europäischen Direktverbindungen ab Deutschland für Airlines unwirtschaftlich werden, da die zusätzlichen Kosten deutlich über den im Luftverkehr üblichen Margen liegen. Rahmenbedingungen sollten daher künftig wettbewerbsneutral und somit weltweit bzw. zumindest europaweit einheitlich gestaltet werden.

Um dem prognostizierten Wachstum im Luftverkehr gerecht zu werden, wird der Ausbau des Albrecht-Dürer-Airport Nürnberg als Gateway für Nordbayern eingefordert. Dazu gehören insbesondere nachhaltige, an die Bedürfnisse der Wirtschaft ausgerichtete Flugstrecken. Weiterhin fordert die IHK insbesondere den Erhalt des 24-Stunden-Betriebs des Airports, der ein flexibles Handeln und eine bessere Kalkulation sowie Planung der Gesellschaften ermöglicht. Als einziger Flughafen im Süden Deutschlands sichert sich der Albrecht-Dürer-Airport mit dieser Betriebsgenehmigung einen wertvollen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen deutschen Flughäfen. Vorausgesetzt wird dabei die Bereitschaft, einen fairen Interessenausgleich zwischen den betrieblichen Erfordernissen der Flughäfen und den Schutzinteressen der Anwohner herzustellen.

Für den gesamten Wirtschaftsstandort Bayern ist der **Münchner Flughafen Franz-Josef-Strauß** von hoher infrastruktur- und wachstumspolitischer Bedeutung. Er ist eine der bedeutendsten Luftverkehrsdrehscheiben Europas. Um im internationalen Wettbewerb auf bayerischer Ebene auf Dauer bestehen zu können und die Drehkreuz-Konnektivität des Flughafens auch langfristig sicherzustellen, fordert die IHK die bedarfsgerechte Erweiterung des Flughafens München. Darüber hinaus ist die landseitige Anbindung des Flughafens auf der Schiene weiter zu verbessern. Hierdurch wird der bayerische Luftverkehrsstandort insgesamt und im internationalen Wettbewerb gestärkt.

7. Intelligente Mobilität forcieren: Öffentlichen Personennahverkehr stärken, Schnittstellen schaffen

Vor dem Hintergrund des steigenden Verkehrsaufkommens müssen auch die Angebote und die Kapazitäten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter ausgebaut werden. Ziel sollte sein, insbesondere Berufspendlern attraktive Alternativen zum Individualverkehr anzubieten.

Um die Attraktivität des ÖPNV weiter zu steigern, muss er den Anforderungen an eine moderne Mobilität gerecht werden. Zuverlässigkeit, Komfort, Reisezeit und Preis stellen die entscheidenden Faktoren dar. Neben einer Verbesserung der Beförderungsleistung durch Verdichtung von Taktfahrplänen oder Lückenschlüssen im Verkehrsnetz gilt es, multimodale Mobilitätsstationen zu schaffen. Geeignete Standorte dafür sind Bahnhöfe, Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen, Großparkplätze, zentrale ÖPNV-Haltestellen wie auch Wohnquartiere. Innerhalb des ÖPNV sollen multimodale Schnittstellen geschaffen werden. Insgesamt müssen die verschiedenen Verkehrsträger intelligent miteinander verknüpft werden. Die Kombination von Sharing-Angeboten (z. B. Carsharing, Bikeshaaring, Rideshaaring) verstärkt die Ef-

fekte in den Bereichen Klima- und Umweltschutz, Infrastruktureffizienz und bedarfsgerechte Mobilität.

Die IHK Nürnberg für Mittelfranken setzt sich gezielt für die weitere Stärkung des ÖPNV im IHK-Bezirk ein. Ein zügiger Ausbau dieser Systeme erweitert das Angebot einer umweltverträglichen Verkehrsmittelwahl erheblich und trägt entscheidend zur Verkehrswende bei.

Um marktbeherrschende Stellungen einzelner Unternehmen zu verhindern, müssen öffentliche Ausschreibungen und Vergaben mittelständischen Unternehmen Chancen bieten. Dies gilt besonders bei Ausschreibungen der Landkreise und Städte in ihrer Funktion als Aufgabenträger. Alternativ zu Ausschreibungsverfahren und eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen können gemäß der EU-Verordnung 1370/2007 und des Personenbeförderungsgesetzes Direktvergaben der Aufgabenträger an interne Betreiber, in der Regel ihre eigenen, kommunalen Verkehrsunternehmen erfolgen. Eine optimale Marktabdeckung und Marktdurchdringung im ÖPNV können auch Kooperationen zwischen den kommunalen bzw. Landkreis-Unternehmen und den privaten Unternehmen (z. B. als Auftragsunternehmen) bieten.

Ein leistungsfähiger ÖPNV sowie eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur zwischen Stadt und Region, beispielsweise in Form von Radschnellwegen sowie Radvorrangrouten, tragen zu einer Entlastung des Straßennetzes von Pendlerverkehren bei und geben mehr Raum für den Wirtschaftsverkehr. Um Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Chance zu geben, kann über eine Neuaufteilung und Bepreisung von knappem Verkehrsraum nachgedacht werden.

Mit der Erhöhung der Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den Ausbau des ÖPNV auf 1 Mrd. Euro jährlich ab 2021 und ab 2025 auf 2 Mrd. Euro hat die Bundesregierung die Voraussetzungen geschaffen, die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern. Weiterhin werden aus dem Steueraufkommen des Bundes für 2020 mehr als 8,8 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zur Verfügung gestellt. Weiterhin erhalten die Länder ab 2020 statt der Entflechtungsmittel einen höheren Anteil am Umsatzsteueraufkommen. Die zusätzlich bereitgestellten Mittel werden ausdrücklich begrüßt. Sie tragen entscheidend dazu bei, einen attraktiven, modernen Nahverkehr zu organisieren und attraktiver zu gestalten.

Um Innovationen im ÖPNV sowie im Taxi- und Mietwagengewerbe zu fördern, sollte die geplante Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) dazu genutzt werden, das Ge-

setz an sich ändernde Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und an technische Entwicklungen anzupassen.

Die Einführung eines 365-Euro-Tickets für alle hat unbestreitbare Vorteile. Die Unterfinanzierung des ÖPNV wird dadurch jedoch verschärft, sofern daraus resultierende Defizite nicht anderweitig gedeckt werden. Fahrgeldeinnahmen sind die wichtigste Säule der ÖPNV-Finanzierung. Da der ÖPNV bei niedrigen Ticketpreisen auch stärker genutzt werden dürfte, sind zusätzlich benötigte Kapazitäten zu kalkulieren. Bevor Tarifsenkungen umgesetzt werden können, müssten die zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel zunächst in den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV fließen.

Auf internationaler Ebene gibt es mehrere Modelle für kommunale ÖPNV-Abgaben. Zu nennen sind beispielsweise der „versement mobilité“ in Frankreich oder die „Dienstgeberabgabe“ in Wien. Dort wird die Finanzierung des ÖPNV dauerhaft durch das Unternehmertum ergänzt. Eine Übertragung derartiger Finanzierungsmodelle kann aus verfassungsrechtlichen Gründen jedoch nicht in Deutschland erfolgen. Sie wären als Sonderabgabe einzustufen, die nur unter strengen Voraussetzungen zulässig sind.

In Mittelfranken gibt es bereits gute Beispiele von Unternehmen, die die ÖPNV-Nutzung ihrer Mitarbeiter mitfinanzieren und weitere alternative Mobilitätsangebote bieten. Durch die Kooperation der IHK mit der VAG beim sog. „Firmenabo ab 5“ ist es seit 2017 auch kleineren Unternehmen möglich, die Mitarbeiter bei der Entscheidung für eine nachhaltige Mobilität zu unterstützen. Um eine umweltverträglichere Pendlermobilität zu erreichen, sollte aber das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) noch mehr Schule machen.

8. Nachhaltige Mobilität vorantreiben: Umweltbelastung des Verkehrs mit richtigen Maßnahmen weiter senken

Eine zentrale Zukunftsaufgabe ist es, die Umweltbelastungen des Verkehrs weiter zu senken. Bis 2050 will die EU-Kommission mit dem „Green Deal“ die Emissionen im Mobilitätssektor um 90 Prozent reduzieren. Die zunehmend strengen Anforderungen der EU an die Luftqualität in den europäischen Städten zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass sich die Erreichbarkeit der Städte verschlechtert. Die negativen Auswirkungen von Mobilität sind daher nicht primär durch Verbote und Regulierungen einzuschränken, sondern durch Anreize und technischen Fortschritt zu minimieren oder durch entsprechende Bepreisung zu steuern.

Ein Schwerpunkt zur Erreichung der Klimaziele ist der Antriebswechsel bei Pkw und Lkw. Zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen müssen die Chancen alternativer Antriebstechnologien und multimodaler Transportlösungen beständig, gleichberechtigt und am-

bitioniert weiterentwickelt sowie konsequent genutzt werden. Gerade für den Bereich der Nutzfahrzeuge gilt es marktfähige Modelle zu entwickeln und der Wirtschaft zur Verfügung zu stellen.

Beim Umstieg auf alternative Antriebe sind batteriebetriebene Fahrzeuge, Biokraftstoffe, Brennstoffzellenfahrzeuge oder Power-to-X zu betrachten. Staatliche Anreize sollten daher bedarfsgerecht und technologieoffen sein und bei Unternehmensflotten ansetzen. Für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben muss die Lade- und Tankinfrastruktur durch die öffentliche Hand rasch bedarfsgerecht ausgebaut und zugänglich gemacht werden. Auch am Flughafen gilt es die luftverkehrsbedingten CO₂-Emissionen deutlich zu senken, indem fossiles Kerosin durch regenerative Kraftstoffe ersetzt wird. Als ökologisch beste Lösung wird derzeit das "Power-to-Liquid"-Verfahren angesehen.

Um die Umweltverträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs weiter zu erhöhen, sind neue Belieferungskonzepte für die Innenstädte zu entwickeln (u.a. durch Mikrodepots und Lastenräder sowie durch standardisierte Ladungsträger). Eine Feinverteilung der Sendungen mit Lastenrädern kann innerstädtisch zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens beitragen. Big-Data-Analysen seitens der TH Nürnberg haben ergeben, dass bis zu 30 Prozent des Lieferverkehrs im urbanen Raum (ab 100.000 Einwohnern) per Lastenrad abgewickelt werden kann.

Bisher fehlt es am Markt noch an stabilen, logistikgerechten Lastenrädern mit standardisierter Aufbauten. Diese müssen von den Abmessungen zur Radinfrastruktur passen, brauchen aber um das Gesamtgewicht zu tragen eine ausreichende Unterstützungsleistung. Das Privileg der Nutzung von Radwegen darf durch den stärkeren Motor nicht verloren gehen.

Einige Kommunen und Länder bieten erste Förderprogramme für Lastenräder, die es zu verstetigen und auf gewerbliche Nutzer auszudehnen gilt. Zudem müssen geeignete Mikrodepot-Standorte gefunden und attraktive Bedingungen für deren Nutzung geschaffen werden. Für eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur ist über weitere Konzepte auf der letzten Meile nachzudenken, welche Straße und Schiene intelligent miteinander verknüpfen (z. B. Nutzung von Straßenbahnen).

Die Digitalisierung des Verkehrs schafft zusätzliche Möglichkeiten, die Umweltbelastungen durch den Verkehr zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu steigern. Neben dem Breitbandausbau ist auch die praxistaugliche Einführung des 5G-Mobilfunkstandards zwingend notwendig, um Daten in Echtzeit für die Verkehrswirtschaft bereitstellen zu können.

Lang-Lkw sollten künftig bundesweit dauerhaft auf hierfür geeigneten Straßen eingesetzt werden können. Die Ergebnisse der seit Dezember 2016 abgeschlossen fünfjährigen Pilot-

phase haben gezeigt, dass Lastzüge mit größerer Länge Volumengüter wirtschaftlicher und umweltverträglicher transportieren können. Eine Anfahrbarkeit der großen Gewerbe- und Logistikstandorte in Mittelfranken muss künftig gewährleistet sein. Ebenso braucht es ausreichende und effizient verwaltete Abstellflächen für Lkw entlang der Autobahnen und in den Logistik- und Industriegebieten.

Mit Verkehrstelematik soll das gesamte Verkehrsgeschehen effizienter, ökologischer und sicherer gesteuert werden. In der Telematik geht die Region mit gutem Beispiel voran (z. B. Verkehrsleitsystem Messe-Stadion-Arena, Verkehrssteuerungsanlage Erlangen). Intelligente Verkehrsmanagementsysteme können Verkehrsflüsse optimieren und somit zu erheblichen Einsparungen von Zeit und schädlichen Emissionen beitragen.

Um die Potenziale digitaler Mobilität (Mobilität 4.0) zu erschließen, gilt es, innovative Technologien wie das automatisierte und vernetzte Fahren (z. B. Platooning – das elektronische Verkuppeln von Fahrzeugen) voranzutreiben und zu fördern. Auf dem digitalen Testfeld A 9 zwischen Nürnberg und München werden bereits moderne und zukunftsweisende Systeme und Technologien im Realbetrieb erprobt. Das gesammelte Knowhow muss für weitere Projekte zur Verkehrslenkung in den Fahrzeugen als auch auf den Verkehrswegen genutzt werden.

Arbeitsschwerpunkte

Verkehrsinfrastruktur

- Einsatz für eine baldige Realisierung des 12-Punkte-Programms Verkehr der fränkischen Wirtschaftskammern
- Einsatz für verabschiedete regionale Verkehrsprojekte
- Gemeinsame Verkehrskonferenzen der Wirtschaftskammern

Logistikregion Nürnberg und Nachhaltige Logistik

- Logistikregion durch geeignete Veranstaltungen bekannt machen (z. B. Logistikforum, BVL-Forum, Kombiniertes Verkehr)
- Forcierung von Nachhaltigkeit und Ökoeffizienz in Verkehr und Logistik
- Entwicklung von Alternativkonzepten zur Umweltzone / stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr
 - Gewerblicher Einsatz von Lastenrädern
 - Alternative Antriebe für Nutzfahrzeuge
- Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit zu aktuellen verkehrlichen Fragestellungen
 - Umweltzonen, Maut
 - grüne Logistik
 - Fachkräfte- / Fahrermangel
 - Bekanntheitsgrad und Nutzung kombinierter Verkehr
- Diskussion und Meinungsbildung
 - Auswirkungen des Green Deal auf Verkehr und Logistik
 - Auswirkungen des Brexit auf Verkehr und Logistik

Intelligente Mobilität

- Unterstützung einer klimaschonenden Mobilität im Großraum Nürnberg (ÖPNV, Sharing-Konzepte, Mobilitätsmanagement)
- Wasserstoff als Energieträger für Mobilität
- Diskussion und Meinungsbildung
 - Umweltgerechte Pendlermobilität
 - Neue Aufteilung des Verkehrsraumes der Städte unter klimapolitischen Gesichtspunkten
 - Chancen der Digitalisierung und intelligenten Vernetzung von Verkehrs- und Logistiksystemen nutzen
 - Flugtaxen

Weitere Themen

- Diskussion und Meinungsbildung zu aktuellen verkehrsrelevanten Themen
 - Liberalisierung Bahnverkehr
 - Deutschland-Takt 2030
 - Wettbewerb und Liberalisierung im ÖPNV

Vernetzung

- Kontaktpflege zur Landes-, Bundes- und EU-Politik, zu anderen Nürnberger IHK-Ausschüssen und IHK-Gremien sowie anderen IHK-Verkehrsausschüssen
- Umgang mit der Pandemie

Forcierte Projekte in der Verkehrsinfrastruktur

Straßenprojekte

- Sechsstreifiger Ausbau A 3
Frankfurt – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau (*¹)
- Sechsstreifiger Ausbau A 6
Nürnberg – Heilbronn (*)
- A 73 und Frankenschneidweg:
Erhöhung der Leistungsfähigkeit Nürnberg – Forchheim (*)
- Verlängerung A 70 Magistrale Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Prag (*)
- Direkte Anbindung internationaler Albrecht-Dürer-Airport Nürnberg an die A 3 (*)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der B 2 Nürnberg – Augsburg
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der B 13
Ansbach – Gunzenhausen – Weißenburg – Ingolstadt
- Sicherung einer leistungsfähigen Verbindung für den überregionalen Verkehr in Richtung A 9 / Nürnberg B 14, Sulzbach-Rosenberg – Hersbruck – Nürnberg

Schieneprojekte

- Ausbau der ICE Hochgeschwindigkeits-Trasse Nürnberg – Bamberg – Coburg – Erfurt (*)
- Optimierung der Schienenachse Main – Donau:
Frankfurt – Hanau – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wien (*) → ergänzt durch Neubau der Schienenverbindung Würzburg – Nürnberg sowie Neu- bzw. Ausbau Frankfurt – Würzburg
- Elektrifizierung der Schienen in Nordostbayern (*)
Nürnberg – Prag / Dresden, Hof – Regensburg und Oberfrankenachse
- Ausbau des S-Bahnnetzes Nürnberg und S-Bahn-ähnlicher Verkehre in Franken (*)
- Ausbau der Schienenstrecke Prag – Nürnberg – Stuttgart – Karlsruhe / Zürich im Rahmen des Deutschland-Taktes 2030

Stärkung der Binnenschifffahrt auf der Achse Main, Main-Donau-Kanal, Donau (*)

Stärkung des kombinierten Verkehrs und alternativer Verkehrssysteme (*)

Erhalt und Ausbau des Geschäftsreise- und Werkflugverkehrs (*)

- Unterstützung des Ausbaus nationaler und internationaler Verkehrsbeziehungen ab dem Airport Nürnberg

Unterstützung des Ausbaus und der Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes in Mittelfranken (Ballungsraum, ländlicher Raum)

- bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung Herzogenaurach – Erlangen – Nürnberg (Stadt-Umland-Bahn)
- Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete

(*) Teil des 12-Punkte-Programms Verkehr, verabschiedet von allen fränkischen Wirtschaftskammern