

**Arbeitsgemeinschaft hessischer
Industrie- und Handelskammern**
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main
Telefon 069 2197-1384
Telefax 069 2197-1448
www.ihk-hessen.de

**Industrie- und Handelskammer
Darmstadt Rhein Main Neckar**
Rheinstraße 89
64295 Darmstadt
Telefon 06151 871-0
Telefax 06151 871-101
www.darmstadt.ihk.de

**Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main**
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main
Telefon 069 2197-0
Telefax 069 2197-1424
www.frankfurt-main.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Fulda
Heinrichstraße 8
36037 Fulda
Telefon 0661 284-0
Telefax 0661 284-44
www.ihk-fulda.de

**Industrie- und Handelskammer
Gießen-Friedberg**
Lonystraße 7
35390 Gießen
Telefon 0641 7954-0
Telefax 0641 75914
www.giessen-friedberg.ihk.de

**Industrie- und Handelskammer
Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern**
Am Pedro-Jung-Park 14
63450 Hanau
Telefon 06181 9290-0
Telefax 06181 9290-77
www.hanau.ihk.de

**Industrie- und Handelskammer
Kassel-Marburg**
Kurfürstenstraße 9
34117 Kassel
Telefon 0561 7891-0
Telefax 0561 7891-290
www.ihk-kassel.de

Industrie- und Handelskammer Lahn-Dill
Am Nebelsberg 1
35685 Dillenburg
Telefon 02771 842-0
Telefax 02771 842-1190
www.ihk-lahndill.de

**Industrie- und Handelskammer
Limburg a. d. Lahn**
Walderdorffstraße 7
65549 Limburg a. d. Lahn
Telefon 06431 210-0
Telefax 06431 210-205
www.ihk-limburg.de

**Industrie- und Handelskammer
Offenbach am Main**
Frankfurter Straße 90
63067 Offenbach
Telefon 069 8207-0
Telefax 069 8207-199
www.offenbach.ihk.de

**Industrie- und Handelskammer
Wiesbaden**
Wilhelmstraße 24 - 26
65183 Wiesbaden
Telefon 0611 1500-0
Telefax 0611 1500-222
www.ihk-wiesbaden.de



ERGEBNISSE DER HESSISCHEN VERKEHRSUMFRAGE

**EINE ZUKUNFTSFÄHIGE
VERKEHRINFRASTRUKTUR FÜR EINEN
WETTBEWERBSFÄHIGEN STANDORT**

Inhalt

1.	Vorwort	5
2.	Einschätzungen der Unternehmen zur Infrastruktur in Hessen	7
2.1	Straße	8
2.2	Schiene	12
2.2.1	Schienenpersonenverkehr	13
2.2.2	Schienengüterverkehr	14
2.2.3	Die zukünftige Rolle der Bahn	15
2.3	Luftverkehr	17
2.4	Binnenschifffahrt	19
2.5	Umweltschutz	20
2.5.1	Betrieblicher Umweltschutz	20
2.5.2	Auswirkung von Maßnahmen des Umweltschutzes	22
3.	Thesen	23
	Anhang 1: Teilnehmerstruktur	31
	Anhang 2: Anschreiben an die Unternehmen	32
	Anhang 3: Fragebogen der Hessischen Verkehrsumfrage	33
	Anhang 4: Die zehn IHK-Bezirke in Hessen	33
	Impressum	34

1 | Vorwort

Jeder Unternehmer, der in internationale Wertschöpfungsketten eingebunden ist, weiß, wie wichtig eine intakte Verkehrsinfrastruktur für die notwendige Versorgung mit Gütern ist. Aber auch für die Beschäftigten ist es eine maßgebliche Frage, wie gut sie morgens an den Arbeitsplatz und abends nach Hause kommen.

Deutschland ist ein Land mit einer sehr gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur. Hessens verkehrsgünstige Lage im Herzen Europas begünstigt die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Nachhaltiges Wachstum wird durch funktionierende Verkehrswege (Straße, Schiene, Wasser und Luft) sowie deren Schnittstellen unterstützt und gesichert. Dennoch leidet der Zustand der Infrastruktur durch das wachsende Verkehrsaufkommen zunehmend – er wird immer mehr ein Problem für unsere Volkswirtschaft. Wer daran etwas ändern will, muss sich zunächst ein Bild der Situation machen. Deshalb haben die hessischen IHKs und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung ermittelt, wie Hessens Unternehmen die Verkehrsinfrastruktur in unserem Bundesland beurteilen.

Vom 1. bis 31. Juli 2014 haben sich knapp 2.500 Unternehmen aus verkehrsbezogenen Branchen (siehe Anhang 1) aus ganz Hessen an der ersten Hessischen Verkehrsumfrage beteiligt und uns ihre Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur genannt.

Die vorliegende Zusammenfassung gibt Impulse und ergänzt das fortlaufende Eintreten der hessischen IHKs und des HMWEVL für eine nachfragegerechte und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur, um sowohl der ansiedlungswilligen als auch der ansässigen Wirtschaft einen langfristig wettbewerbsfähigen Standort zu sichern. Durch die notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur könnte Hessen seine dynamische Entwicklung weiter vorantreiben. Gemeinsam setzen wir uns dafür ein, Engpässe im Verkehrsnetz zu beseitigen und die Verkehrswege besser zu vernetzen.

Wir wünschen eine anregende Lektüre.



Prof. Dr. Mathias Müller

Vorsitzender, Arbeitsgemeinschaft

hessischer Industrie- und Handelskammern (ARGE)



Tarek Al-Wazir

Hessischer Minister für

Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

2 | Einschätzungen der Unternehmen zur Infrastruktur in Hessen

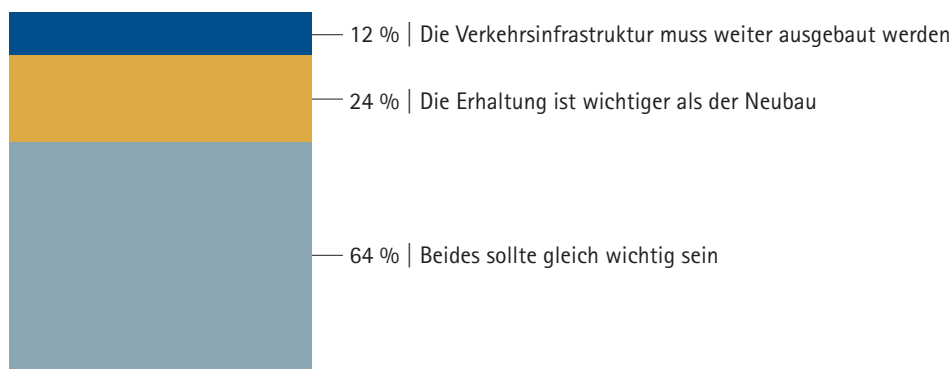
Eine leistungsfähige Infrastruktur ist für die überwältigende Mehrheit der hessischen Unternehmen von sehr großer Bedeutung. 80 % der Unternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben, messen einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur eine große bis sehr große Bedeutung für ihre Geschäftstätigkeit zu.

Grafik 1 | Welche Bedeutung hat eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Ihr Unternehmen?
(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



Beim Thema "Erhaltung vor Neubau" der Straßen- und Schieneninfrastruktur empfinden zwei Drittel beides als gleich wichtig. Fast jeder vierte Unternehmer meint, dass die Erhaltung wichtiger ist als der Neubau von Infrastruktur. Nur 12 % der Befragten sind der Ansicht, dass die Verkehrsinfrastruktur weiter ausgebaut werden muss.

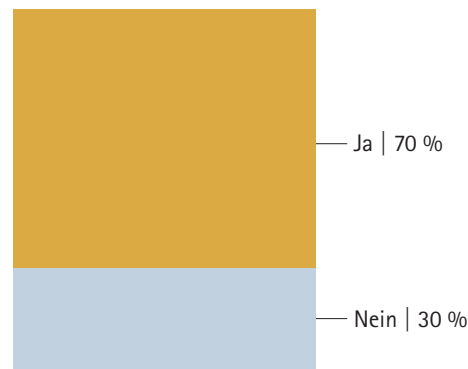
Grafik 2 | Land und Bund setzen beim Thema Straßen- und Schieneninfrastruktur auf das Prinzip "Erhaltung vor Neubau". Stimmen Sie dieser Haltung zu?
(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



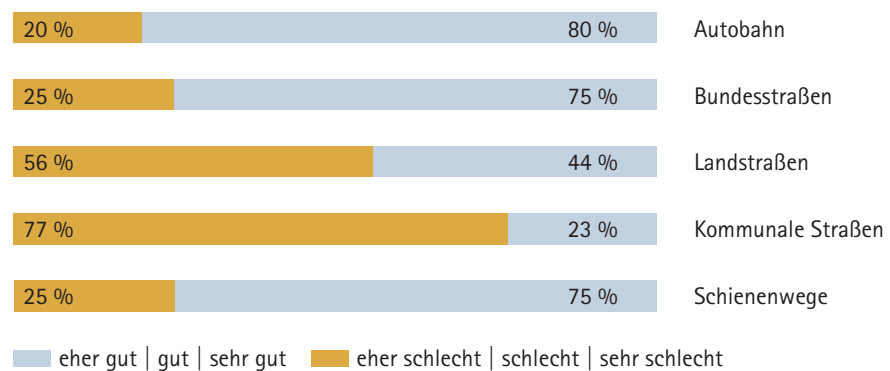
2.1 | Straße

70 % aller hessischen Unternehmen sehen sich in ihren Unternehmensabläufen durch den Zustand der Straßen beeinträchtigt. In den IHK-Bezirken Kassel (75 %), Limburg (73 %) und Fulda (72 %) ist der Anteil höher als im hessischen Durchschnitt. Betrachtet man nur die Verkehrsbranche, fühlen sich 94 % - und damit fast alle Unternehmen - durch den Zustand der Infrastruktur in ihren Abläufen gestört.

Grafik 3 | Werden Ihre Unternehmensabläufe durch den Zustand des Straßennetzes beeinträchtigt?
(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



Grafik 4 | Wie schätzen Sie den Zustand der Straßen und Schienen in Hessen ein?
(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)

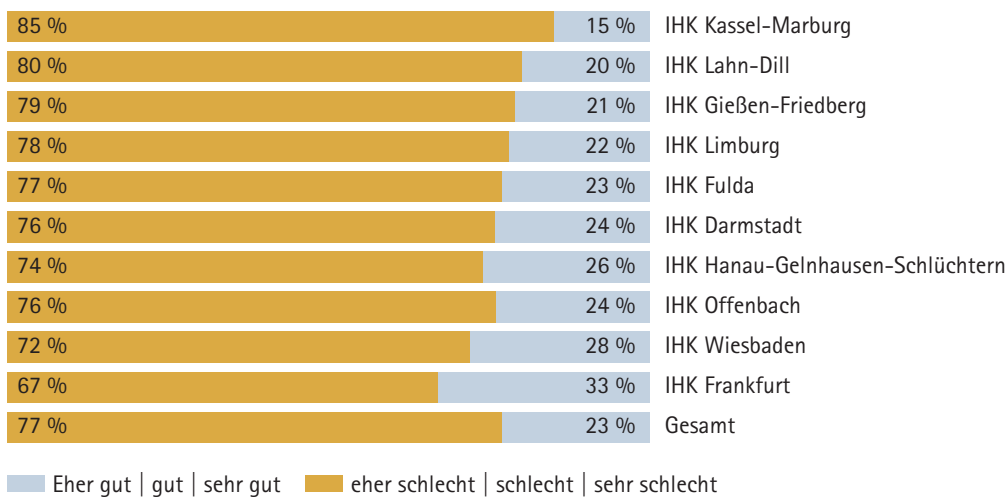


Die Auswertung der Einschätzung des Zustands der Strassen in Hessen liegt im Erwartungshorizont. Am besten werden die Autobahnen bewertet – 80 % der Unternehmen geben an, mit deren Zustand zufrieden zu sein. In den südhessischen IHK-Bezirken wird der Zustand der Straßen etwas schlechter gesehen, in Lahn-Dill und Kassel-Marburg hingegen besser.

Besonders unzufrieden sind die Unternehmen mit den kommunalen Straßen: Nur knapp ein Viertel der befragten Unternehmen bewertet den Zustand der kommunalen Straßen positiv. Bei den Landstraßen sieht es ähnlich aus: Etwas über die Hälfte der Teilnehmer der Umfrage beurteilt den Zustand als schlecht oder sehr schlecht. Die schlechteste Bewertung erhalten die kommunalen Straßen im IHK-Bezirk Kassel-Marburg, dort haben 85 % der Befragten angegeben, der Zustand sei schlecht. In den IHK-Bezirken Frankfurt am Main und Wiesbaden werden mit insgesamt 67 %, respektive 72 % die kommunalen Straßen zwar immer noch schlecht, aber relativ gesehen am besten in Hessen bewertet.

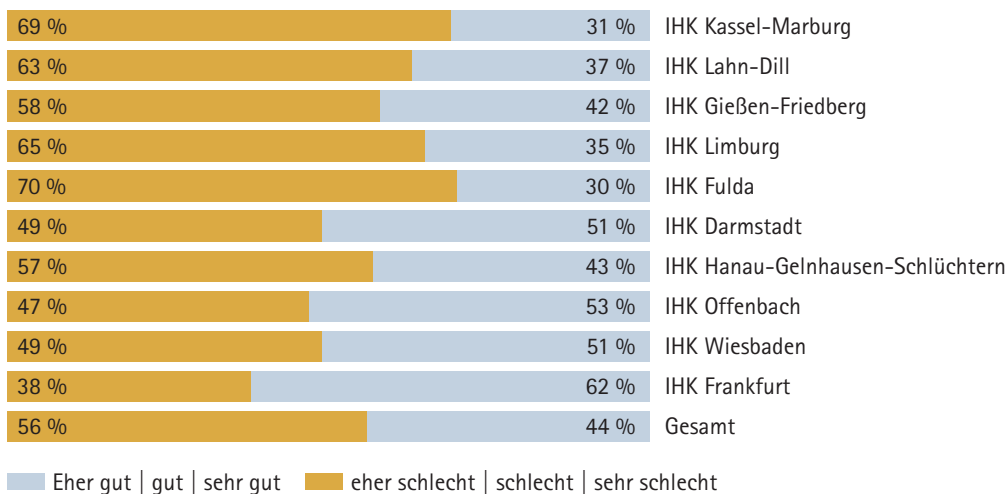
Grafik 5 | Wie schätzen Sie den Zustand der kommunalen Straßen in Hessen ein?

(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



Grafik 6 | Wie schätzen Sie den Zustand der Landstraßen in Hessen ein?

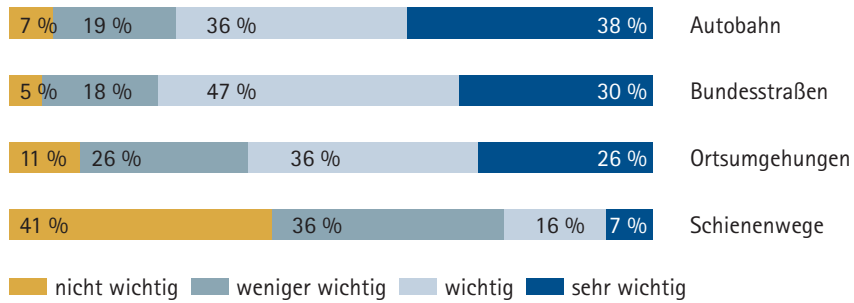
(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



Erkennbar ist, dass die Landstraßen in den südhessischen IHK-Bezirken Darmstadt, Offenbach und Wiesbaden mit 51 bis 53 % positiven Bewertungen besser bewertet werden als in den IHK-Bezirken in Nord- und Mittelhessen (Kassel-Marburg 31 %, Lahn-Dill 37 %, Limburg 35 % und Fulda 30 %). Am besten wurde der IHK-Bezirk Frankfurt am Main bewertet (62 % positiv). Auffällig ist, dass im IHK-Bezirk Wiesbaden kein einziges Unternehmen die Situation der Landstraßen mit sehr gut bewertet hat.

Grafik 7 | Wie wichtig ist der Neu- und Ausbau der Verkehrswege für Ihr Unternehmen?

(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



Unabhängig vom Zustand der Straßen sind die Unternehmen vor allem für einen weiteren Neu- und Ausbau von Autobahnen (74 %), Bundesstraßen (77 %) und Ortsumgehungen (62 %). Hier gibt es allerdings deutliche Unterschiede zwischen den IHK-Bezirken. Im IHK-Bezirk Limburg wünschen sich 87 % der Unternehmen einen Ausbau der Bundesstraßen und 80 % den Ausbau von Autobahnen. Auch in den IHK-Bezirken Fulda, Lahn-Dill, Kassel und Gießen-Friedberg sind dies um die 80 % der Unternehmen. Im IHK-Bezirk Frankfurt finden immer noch zwei Drittel der Unternehmen einen Ausbau wichtig bis sehr wichtig.

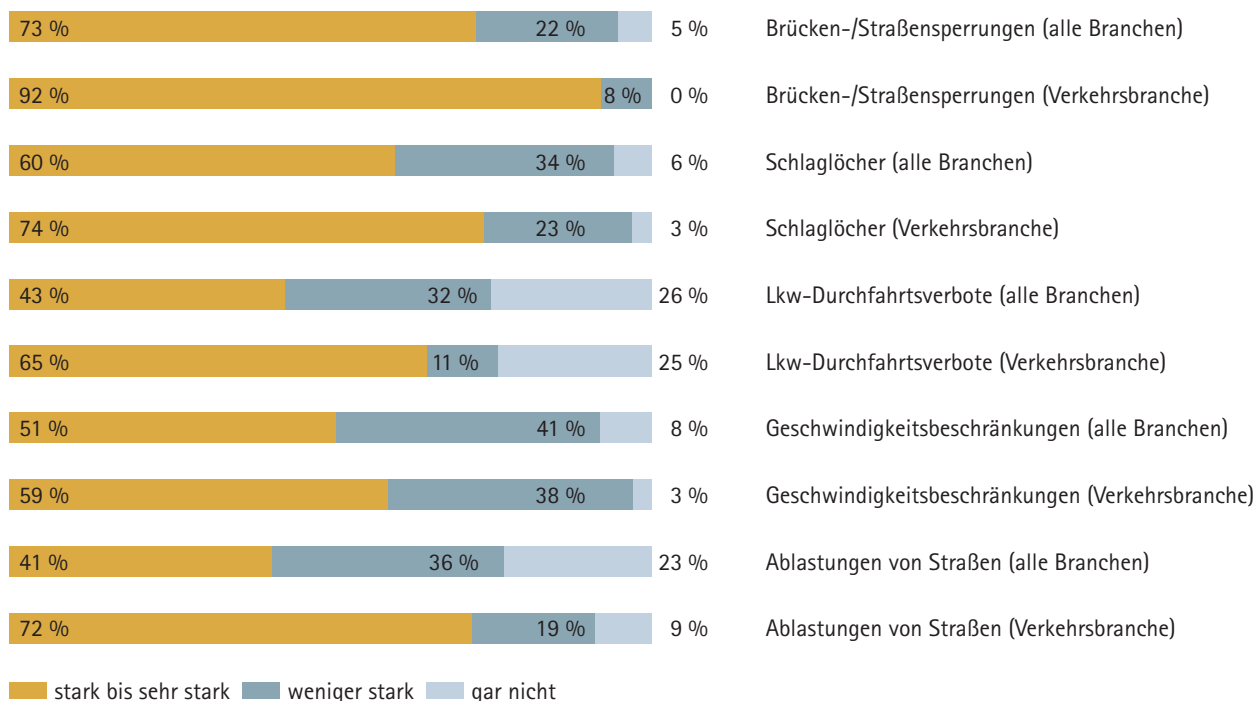
Die wichtige oder sehr wichtige Bedeutung von funktionierenden Ortsumgehungen unterstreichen Werte um 60 % in diesen Antwortkategorien, die in nahezu allen IHK-Bezirken erreicht werden. In den Kommentaren äußern sich Unternehmen insbesondere zu Ortsumgehungen in den IHK-Bezirken Darmstadt und Kassel. Deutlich niedriger ausgeprägt ist dieser Wunsch in Bezug auf die Schienenwege: Nur knapp jedes vierte Unternehmen (23 %) befürwortet einen Neu- oder Ausbau der Schienenwege in Hessen.

Beeinträchtigungen im Straßenverkehr im Einzelnen

In Hessen sehen sich knapp 73 % der befragten Unternehmen stark bis sehr stark von Straßen- und Brückensperrungen betroffen. Dies ist damit die am häufigsten genannte Beeinträchtigung für die unternehmerische Tätigkeit. Betrachtet man nur das Verkehrsgewerbe, erhöht sich der Anteil der stark bis sehr stark betroffenen Unternehmen auf 92 %. Die Betroffenheit scheint unabhängig davon zu sein, wo das Unternehmen ansässig ist. Alle IHK-Bezirke sind gleichmäßig betroffen. Keines der Unternehmen aus der Verkehrsbranche gibt an, gar nicht betroffen zu sein. Zweithäufigstes genanntes Ärgernis sind Schlaglöcher. Durch sie sehen 60 % der Unternehmer eine starke bis sehr starke Beeinträchtigung ihrer Geschäftstätigkeit. Im hessischen Norden, im IHK-Bezirk Kassel, bemängeln sogar 67 % der Unternehmer Schlaglöcher in den Straßen. Schaut man nur auf die Verkehrsbranche in ganz Hessen, erhöht sich der Anteil der stark bis sehr stark betroffenen Unternehmen noch einmal auf 74 %. Durch Lkw-Durchfahrtsverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen sieht sich ebenfalls vor allem die Verkehrsbranche betroffen (65 % bzw. 59 %). Für andere Branchen spielen diese verkehrslenkenden Maßnahmen keine vergleichbar große Rolle (43 % bzw. 51 %).

Grafik 8 | Wie stark ist Ihr Unternehmen von den folgenden Beeinträchtigungen betroffen?

(Basis: alle Unternehmen, deren Unternehmensabläufe durch den Straßenzustand beeinträchtigt werden, n=1.686)



In den Kommentaren benennen viele Unternehmen Baustellen als weiteren Faktor, der ihre Geschäftstätigkeit beeinträchtigt. Einige kritisieren konkret das Baumanagement, hier vor allem die mangelnde Kommunikation der Behörden untereinander und mit den Unternehmen sowie eine unzureichende Transparenz der Planungen. Auch die Bauausführung wird zum Anlass für Kritik genommen. Häufig finden die Unternehmen Baustellen vor, an denen die Bauarbeiten vermeintlich stocken oder nur langsam vorangehen. Aus den Baumaßnahmen resultierende Staus werden als Beeinträchtigung wahrgenommen – weitere Kommentare weisen auf eine zunehmende Verkehrsdichte und eine zunehmende Anzahl von Staus, insbesondere zu Stoßzeiten, hin.

Für das Transportgewerbe sind den Kommentaren zufolge zudem Lkw-Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen ein Problem, wenn beim Transport mehrere Bundesländer durchquert werden müssen.

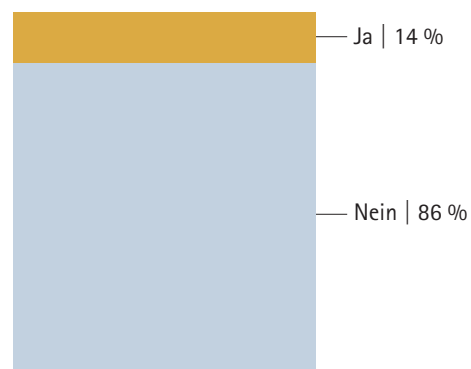
Andere Kommentare sprechen an, dass Ausnahmegenehmigungen für Schwertransporte nur mit erheblichem Zeitverlust durch lange Bearbeitungszeiten und schwierige Erreichbarkeit der zuständigen Behörden erlangt werden können. Zudem finden sich in den Kommentaren vergleichsweise oft Hinweise auf fehlende Lkw-Parkplätze.

2.2 | Schiene

Fast jedes vierte Unternehmen gibt an, dass der Neu- und Ausbau der Schienenwege wichtig oder sehr wichtig ist, im IHK-Bezirk Frankfurt sind es sogar mehr als ein Drittel (36 %), im IHK-Bezirk Lahn-Dill hingegen sind es nur 12 % (siehe [Grafik 7](#)).

Dennoch sehen sich 14 % der Unternehmen vom Zustand des Schienennetzes beeinträchtigt.

Grafik 9 | Werden Ihre Unternehmensabläufe durch den Zustand des Schienennetzes beeinträchtigt?
(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)

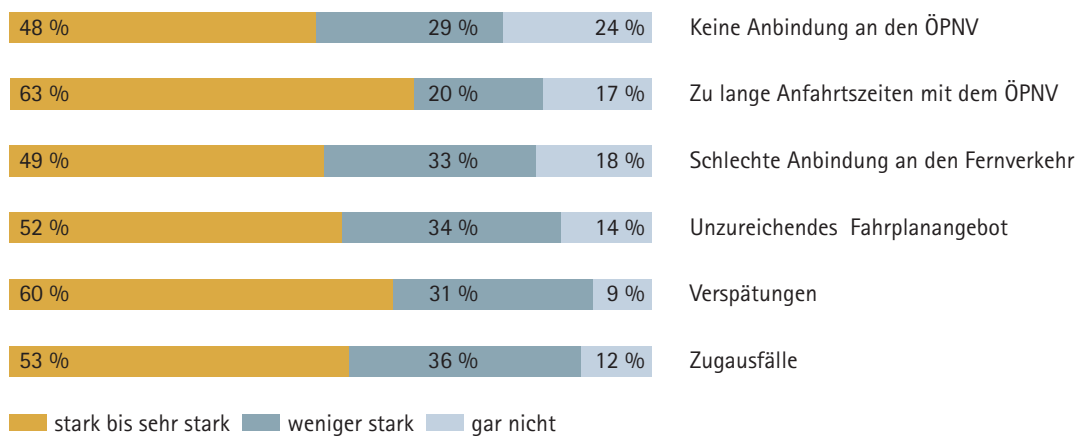


2.2.1 | Schienenpersonenverkehr

Von den Betroffenen kritisiert fast die Hälfte die fehlende Anbindung an den ÖPNV. 63 % finden die Anfahrtszeiten mit dem ÖPNV zu lang. 49 % sehen sich zu schlecht an den Fernverkehr angebunden. Damit zusammenhängend bewerten 52 % das Fahrplanangebot als unzureichend. 60 % sind durch Verspätungen, 53 % durch Zugausfälle beeinträchtigt.

Grafik 10 | Wie stark ist Ihr Unternehmen von folgenden Beeinträchtigungen im Schienenpersonenverkehr betroffen? (ganz Hessen, alle Branchen)

(Basis: alle Unternehmen, deren Unternehmensabläufe durch den Zustand des Schienennetzes beeinträchtigt werden, n=326)



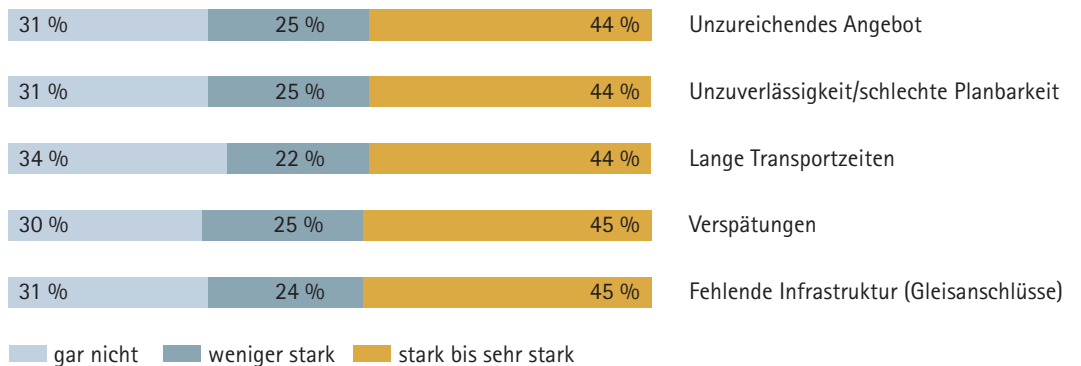
2.2.2 | Schienengüterverkehr

Im Bereich Schienengüterverkehr sehen sich im hessischen Durchschnitt rund 30 % der unzufriedenen Unternehmen durch ein unzureichendes Angebot beeinträchtigt. In den IHK-Bezirken Limburg, Kassel-Marburg und Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern sind es sogar 50 %. Etwa je ein Drittel der betroffenen Unternehmen klagt über Unzuverlässigkeit und schlechte Planbarkeit, zu lange Transportzeiten, Verspätungen oder fehlende Gleisanschlüsse.

Regional sehen sich die Unternehmen unterschiedlich stark betroffen. Mit der Unzuverlässigkeit und der schlechten Planbarkeit des Schienengüterverkehrs haben insbesondere die Unternehmen des IHK-Bezirks Limburg zu kämpfen. Die betroffenen Unternehmen geben an, mehrheitlich davon stark bis sehr stark beeinträchtigt zu sein. Im hessischen Durchschnitt haben 31 % Probleme mit der Unzuverlässigkeit und der schlechten Planbarkeit des Schienengüterverkehrs. Zwei Drittel der Unternehmen des IHK-Bezirks Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern bemängeln zu lange Transportzeiten. Wiederum rund 60 % der betroffenen Unternehmen des IHK-Bezirks Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern sind von Verspätungen stark bis sehr stark berührt, in Limburg sind dies sogar 81 %. Hessenweit ist ein Drittel der Unternehmen betroffen. Rund 45 % der Unternehmen der IHK-Bezirke Kassel-Marburg und Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern bemängeln fehlende Infrastruktur, insbesondere Gleisanschlüsse. Hessenweit sind dies wiederum etwa 30 %.

Grafik 11 | Wie stark ist Ihr Unternehmen von folgenden Beeinträchtigungen im Schienengüterverkehr betroffen? (ganz Hessen, alle Branchen)

(Basis: alle Unternehmen, deren Unternehmensabläufe durch den Zustand des Schienenetzes beeinträchtigt werden, n=326)

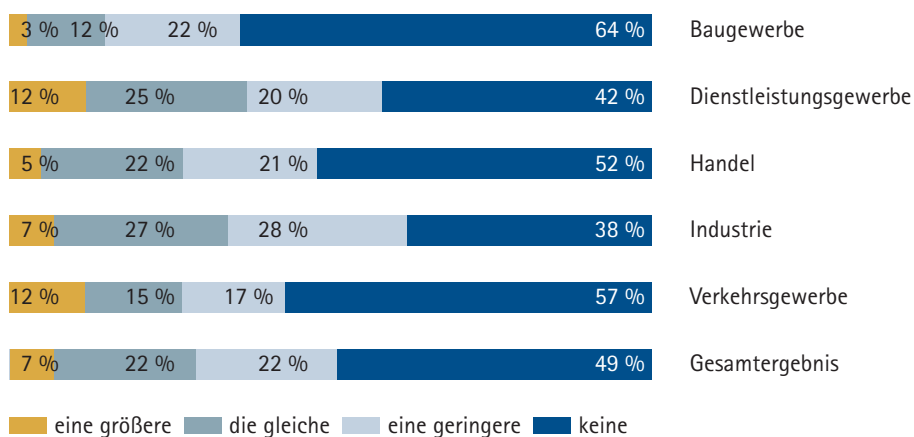


2.2.3 | Die zukünftige Rolle der Bahn

Für knapp 50 % der Unternehmen spielt die Bahn zukünftig keine Rolle. Für viele der Unternehmen ist es schon aufgrund ihres Geschäftsmodells nicht möglich, die Bahn zu nutzen – sei es, weil sie generell keinen Güterverkehr betreiben, Güterverkehr nur für die Belieferungen von Haushalten oder in einem Umkreis von wenigen Kilometern um ihre Betriebsstätte nutzen.

Grafik 12 | Welche Rolle wird die Bahn in Ihrem Unternehmen zukünftig spielen?

(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



22 % der befragten Unternehmen meinen, dass die Bahn in der Zukunft die gleiche Rolle wie bisher spielen wird. Allerdings wollen ebenso viele die Bahn künftig weniger nutzen. Nur 8 % wollen die Bahn häufiger nutzen als bisher. Im Verkehrs- und Dienstleistungsgewerbe sind es mit je 12 % etwas mehr. Im IHK-Bezirk Frankfurt, der sicherlich auch über eine überdurchschnittlich gute Anbindung an das Schienennetz verfügt, wollen insgesamt 15 % zukünftig häufiger die Bahn nutzen. In der Verkehrs- und Dienstleistungswirtschaft sind es 20 %.

Grafik 13 | Welche Veränderungen müssten in den kommenden Jahren eintreten, die dazu führen, dass Ihr Unternehmen verstärkt die Bahn für Transporte nutzt?

(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



53 % der Unternehmen würden die Bahn häufiger nutzen, wenn es mehr Angebote im kombinierten Verkehr gäbe. 43 % würden darüber nachdenken, wenn es eine Verschiebung der Transportpreise zu Gunsten der Schiene geben würde. Jeweils ein Drittel der Unternehmen würde wechseln, wenn es grenzüberschreitende Angebote aus einer Hand, eine höhere Verlässlichkeit und/oder zunehmende Engpässe auf der Straße gäbe. Für jedes vierte bis fünfte Unternehmen sind auch die Verknappung des Frachtraums, zunehmende Restriktionen im Straßengüterverkehr oder ein gestiegenes Verantwortungsbewusstsein gegenüber der Umwelt Gründe, um auf die Bahn umzusteigen. 13 % würden wechseln, wenn es erhöhte Anforderungen an die Sicherheit der Lieferkette gäbe.

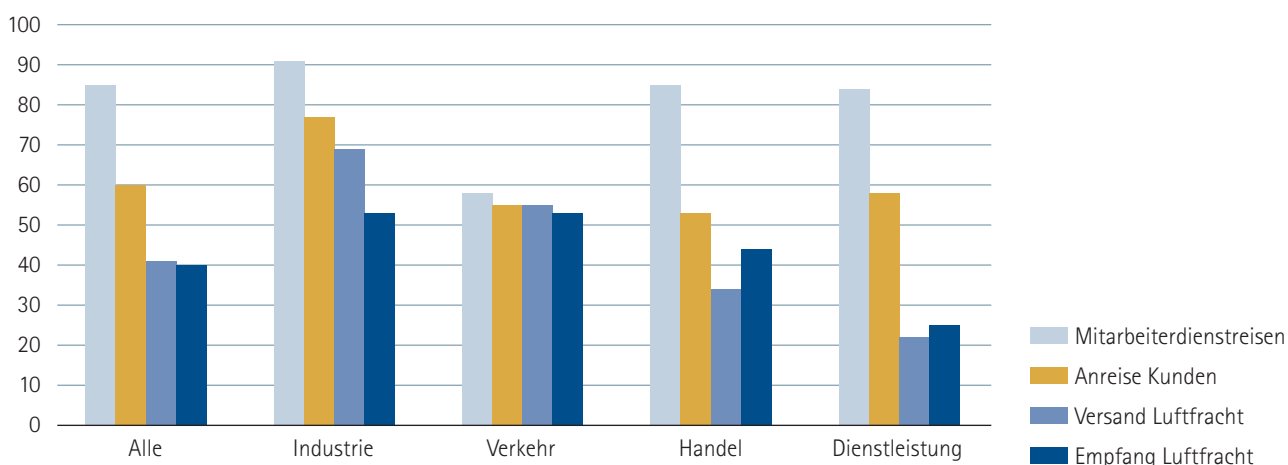
Aus den Anmerkungen einiger Unternehmer geht hervor, dass sie sich einen besseren Ausbau des Schienennetzes wünschen, die meisten davon bemängeln fehlende Gleisanschlüsse und Verladestationen bzw. Stilllegung und Rückbau von solchen Anschlüssen in ihrer Umgebung. Andere merken an, dass die Bahn zu langsam und/oder zu unflexibel sei. Weitere sehen Verbesserungspotenzial in der Servicebereitschaft der Bahn.

2.3 | Luftverkehr

Von den befragten Unternehmen geben 48 % an, den Flughafen Frankfurt für Dienstreisen oder Transporte zu nutzen. Von diesen tun es rund 5 % sogar täglich. Betrachtet man die Bezirke der IHK Frankfurt und Offenbach, sind es je fast 70 % der Unternehmen, die den Flughafen nutzen, davon in Frankfurt 12 % täglich (in Offenbach 6 %). Im IHK-Bezirk Fulda wird der Flughafen hingegen von fast 65 % der Unternehmen nicht genutzt. Die anderen IHK-Bezirke bewegen sich zwischen diesen beiden "Extremen".¹ Die Unternehmen, die den Flughafen nutzen, tun dies zu 85 % für Mitarbeiterdienstreisen. Im Verkehrsgewerbe liegt der Schwerpunkt eher auf Transporten und nur 58 % nutzen den Flughafen auch für Dienstreisen der Mitarbeiter. Für die Anreise von Kunden nutzen 60 % den Flughafen, in der Industrie sogar 77 %. Für den Versand von Luftfracht nutzen 41 % den Flughafen. Hier haben die Industrie mit 70 % und die Verkehrswirtschaft mit 55 % wieder einen größeren Anteil als die anderen Branchen. Für den Empfang von Luftfracht sind die Zahlen ähnlich: 40 % der Unternehmen nutzen den Flughafen für den Empfang von Luftfracht, in der Industrie und im Verkehrsgewerbe ist der Anteil mit jeweils 53 % etwas höher.

Grafik 14 | Wozu nutzen Sie den Flughafen?

(Basis: alle Unternehmen, die den Flughafen nutzen, n=1.122), Angaben in Prozent

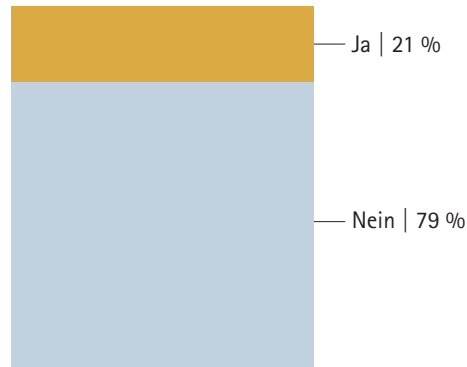


Von den Unternehmen, die den Flughafen nutzen, fühlen sich 15 % durch das Nachtflugverbot eingeschränkt. Bei den 465 Unternehmen, die Luftfracht versenden, liegt der Anteil mit 21 %, die sich in ihrer Unternehmensaktivität eingeschränkt sehen, um 6 % höher.

¹ Zu beachten ist, dass nicht explizit nach einem einzelnen Flughafen gefragt wurde – hier sind also sowohl Nutzer des Frankfurter Flughafens als auch Kassel-Calden und ggf. anderer kleiner Flugplätze in Hessen angesprochen.

Grafik 15 | Die Nachtflugbeschränkungen am Frankfurter Flughafen sind besonders streng. Wirken sich diese auf Ihre Unternehmensaktivität aus?

(Basis: alle Unternehmen, die den Flughafen nutzen und Luftfracht versenden, n=465)

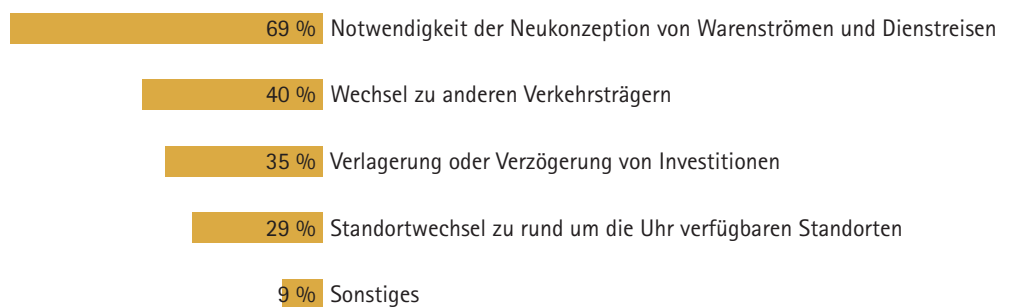


Von den Unternehmen, die sich durch das Nachtflugverbot eingeschränkt sehen, geben 69 % an, dass durch das Nachtflugverbot eine Neukonzeption von Warenströmen und Dienstreisen notwendig war. Dies spiegelt sich zusätzlich in den Kommentaren der Unternehmen wider. Hier zeigen sich die Unternehmen besorgt, dass auch Mitarbeiterdienstreisen schwieriger zu organisieren sind oder sogar ganz entfallen, weil man nicht mehr am gleichen Tag zurückreisen könne oder dies zu früh tun müsse.

Weitere Reaktionen der Unternehmen, die sich durch das Nachtflugverbot beeinträchtigt sehen, waren der Wechsel zu anderen Verkehrsträgern (40 %) oder die Verzögerung bzw. Verlagerung von Investitionen (35 %). Weitere 29 % geben an, an einen Standort gewechselt zu sein, der eine 24-Stunden-Verfügbarkeit ermögliche.

Grafik 16 | Die Nachtflugbeschränkungen am Frankfurter Flughafen sind besonders streng. Wirken sich diese auf Ihre Unternehmenstätigkeit aus?

(Basis: alle Unternehmen, die den Flughafen nutzen und vom Nachtflugverbot eingeschränkt sind, n=171)



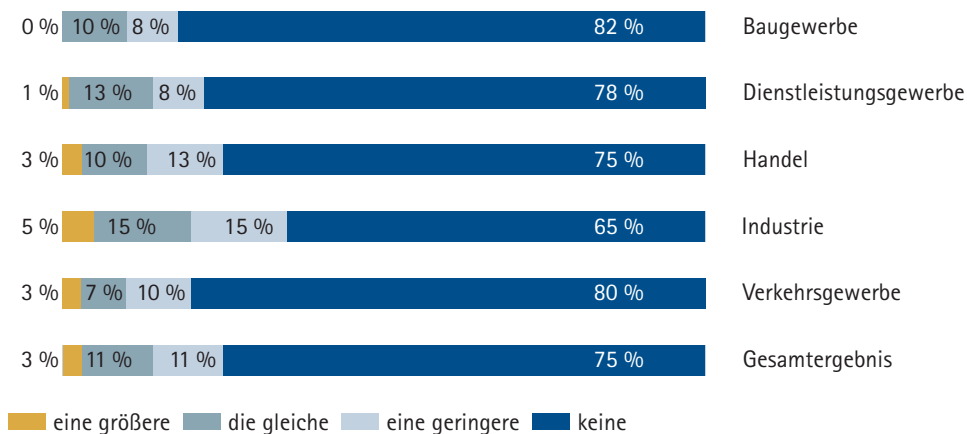
2.4 | Binnenschifffahrt

Erwartungsgemäß nutzen nur wenige Unternehmen die Binnenschifffahrt für ihre Gütertransporte. Dies erklärt auch, warum 75 % der Unternehmen sagen, dass das Schiff für sie keine Rolle spiele.

Berücksichtigt man dies, sind 3 % der Unternehmen, die in Zukunft das Schiff häufiger nutzen wollen, bemerkenswert. Im Bezirk der IHKS Frankfurt und Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern sind dies sogar 5,5 %, respektive 7 %. Im Verkehrsgewerbe sind es sogar rund 11 %. Auch in Wiesbaden möchten in Zukunft 5 % der Unternehmen häufiger das Schiff nutzen. Hier ist der Treiber mit 13 % die Industrie.

Grafik 17 | Welche Rolle wird das Binnenschiff in Ihrem Unternehmen zukünftig spielen?

(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



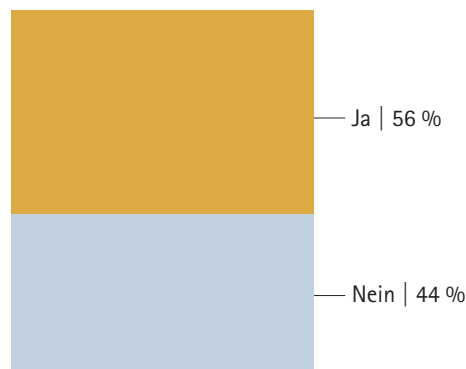
2.5 | Umweltschutz

2.5.1 | Betrieblicher Umweltschutz

Gut die Hälfte der Unternehmen (56 %) hat Maßnahmen im betrieblichen Umweltschutz im Verkehrsbereich umgesetzt. Dabei haben 89 % in ihren Fuhrpark investiert, weitere 19 % in die Änderung ihrer Transportstruktur (z. B. Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel).

Grafik 18 | Hat Ihr Unternehmen Maßnahmen im betrieblichen Umweltschutz (z. B. Anschaffung neuer Fahrzeuge, Jobtickets) im Verkehrsbereich umgesetzt?

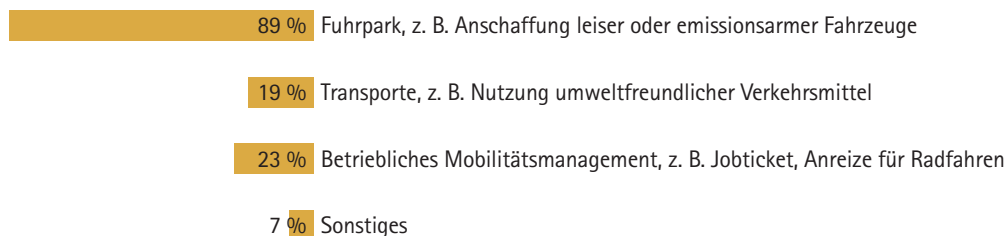
(Basis: alle Unternehmen, n=2.445)



23 % der Unternehmen geben an, sich für Betriebliches Mobilitätsmanagement (z. B. Jobticket, Anreize für Radfahrer, etc.) engagiert zu haben. Im IHK-Bezirk Frankfurt ist der Anteil mit 44 % an Unternehmen am höchsten. In Offenbach engagiert sich immerhin ein Drittel der Unternehmen. In den mittelhessischen IHK-Bezirken Lahn-Dill, Fulda und Gießen-Friedberg haben sich lediglich 9 % bzw. 15 % der Unternehmen mit Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements befasst. Allgemein kann dies auf die Formel gebracht werden, dass der Anteil der Unternehmen, die Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements ergreifen, mit der Zahl der Einwohner der Gemeinde am Unternehmenssitz steigt.

Grafik 19 | Welche Maßnahmen hat Ihr Unternehmen im betrieblichen Umweltschutz im Verkehrsbereich umgesetzt?

(Basis: alle Unternehmen, die im betrieblichen Umweltschutz im Verkehrsbereich Maßnahmen umgesetzt haben, n=1.317)



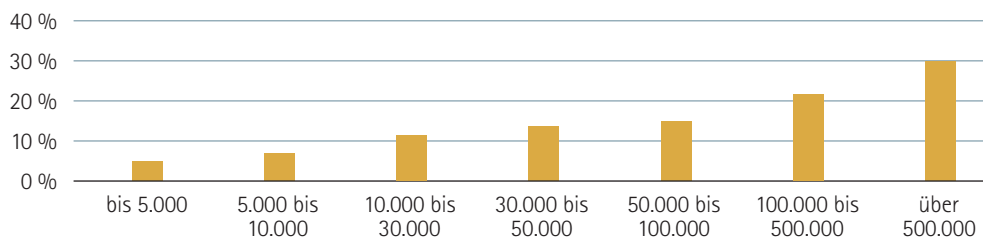
Aus den zahlreichen Kommentaren zur Frage wird ersichtlich, dass viele Unternehmer Fahrgemeinschaften fördern oder Anreize für Radfahrer geben, wie das Bereitstellen von Fahrrädern im Unternehmen. Dies hat bereits dazu beigetragen, dass Mitarbeiter auf das Fahrrad umgestiegen sind. Einige fordern deswegen den Ausbau des Radwegenetzes.

Viele Unternehmen geben an, in einen effizienten Fuhrpark investiert zu haben. Relativ häufig wird in diesem Zusammenhang in den Kommentaren die Elektromobilität genannt, wie zum Beispiel die Bereitstellung von E-Bikes für Mitarbeiter. Oft wurde auch der Fuhrpark reduziert oder Kooperationen mit anderen Unternehmen eingegangen.

Manche Unternehmen haben sich zum Ziel gesetzt, alle Botenwege ganz ohne Autos zu bewältigen. Durch optimierte Routen der Dienstreisen, beispielsweise durch Sammellieferungen oder die Reduzierung von Leerfahrten, konnten viele Unternehmen die Fahrtenzahlen reduzieren. Ein Unternehmen hat angegeben, dass es durch optimierte Routen seine Mitarbeiter nach Dienstende nach Hause fahren kann, andere fördern die Bildung von Fahrgemeinschaften. Ein Unternehmen hat eine eigene Buslinie eingerichtet. Häufig konnten auch durch Fahrerschulungen, wie Spritspar-Trainings, Erfolge erzielt werden. Einzelne Unternehmen geben zudem an, dass sie wegen der kurzen Arbeitswege nur Arbeitnehmer aus der Region einstellen.

Grafik 20 | Anteil der Unternehmen mit Engagement im Betrieblichen Mobilitätsmanagement nach Einwohnerzahl

(Basis: alle Unternehmen, die Betriebliches Mobilitätsmanagement als Maßnahme des Umweltschutzes im Verkehrsbereich umsetzen, n=308)



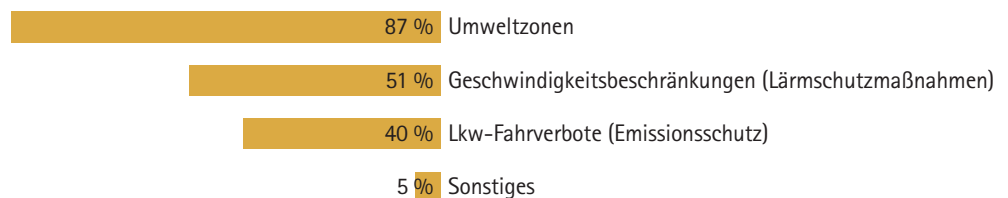
Meist ist das Jobticket eine wichtige Säule im Betrieblichen Mobilitätsmanagement. Zusammenfassend sieht man, dass sich die Unternehmen im Bereich Betriebliches Mobilitätsmanagement engagieren – sofern die Rahmenbedingungen stimmen, um das Engagement überhaupt möglich zu machen.

2.5.2 | Auswirkung von Maßnahmen des Umweltschutzes

Ein Drittel der Unternehmen gibt an, von Umweltschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich betroffen zu sein. Von den betroffenen Unternehmen fühlen sich 87 % von der Schaffung von Umweltzonen berührt. Von den betroffenen Unternehmen sind 51 % durch Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahme sowie 40 % von Lkw-Fahrverboten (Emissionsschutz) tangiert.

Grafik 21 | Von welchen Maßnahmen sind Sie betroffen?

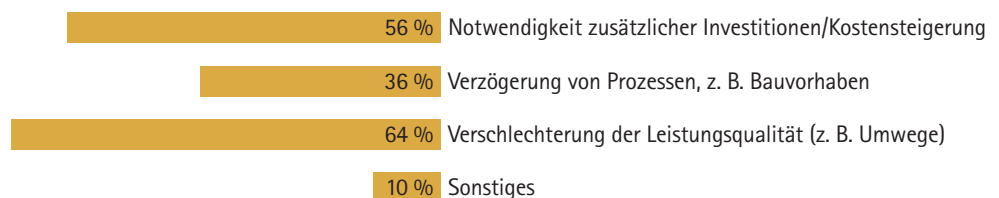
(Basis: alle Unternehmen, die von Umweltschutzmaßnahmen im Verkehr betroffen sind, n=843)



Bei den Auswirkungen durch die Umweltschutzmaßnahmen sagen insgesamt 64 % der Unternehmen, dass sie eine Verschlechterung der Leistungsqualität, z. B. durch Umwege bei Transporten oder längere Fahrtzeiten, hinnehmen mussten, 56 % mussten in ihren Fuhrpark investieren und bei 36 % wurden Prozesse verzögert.

Grafik 22 | Welche Auswirkung haben diese Maßnahmen?

(Basis: alle Unternehmen, die von Umweltschutzmaßnahmen im Verkehr betroffen sind, n=843)



Nur wenige Unternehmer (6 %) sind der Meinung, dass eine Umweltzone eine Stadt bzw. Region attraktiver als Unternehmensstandort macht. Die Mehrheit (57 %) steht dieser Frage unentschieden gegenüber. Die übrigen Unternehmen meinen, dass eine Umweltzone eine Stadt bzw. Region unattraktiver als Unternehmensstandort macht. Bei der Frage, ob noch mehr Umweltzonen in Hessen ausgewiesen werden sollten, sind 48 % gegen weitere Umweltzonen, 30 % fordern eine einheitliche Regelung zu den Ausnahmeregelungen. Jedes fünfte Unternehmen befürwortet weitere Umweltzonen in Hessen.

3. | Thesen

Das Land Hessen und die Region FrankfurtRheinMain zeichnen sich im Wettbewerb mit anderen europäischen Regionen und Ballungsräumen durch ihre zentrale Lage und die hervorragende Anbindung an die Netze des Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffsverkehrs aus. Diese Position gilt es als Grundlage für eine weitere Entwicklung der Wirtschaftskraft zu sichern.

Hessen braucht als zentrales Transitland und zur Erhaltung seiner Funktion als Wirtschaftsstandort sichere und leistungsfähige Straßen für den überregionalen und regionalen Personen- und Güterverkehr, eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, zukunftsfähige Schifffahrtsstraßen, langfristig gesicherte Kapazitäten im Luftverkehr und eine optimale Verknüpfung zwischen diesen Verkehrsträgern.

Ohne ein reibungslos funktionierendes Verkehrssystem wäre Hessen nicht zu einem wichtigen Industrie- und Dienstleistungsstandort geworden. Mobilität ist weder selbstverständlich noch Selbstzweck. Sie muss daher erhalten und stärker unterstützt werden. Verkehrsinfrastruktur ist zu einem wesentlichen Teil staatliche Daseinsvorsorge, so dass Bund, Länder und Gemeinden auch zukünftig die Verantwortung für ihre Verkehrsinfrastrukturen tragen müssen.

Basierend auf den Umfrageergebnissen formulieren die hessischen Industrie- und Handelskammern und das HMWEVL folgende Thesen:

1. Intakte Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung wirtschaftlicher Dynamik – Unterfinanzierung beenden

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist essentiell für die Mobilität der Unternehmen und spielt gerade für Hessen als zentralen Verkehrsknoten mit hohem Anteil an Durchgangsverkehren und komplexen intranationalen Verbindungen eine Schlüsselrolle. An Hessen führt – ganz wörtlich – kein Weg vorbei. Der wirtschaftliche Erfolg der Unternehmen, insbesondere in wertschöpfungsintensiven Branchen, wie der Automobil- und Maschinenbauindustrie oder der Logistikbranche, trägt zum allgemeinen Wohlstand der Gesellschaft bei.

Der Zustand der Infrastruktur leidet zunehmend durch das wachsende Verkehrsaufkommen. Viele Straßen, Bahnstrecken, Schleusen und Wasserwege in Hessen sind sanierungsbedürftig; Brücken halten den Lasten nicht mehr Stand. Allein 84 Bahnbrücken in Hessen haben so gravierende Schäden, dass eine wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr möglich ist. Eine solche Abnutzung ist eine direkte Konsequenz aus der jahrzehntelangen Unterfinanzierung der Verkehrshaushalte.

Die Infrastruktur aller Verkehrsträger ist seit Jahrzehnten in erheblichem Maße unterfinanziert. An sich fließen über Lkw-Maut und Steuern genügend Einnahmen aus dem Verkehrssektor an den Bund. Aufgrund seiner zentralen Lage müssen für Hessen dauerhaft mehr Mittel für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen werden – sowohl für die Erhaltung der Infrastruktur als auch für Neubaumaßnahmen. Hessen hat die Bundesmittel für die Straße schon in den letzten Jahren klug eingesetzt und seit 2001 doppelt so viel in die Erhaltung denn in Neu- oder Ausbau investiert. Trotzdem erschwert die derzeitige Abhängigkeit von jährlichen Haushaltsbeschlüssen die langfristige Investitionsplanung.

Der Zustand der Straßen hat sich in den vergangenen Jahren gerade in vielen Kommunen deutlich verschlechtert. Die Unternehmen sind insbesondere über den Zustand der kommunalen Infrastruktur besorgt. Der Zustand der kommunalen Straßen wird von den Unternehmern insgesamt zu 78 % als schlecht bewertet. Hier muss dringend nachgebessert werden. Die Kommunen müssen mehr investieren – benötigen dazu aber dringend mehr Mittel für den Erhalt ihrer Straßen. Das Land Hessen unterstützt die Kommunen bei dieser Aufgabe.

Nachholbedarf besteht insbesondere im Ausbau der Schieneninfrastruktur: Die Überlastung des Knotens Frankfurt ist seit Jahren bekannt. 2002 erfolgt die Gründung des Projektverbundes FrankfurtRheinMainPlus gemeinsam mit der Deutschen Bahn und den Verantwortlichen der Region. Mit dem Projektverbund wurden die Grundlagen für ein Gesamtkonzept geschaffen, mit dem die Engpässe im Schienenknoten Frankfurt einschließlich der Zulaufstrecken beseitigt werden sollen. Hier ist es dringend erforderlich, die Maßnahmen auf der Agenda – in Berlin wie bei der Deutschen Bahn – weiter nach oben zu rücken. In jüngster Vergangenheit sind hierzu Ansätze erkennbar.

Die hessischen IHKs fordern deshalb gemeinsam mit dem Land Hessen schon seit längerem, dort zu investieren, wo die Verkehrsbelastungen am höchsten sind: das heißt, in erster Linie in Hessen. Ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur kann Hessen im internationalen Standortwettbewerb nicht mithalten. Mobilität und Flexibilität von Personen und Waren sichern langfristiges Wachstum auf globalisierten Märkten. Eine Verschlechterung des Zustands von Straßen und Schienen wäre für die ansässigen Unternehmen fatal. Der erforderliche Ausbau der Schieneninfrastruktur, vorrangig im Rhein-Main-Gebiet, wird darüber hinaus als klimafreundliche Alternative zum Straßenverkehr auch zur Entlastung der übrigen Verkehrsträger führen.

2. Baustellenmanagement weiter verbessern – Kommunikation der Beteiligten optimieren

Baustellen sind notwendig: Eine qualitativ hochwertige Infrastruktur ohne Baustellen gibt es nicht. Dennoch werden viele Baustellen von den Unternehmen als Belastung in ihrer Geschäftstätigkeit empfunden. Hessen ist auf den Bundesfernstraßen sowie bei den Landesstraßen bundesweit für sein effizientes und effektives Baustellenmanagement bekannt. Oberste Priorität hat der Verkehrsfluss, auch wenn gebaut wird. Dazu gehört auch, dass Baustellen – soweit erforderlich – nicht nur tagsüber, sondern rund um die Uhr betrieben werden. Dennoch: Stillstand lässt sich auch hier nicht ganz vermeiden, zum Beispiel wenn das Wetter nicht mitspielt oder neu aufgebrachter Asphalt erst aushärten muss. Hier kann aber die Information für Bevölkerung und Unternehmen weiter optimiert werden, damit diese notwendigen Pausen nicht als Verzögerung fehlinterpretiert werden. Die Innovationskraft Hessens in diesem Bereich zeigt nicht nur die Verkehrsführung im Baustellenbereich, die „Baustelle des 21. Jahrhunderts“ auf der A5, sondern auch Instrumente wie „Baustellencounter“, die die Resttage bis zum planmäßigen Abschluss einer Maßnahmen anzeigen.

Weiteres Best Practice-Beispiel ist z. B. Fulda, wo Anlieger bei größeren Vorhaben eingeladen und individuelle Lösungen für jeden Einzelnen gesucht werden. In Hanau kann man sich per SMS über den genauen Stand

von Bauvorhaben informieren lassen. Auch wenn im Rahmen von Bauprojekten bereits heute auf eine gute Kommunikation viel Wert gelegt wird, sind sich Land und IHKs einig, dass in der Kommunikation mit den Unternehmen, der Transparenz von Planungen und Baumaßnahmen sowie der Abstimmung zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern Optimierungen weiter möglich und unbedingt wünschenswert sind.

3. Transport- und Logistikbranche benötigt zuverlässigen Rahmen – mehr Lkw-Stellplätze schaffen

Transporteure und andere Unternehmen, die Lkws für ihre Geschäftstätigkeit nutzen, sind darauf angewiesen, dass die Infrastruktur in einem Zustand ist, der den Verkehr reibungslos und frei von weiträumigen Umwegen fließen lässt. Im jetzigen Zustand entsteht den Unternehmen eine zeitliche und finanzielle Mehrbelastung, die auch zu Lasten der Umwelt geht.

Für das Transportgewerbe sind zudem Lkw-Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen ein Problem, wenn bei der Transportabwicklung mehrere Bundesländer durchquert werden müssen. Die Transportdurchführung ist dadurch schwieriger zu organisieren und für die Betriebe häufig mit Umwegkilometern und zusätzlichen Kosten verbunden. Die IHKs fordern daher Erleichterungen für Ausnahmegenehmigungen für nicht einheitliche Feiertage, die helfen würden, die Unternehmen und die Umwelt zu entlasten.

Damit Lkw-Fahrer die gesetzlich vorgesehenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten können, müssen ihnen geeignete Park- und Ruheeinrichtungen bereitgestellt werden. Die Stellplätze an Rastanlagen und Autohöfen entlang der Bundesautobahnen sind aktuell nicht ausreichend, obwohl das Land gemeinsam mit dem Bund in den letzten Jahren zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen hat. Zusätzliche Stellplätze tragen dazu bei, überflüssigen Lkw-Suchverkehr und zugeparkte Straßen in Wohn- und Gewerbegebieten zu vermeiden. Wir appellieren daher an die Vertreter der Kommunen, kooperationsbereit zu sein, wenn es um Flächen für Stellplätze entlang der Autobahnen geht. Außerdem müssen auch private Investitionen in diesem Bereich realisiert werden: Autohöfe können die Parkplätze an den Autobahnen sowie den Tank- und Rastanlagen ergänzen, benötigen aber günstige Flächen, gerade in den Ballungsräumen – hier müssen private Investoren und öffentliche Hand gemeinsam Lösungen finden.

4. Schieneninfrastruktur wird der Bedeutung des Schienenverkehrs nicht gerecht – neue Potenziale erschließen

Fast jeder vierte hessische Unternehmer gibt an, dass der Neu- und Ausbau der Schienenwege wichtig oder sehr wichtig für sein Unternehmen ist. Im IHK-Bezirk Frankfurt sind dies 35 % der Unternehmen. Dies zeigt, dass insbesondere der Schienenverkehrsknotenpunkt Frankfurt eine große Bedeutung hat. Die Schieneninfrastruktur im RheinMain-Gebiet ist ein Nadelöhr. In viele dringend notwendige Schienenprojekte kommt in jüngerer Zeit Bewegung. Der Aus- und Neubau der Bahnstrecke Hanau-Würzburg/Fulda und die Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar werden im Rahmen der derzeit laufenden Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 neu bewertet. Aufgrund ihrer hohen Bedeutung für die Auflösung bundesweit wirkender Engpässe werden sie neu priorisiert. Bei der für die Region FrankfurtRheinMain dringend erforderlichen Regionaltangente West ist das Land Hessen zur Planungsgesellschaft beigetreten, um an einer zielgerichteten Baurechtsschaffung mitzuwirken. Die Regionaltangente West gestaltet die intermodale Verknüpfung der westlich und südlich von Frankfurt gelegenen Arbeits- und Dienstleistungszentren und des Frankfurter Flughafens neu. Aufgrund ihrer tangentialen Lage leistet sie eine wichtige Entlastung des Frankfurter Hauptbahnhofs sowie des Frankfurter City-Tunnels und damit letztlich für die gesamte Region FrankfurtRheinMain.

Die Nordmainische S-Bahn ist mittlerweile auf einem guten Weg. Dieses Projekt verknüpft Hanau zusätzlich über Maintal und den Frankfurter Osten mit der Frankfurter Innenstadt und ist vor allem für die Verlagerung von Personenverkehren auf die Schiene essentiell. Durch die mit dem S-Bahn-Vorhaben verbundene Entflechtung der Verkehre wird auch eine Verbesserung der Betriebsqualität für den Güterverkehr erreicht.

Die bisherige Finanzierungsregelung, nach der kommunale Großvorhaben des ÖPNV von Bund, Ländern und Kommunen gemeinsam finanziert wurden, ist mit dem Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in 2019 in Frage gestellt. Obwohl im Koalitionsvertrag der Bundesregierung (CDU, CSU und SPD) ausgeführt wird, dass eine verlässliche Anschlussfinanzierung für das GVFG-Bundesprogramm für die Zeit nach 2019 angestrebt wird, stellen wir schon heute fest, dass einzelne Kommunen Bedenken haben, noch Großprojekte zu planen. Hier muß schnellstmöglich eine Lösung gefunden werden, mit der sichergestellt wird, dass kein Investitionsstopp im Ausbau des regionalen Schienenwegenetzes in Hessen eintritt. Nicht kleiner sind die Probleme in der Fläche – durch massiven Rückbau von Gleisanschlüssen und Verladestationen sehen viele Unternehmen derzeit keine realistische Chance, ihre Ware auf die Schiene zu verlagern. Dazu kommt, dass ihnen der Transport mit Lkws größere Flexibilität sichert. Neben der nicht ausreichenden Infrastruktur wird hier auch die mangelnde Flexibilität und Servicebereitschaft durch die Schienengüterverkehrsunternehmen beklagt. Viele Unternehmen würden Verkehre auf die Bahn verlagern, wenn das Angebot an Kombi-Verkehren ausgebaut würde bzw. die Bahn insgesamt flexibler und zuverlässiger würde. Unter den derzeitigen Bedingungen wird aber kaum Verlagerungspotential gesehen.

Um den Verkehrsträger Schiene zu einer echten Alternative zu machen, muss die Infrastruktur besser an die Bedürfnisse der Unternehmen angepasst und Effizienzpotentiale müssen ausgeschöpft werden. Ein konstruktiver Dialog zwischen den Schienenverkehrsunternehmen und ihren Kunden, über den alltäglichen Kontakt hinaus, bietet hier die Möglichkeit, sich zu den angebotenen Dienstleistungen und den Kundenwünschen auszutauschen. Durch verstärkte Kommunikation und Information können für beide Seiten Vorteile generiert werden, indem für mehr Unternehmen eine Verlagerung wirtschaftlich sinnvoll werden kann. Dies dient am Ende allen Beteiligten und kann im Ergebnis zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene und damit zu einer Entlastung der Straßeninfrastruktur führen.

5. Wasserwege erhalten – Binnenschifffahrt als Alternative stärken

Auch wenn im Verhältnis wenige Unternehmen den Wasserweg nutzen (können): Für einen ökologisch und ökonomisch ausgewogenen Modal-Split nimmt die Binnenschifffahrt eine bedeutende Rolle ein. Im Güterfernverkehr auf dem Wasser wird ein ähnliches Transportvolumen wie durch die Bahn bewältigt. Die Umweltbelastungen je Tonnenkilometer sind hier so niedrig wie bei kaum einem anderen Verkehrsträger. Die Transportkosten sind oft die günstigsten, soweit es sich um Güter handelt, die in großen Mengen über weite Entfernungen befördert werden müssen.

Häfen sind in der Regel in sich geschlossene Gewerbe- und Logistikstandorte und sollten auch durch ihre Versorgungsfunktionen für die umliegenden Städte und Gemeinden optimal in das Verkehrsnetz eingebunden werden. Häfen als wichtige Import-/ Exportdrehscheiben und als trimodale Logistik- und Weiterverarbeitungszentren müssen auch in Hessen gestärkt werden.

Die Tiefe der Fahrrinne hat großen Einfluss auf die Effizienz. Eine höhere Abladetiefe erlaubt (abhängig von Schiffstyp und Wasserstand) eine meist deutlich bessere Auslastung der Schiffe und damit geringere Transportkosten. Um die genannten Effekte bewirken zu können, müssen selbstverständlich auch die Hafenbecken tief genug

sein. Fahrrinntiefen von Flüssen und Hafenbecken sollten deshalb ständig überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Gleiches gilt für Schleusenkapazitäten. Beide Maßnahmen sind die Basis für zusätzliche Verkehre durch höhere Wirtschaftlichkeit und begünstigen innovative Logistikkonzepte unter Einbeziehung des Binnenschiffes. Die Nutzung der Wasserstraßen ist für einzelne hessische Unternehmen mittlerweile von existenzieller Bedeutung, da in immer mehr Regionen ein für Schwertransporte geeignetes Straßennetz wegen maroder Brücken und Wege nicht mehr zur Verfügung steht und die Betriebe faktisch nicht mehr erreichbar sind. Dadurch ist das Binnenschiff – insbesondere in Nordhessen – noch die einzige verbleibende Möglichkeit, Schwertransporte auf bestimmten Strecken abzuwickeln. Die Möglichkeit, Güter günstig und umweltfreundlich über Wasserwege zu transportieren, sollte nach Ansicht der hessischen IHKs und des Landes Hessen stärker in den Fokus des Handelns des Bundes kommen. Neben den dringend erforderlichen Investitionen in Erhalt und Neubau der Straßen- und Schieneninfrastruktur muss auch mehr Geld in die Wasserwege fließen. Zudem sollte die geplante Herabstufung einzelner Wasserstraßen in die Kategorie „Touristische Wasserstraße“ vermieden werden, um die Schiffbarkeit für den Güter- bzw. Schwerverkehr auch in der Zukunft zu gewährleisten.

6. Zukunftsfähigkeit des Flughafens Frankfurt/Main nicht gefährden – Wettbewerbsdruck im Auge behalten, Belastungen weiter reduzieren

Der Frankfurter Flughafen spielt eine sehr wichtige Rolle für etliche, das Rhein-Main-Gebiet und Hessen prägende Unternehmen. Das Nachtflugverbot hat dabei für viele Unternehmen ein Umdenken erforderlich gemacht. Nicht nur die vielen „Weltersatzteillager“ rund um den Flughafen selbst, sondern auch international tätige Unternehmen mit ihren Zentralen sind weit über FrankfurtRheinMain hinaus vom Flughafen und seinen zahlreichen Direktverbindungen in alle Welt abhängig. Die Zukunftsfähigkeit des Flughafens wird durch das bestehende Nachtflugverbot als Teil des Mediationsergebnisses nicht in Frage gestellt. Das Nachtflugverbot ist für die Bevölkerung positiv und wichtig für die Akzeptanz des Flughafens im dichtbesiedelten und hochbelasteten Rhein-Main-Gebiet. Gleichzeitig handelt es sich um eine Betriebsbeschränkung, die für einen Teil der Unternehmen große Herausforderungen birgt. Aktuell ist festzustellen, dass sich viele Unternehmen vor Ort den Herausforderungen gestellt und an die neuen Rahmenbedingungen angepasst haben und der Flughafen Frankfurt/Main weiterhin wettbewerbsfähig ist. Dennoch sollte der Wettbewerbsdruck nicht aus den Augen verloren werden. Es ist daher aufmerksam zu beobachten und regelmäßig zu evaluieren, wie sich dieser Prozess auf die Regionalwirtschaft auswirken wird.

Weitere Einschränkungen für den Flughafen Frankfurt/Main könnten dazu führen, dass seine wirtschaftliche und strukturpolitische Bedeutung in Frage gestellt würde. Notwendige Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sollten daher so ausgestaltet sein, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens nicht weiter eingeschränkt wird und die Attraktivität der Region als Standort für international agierende Unternehmen und ihre Zentralen gewährleistet bleibt. Ein wettbewerbsfähiger Flughafen Frankfurt/Main ist gemeinsames Ziel der hessischen Landesregierung und der hessischen Wirtschaft. Der Rahmen, in dem sich der Flughafen entwickeln kann, ist durch das Mediationsergebnis und den gültigen Planfeststellungsbeschluss beschrieben.

7. Betriebliches Mobilitätsmanagement als Chance für Unternehmen – Beratungsangebote entwickeln und ausbauen

Nicht selten stellen Unternehmen fest, dass ihr Unternehmensstandort nicht optimal verkehrlich erschlossen ist. Gewerbegebiete, die vermeintlich verkehrsgünstig durch Autobahnen und Bundesstraßen erschlossen scheinen, sind mit dem ÖPNV nicht zu erreichen – mal liegt es an den langen Fahrzeiten, mal sind die Takte nicht richtig auf die Arbeitszeiten im Unternehmen abgestimmt. Andersorts ist die Parksituation problematisch und forciert alternative Lösungen.

Um hier Verbesserungen zu erreichen, nutzen die Unternehmen zunehmend Betriebliches Mobilitätsmanagement. Es dient als Hilfe und Werkzeug, um spezifische Mobilitäts Herausforderungen zielführend zu bewältigen. Der Blick auf die Mitarbeitermobilität, also wie die Mitarbeiter zur Arbeit kommen und welche Wege sie dabei zurücklegen, wird dabei immer wichtiger.

Schon jetzt bewerben sich Fachkräfte vielerorts bevorzugt bei den Unternehmen, die ihren Mitarbeitern ein Jobticket anbieten können oder die gut mit Rad und ÖPNV erreichbar sind. Auch aus rein ökonomischer Sicht ist Betriebliches Mobilitätsmanagement interessant: In jedem Unternehmen wird täglich eine Vielzahl von dienstlichen Fahrten unternommen. Parkplätze müssen für Mitarbeiter und Kunden bereitgehalten, Dienstwagen müssen finanziert werden. Dies macht deutlich: Mobilität ist eine wichtige Ressource, aber auch ein erheblicher Kostenfaktor in Unternehmen.

Unternehmen haben Einfluss darauf, wie Menschen und Güter in ihrem Wirkungsbereich mobil sind. Sie können die betriebsbedingte Mobilität effizient, bedürfnisgerecht und nachhaltig bzw. umweltfreundlich gestalten und verbessern.

Das Maßnahmenrepertoire des Betrieblichen Mobilitätsmanagements ist ausgesprochen breit und reicht von Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur über organisatorische Maßnahmen bis hin zu Beratung von Mitarbeitern und Kunden. Ein wichtiger Bestandteil bildet das Jobticket, aber auch die Förderung des Radverkehrs, die Elektromobilität oder die Bildung von Fahrgemeinschaften gehören dazu. Wichtig für den Erfolg ist auch der Dialog mit kommunalen Aufgabenträgern.

So können die Erreichbarkeit des Standorts verbessert, Flächen für Parkraum eingespart, Krankheitskosten der Mitarbeiter gesenkt, die Mitarbeitermotivation gesteigert und die Umweltbilanz des Unternehmens verbessert werden.

Um die Unternehmen bei ihren Bemühungen zu unterstützen, müssen die Kapazitäten des schienen- und straßengebundenen ÖPNVs verbessert werden. Es muss sichergestellt werden, dass Gewerbegebiete gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Es müssen Lösungen gefunden werden, um allen Mitarbeitern zu ermöglichen, auch ohne (eigenes) Auto zu ihrer Arbeitsstelle zu kommen. Zudem sollten auch kleine Unternehmen an den Jobtickets partizipieren können.

Ebenso ist eine durchdachte und sichere Lösung für den Radverkehr zentral für die Mitarbeitermobilität der Unternehmen.

Dies macht deutlich, dass sich die öffentliche Hand dieses Themas annehmen muss, um Kommunen fachlich zu qualifizieren und Beratungsangebote zu entwickeln und auszubauen. Best Practice-Beispiel ist hier die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region FrankfurtRheinMain), die mit ihrem Beratungsangebot „südhessen effizient mobil“ für ganz Hessen Pate stehen kann.

Auch die stufenweise Weiterentwicklung von in die Jahre gekommenen Verkehrsentwicklungsplänen zu „Plänen für nachhaltige urbane Mobilität“ („Sustainable Urban Mobility Plans“) ist mit Blick auf das Thema Mobilitätsmanagement unumgänglich.

8. Luftreinhaltung ganzheitlich begreifen –

Nutzen objektiv evaluieren, Rahmenbedingungen ausgewogen ausgestalten

Beim Thema Luftreinhaltung, insbesondere in Bezug auf die Ausweisung von Umweltzonen, haben das HMWEVL und die hessischen IHKs unterschiedliche Positionen. Daher sind die Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen der Umfrage jeweils andere.

Für das HMWEVL ist das Thema Luftreinhaltung wichtig. Maßnahmen müssen die Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung wesentlich verbessern und in einem vernünftigen Verhältnis zum Aufwand stehen. Hier ist eine ganzheitliche Betrachtung sinnvoll, die auch wirtschaftliche Interessen angemessen berücksichtigt.

Aber: An der Rechtslage zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Schäden führt kein Weg vorbei. Deswegen müssen bei Überschreiten bestimmter Schwellenwerte Maßnahmen ergriffen werden, die z. B. die Feinstaubemissionen oder die Stickstoffdioxid-Emissionen mindern. Das Bundesverwaltungsgericht hat hier klar vorgegeben, dass die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger ein hohes Gut ist und die Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes umzusetzen sind. Gerade mit Blick auf die wachsende Bevölkerung in den hoch belasteten Verdichtungsräumen ist es von besonderer Bedeutung, die Menschen in den Städten mit sauberer Luft zu versorgen und die Emissionen, insbesondere aus dem Verkehr, zu reduzieren.

HMWEVL und die hessischen IHKs sind sich einig, dass Lösungen gefunden werden müssen, die von Stadt, Stadtumland und regionaler Wirtschaft gemeinschaftlich entwickelt und unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben sinnvoll sind: So ist es wenig sinnvoll, durch Lkw-Durchfahrtsverbote Verkehre nur aus der Sicht einer belasteten Stadt zu denken, sondern es müssen die hinter den Verkehren liegenden Wirtschaftsbeziehungen mit betrachtet werden. Die hessischen IHKs stimmen den Erfordernissen der Luftreinhaltung grundsätzlich zu. Auch der Wirtschaft ist das Thema Luftreinhaltung wichtig. Dennoch sollten die zur Luftreinhaltung ergriffenen Maßnahmen in einem vernünftigen Verhältnis zum Aufwand stehen. So sind mit Umweltzonen beispielsweise hohe Bürokratiekosten – sowohl für die öffentliche Hand als auch für die Wirtschaft – verbunden. Dies gilt insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, die u. a. auf jährlich neu zu beantragende, teure Ausnahmegenehmigungen angewiesen sind.

Um die direkten Folgen der Umweltzonen abzumildern, ist den Unternehmen wichtig, dass die Rahmenbedingungen stimmen: Die gegenseitige Anerkennung der Ausnahmeregelung, die das Land geschaffen hat, befürworten die Unternehmen – sollten weitere Umweltzonen in Hessen ausgewiesen werden, sollten diese entsprechend einbezogen werden. Bevor dies geschieht, ist aus Sicht der IHKs eine objektive Evaluierung des Instruments Umweltzone jedoch zwingend erforderlich.

Die Messwerte für Feinstaub in FrankfurtRheinMain sind entsprechend der gesetzlichen Vorgaben unproblematisch. Vor diesem Hintergrund ist eine Umweltzone aus Sicht der IHKs eine Maßnahme, die insbesondere Personen und Unternehmen, die finanzschwach sind, betrifft und von der (Erwerbs)Mobilität ausschließt oder ihnen zusätzliche Kosten aufbürdet. Dabei richten sich die Umweltzonen nicht gegen das Problem der gesundheitsschädlichen Überschreitungen der Stickstoffdioxidemissionen. Diese werden durch die Abgasnormen der EU sukzessive reduziert.

Mit der Einführung der neuen Euro 6/VI-Grenzwerte – für schwere Nutzfahrzeuge seit Januar 2013, für Pkw seit September 2014 und für leichte Nutzfahrzeuge ab September 2015 – werden die Stickstoffdioxidemissionen deutlich reduziert. Eine zusätzliche regulatorische Maßnahme wie die Umweltzone ist daher aus Sicht der Wirtschaft überflüssig.

Ziel muss es sein, einen größtmöglichen Nutzen für die Bevölkerung bei gleichzeitig geringstmöglichem Aufwand bei den Unternehmen zu erreichen. Den Unternehmen, die sich den Neukauf oder die Umrüstung ihrer Fahrzeuge nicht leisten können, entstehen höherer Dispositionsaufwand und zusätzliche Kosten. Problematisch werden die Maßnahmen insbesondere, wenn sie die Unternehmen zwingen, Investitionen außerhalb der üblichen Zyklen vorzunehmen. Weiterhin ist bei Verschärfungen der Grenzwerte darauf zu achten, dass sie harmonisiert mit dem technischen Fortschritt stattfinden und sich mit den Investitionszyklen der Unternehmen synchronisieren lassen.

Die hessischen IHKs schlagen gemeinsam mit dem HMWEVL vor, zu überlegen, wie weitere – aus Sicht der Wirtschaft alternative – Maßnahmen konzipiert werden können, die dann im Paket ihre Wirkung entfalten, z. B. kann ein Verkehrsroutenkonzept, insbesondere für Lkw, eine effiziente Maßnahme zur Luftreinhaltung sein, um Belastungsschwerpunkte zu vermeiden. Auch die Verbesserung des Verkehrsflusses, z. B. durch eine grüne Welle oder neue Belieferungskonzepte in den Innenstädten, können mit zur Reduzierung der Belastungen beitragen. Generell sind auch im Bereich Luftreinhaltung Anreize zur Verhaltensänderung Restriktionen vorzuziehen. Das HMWEVL legt allerdings Wert darauf, dass bei Grenzwertüberschreitungen auch Restriktionen weiterhin nötig sein können.

Anhang 1 | Teilnehmerstruktur

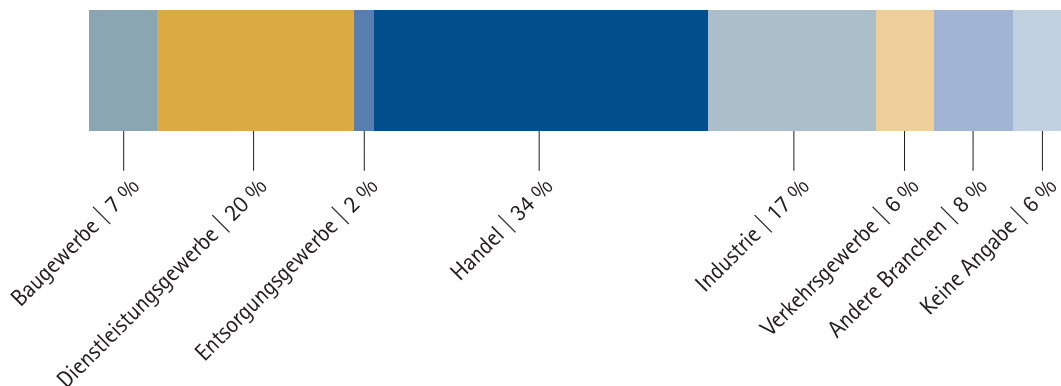
Es wurden knapp 40.000 Unternehmen angeschrieben. Es haben 2.445 Teilnehmer an der Umfrage teilgenommen, das sind 6,51 %.

Als Adressaten wurden alle Unternehmen, die im Handelsregister eingetragen sind, aus den folgenden Branchen angeschrieben, sofern der Hauptsitz im jeweiligen IHK-Bezirk liegt:

- Verkehr (Wirtschaftszweig (WZ) 49 bis 53)
- Handel (WZ 45 bis 47)
- Bauwirtschaft (WZ 41 bis 43)
- Industrie (Verarbeitendes Gewerbe) (WZ 10 bis 33)
- Entsorgung (WZ 36 bis 39)

In **Grafik 29** ist ersichtlich, zu welchem Anteil sich die einzelnen Branchen an der Umfrage beteiligt haben, [nachrichtlich: 2.344 Teilnehmer haben die Frage beantwortet – hierauf beziehen sich die Prozente]. Ebenso wurde das komplette Ehrenamt der jeweiligen IHK, also vor allem die Vollversammlung sowie die Ausschüsse, angeschrieben.

Grafik 28 | Zu welcher Branche zählt Ihr Unternehmen?



Die Umfrage wurde mit individuellem Login per Brief versendet, die Umfrage wurde online durchgeführt (siehe Anhang II und III).

Anhang 2 | Anschreiben an die Unternehmen



HESSISCHE VERKEHRSUMFRAGE

Herrn
Max Mustermann
Geschäftsführer
Musterfirma
Musterstraße 1
12345 Musterheim

Wiesbaden und Frankfurt am Main, im Juli 2014

Hessische Verkehrsumfrage – Machen Sie mit!

Sehr geehrter Herr Mustermann,

jeder Unternehmer, der in internationale Wertschöpfungsketten eingebunden ist, weiß sehr genau, wie wichtig eine intakte Verkehrsinfrastruktur für die notwendige Versorgung mit Gütern ist. Aber auch für die Beschäftigten ist es eine wichtige Frage, wie gut sie morgens an den Arbeitsplatz und abends nach Hause kommen.

Deutschland ist ein Land mit einer sehr gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur. Dennoch leidet ihr Zustand durch das wachsende Verkehrsaufkommen zunehmend – er wird immer mehr ein Problem für unsere Volkswirtschaft.

Wer daran etwas ändern will, muss sich zunächst ein Bild der Situation machen. Deshalb wollen wir – die hessischen IHKs und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung – ermitteln, wie Hessens Unternehmen die Verkehrsinfrastruktur in unserem Bundesland beurteilen.

Wir bitten Sie, sich an der ersten Hessischen Verkehrsumfrage zu beteiligen und uns ihre Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zu nennen. Dazu haben Sie bis zum **31. Juli 2014** die Möglichkeit, über unser Online-Portal

www.hessische-verkehrsumfrage.de

an der anonymen Umfrage teilzunehmen.

So loggen Sie sich ein: Benutzername: FFM-111567 Kennwort: 15238

Herzlichen Dank für Ihr Engagement!

Mit freundlichen Grüßen

Mathias Samson

Staatssekretär
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie, Verkehr und
Landesentwicklung

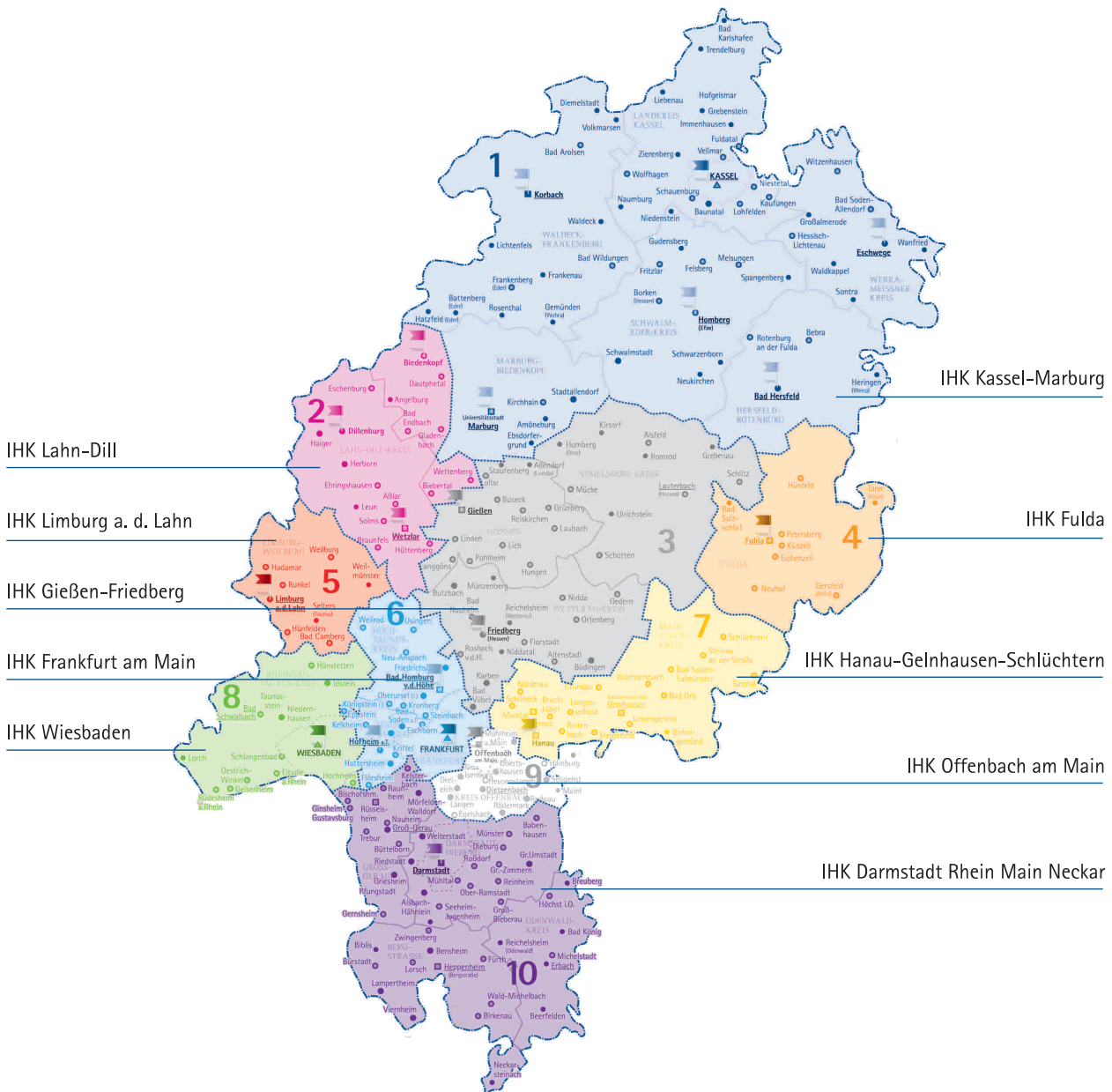
Matthias Gräble

Geschäftsführer
Arbeitsgemeinschaft hessischer
Industrie- und Handelskammern

Anhang 3 | Fragebogen der Hessischen Verkehrsumfrage

Den Fragebogen finden Sie unter www.hessische-verkehrsumfrage.de

Anhang 4 | Die zehn IHK-Bezirke in Hessen



Impressum

Herausgeber

Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern
c/o IHK Frankfurt am Main

Federführung

Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main
Geschäftsfeld Standortpolitik
Dr. Alexander Theiss
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main
www.ihk-hessen.de

Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Dr. Christian Langhagen-Rohrbach
Referatsleiter Mobilität, Logistik, Binnenschifffahrt
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Redaktionsteam

Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern
c/o IHK Frankfurt am Main
Dr. Susanne Rühle
Referentin Geschäftsfeld Standortpolitik

Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Dr. Christian Langhagen-Rohrbach
Referatsleiter Mobilität, Logistik, Binnenschifffahrt
Wolfgang Harms
Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit

Koordination

IHK Frankfurt am Main
Dr. Susanne Rühle

Gestaltung

Michael Kunz
varia Design Illustration
Münster/Hessen

Druck

Henrich Druck + Medien GmbH
Frankfurt am Main

Bildnachweis

Fotolia.com, Titel

Stand

12. März 2015

