

Für erreichbare Innenstädte und einen technologieoffenen Klimaschutz ohne staatliche Bevormundung!

Resolution der IHK-Vollversammlung vom 16. September 2024

Um den Anforderungen des Pariser Klimaschutzabkommens gerecht zu werden, hatte die Europäische Union mit dem Green-Deal, dem Europäischen Klimagesetz und dem daran anknüpfenden Maßnahmenpaket „Fit-for-55“ die notwendigen Schritte auf den Weg gebracht, um Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren.

Die Bundesregierung hatte daraufhin im Jahr 2019 erstmals ein nationales Klimaschutzgesetz verabschiedet, das sowohl Klimaschutz als auch die Anpassung an den Klimawandel beinhaltet. Auch wenn in Deutschland faktisch keine klimapolitischen Regelungslücken bestehen (die europa- und bundesrechtlichen Vorgaben sind abschließend), erkennt die IHK das Bestreben der Regierung des Saarlandes an, mit dem Saarländischen Klimaschutzgesetz (2023) einen effektiven Klimaschutz im Saarland zu fördern und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels zu unterstützen.

Mit dem Klimaschutzkonzept hat die Landesregierung nun ein Konzept vorgelegt, das die wesentlichen Klimaschutzstrategien und -maßnahmen sowie Klimaanpassungsmaßnahmen zur Erreichung der Ziele in den Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Verkehr (bzw. weitergehend Mobilität), Landwirtschaft, Abfall- und Kreislaufwirtschaft sowie Land- und Forstwirtschaft erfasst.

Die IHK unterstützt ausdrücklich Bestrebungen zu mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Die Saarländische Wirtschaft investiert bereits seit Jahren in erheblichem Maße in den Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz. Deshalb begrüßt die IHK dem Grunde nach auch die Vorlage eines Klimaschutzkonzeptes, da es tendenziell geeignet ist, die für Klimaschutzinvestitionen notwendige Planungssicherheit in den Unternehmen zu verbessern.

Kritisch sieht die IHK jedoch weite Teile der Ausführungen zum Sektor Verkehr und Mobilität. Zum einen, weil die im saarländischen Umwelt- und Klimapakt vereinbarte Beteiligung der Kammer und ihrer Mitglieder im bisherigen Verfahren nicht angemessen erfolgte. Zum anderen, weil mit dem nationalen Brennstoffemissionshandelssystem und der gleichlaufenden Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems (ETS-2) ein Rahmen zur Verfügung steht, der eine zielgenaue Reduktion von CO₂-Emissionen dieses Sektors zu volkswirtschaftlich geringsten Kosten ermöglicht und rechtsverbindlich festschreibt.

Als nicht zielführend sieht die IHK darüber hinaus jene Maßnahmen an, deren Finanzierungsgrundlage nicht gesichert ist, bei deren Realisierung nicht die notwendigen fachplanerischen Kapazitäten vorhanden sind oder die auf Zwang und Verbote anstelle von (marktwirtschaftlichen) Anreizen setzen. Denn damit wird zur Verunsicherung von Beschäftigten, Pendlern, Konsumenten und Touristen sowie von Unternehmen beigetragen,

deren Investitionen für die Zielerreichung unerlässlich sind. Klimaschutz ist jedoch eine Gemeinschaftsaufgabe und kann nur gelingen, wenn er von einer breiten Akzeptanz in der Bevölkerung getragen wird – mehr Realismus und weniger Ideologie muss daher das Motto der Stunde lauten.

Vor diesem Hintergrund appelliert die Vollversammlung der IHK Saarland an die Landesregierung, dass folgende Leitlinien das Handeln bestimmen sollten und im weiteren Diskussionsprozess zum Klimaschutzkonzept Beachtung finden:

- **Echte Beteiligung relevanter Akteure:** Die Landesregierung sollte ein abgewogenes Klimaschutzkonzept vorlegen, bei dessen Erstellung alle relevanten Akteure im Vorhinein mit ihrer Fachkompetenz und Erfahrung eingebunden sind und über die Ergebnisse pro-aktiv informiert werden. Dieser Prozess sollte von Vertrauen, Wertschätzung und Dialogbereitschaft auf Augenhöhe getragen sein.
- **Weniger Restriktionen und Zwang:** Die Maßnahmen des Klimaschutzkonzepts dürfen dabei jedoch nicht primär auf Restriktionen und Zwang setzen, sondern sollten vielmehr auf attraktive Rahmenbedingungen zur Beeinflussung der individuellen Verkehrsmittelwahl abzielen. Verkehrspolitik muss daher bedürfnisorientiert und mit Augenmaß agieren, Verkehrsplanung bereits bei der Quartiersplanung ansetzen und mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten eine effiziente und zuverlässige Mobilität von Gütern und Menschen sichern. Ein attraktives, intermodal verknüpftes Angebot des ÖPNV und eine gute und sichere Erreichbarkeit für Radfahrer und Fußgänger sind dabei ebenso wichtig wie zentrumsnaher Parkraum für Pkws und Reisebusse, Ladezonen für Lieferverkehr sowie Sharing- und On-Demand-Angebote sowie eine digitale Vernetzung der Verkehrsinfrastrukturen und Fortbewegungsmittel im Sinne der „Smart Mobility“.
- **Saarlandspezifische Besonderheiten berücksichtigen:** Dabei muss die räumliche Struktur des Landes ebenso berücksichtigt werden wie die Lebensumstände und -gewohnheiten der Menschen in der Region, deren Altersstruktur und demographische Entwicklung sowie die Quellen des Wohlstandes (Industrieller Sektor, Automotive). Viele Menschen sind auf ihr Auto angewiesen, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können – seien es Beschäftigte, Konsumenten, Touristen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Wer im traditionellen Auto- und Einpendlerland Saarland mehr Menschen für den ÖPNV gewinnen will, muss ihnen deshalb ein attraktives Angebot unterbreiten, das solide finanziert ist. Zudem erfordert die moderne Arbeitswelt ein hohes Maß an zeitlicher und örtlicher Flexibilität. Daher wird das Auto für die überwiegende Zahl der Menschen gerade im Saarland auch in Zukunft die erste Alternative für die Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse bleiben. Hier darf es zu keinen Nutzungseinschränkungen kommen. Es muss die individuelle Entscheidung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bleiben, wie sie ihren Arbeitsplatz am besten erreichen, zumal rund die Hälfte von ihnen im ländlichen Raum wohnt oder täglich in das Saarland einpendelt.
- Die **Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** leistet als Ergänzung zum Individualverkehr einen wichtigen Beitrag zu mehr Klimaschutz. Ziel muss ein flächendeckendes, gut ausgebautes, verlässliches ÖPNV-Netz sein, das auskömmlich durch Land und Kommunen finanziert ist. Dies auch mit Angeboten in den Randzeiten und mit der Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten im ländlichen Raum.

- Attraktive Arbeitsbedingungen, eine verstärkte öffentliche Förderung von Umschulungen für Quereinsteiger und mehr Wertschätzung für das Berufsbild des Berufskraftfahrers wären erste wichtige Schritte, um dem heute bereits erheblichen **Fahrermangel im ÖPNV** zu begegnen. Doch das allein reicht angesichts der von der Landesregierung angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV, für die rund 1.400 weitere Berufskraftfahrer gewonnen werden müssten, nicht. Die Landesregierung bleibt daher aufgefordert, ein tragfähiges Konzept vorzulegen, mit dem ihr ambitioniertes Ziel erreicht werden soll, ohne dass es zu einer Verschärfung des Mangels an Berufskraftfahrern in der Privatwirtschaft kommt.
- Die Akzeptanz klimapolitischer Maßnahmen lässt sich auch dadurch steigern, dass der **öffentliche Sektor seiner im Klimaschutzgesetz dargelegten Vorbildfunktion gerecht wird**. So sollte er mit gutem Beispiel vorangehen und seinen Fuhrpark bei Neuanschaffungen auf alternative Antriebe und bei der Bestandsflotte auf regenerative Kraftstoffe umstellen. Ähnlich wurde dies etwa in den Kommunen Bamberg, Erlangen und Konstanz erfolgreich umgesetzt.
- Um den Anteil der Elektromobilität effektiv zu steigern, ist eine gut ausgebaute **Ladeinfrastruktur** unabdingbar. Ausgehend vom Ziel der Bundesregierung, bis 2030 die Zahl von 15 Mio. Elektrofahrzeuge zu erreichen, benötigt das Saarland rund 8.450 Ladepunkte – ein ambitioniertes Vorhaben angesichts von derzeit ca. 850 Ladepunkten. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden, müssen Land und Kommunen mehr Tempo bei der Errichtung öffentlicher Ladepunkte machen und zugleich ein eigenes Förderprogramm auflegen, das Unternehmen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur unterstützt.
- Für einen substanziellen Anstieg des Anteils des Radverkehrs im Saarland von derzeit rund drei Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen sollte das **Radwegenetz** ausgebaut werden. Grundlage dafür ist eine erhebliche Steigerung der Planungskapazitäten der öffentlichen Verwaltung und weniger bürokratische Hemmnisse beim Fördermittelabruf, damit die vorhandenen Mittel zum Ausbau des Radwegenetzes auch konsequent genutzt werden können. Dazu gehört auch ein tragfähiges Konzept von Land und Kommunen zur Sicherung der Bestandspflege des öffentlichen, aber auch touristischen Radwegenetzes.
- Die **Erreichbarkeit der Innenstädte im Saarland** muss für alle Menschen aus der Region – gerade auch für Gäste und Konsumenten aus Frankreich und Luxemburg, deren zusätzliche Kaufkraft für das Saarland unerlässlich ist – sichergestellt bleiben. Handel und Gastronomie stehen bereits unter einem erheblichen Anpassungsdruck. Diese Branchen, in denen im Saarland mehr als 70.000 Menschen arbeiten, sind auch in Zukunft auf jeden einzelnen Kunden angewiesen. Die Politik muss daher immer die Erreichbarkeit der Innenstädte im Fokus behalten und diese für alle Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer sicherstellen. Hierfür braucht es einen breiten Angebotsmix, der den Menschen Wahlfreiheit ermöglicht. Deshalb darf die Politik keine Barrieren aufbauen, durch die es zu weiteren Verlagerungen des Konsums in Outlet-Center oder ins Internet und damit zu Abflüssen von Kaufkraft und Steuerkraft kommt.