



IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

NRW muss mobil bleiben

Verkehrspolitisches Positionspapier von IHK NRW



Inhaltsverzeichnis

- S. 3 Vorwort
- S. 4 Verkehrsinfrastruktur erhalten, Engpässe beseitigen und Lücken schließen
- S. 5 Infrastrukturfinanzierung
- S. 7 Straßennetz
- S. 8 Schienenwege
- S. 9 Wasserstraße/Häfen/Sonstige Anlagen des Kombinierten Verkehrs
- S. 10 Flughäfen/Luftverkehr
- S. 12 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV/SPNV) und
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
- S. 14 Verkehr in Städten und Ballungsräumen

Vorwort

Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit, hohe Qualität der Verkehrswege und effiziente Vernetzung der Verkehrssysteme gehören seit jeher zu den wichtigsten Standortfaktoren. Gerade in Nordrhein-Westfalen, wo u. a. die Logistikwirtschaft zu den tragenden Säulen des wirtschaftlichen Strukturwandels zählt, ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur heute mehr denn je Garant für Wachstum und Beschäftigung. Es ist deshalb eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik, das in weiten Teilen zwar engmaschige, aber häufig überlastete Verkehrsnetz in NRW leistungsfähiger zu gestalten und insgesamt in einem voll funktionsfähigen Zustand zu erhalten.

Die sich immer weiter öffnende Schere zwischen dem Infrastrukturbedarf und den verfügbaren Infrastrukturmitteln hat bereits heute Konsequenzen. Die wirtschaftliche Dynamik des Wirtschaftsstandortes NRW läuft Gefahr, durch unterlassenen Infrastrukturausbau und -unterhalt ausgebremst zu werden.

Ähnlich wie die großen Seehafenstandorte Hamburg oder Bremen stellt Nordrhein-Westfalen eine für ganz Deutschland wichtige multimodale Logistik-Drehscheibe dar. Die hieraus resultierenden besonderen Anforderungen an die Infrastruktur, rechtfertigen es, sich in Berlin für eine deutliche Erhöhung des NRW-Anteils an den Investitionsmitteln des Bundes einzusetzen.

Aber auch die Landes- und Kommunalpolitik sowie die entsprechenden Fachverwaltungen sind aufgerufen, den hohen Stellenwert eines leistungsfähigen Verkehrssystems in NRW anzuerkennen und entsprechend zu handeln. Klare politische Signale sowie eine wirtschaftsfreundliche Verwaltung tragen dazu bei, dass Nordrhein-Westfalen auch zukünftig Logistikland Nr. 1 bleibt und die nordrhein-westfälische Wirtschaft einen ihrer zentralen Wettbewerbsvorteile nicht aus der Hand gibt.

Mit den vorliegenden Verkehrspolitischen Positionen skizziert IHK NRW die wesentlichen Herausforderungen im Bereich der Verkehrssysteme und der Verkehrsinfrastruktur. Hieraus werden entsprechende Forderungen für Politik und Verwaltung abgeleitet.

Verkehrsinfrastruktur erhalten, Engpässe beseitigen und Lücken schließen

Verkehrsinfrastruktur erhalten, Engpässe beseitigen und Lücken schließen

Das Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetz in NRW ist bereits heute an vielen Stellen überlastet.

Es geht daher darum, im Sinne eines echten „co-modalen“ Ansatzes die Leistungsfähigkeit aller drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße parallel zu steigern, sie besser zu vernetzen, um somit effizient und umweltverträglich zu gestalten.

Sanieren UND Ausbauen

Neben Engpassbeseitigungen, Lückenschlüssen und gezielten Netzergänzungen sind vor allem deutlich mehr Mittel für die Erhaltung der bestehenden Infrastruktur erforderlich.

Die Umschichtung von Mitteln aus dem Ausbau in den Erhalt ist gegenwärtig zwar richtig, löst aber auf Dauer nicht die Probleme. IHK NRW erwartet von der Politik, dass sie die Versäumnisse der vergangenen Jahre und Jahrzehnte durch eine sofortige und spürbare Umschichtung zusätzlicher Haushaltsmittel zugunsten der Verkehrsinfrastruktur ausgleicht. Der Leistungsfähigkeit überregional bedeutsamer Verbindungsachsen und dem Ausbau von überlasteten Knotenpunkten, vor allem in NRW, sollte hierbei in besonderer Weise Rechnung getragen werden.

Akzeptanz von Verkehrsinfrastrukturprojekten erhöhen, Planverfahren beschleunigen

Zu einer Wachstumsbremse haben sich mittlerweile auch die oft mehrere Jahrzehnte in Anspruch nehmenden Planverfahren für Verkehrsinfrastrukturprojekte entwickelt. Obwohl das Planungsrecht bereits heute eine umfassende Berücksichtigung der Rechte von Betroffenen vorsieht, sollten Infrastrukturbedarfe früher und intensiver erklärt und Beteiligungsprozesse vor Ort professionell moderiert werden, um Sorgen zu nehmen und berechnete Anforderungen Betroffener rechtzeitig in die Planung integrieren zu können. Zudem sollte sich die Politik in diesem Zusammenhang auch wieder deutlicher zu umstrittenen, aber gesamtwirtschaftlich sinnvollen Projekten bekennen.

Das NRW-Verkehrsministerium musste in 2013 aufgrund fehlender Baureife 42 Millionen Euro Investitionsmittel für Bundesfernstraßen an den Bund zurückgeben. Sowohl die mangelnden Personalkapazitäten, aber auch die verwaltungsinterne Priorisierungsliste für die Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes verhindern derzeit einen sukzessiven Aufbau einer ausreichenden Planungsreserve, wie es zum Beispiel Bayern, in der Vergangenheit getan hat. Diese Fehlentwicklung muss schnellstmöglich und nachhaltig korrigiert werden.

Planungskapazitäten erhöhen

Infrastrukturfinanzierung

Die Ergebnisse der Bund-Länder-Kommission zur „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission) haben erneut deutlich gemacht, dass die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland seit vielen Jahren erheblich unterfinanziert ist. Dies betrifft die Erhaltung der bestehenden Infrastruktur sowie den Neu- und Ausbau von Verkehrswegen gleichermaßen. Allein für die Wiederherstellung der vollen Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsnetze und ihrer ordnungsgemäßen Erhaltung sind über einen Zeitraum von 15 Jahren pro Jahr mindestens 7,2 Milliarden Euro zusätzlich zum derzeitigen Haushaltsansatz erforderlich. Zur fristgemäßen Abarbeitung der in den Bedarfs- und Ausbauplänen des Bundes und der Länder enthaltenen Neu- und Ausbauprojekte dürften weitere fünf Milliarden Euro pro Jahr zusätzlich erforderlich sein. Aufgrund des in den vergangenen zwei Jahrzehnten prioritären „Aufbaus Ost“ ist der aufgelaufene Sanierungs- und Ausbaustau in NRW besonders groß.

Erhalt und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig sichern, stabile Finanzierungskreisläufe schaffen

Trotz jährlicher Steuereinnahmen aus dem Verkehrsbereich in Höhe von ca. 45 bis 50 Mrd. Euro, überwiegend aus dem Straßenverkehr, stagnieren die jährlichen Investitionen in die Bundesfernstraßen, -schienenwege und -wasserstraßen seit vielen Jahren auf dem Niveau von rund 10 Mrd. Euro – trotz Einführung der Lkw-Maut. Gestiegen sind hingegen das Verkehrsaufkommen – insbesondere auf der Straße – und auch die Baukosten pro Kilometer – nicht zuletzt durch immer aufwändigere Auflagen beim Umwelt- und Naturschutz.

Nachhaltige Umschichtung bestehender Haushaltsmittel ist unverzichtbar

Die Politik ist daher aufgefordert, auch ohne eine weitere Erhöhung der Steuer- und Abgabenbelastung eine wieder ausreichende Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Vor jeder Diskussion über die Art und Ausgestaltung einer Ausweitung der Nutzerfinanzierung ist analog zum Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom September 2013 eine nachhaltige Umschichtung bestehender Haushaltsmittel zugunsten der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen.

Absolute Zweckbindung der Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung

Weitere Voraussetzung ist, dass die Politik darlegt, wie sie die strikte Zweckbindung der Nutzerentgelte zugunsten der Verkehrsinfrastruktur – und hier ganz überwiegend für den Verkehrsträger, von dem die Mittel stammen – sicherstellen wird. Eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung ist nur unter den vorgenannten Bedingungen und unter der Voraussetzung zu rechtfertigen, dass alle anderen Möglichkeiten im Zuge der Haushaltsfinanzierung ausgeschöpft sind.

Investitionen müssen transparent und nach klaren Prioritäten erfolgen,

Unabhängig hiervon müssen die zur Verfügung stehenden Erhaltungssowie Neu- und Ausbaumittel so effizient wie möglich verwendet werden. Vor diesem Hintergrund unterstützt IHK NRW die Zielsetzung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015), wonach die Umsetzung von Projekten zur Engpassbeseitigung und mit besonders hohem verkehrlichen Nutzen Priorität haben soll. Die regionale Erschließungsfunktion der Verkehrsinfrastruktur muss jedoch auch weiterhin angemessen berücksichtigt werden.

Erhöhung des NRW-Anteils bei den Mittelzuweisungen des Bundes

Die nordrhein-westfälische Landesregierung sollte sich noch stärker als bisher für eine nachhaltige und an der tatsächlichen Verkehrsbelastung orientierten Verteilung der Bundesmittel auf die Länder einsetzen. Von einem solchen Systemwechsel würde NRW in besonderem Maße profitieren.

Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP)/Alternative Finanzierungsmodelle nutzen

IHK NRW plädiert für eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit gegenüber alternativen Finanzierungsmodellen für die Verkehrsinfrastruktur. ÖPP-Modelle im Bundesfernstraßenbau können im Einzelfall eine Alternative sein, wenn diese im Wirtschaftlichkeitsvergleich der konventionellen Finanzierung/Vergabe überlegen sind. Das gilt insbesondere für Projekte, deren Realisierung im Rahmen der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auf absehbare Zeit nicht möglich ist.

Straßennetz

Der Zustand der Straßen verschlechtert sich immer weiter. Staus und Substanzverzehr sind die Folge der chronischen Unterfinanzierung. 17 Prozent der Autobahnen und 35 Prozent der Bundesstraßen (Brücken ausgenommen) befinden sich in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand und sind dringend sanierungsbedürftig. Die Situation bei den Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen stellt sich nicht besser dar.

Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhalten und sichern, Engpässe beseitigen und Netzlücken schließen

Es geht nicht nur darum, Schlaglöcher zu beseitigen, sondern die Funktionalität des Verkehrsnetzes langfristig zu erhalten. Die Herauslösung von Verbindungen aus dem bestehenden Infrastrukturnetz kann zu einer Kettenreaktion mit zum Teil erheblichen Auswirkungen auf die verkehrliche Erreichbarkeit von Standorten, ja ganzer Regionen führen, wie die Sperrungen der Rheinbrücke Leverkusen der A 1 für LKW oder die maroden Brücken der A 45 deutlich gezeigt haben.

Doch Sanierung alleine reicht nicht, unzureichender Ausbau und fehlende Lückenschlüsse beeinträchtigen die logistischen Prozessketten und schwächen Image und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes NRW.

In Nordrhein-Westfalen entfallen 43 Prozent der Straßen des überörtlichen Verkehrs auf Landesstraßen. Mehr als 40 Prozent dieser Straßen sind nach Angaben des zuletzt veröffentlichten Straßenzustandsberichts in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand.

Landes- und Kommunalstraßen nicht vernachlässigen

Das deutlich zu niedrige Niveau von zuletzt rund 80 Mio. Euro jährlich für den Unterhalt reicht bei weitem nicht aus, um den fortschreitenden Substanzverzehr aufzuhalten. Erforderlich wäre eine Verdopplung des jährlichen Investitionsvolumens.

Kaum besser ist die Situation im kommunalen Straßenbau. Vor dem Hintergrund der schwierigen Haushaltssituation in den Kommunen gilt es, zeitnah eine tragfähige Nachfolgeregelung für das Entflechtungsgesetz/GVFG für die Zeit nach 2019 zu erreichen.

Lkw-Stellflächen an den Autobahnrastanlagen erweitern

Das bereits laufende Sonderprogramm zur Kapazitätserhöhung der Lkw-Stellplätze an Bundesautobahnen ist konsequent fortzusetzen, um den Fahrern die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zu ermöglichen. Dies dient auch der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Lkw-Routenpläne für Navigationssysteme erarbeiten

Verkehrstelematische Systeme können verstärkt dazu genutzt werden, Lkw-Führungsrouten sowie Routen für Schwertransporte festzulegen. Ansätze hierzu sind auszubauen und auf das ganze Land zu übertragen. IHK NRW ist gerne bereit, an der Erstellung entsprechender Routenfestlegungen mitzuwirken.

Feldversuch „Lang-Lkw“ auf NRW ausdehnen

Die Auswertungen aller bisherigen Feldversuche verdeutlichen, dass der Einsatz von Lang-Lkw dazu beitragen kann, bei gleichbleibender Sicherheit die ökologische und ökonomische Effizienz des Straßengüterverkehrs zu steigern. IHK NRW appelliert daher an die Landesregierung, ihre bisherige ablehnende Haltung zum Lang-Lkw zu überdenken.

Schienenwege

Seit der Fertigstellung der Neubaustrecke Köln – Frankfurt wurden in den letzten 10 Jahren in NRW kaum noch Investitionen in den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege getätigt. Der NRW-Anteil an den Schieneninvestitionen stagniert demzufolge bereits seit vielen Jahren bei etwa 2 Prozent.

Im Schnittpunkt mehrerer europäischer Eisenbahnmagistralen ist NRW eine strategisch günstig gelegene Drehscheibe für Massen- und Stückgüter, vor allem für die Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen) sowie für die norddeutschen Seehäfen.

Substanz erhalten, Engpässe beseitigen und keine neuen Zwangspunkte schaffen

Trotz der wiederkehrenden Bekenntnisse der Politik, Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern, hat sich der Modal Split bis heute kaum verändert, weil die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen nicht oder nur schleppend umgesetzt wurden. Wird hier nicht schnell gegengesteuert, können in Zukunft zahlreiche Bahntransporte nur noch mit Einschränkungen und Behinderungen durchgeführt werden. Hier ist die DB-Netz AG ebenso gefordert wie der Bund als Eigentümer.

Nach der nunmehr vorliegenden Finanzierungsvereinbarung hat die schnellstmögliche Realisierung des dreigleisigen Ausbaus der Schienenstrecke Emmerich – Oberhausen als Verlängerung der niederländischen Betuwe-Linie höchste Priorität. Weitere wichtige Projekte betreffen eine verbesserte Anbindung der Rheinschiene an den Seehafen Antwerpen im Korridor des „Eisernen Rheins“ sowie der Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke für Containerzüge zur Entlastung des Mittelrheintals.

Auch die aus Sicht der NRW-Wirtschaft dringendsten Projekte des Schienenpersonenverkehrs kommen nur langsam voran. Dies betrifft unter anderem die Ausbaumaßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express inklusive des zweigleisigen Ausbaus zwischen Münster und Lünen, die Engpassbeseitigung zwischen Minden und Seelze, den durchgängig dreigleisigen Ausbau zwischen Köln und Aachen oder eine Schnellverbindung zwischen Aachen und Düsseldorf. Neben den genannten Ausbaumaßnahmen ist auch eine Ertüchtigung der Fernverkehrsknotenpunkte sowie eine technische Modernisierung und Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe erforderlich.

IHK NRW unterstützt die NRW-Landesregierung darin, sich gegenüber dem Bund und der Deutschen Bahn AG mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass Nordrhein-Westfalen sich in den nächsten Jahren zu einem Investitionsschwerpunkt des Bundes/der DB entwickelt.

Schienenanbindung zu den Seehäfen ausbauen

Dringlichste NRW-Projekte forcieren

NRW zu einem Investitionsschwerpunkt im Bereich Schiene entwickeln

Wasserstraße/Häfen/sonstige Anlagen des Kombinierten Verkehrs

NRW ist das führende Binnenschifffahrtsland in Deutschland. Es existieren 120 Häfen, die zum Teil über mehrere Umschlagstellen verfügen. Von den 120 Hafenstandorten sind 23 öffentliche Häfen und 97 Privathäfen.

Rund ein Viertel der Transportmenge in NRW wird mit dem Binnenschiff bewältigt. Damit tragen die Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen wesentlich zu einer Entlastung der Straßen und des Schienensystems bei.

Die hiesige Binnenschifffahrt profitiert von der besonders günstigen geografischen Lage zu den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) und den norddeutschen Seehäfen. Besonders Rotterdam und Antwerpen spielen für den Güterverkehr in NRW eine dominierende Rolle.

Der Rhein ist der dominierende Schifffahrtsweg. Rund 75 Prozent des gesamten Güteraufkommens in der NRW-Binnenschifffahrt finden hier statt.

Rhein und west-deutsches Kanalnetz ertüchtigen

Hauptproblem der Kanalschifffahrt sind die vielfach veralteten Schleusen. Neben der Problematik technisch und baulich veralteter Schleusenanlagen stellen die vielfach unzureichenden Durchfahrtshöhen der Brücken im westdeutschen Kanalnetz ein bedeutendes Hemmnis für die Containerschifffahrt dar.

Nur mit Hilfe rechtzeitiger und präzise geplanter Ersatzinvestitionen im Bereich der Schleusen sowie einem gesonderten Programm zur Anhebung von Brückenbauwerken mit derzeit noch unzureichenden Durchfahrtshöhen wird es gelingen, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern und den in besonders starkem Maße wachsenden Containerverkehr auch auf den Kanälen eine wirtschaftlich tragfähige Perspektive zu ermöglichen. Im Zuge des Rheins gilt es, eine durchgängige Abladetiefe von 2,80 Metern zwischen Bonn und Emmerich herzustellen.

Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und sonstigen Anlagen des kombinierten Verkehrs sichern

Multimodale Transportketten dürfen nicht noch durch weitere vermeidbare Kostenfaktoren belastet werden. Einem möglichst reibungslosen Vor- und Nachlauf von und zu den Häfen und Anlagen des kombinierten Verkehrs kommt eine besondere Bedeutung zu.

Gewerbe- und Industrie- und Industrieflächen mit Wasserstraßenanbindung: Bestand und Weiterentwicklung planerisch sichern

Der Schutz der Hafenflächen vor konkurrierenden Nutzungen ist für das System Wasserstraße von großer Bedeutung. Damit für die Häfen und die „am Wasser“ angesiedelten Unternehmen ausreichend Flächen ohne Nutzungsrestriktionen zur Verfügung stehen, sind Einschränkungen der Hafenentwicklung durch das Näherrücken benachbarter Nutzungen mit erhöhten Ansprüchen an den Immissionsschutz zu vermeiden.

Flughäfen/Luftverkehr

Der Luftverkehr hat für den Wirtschafts- und Industriestandort Nordrhein-Westfalen eine große Bedeutung. Nicht nur international tätige Großkonzerne, sondern auch kleine und mittlere Unternehmen sind auf leistungsfähige Luftverkehrsverbindungen angewiesen.

Dezentrale Flughafeninfrastruktur sichern und bedarfsorientiert weiterentwickeln

Alle Prognosen gehen davon aus, dass sich der Luftverkehrsmarkt weiter dynamisch entwickeln wird. Durch das dezentrale Flughafenkonzept in NRW erhalten alle Regionen des Landes einen ortsnahe Zugang zu Luftverkehrsangeboten. Diese NRW-spezifische Flughafenstruktur ist ein wichtiger Standortvorteil, und stärkt damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes NRW insgesamt.

Im Rahmen der notwendigen Überarbeitung der NRW-Luftverkehrskonzeption sollten die Stärken der einzelnen Flughäfen berücksichtigt und eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung ermöglicht werden.

Um die Leistungsfähigkeit der Flughäfen zu erhalten, sind Nachtflugregelungen so zu gestalten, dass neben den Schutzinteressen der Bevölkerung auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Airlines an einen wirtschaftlichen Flugbetrieb sowie der hohe regionalwirtschaftliche Nutzen von Flughäfen angemessen berücksichtigt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV/SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Ein bedarfsgerecht und effizient ausgestalteter Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sind wichtige Bestandteile öffentlicher Daseinsfürsorge und liegen im Interesse der Wirtschaft.

Nachfrageorientierte Weiterentwicklung des ÖPNV/SPNV

In Ballungsräumen und Großstädten ist ein verdichteter und leistungsfähiger ÖPNV unverzichtbar, um die besonders hohe Verkehrsnachfrage, gerade bei den Pendlerverkehren im MIV, raumverträglich befriedigen zu können. Eine geringere Anzahl an Pendlerfahrten im motorisierter Individualverkehr entlastet den Verkehrsträger Straße, schafft Räume für Wirtschaftsverkehre und reduziert das Risiko von Wegeunfällen. In ländlich strukturierten Regionen stellt der demografische Wandel und hier insbesondere der Rückgang der Schülerzahlen den ÖPNV vor große Herausforderungen. Hier gilt es, neue, auf die jeweilige Nachfrageentwicklung angepasste Betriebs- und Finanzierungskonzepte zu finden. Die Sicherstellung einer Basismobilität im ÖPNV ist als Teil der Daseinsvorsorge hier auch zukünftig unverzichtbar, um den bereits erkennbaren Abwanderungstendenzen von Teilen der Bevölkerung aus der Fläche in die großen Städte entgegenzuwirken.

Langfristige Planungs- und Finanzierungssicherheit für die ÖPNV/SPNV-Finanzierung schaffen

IHK NRW fordert Bund und Land auf, erforderliche (Re-)Investitionen in die ÖPNV/SPNV-Infrastruktur unter Beachtung der Grundsätze von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit auch weiterhin sicherzustellen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen brauchen eine verlässliche Planungs- und Finanzierungsperspektive.

Die nordrhein-westfälische Landesregierung und die Kommunen werden durch IHK NRW darin unterstützt, mit dem Bund eine Nachfolgeregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)/Entflechtungsmittel für die Zeit nach 2019 und eine an die sich verändernde Markt- und Wettbewerbssituation angepasste Dynamisierung der Regionalisierungsmittel für den SPNV zu verhandeln.

Vor allem im Rhein-Ruhr-Ballungsraum gilt es, den Wettbewerb noch konsequenter als bisher zu nutzen, um im Rahmen der verfügbaren Regionalisierungsmittel das SPNV-Leistungsangebot weiter zu optimieren. Hierfür gibt es in ländlichen Regionen – beispielsweise in Westfalen – positive Beispiele. Dort wurden durch die Zweckverbände bereits 70 Prozent der SPNV-Leistungen im Wettbewerb ausgeschrieben. Ergebnis dort: Erhebliche Verbesserungen bei den Leistungen, dem Fahrzeugmaterial, aber auch im Service und – gestiegene Reisendenzahlen.

Die sukzessive Öffnung des straßengebundenen ÖPNV-Marktes für einen geordneten Wettbewerb mit mittelstandsfreundlichen Qualitätsstandards ist weiter fortzusetzen. Bei Ausschreibung und Vergabe sind die Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben und die spezifischen Anforderungen an die Sicherheit, Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebotes zu berücksichtigen. Bei Direktvergaben der Aufgabenträger an das jeweilige kommunale Verkehrsunternehmen ist darauf hinzuwirken, dass die Interessen der regional ansässigen, mittelständischen Busunternehmen im Rahmen der Leistungserbringung in angemessener Weise berücksichtigt werden.

Mit der erfolgten Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs ergeben sich neue städtebauliche und verkehrliche Herausforderungen für die betroffenen Städte. Hierbei gilt es, dafür Sorge zu tragen, dass die Fernbuslinien über einen baulich ausreichend dimensionierten, zentralen Haltepunkt in unmittelbarer räumlicher Nähe zu den Bahnhöfen und sonstigen ÖPNV-Knotenpunkten mit den öffentlichen Verkehrsangeboten verknüpft werden.

Geordneten Übergang zu mehr Wettbewerb im ÖPNV sicherstellen und mittelstandsfreundlich gestalten

Haltepunkte für Fernbuslinien mit den Knotenpunkten des Öffentlichen Verkehrs verknüpfen

Verkehr in Städten und Ballungsräumen

Die Attraktivität der Innenstädte muss durch entsprechende Verkehrskonzepte gefördert werden. Diese müssen darauf gerichtet sein, dass innerstädtische Mobilität effizient, umwelt- und sozialverträglich und gleichzeitig ideologiefrei ohne Benachteiligung einzelner Verkehrsträger gestaltet wird.

Gemeinsames Ziel von Wirtschaft und Politik sollte deshalb sein, individuelle Mobilitätsansprüche, ökonomische und ökologische Anforderungen als gleichberechtigt einzustufen und die jeweiligen Interessen untereinander auszugleichen.

Anforderungen der Liefer- und Entsorgungsverkehre berücksichtigen

Für die Wettbewerbsfähigkeit und die Funktionsfähigkeit der Innenstädte als zentrale Versorgungsbereiche ist ein funktionierender Ver- und Entsorgungsverkehr von großer Bedeutung. Pauschale Zugangsbeschränkungen verteuern den Verkehr für Wirtschaft und Bevölkerung und führen zu Verlagerungseffekten mit den entsprechend negativen Folgen für Umwelt und Verkehrsfluss.

Erreichbarkeit der Innenstädte sicherstellen

Nicht zuletzt unter dem Aspekt der Emissionsreduzierung sollte im Zuge aller verkehrsplanerischen und verkehrssteuernden Maßnahmen das Ziel gelten, einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss anzustreben. Die bewusste Verknappung und/oder Vertauung des zentrumsnahen Parkraumbereiches oder auch die immer wieder aufkommende Diskussion über die Einführung einer City-Maut wirken kontraproduktiv auf die Attraktivität der Innenstädte. Eine Schwächung des innerstädtischen Einzelhandels und die indirekte Förderung von Einzelhandelsangeboten „auf der grünen Wiese“ wären die Folge.

Nutzen und Kosten von Maßnahmen im Zuge der Klimaschutzpolitik sowie die Einführung von Umweltzonen, Lärmaktionsplänen oder Straßensperrungen für den Lkw-Verkehr sind gegeneinander abzuwägen. Sind restriktive Maßnahmen unabdingbar erforderlich, sind Ausnahmeregelungen für individuelle Härtefälle vorzusehen, um entsprechende Betriebe nicht in ihrer Existenz zu gefährden.

Aus Sicht IHK NRW's ist eine Stärkung der Fahrradmobilität, insbesondere auch für die Wege von und zum Arbeits- beziehungsweise Ausbildungsplatz, grundsätzlich zu begrüßen. Eine wichtige Voraussetzung ist, dass durch die Neuausweisung von Fahrradschnellwegen keine nennenswerten Behinderungen für den MIV, die Wirtschaftsverkehre und den ÖPNV eintreten.

Vor einem erheblichen finanziellen Engagement der NRW-Landesregierung ist zu überprüfen, welche tatsächlichen Verlagerungspotenziale (vom Motorisierten Individualverkehr oder auch ÖPNV) durch entsprechende Investitionen in die Infrastruktur zu erwarten sind. Anstelle landesweit einheitlichen Infrastrukturstandards sollten vor Ort passende und am tatsächlichen Bedarf orientierte Lösungen ermöglicht und – soweit erforderlich – landesseitig unterstützt werden.

Die ohnehin schon unzureichenden Finanzmittel für die NRW-Landesstraßen dürfen keinesfalls zugunsten der Finanzierung von Fahrrad-schnellwegen weiter gekürzt werden.

Bei umweltschutzbedingten Verkehrsrestriktionen Verhältnismäßigkeit beachten

Nutzen und Kosten von Fahrradschnellwegen prüfen/ Keine Mobilitätseinschränkungen beim MIV, ÖPNV und Wirtschaftsverkehren

Impressum

Herausgeber:

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in
Nordrhein-Westfalen e. V.

IHK NRW ist der Zusammenschluss der 16 Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.

Redaktion:

Joachim Brendel, Federführer Verkehr IHK NRW e. V.
Daniel Janning, IHK Nord Westfalen

Gestaltung: BrandLite
Gesamtherstellung: rheinsatz, Köln