

IHK

Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf



Zukunft Mobilität

Mobilitäts- und verkehrspolitisches Leitbild der IHK Düsseldorf

VORWORT



VORWORT

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für Düsseldorf und den Kreis Mettmann ein bedeutender Standortfaktor, um dem Mobilitätsbedürfnis der Wirtschaft (und der Bevölkerung) gerecht zu werden. Unternehmen müssen für Kunden und Mitarbeiter erreichbar sein, der An- und Abtransport von Gütern muss sichergestellt werden. Entwicklungen wie die aktuelle Diskussion um Fahrverbote, Forderungen nach einem Wandel zu post-fossiler Mobilität, eine mangelnde Infrastrukturqualität und das prognostizierte Verkehrswachstum stellen die Erreichbarkeit der Unternehmen vor große Herausforderungen. Die IHK Düsseldorf möchte einen Beitrag dazu leisten, die günstige Lage Düsseldorfs und des Kreises Mettmann im Zentrum eines der größten europäischen Ballungsräume, der grundsätzlich über alle Verkehrsträger gut angebunden ist, noch besser nutzbar zu machen. Straßen, Schienenwege, der Rhein und die Häfen sowie der Düsseldorfer Flughafen müssen in einem bedarfsgerechten Zustand gehalten, effizient genutzt und sinnvoll erweitert werden. Die IHK Düsseldorf sieht sich in der Verantwortung, ihren Beitrag zu Klima- und Umweltschutz aber auch zur intelligenten Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zu leisten.

Um die Wirtschaftsinteressen zu den drängenden mobilitäts- und verkehrspolitischen Fragen zu definieren, wurde das vorliegende Leitbild unter Beteiligung des IHK-Industrieausschusses und des IHK-Ausschusses für Verkehr und Logistik erarbeitet. Der federführende Ausschuss für Verkehr und Logistik hat dem Papier mehrheitlich zugestimmt und der Vollversammlung zum Beschluss empfohlen. Ein Mitglied dieses Ausschusses lehnt die Position zum Flughafen mit der Begründung ab, dass der Stadtflughafen im Wachstum reguliert werden müsse, da sich die Zahl der von Lärm und Abgasen betroffenen Anwohner in den vergangenen Jahren erhöht habe und sich weiter erhöhen werde. Darüber hinaus habe er Bedenken, in Zeiten, in denen Fahrverbote drohten, eine Erweiterung des Flughafens zu fordern. In den übrigen Punkten stimmt er dem Leitbild zu.

Die IHK-Vollversammlung hat das vorliegende Leitbild am 19. November 2018 beschlossen. Die IHK wird die Veränderungen in der Mobilität aktiv begleiten, sich für eine zukunftsfähige Infrastruktur und für moderne Mobilität in Düsseldorf und dem Kreis Mettmann einsetzen.



Lars Kleffner
Vorsitzender des Ausschusses für
Verkehr und Logistik der IHK Düsseldorf

INHALT



INHALT

STATUS QUO

7

ANFORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT
AN EINE MODERNE MOBILITÄTS-
UND VERKEHRSPOLITIK

9

ANFORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT
AN INFRASTRUKTURPROJEKTE

21

IMPRESSUM

27



STATUS QUO

STATUS QUO

Das Verkehrssystem in Düsseldorf und im Kreis Mettmann stößt heute regelmäßig an seine Grenzen. Die Gründe für die Probleme sind vielfältig und bekannt. Unter anderem sind dies ein verändertes Konsumverhalten hin zu Onlinekäufen, das zu einer deutlichen Zunahme von Paketlieferungen führt sowie wachsende Pendlerströme, da die Region attraktiv für Zuzügler und Arbeitskräfte ist. Von und nach Düsseldorf zum Beispiel pendeln täglich über 400.000 Personen. Mit steigender Tendenz, denn das Bundesverkehrsministerium geht von einem weiteren Personenverkehrswachstum in Deutschland von 13 Prozent bis 2030 aus. Der Güterverkehr wächst voraussichtlich sogar noch stärker: bis 2030 soll er um rund 38 Prozent zunehmen.

Ein wachsendes Mobilitätsbedürfnis von Wirtschaft und Bevölkerung steht Flächenknappheit und einer annähernd konstanten Infrastrukturkapazität gegenüber. Die Folgen sind vielfältig. Die Infrastruktur sowie die Verkehrs- und die Stadtentwicklungspolitik müssen daher an die steigenden Herausforderungen angepasst werden. Die IHK setzt sich dafür ein, dass sich Bundes-, Landes-, und Kommunalpolitik sowie die zuständigen Fachverwaltungen der Bedeutung der Infrastruktur und der Mobilität für die Wirtschaft wieder bewusst werden und entsprechend handeln.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) gibt erste positive Signale und die Bemühungen der aktuellen nordrhein-westfälischen Landes- sowie der Bundesregierung, Planung, Genehmigung und Bau zu beschleunigen, sind positiv zu bewerten. Eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für Neubau, Sanierung, Modernisierung und Ausbau, die erstens die zur Verfügung gestellten Mittel erhöht und sie zweitens verstetigt, um die notwendige Planungssicherheit zu gewährleisten, zum Beispiel durch einen überjährigen geschlossenen Finanzierungskreislauf anstelle von haushaltsabhängigen Beschlüssen, fehlt jedoch weitgehend.

Neben den notwendigen Veränderungen bei Finanzierung, Planung, Genehmigung und Management von Infrastruktur ist zukünftig ein verstärktes Umdenken bei der Mobilität jedes einzelnen nötig. Denn Infrastruktur ist vor allem in einem städtischen Umfeld wie Düsseldorf nicht ohne weiteres vermehrbar. Das gilt sowohl für Straßen als auch für Parkraum, denn die Flächenkonkurrenz zu anderen Nutzungen ist groß. Folglich muss die vorhandene Infrastruktur effizienter genutzt werden.



MOBILITÄTS- UND VERKEHRSPOLITIK

ANFORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT AN EINE MODERNE MOBILITÄTS- UND VERKEHRSPOLITIK

Innerstädtische Mobilität steht insbesondere in Düsseldorf, aber auch in den Städten des Kreises Mettmann vor erheblichen Herausforderungen. Stetig wachsende Kraftfahrzeugzahlen treffen auf begrenzte Infrastrukturfähigkeiten bei Straßen und Parkplätzen. Daraus resultierende Konsequenzen wie Luftschadstoffe und notwendige Einsparungen im Bereich von CO₂ und NO_x sind aktuell die bestimmenden Themen. Innerstädtische Mobilität muss daher effizienter werden als sie es bisher ist. Entwicklungsperspektiven gibt es im Bereich der Optimierung der Verkehrsflüsse, der Verbesserung der Intermodalität, dem Ausbau der alternativen Antriebe sowie von Sharing-Modellen und in der Fortentwicklung des automatisierten Fahrens hin zum autonomen Fahren. Zudem erleichtert die fortschreitende Digitalisierung die Erstellung von Bedarfs- und Bewegungsprofilen der Verkehrsteilnehmer und die Ableitung be-

darfsgerechter Infrastrukturen und Dienstleistungen für den Umstieg zwischen einzelnen Verkehrsmitteln. Nutzer können die relevanten Informationen abrufen und so die ideale Fahrzeugkombination wählen. Die notwendigen technischen Voraussetzungen dafür entstehen aktuell und sie müssen zukünftig in den Kommunen konsequent genutzt und gefördert werden. Durch diese Entwicklungen lassen sich Effizienzpotenziale heben, sodass der (Wirtschafts-)Verkehr dem Bedarf entsprechend, also vielfältig und ideologiefrei mit allen Verkehrsmitteln, fließen kann. Je nach Strecke, Zweck, Witterung und persönlichen Ansprüchen können die Nutzer so das jeweils optimale Verkehrsmittel wählen. Die IHK Düsseldorf unterstützt daher die Anstrengungen der Landeshauptstadt Düsseldorf und der Kommunen des Kreises Mettmann zur Entwicklung von integrierten Mobilitätskonzepten.





Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird zukünftig den Kern des innerstädtischen Verkehrs bilden, da der ÖPNV sowohl hinsichtlich der effizienten Infrastrukturnutzung als auch im Hinblick auf die innerstädtische Emissionsbelastung Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet. Der ÖPNV muss daher gestärkt werden und sich intelligent mit anderen Verkehrsträgern vernetzen, um sein volles Potenzial zu entfalten. Dazu gilt es, an den richtigen Stellen die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen:

ÖPNV verbessern

Um die Nutzung des ÖPNV zu verbessern, muss er den Anforderungen an eine moderne Mobilität gerecht werden. Dazu muss er vor allem einfach, bequem, sauber, zuverlässig, schnell und sicher sein. Neben einem attraktiven Angebot wie zum Beispiel einem engeren Takt zu Spitzenzeiten und einer Angebotsausdehnung in den Abendstunden sind weitere Maßnahmen erforderlich, die zum Beispiel die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Fahrrad ermöglichen. Zusätzlich muss vor allem das Tarifsystem vereinfacht werden, um die teils erheblichen Einstiegshürden in das ÖPNV-System zu verringern. Insbesondere die großen Verkehrsverbünde in NRW wie zum Beispiel der VRR und der VRS sollten verbundübergreifende Lösungen ausweiten. Firmentickets, digitale Ticketsysteme und entfernungsabhängige Tarife können dabei eine wichtige Rolle spielen.

Intermodale Verknüpfungspunkte herstellen

Gerade in einer von Pendlern geprägten Region wie Düsseldorf und dem Kreis Mettmann wertet eine bessere Erreichbarkeit durch eine bedarfsgerechte Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel Standorte deutlich auf. Um Transportketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, muss sowohl innerstädtisch als auch interkommunal der Umstieg zwischen diesen Verkehrsmitteln gewährleistet sein. Dazu müssen Park and Ride-Parkplätze am Rande der Kommunen oder auch in den angrenzenden Gemeinden geschaffen und mit leistungsfähigen, beschleunigten Schienen- und Busverkehren angebinden werden. Die Nutzung des Standstreifens auf den Bundesautobahnen durch Busse im Linienverkehr (Schnellbusse) kann hierfür ein positiver Ansatz sein. Dafür ist eine interkommunale Zusammenarbeit (insbesondere Düsseldorfs) mit den Umlandgemeinden auf Augenhöhe unverzichtbar.

Um den innerstädtischen Mobilitätsbedarf auch ohne eigenes Fahrzeug zu decken, müssen in den Kommunen – und dabei insbesondere in der Landeshauptstadt – Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkte zum Umstieg zwischen ÖPNV, Pkw, Sharing-Fahrzeugen und Zweirädern errichtet werden. Besonders bieten sich dafür Bahnhöfe oder Stadtteile mit hohem Parkdruck sowie neue Quartiere an.

Innovative Konzepte und Reallabore umsetzen

In der Vergangenheit wurde beim Bau von neuen Wohn- oder Geschäftshäusern primär die Erreichbarkeit mit dem Pkw über die Stellplatzsatzung geregelt. Eine ÖPNV-Anbindung wurde allenfalls erst im Nachgang zur Fertigstellung der Bauprojekte umgesetzt. Zukünftig muss die Verkehrsplanung parallel zur Quartiers- und Gebäudeplanung erfolgen. Dabei sollten nicht nur Pkw-Stellplätze, sondern insbesondere alternative Mobilitätskonzepte sowie der ÖPNV im Vordergrund stehen, um Anreize für einen Verzicht auf den eigenen Pkw zu setzen. Ein Beispiel dafür ist das Grand Central am Düsseldorfer Hauptbahnhof, bei dem die Entwickler auf moderne Mobilitätskonzepte setzen.



Personenbeförderungsgesetz innovationsfreundlich modernisieren

Um Innovationen im ÖPNV sowie bei Taxis und Mietwagen zu fördern, sollte die geplante Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) dazu genutzt werden, das Gesetz an sich ändernde Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und an technische Entwicklungen anzupassen. Insbesondere sollten dabei digitale Mobilitätsangebote, die geteilte Nutzung (Pooling) von Fahrzeugen, die Ortskenntnisprüfung, Tarife und die Rückkehrpflicht für Mietwagen betrachtet und zur Gewährleistung fairen Wettbewerbs die positiven sowie negativen Effekte für die unterschiedlichen Marktteilnehmer abgewogen werden.

Fahrverbote vermeiden

Beschränkungen für Fahrzeuge in Form einer Umweltplakette, als generelle, selektive oder temporäre Einfahrverbote sowie in Form einer City-Maut sind keine effiziente Lösung von Verkehrsproblemen. Sie wirken kurzfristig, sind aber nicht nachhaltig. In Städten mit und ohne grüne Umweltzone ist bei der Fahrzeugflotte langfristig kaum ein Unterschied feststellbar. Fahrverbote führen jedoch zu erheblichen Einschränkungen im Wirtschaftsverkehr, bei Berufspendlern und Kunden von Unternehmen.



Neben dem ÖPNV bieten technische Entwicklungen bei den weiteren Verkehrsträgern erhebliches Potenzial für Effizienzsteigerungen und nachhaltige Mobilitätslösungen. Der aktuelle Trend zu Fahrrädern, E-Bikes und Pedelecs führt auch zu einer verstärkten Nutzung durch Mitarbeiter und Kunden. Elektroautos und Fahrzeuge mit anderen alternativen Antrieben (zum Beispiel Power-to-X, Wasserstoff, Biokraftstoffe) helfen, Emissionen zu verringern, jedoch nicht die Verkehrsleistung. Sharing-Economy-Angebote sparen vor allem Fläche, da einzelne Fahrzeuge effizienter genutzt werden. Der Staat muss hier die richtigen Rahmenbedingungen setzen, um die Nachhaltigkeit im Verkehr zu erhöhen.

Anreize für nachhaltige Verkehrsmittel schaffen

Alternative Antriebe tragen zur Senkung der Schadstoffemissionen unter die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte vor Ort bei. Beim Aufbau der hierfür notwendigen Infrastruktur ist eine differenzierte Betrachtung von Bedarfs- und Bewegungsprofilen notwendig. So lassen sich optimale Standorte von Lade- und Tankinfrastruktur identifizieren und gezielt nutzen. Beim Umstieg auf alternative Antriebe sind batteriebetriebenen Fahrzeuge, Biokraftstoffe, Brennstoffzellenfahrzeuge oder Power-to-X zu betrachten. Staatliche Anreize sollten daher bedarfsgerecht und technologieoffen sein und bei Unternehmensflotten ansetzen. Erstens im ÖPNV, zweitens in der Logistik und drittens im Pkw-Markt. Bei den Pkw sind rund 65 Prozent der Neuzulassungen Firmenfahrzeuge, die in der Regel nach wenigen Jahren für den Gebrauchtwagenmarkt zur Verfügung stehen. Dadurch können sich alternative Antriebe auch bei Privatkunden verbreiten. Ein redu-

zierter Steuersatz für Elektrofahrzeuge als privat genutzte Firmenwagen („0,5 Prozent-Regelung“), der ab 2019 gelten soll, ist ein guter Ansatz.

Um Anreize für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen, der die vorhandene Infrastruktur entlastet, ist die „Stadt der kurzen Wege“ bei allen Planungen zu berücksichtigen. Um die Infrastruktur insbesondere für den (Lasten-)Radverkehr zu verbessern und innerstädtische Unfälle zu vermeiden, sollte bevorzugt das nachgelagerte Straßennetz parallel zu den Hauptverkehrsachsen dem Radverkehr (etwa eine Fahrradstraße auf der Klosterstraße in Düsseldorf) dienen. Zur Entlastung der Pendlerstrecken sollten im Süden Düsseldorfs die Planungen zum Radschnellweg Neuss, Düsseldorf, Langenfeld/Monheim umgesetzt werden. Das Radschnellwegenetz sollte zur Anbindung weiterer Stadtteile und der umliegenden Gemeinden weiterentwickelt werden.





Sharing-Economy-Angebote fördern

Das Teilen von Fahrzeugen kann erhebliche Vorteile insbesondere für die effiziente Nutzung von Parkraum in Städten haben. Private Pkw werden im Durchschnitt etwa eine Stunde pro Tag gefahren und belegen in der restlichen Zeit knappen Parkraum. Geteilte Fahrzeuge können bis zu sechs individuelle Fahrzeuge ersetzen. Darüber hinaus ist auch das Teilen von Fahrrädern und (Elektro-)Rollern immer beliebter. Die Kombination von Sharing-Angeboten verstärkt die Effekte in den Bereichen Klima- und Umweltschutz, Infrastruktureffizienz und bedarfsgerechte Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Diesen Angeboten sollten daher zum Beispiel durch bevorzugte Parkmöglichkeiten die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Zudem müssen die Potenziale der Digitalisierung für die Nutzerinformation und die Reservierung gehoben werden.

Rechtlichen Rahmen an technische Entwicklungen anpassen

Um die Potenziale, die die aktuellen und zukünftigen technischen Entwicklungen im Verkehr ermöglichen, nutzen zu können, müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden. Dies gilt insbesondere für automatisiertes und autonomes Fahren, bei dem Haftungsfragen zu klären sind. Mit Blick auf den internationalen Wettbewerb sollten die rechtlichen Rahmenbedingungen innovationsfreundlich ausgestaltet werden.





Gerade in wirtschaftlich wachsenden Regionen wie Düsseldorf und dem Kreis Mettmann ist die Herausforderung, für einen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen zu sorgen, besonders groß. Die Logistik ist in der städtischen Mobilitätspolitik zu berücksichtigen. Das betrifft sowohl die Erreichbarkeit von Gewerbe- und Industriestandorten als auch die Optimierung von Lieferungen. Getrieben durch einen starken Onlinehandel wachsen die Transportvolumina insbesondere im Kurier-, Express- und Paketmarkt (KEP) seit Jahren an.

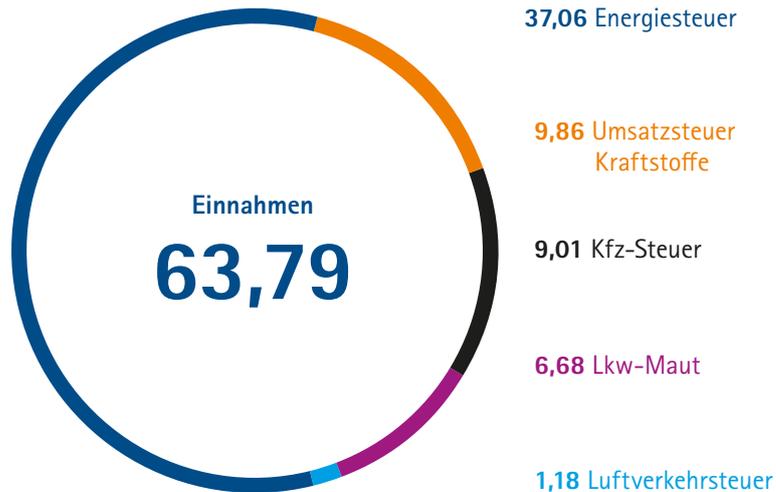
Erreichbarkeit von Gewerbe- und Industriestandorten sichern und verbessern

Um Waren zu produzieren, mit ihnen zu Handeln oder Dienstleistungen durchzuführen sind Unternehmen wesentlich auf eine gute Anbindung ihrer Gewerbe- und Industriestandorte angewiesen. Wichtigster Verkehrsträger ist dabei in der Regel die Straße. Um die Standortattraktivität des IHK-Bezirks zu erhalten, muss die infrastrukturelle Anbindung dieser Standorte gesichert und weiter verbessert werden.

City-Logistik etablieren

Die Optimierung der Warenströme ist grundsätzlich ureigene Aufgabe der Logistikwirtschaft, jedoch greifen auch hier staatliche Rahmenbedingungen, um die Effizienz des Systems zu erhöhen. Neben der Effizienzsteigerung in Fahrzeugen birgt auch die weitere Optimierung der letzten Meile Potenziale. Beispiele sind hier die Bündelung in und Belieferung aus stadtnahen Logistikzentren, Lieferungen mit Lastenrädern oder die Nutzung von Mikrodepots und (neutralen) Packstationen. Diese liegen auch im eigenen Interesse der KEP-Dienstleister. Die Kommunen können die Unternehmen aber zum Beispiel bei der Suche nach Depot-Standorten, der Ausweisung von Liefer- und Ladezonen und der Genehmigung von Testfeldern unterstützen. Dabei sollten die Kommunen aktiv auf die KEP-Dienstleister zugehen und sie zur Umsetzung alternativer Lieferkonzepte ermutigen.

VERKEHRSINDUZIERTE EINNAHMEN UND AUSGABEN DES BUNDES 2018 (PLAN) IN MRD. EURO





Neben innerstädtischen Verkehrsproblemen gibt es auch überregional zahlreiche Engpässe, die es zu lösen gilt. Sowohl bei der Verkehrsinfrastruktur als auch im Schienenverkehrs- und ÖPNV-Angebot gibt es Stellschrauben, die zur Beseitigung von Engpässen beitragen.

Infrastrukturfinanzierung sicherstellen

Der Bundesverkehrswegeplan sieht mit fast 13 Milliarden Euro beziehungsweise rund 20 Prozent einen erheblichen Teil der Mittel für NRW vor. Allerdings hängt die Finanzierung der Projekte weitgehend von jährlichen Haushaltsbeschlüssen ab. Um mehr Planungssicherheit, auch für Zeiten mit weniger guter Kassenlage zu erhalten, sollten überjährige und stabile Finanzierungskreisläufe geschaffen werden. Dafür ist zunächst auf die ohnehin hohen verkehrsbezogenen Einnahmen des Bundes zurückzugreifen. Diese übersteigen die verkehrsbezogenen Ausgaben des Bundes um ein Vielfaches (*siehe Grafik*). Zusätzliche Einnahmen, zum Beispiel durch die Änderung der Lkw-Maut, sind dem System zusätzlich zweckgebunden zuzuführen.

Darüber hinaus fehlen auf Landes- und kommunaler Ebene erhebliche Mittel für den Infrastrukturerhalt, Ausbau und Erneuerung. Allein für den Erhalt der Landesstraßen in NRW sind nach Angaben des Landesrechnungshofes seit 2014 jährlich mindestens 200 Millionen Euro notwendig, um innerhalb von 15 Jahren wieder den Straßenzustand von 2011 zu erreichen. Dieser Betrag soll erst 2021 zur Verfügung stehen, wodurch sich der Straßenzustand weiterhin verschlechtert und zusätzliche Instandhaltungskosten entstehen. Insgesamt beläuft sich der Sanierungsstau auf deutlich über drei Milliarden Euro. Das Niveau der Infrastrukturqualität von 2011 ist mit den genannten Investitionen frühestens 2035 wieder erreichbar.





Akzeptanz für Verkehrsinfrastrukturprojekte verbessern, Planung beschleunigen

Planung, Genehmigung und Bau von Infrastrukturprojekten dauern deutlich zu lange. Bis der erste Teilschnitt der A44 zwischen Ratingen und Heiligenhaus fertiggestellt wurde, vergingen rund 50 Jahre. Die Gründe sind vielfältig. Das (geplante) Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich zielt in die richtige Richtung, sollte aber zum Beispiel um die Zusammenlegung von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren ergänzt werden, um die Planungsprozesse zu beschleunigen.

Darüber hinaus sollte das Bundesverwaltungsgericht nicht nur für Schienenwege, sondern für alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im BVWP als erste und letzte Instanz gelten. Die Planungs- und Genehmigungs-

kapazitäten in NRW sollen aufgebaut werden und die Infrastrukturgesellschaft des Bundes soll künftig die Projektplanung übernehmen und so dafür sorgen, dass beschlossene Projekte auch vorangetrieben werden. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass der Übergang der Planungsverantwortung auf den Bund nicht zu weiteren Verzögerungen in der Planung führt. Ferner sind die Planungen unter anderem durch die Einbindung externer Planungsbüros oder der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) zu beschleunigen. Widerständen in der Bevölkerung kann durch professionell moderierte Verfahren begegnet werden. Politik sollte sich dabei zu gesamtwirtschaftlich vorteilhaften Infrastrukturprojekten bekennen – auch gegen Partikularinteressen.



ÖPNV-Bedarfsplan fortschreiben

Damit ÖPNV- und SPNV-Maßnahmen umgesetzt werden können, müssen sie in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW aufgenommen werden. Da der letzte Bedarfsplan bereits 2005 aufgestellt wurde, soll er fortgeschrieben werden. Aufgrund von Differenzen mit dem Auftragnehmer wird die Fortschreibung nun neu ausgeschrieben. Um eine moderne Mobilitätspolitik in NRW sowie für Düsseldorf und den Kreis Mettmann zu gewährleisten, ist ein attraktiver ÖPNV unabdingbar. Damit Projekte zügig umgesetzt werden können, sollten daher die Vergabe und die Erstellung des Bedarfsplans beschleunigt werden.

Luftverkehrssteuer wettbewerbsneutral gestalten

Der deutsche Luftverkehr steht im internationalen Wettbewerb. Die deutsche Luftverkehrssteuer erschwert daher die Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft und schadet dem Standort, da die Steuer nur an deutschen Flughäfen gilt. Die Abgabe sollte daher ersetzt werden durch ein im europäischen Rahmen harmonisiertes und stärker auf die Verbesserung der Luftqualität zielendes Instrument.



INFRASTRUKTUR PROJEKTE

ANFORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT AN INFRASTRUKTURPROJEKTE

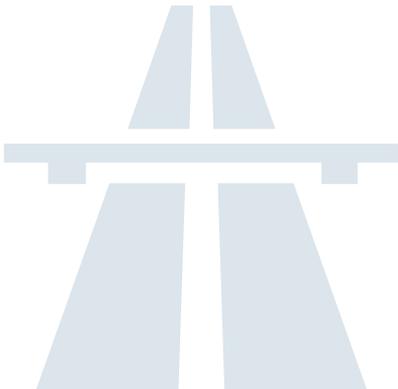
Die Verkehrsinfrastruktur im Rheinland und in NRW wurde in den vergangenen Jahrzehnten erheblich vernachlässigt. Nicht nur Neu- und Ausbaumaßnahmen wurden – zum Teil trotz politischer Vorgaben aus Berlin und zur Verfügung stehender Mittel – nicht umgesetzt. Auch die Erhaltung der bestehenden Straßen, Schienen, Brücken, Schleusen und Wasserwege wurde vernachlässigt. Die Folgen sind hinlänglich bekannt. Der mit dem BVWP 2030 eingeschlagene Weg „Erhalt vor Aus- und Neubau“ ist daher richtig und sollte gemeinsam mit dem Prinzip der prioritären Engpassbeseitigung konsequent umgesetzt werden.

Dennoch gibt es zahlreiche Neu- und Ausbauprojekte, die für Düsseldorf und den Kreis Mettmann notwendig sind, um die Standortqualität zu verbessern und die Grundlage für eine moderne Mobilität zu bilden.

STRABEN

In seiner für den BVWP 2030 durchgeführten Prognose rechnet das Bundesverkehrsministerium bis 2030 mit einem Wachstum der Güterverkehrsleistung auf der Straße um 39 Prozent, beim Motorisierten Individualverkehr immerhin noch um 10 Prozent (Basis: 2010). Im Rheinland und im IHK-Bezirk Düsseldorf spielt im Güterverkehr vor allem Quell-, Ziel- und Transitverkehr mit den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) eine wichtige Rolle. Um das prognostizierte Verkehrswachstum aufnehmen zu können, muss die Straßeninfrastruktur im Rheinland und im IHK-Bezirk bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die IHK Düsseldorf setzt sich daher insbesondere für folgende Aus- und Neubaumaßnahmen ein:

- achtstreifiger Ausbau der A3 zwischen Autobahnkreuz Oberhausen (A2/A516) und Autobahndreieck Köln-Heumar (A4), insbesondere zwischen Langenfeld und Ratingen,
- sechsspüriger Ausbau der A52 zwischen Autobahnkreuz Breitscheid (A3/A52) und Essen,
- Lückenschluss der A44 zwischen Ratingen-Ost (A3) und Heiligenhaus (Anschluss A44),
- achtspuriger Ausbau der A46 zwischen Düsseldorf-Holthausen und dem AK Hilden (A3),
- Bau der B229n zwischen Autobahndreieck Langenfeld und Solingen-Landwehr,
- Ausbau der L239 zwischen Mettmann und Ratingen-Schwarzbach,
- Bau der L403n zwischen Langenfeld (Schneiderstraße) und Hilden (Ostring),
- sechsspüriger Ausbau der Danziger Straße (B8) in Düsseldorf,
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Düsseldorfer Haupthafen.



SCHIENEN

Der BVWP 2030 geht in seiner Prognose von einem Wachstum der Schienengüterverkehrsleistung von rund 43 Prozent bis 2030 (Basis: 2010) aus. Im Personenverkehr soll das Wachstum knapp 20 Prozent betragen. Um dieses Wachstum aufzufangen und weiter zu steigern, sind weitere Neu- und Ausbauprojekte notwendig, die sowohl dem Güter- als auch dem Personenverkehr zugutekommen. Darüber hinaus sind einige innerstädtische Schieneninfrastrukturprojekte in Düsseldorf notwendig, um den wachsenden Pendler- und Einwohnerverkehren zu begegnen. Die IHK Düsseldorf setzt sich daher insbesondere für folgende Projekte ein:

- Beseitigung der Engpässe auf den Strecken über die Grenze Niederlande–Deutschland: Kaldenkirchen–Viersen–Rheydt–Odenkirchen zur Leistungssteigerung der Verbindung Düsseldorf–Eindhoven und zur besseren Anbindung der ZARA-Häfen über die Schiene,
- Bau der Infrastruktur für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) inklusive des sechsgleisigen Ausbaus zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg sowie des Systemhalts in Düsseldorf-Benrath,
- Ausbau der Ratinger Weststrecke von Duisburg-Hauptbahnhof über Duisburg-Wedau, Ratingen-Lintorf, -Tiefenbroich und -West bis zum Düsseldorfer Hauptbahnhof zur Reaktivierung des Personenverkehrs,
- Verlängerung der Regiobahn von Mettmann bis nach Wuppertal sowie von Kaarst nach Viersen,
- Verlängerung des Aufstellgleises vom Düsseldorfer Hafen über die Plockstraße und die Völklinger Straße hinaus bis Bilk zur Bildung längerer Ganzzüge im Zuge des Ausbaus des S-Bahnhofs in Bilk zum Regionalhalt,
- mehrjährige Fortführung des wiederaufgelegten Förderprogramms zur Stärkung der Eisenbahninfrastruktur von öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen),
- Umsetzung der Maßnahmen der Modernisierungsoffensive der Deutschen Bahn für die S-Bahnhöfe in Düsseldorf und im Kreis Mettmann,
- Bau der U80 und der U81 in Düsseldorf.



WASSERSTRABEN UND HÄFEN

Auf den Binnenwasserstraßen in Deutschland soll die Güterverkehrsleistung bis 2030 um knapp 23 Prozent (Basis: 2010) ansteigen. Ein Großteil dieses Wachstums wird sich auf Deutschlands wichtigste Binnenwasserstraße, den Rhein, konzentrieren. Europas größter Hafen in Rotterdam plant, einen steigenden Anteil der transportierten Güter mit dem Binnenschiff ins Hinterland zu transportieren. Ein Beispiel dafür ist das neueröffnete Hafengebiet „Maasvlakte 2“, bei dem ein modal-split-Anteil von 45 Prozent für das Binnenschiff gelten wird. Ähnliche Überlegungen gibt es auch in Amsterdam, Zeebrügge und Antwerpen. Der Rhein verfügt – im Gegensatz zu Straßen und Schienen – über Kapazitätsreserven, die sofort verfügbar sind. Um jedoch nicht nur Transitland zu sein, sondern einen Teil der mit der Logistik verbundenen Wertschöpfung im Rheinland zu halten, muss die Hafeninfrastruktur erhalten und ausgebaut werden. Die IHK Düsseldorf setzt sich daher insbesondere für folgende Projekte ein:

- Sicherstellung einer Abladetiefe von 2,80 Metern am Rhein zwischen Duisburg und Bonn,
- Erhalt der (brachliegenden und brachfallenden) Flächen im Düsseldorfer Haupthafen (Sondergebiet Hafen / Standorte des kombinierten Güterverkehrs im Regionalplan Düsseldorf) für die hafenauffine Nutzung zur Neuansiedlungen sowie für Wachstum und Erweiterung der dort ansässigen Unternehmen,
- Entwicklung des Hafens Reisholz (Sondergebiet Hafen / Standorte des kombinierten Güterverkehrs im Regionalplan Düsseldorf) zur Ver- und Entsorgung der regionalen Industrie.



FLUGHAFEN DÜSSELDORF

Auch der Luftverkehr wird in den kommenden Jahren vor dem Hintergrund des weiter wachsenden Mobilitätsbedürfnisses von Wirtschaft und Gesellschaft signifikant zunehmen. Der BVWP geht bis 2030 von einem Wachstum der Personenverkehrsleistung um fast 65 Prozent (Basis: 2010) aus. Bislang konnte der Düsseldorfer Flughafen an dieser Entwicklung grundsätzlich teilhaben. Wichtig für die wirtschaftliche Prosperität in der Region ist, dass dies auch so bleibt. Allerdings werden die Teilhabe des Flughafens am Luftverkehrswachstum und damit seine Wettbewerbsfähigkeit durch die Bedingungen der aktuellen Betriebsgenehmigung gefährdet. Bereits jetzt sind an zahlreichen Tagen sämtliche verfügbare Start- und Landerechte (Slots) vergeben.

Deshalb hat die Flughafenverwaltung im Februar 2015 einen Antrag auf Planfeststellung mit Änderung der Betriebsgenehmigung beim Verkehrsministerium des Landes NRW gestellt. Dadurch soll in Spitzenzeiten die Zahl der Flugbewegungen (Slots) von bisher 47 auf maximal 60 pro Stunde erhöht werden. Darüber hinaus möchte der Flughafen beide Start- und Landebahnen flexibel für den Flugbetrieb nutzen können, um mit dieser Maßnahme Verspätungen und damit in Verbindung stehende Nachtlandungen deutlich reduzieren zu können.

Angesichts der einschränkenden Rahmenbedingungen durch die aktuelle Betriebsgenehmigung und die herausragende Relevanz des Flughafens für die regionale Wirtschaft, unterstützt die IHK Düsseldorf den Antrag des Flughafens, sich bedarfsgerecht und im Einklang mit dem Angerlandvergleich weiterentwickeln zu dürfen.



IMPRESSUM



IMPRESSUM

Herausgeber

Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf
Telefon 0211 3557-0
Telefax 0211 3557-400
ihkdu@duesseldorf.ihk.de
www.duesseldorf.ihk.de

Redaktion

Thomas Vieten
Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf
Telefon 0211 3557-270
Telefax 0211 3557-379
vieten@duesseldorf.ihk.de
www.duesseldorf.ihk.de

Gestaltung

360° Design, Krefeld

Fotografie/Bildnachweise

Andreas Wiese
S. 5: Adobe Stock (cpauschert)
S. 15: GLS Germany

Druck

Druckerei Pfeffel, Düsseldorf

Stand

Dezember 2018



Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf

**Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf**

Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf

www.duesseldorf.ihk.de