



Mobilität ist Zukunft

Position der lippischen Wirtschaft



IHK Industrie- und Handelskammer
Lippe zu Detmold

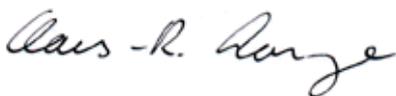
Vorwort

Eine gute Verkehrsanbindung, eine hohe Qualität der Verkehrswege und eine effiziente Vernetzung der Verkehrssysteme gehören seit jeher zu den wichtigsten Standortfaktoren. Gerade in der Industrieregion Lippe, mit ihrem starken Mittelstand, ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur heute mehr denn je ein Garant für Wachstum und Beschäftigung.

Die sich immer weiter öffnende Schere zwischen Infrastrukturbedarf und den dafür zur Verfügung gestellten Mitteln hat auch für Lippe weitreichende Konsequenzen. Die Dynamik des Wirtschaftsstandorts läuft Gefahr, durch unterlassenen Infrastrukturausbau und -unterhalt ausgebremst zu werden.

Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik sowie die entsprechenden Fachverwaltungen sind aufgerufen, den hohen Stellenwert eines leistungsfähigen Verkehrssystems anzuerkennen und zu handeln. Klare politische Signale sowie eine wirtschaftsfreundliche Verwaltung sollten dazu beitragen, dass Lippe mit seinen 16 Städten und Gemeinden als starke Wirtschaftsregion im Infrastruktursystem Nordrhein-Westfalens und auch darüber hinaus wahrgenommen und entwickelt wird.

Mit der vorliegenden verkehrspolitischen Position skizziert die Industrie- und Handelskammer Lippe zu Detmold (IHK Lippe) die wesentlichen Herausforderungen im Bereich der Verkehrssysteme und der Verkehrsinfrastruktur der Region. Hieraus werden entsprechende Forderungen an Politik und Verwaltung abgeleitet.



Claus-Richard Lange
Vorsitzender
IHK-Verkehrsausschuss



Jens Allersmeier
Stv. Vorsitzender
IHK-Verkehrsausschuss

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Verkehrspolitische Forderungen | 3 |
| 1. Sicherung und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur | 4 |
| 1.1 Freie Wahl der Verkehrsträger sicherstellen | 4 |
| 1.2 Nachhaltige Finanzierungsstruktur gewährleisten | 4 |
| 1.3 Beschleunigung der Planverfahren | 4 |
| 1.4 Akzeptanz von Verkehrsinfrastrukturprojekten erhöhen | 5 |
| 2. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur | 6 |
| 2.1 Stärkere Berücksichtigung industrialisierter ländlicher Räume | 6 |
| 2.2 Nachhaltige Umschichtung bestehender Haushaltsmittel zugunsten der Verkehrsinfrastruktur | 7 |
| 2.3 Alternativen Finanzierungsmodellen eine Chance geben | 7 |
| 3. Straße | 8 |
| 3.1 Bundesstraße 1 | 10 |
| 3.2 Bundesstraße 66 | 10 |
| 3.3 Bundesstraße 238 | 10 |
| 3.4 Bundesstraße 239 | 11 |
| 3.5 Ostwestfalenstraße (B252/L712n) | 11 |
| 4. Schiene | 12 |
| 5. Luftverkehr | 13 |
| 6. Öffentlicher Personennahverkehr | 14 |
| 7. Stadtverkehr/Verkehr und Umwelt | 15 |
| Impressum | 16 |

Verkehrspolitische Forderungen

Infrastruktur – Substanz erhalten, Engpässe beseitigen, Lücken schließen

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur muss erhalten, Engpässe beseitigt und Lücken geschlossen werden. Alle Verkehrsträger müssen parallel betrachtet und besser vernetzt werden. Die Akzeptanz von Verkehrsprojekten muss generell erhöht werden. Dazu muss die Politik ihre Entscheidungsverantwortung wahrnehmen. Das heißt, dass sie sich auch klar zu gesamtwirtschaftlich sinnvollen, aber umstrittenen Projekten positionieren muss. Werden diese einmal angestoßen, müssen sie zügig umgesetzt werden. Als Konsequenz müssen auch die Gesetze in Richtung einer Planungsbeschleunigung angepasst werden. Zudem sind ausreichend Planungsressourcen bereitzustellen.

Verkehrsfinanzierung – mehr Investitionen, mehr Zweckbindung

Basis für eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur sind stabile Finanzierungs-kreisläufe. Die hohen Einnahmen aus dem Verkehrsbereich müssen stärker als bisher reinvestiert werden. Vor jeder Diskussion über eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung ist eine nachhaltige Umschichtung bestehender Haushaltsmittel sicherzustellen. Außerdem muss die Politik darlegen, wie sie die strikte Zweckbindung der Nutzerentgelte und zwar für den Verkehrsträger, von dem die Mittel stammen, sicherstellen will. Erst wenn die vorgenannten Mittel nicht greifen, sollte über eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung nachgedacht werden.

Der Mitteleinsatz muss sich am tatsächlichen Bedarf und der Bedeutung der Verkehrswege orientieren. Investitionen müssen transparent und nach klaren Prioritäten erfolgen. Dabei darf der ländliche Raum nicht benachteiligt werden.

Straße – Egoismen überwinden und in Achsen denken

Auf den Erhalt der Straße als Verkehrsträger Nr. 1 und die Verbesserung des Netzes muss bundesweit Priorität gelegt werden. Dabei kommt der Sanierung von Brücken

eine besondere Bedeutung zu. Bei der regionalen Umsetzung von Straßenprojekten müssen Egoismen überwunden und in Achsen gedacht werden. Wichtige Maßnahmen für die Region sind der Ausbau der

- B1, als zentrale Ost-West-Achse Lippes,
- B66 zwischen Bielefeld und der Anschlussstelle B1 östlich von Bartrup,
- B238 von der niedersächsischen Grenze bis zum B239-Anschluss in Detmold,
- B239 von der B1 im Süden bis zum A2 Anschluss im Norden sowie
- B252/L712 (Ostwestfalenstraße) einschließlich der Knotenpunkte.

Schiene – Streckendurchlässigkeit erhöhen und Elektrifizierung voranbringen

Die Schiene hat in Lippe eine hohe Bedeutung für den Personen- sowie in Teilbereichen für den Güterverkehr und muss entsprechend ertüchtigt werden. Dabei gilt es die Streckendurchlässigkeit zu erhöhen, etwa durch Ausweichgleise für Begegnungsverkehre. Ferner muss die Elektrifizierung der Bahnstrecken vorangebracht werden. Der Verkehrsverbund OstwestfalenLippe (VVOWL) muss sich als Aufgabenträger auch weiterhin beim Schienenverkehr für die konsequente Ausschreibung der Leistungen einsetzen.

Luftverkehr – Paderborn-Lippstadt Airport unterstützen

Die Entwicklung des Flughafens Paderborn-Lippstadt (PAD) als zentrales Luftdrehkreuz für OWL muss gefördert werden. Eine Benachteiligung gegenüber anderen Luftdrehkreuzen muss ausgeschlossen werden. Die neue Landesregierung NRW hat angekündigt die Differenzierung zwischen regional- und landesbedeutsamen Flughäfen aufzuheben. Das muss zügig umgesetzt werden. Die neue NRW-Luftverkehrskonzeption ist so auszurichten, dass die Stärken einzelner Flughäfen wie die des PAD berücksichtigt und Entwicklungen ermöglicht werden. Die Geschäftsführung des PAD ist aufgefordert alles zu tun, um das Streckennetz noch attraktiver

zu gestalten. Auch die regionalen Gesellschafter sind aufgefordert den Flughafen weiterhin zu unterstützen.

Öffentlicher Personennahverkehr – Effizient und bedarfsgerecht

Der ÖPNV muss als Bestandteil der Daseinsvorsorge erhalten werden. Daher sind Bund und Land gefordert, nötige (Re-)Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur unter Beachtung der Grundsätze von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit sicherzustellen. Neben einer finanziellen Grundlage müssen sie eine verlässliche Planungsgrundlage für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen schaffen. Der Trend zu mehr Effizienz und Wettbewerb muss weiter gestärkt werden. Bei Ausschreibungen und Vergaben ist darauf hinzuwirken, dass die Interessen der örtlichen, mittelständischen Busunternehmen bei der Leistungserbringung angemessen berücksichtigt werden. Zukunftsfähigkeit bedingt innovative Betriebs- und Finanzierungsmodelle. Dazu muss der rechtliche Rahmen flexibel gestaltet werden. Kommerzielle Verkehre müssen Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen haben.

Stadtverkehr/Verkehr und Umwelt – Verkehrsfluss sicherstellen

Innenstädte als Marktplatz des Handels, der Gastronomie und Dienstleistungen leben von Frequenz. Sie müssen für die verschiedensten Nutzungen erreichbar sein. Demnach gilt es bei Planungen verkehrliche, ökonomische und ökologische Belange ideologiefrei miteinander abzuwägen. Bei Verkehrsrestriktionen ist die Verhältnismäßigkeit zu beachten. Insbesondere gilt es Nutzen und Kosten von Umweltmaßnahmen rational zu prüfen. Gerade vor dem Aspekt der Emissionsreduzierung sollten alle verkehrsplanerischen und -steuernden Maßnahmen den reibungslosen Verkehrsfluss sichern. Die Stärkung der Fahrradmobilität ist grundsätzlich zu begrüßen. Deren Planung und Finanzierung darf aber nicht zu Lasten anderer Verkehrsträger gehen.

1. Sicherung und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur

Die Wirtschaftsregion Lippe ist ein bedeutender, mittelständisch geprägter Industriestandort in Nordrhein-Westfalen. Gut 35 Prozent¹ der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten im produzierenden Gewerbe. Besonders stark sind die Elektrotechnik, die Kunststoffindustrie und der Maschinenbau. Die Produktpalette reicht von Automatisierungs- und Verbindungstechnik über Hochleistungsklebstoffe, Kupferlackdraht, LKW-Sitze, Verkehrstechnik bis zu zahnmedizinischen Geräten. Viele Unternehmen sind in ihrer Branche Weltmarkt- oder Technologieführer. Mit 108 Patenten pro 100.000 Einwohner stand der Kreis Lippe 2015 noch vor NRW (38 Patente) und dem gesamten Bundesgebiet (60 Patente)².



Im Vergleich zu den teils überdurchschnittlichen Wirtschaftsstrukturdaten ist die Verkehrsinfrastruktur Lippes eher unterdurchschnittlich. Weite Teile der Region liegen abseits der Autobahnen und der Haupttrassen des Schienenverkehrs. Deshalb spielen Bundes-, Landes-, aber auch Kreisstraßen die entscheidende Rolle bei der inner- und außerregionalen Erschließung. Der lippische Westen und Teile des Nordens sind begünstigt durch die Nähe zur A2, überwiegend gut an das Verkehrsnetz angebunden. Demgegenüber sind das Zentrum Lippes sowie der östliche Bereich eher mangelhaft an die überregionalen Verkehrsachsen angebunden. Bundes- und Landesstraßen sind nur teilweise leistungsfähig ausgebaut. Es fehlen häufig Ortsumgehungen. Defizite gibt es aber auch bei der Schienenanbindung. Durch den Rückbau von Gleisen und Ausweichstellen in der Vergangenheit ist

¹ Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) am Arbeitsort (AO), Stand: 30.09.2016

² DPMA, destatis, Landesdatenbank NRW, berechnet von IHK Lippe

der Regionalverkehr heute deutlich unpünktlicher. Zudem werden Anschlusszüge in Altenbeken, Bielefeld und Herford für den Fernverkehr verpasst.

1.1 Freie Wahl der Verkehrsträger sicherstellen

Die freie Wahl des Verkehrsträgers ist Grundvoraussetzung unserer arbeitsteiligen Wirtschaft. Demnach müssen Unternehmen selbst entscheiden können, welche Verkehrsträger sie für welche Transportaufgaben nutzen möchten. Die von der Politik seit Jahren geforderte Verlagerung von Transporten auf Schiene und Wasserstraße ist aus unterschiedlichsten Gründen nur bedingt möglich. So fehlt es etwa im derzeitigen Schienennetz an ausreichenden Kapazitäten. Eine flächendeckende Warenverteilung wird somit auch zukünftig nur mit Hilfe des LKWs funktionieren. Kein Verkehrsträger kann die Herausforderungen des Verkehrswachstums allein bewältigen. Es geht somit darum, die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger parallel zu steigern, diese besser zu vernetzen, um dadurch die Klimabilanz zu verbessern.

Im Bereich des Lärmschutzes hat die Europäische Union ambitionierte Ziele vorgegeben. Die Umsetzung erfolgt in Deutschland durch die Kommunen im Rahmen von Lärmaktionsplänen. Oft konzentrieren sich diese auf Verkehrsbeschränkungen. Anstatt durch isolierte „Ausbesserungsmaßnahmen“ im Einzelfall die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen massiv einzuschränken, sollten vielmehr ganzheitliche und strategische Lösungen gefunden werden.

1.2 Nachhaltige Finanzierungsstruktur gewährleisten

Häufig begründet die Politik unterlassene Erhaltungs- sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen mit fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten. Dabei spült allein der Straßenverkehr dem Staat jährlich weit über 60 Milliarden Euro (verkehrsbedingte Steuern [Energiesteuer + USt. auf Kraftstoffe] 48,1 Mrd. Euro (2016)³,

³ MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.v.; Nr. 1/2017 | Die steuerliche Belastung von Benzin und Diesel | Fakten und Analysen | Kurzstudie des Instituts ETR - Economic Trends Research

Kfz-Steuer 8,8 Mrd. Euro (2016)⁴, LKW-Maut 4,6 Mrd. Euro (2016)⁴) in die öffentlichen Kassen. Von diesen Einnahmen investierte der Bund 2016 nur 13,9 Milliarden Euro^{4*} zurück in seine Bundesverkehrswege. Diese Mittel fließen zudem nicht nur in die Straße als den Verkehrsträger, der die Investitionsmittel aufbringt, sondern auch in das Schienen- und Wasserstraßennetz. In NRW ist es dringend erforderlich, die Finanzmittel für Neu-, Aus- und Umbau sowie den Straßenerhalt deutlich aufzustocken, um den Reparatur- und Investitionsstau aufzulösen. Die Umschichtung von Mitteln aus dem Ausbau in den Erhalt löst auf Dauer nicht die Probleme. Die Politik sollte darauf hinwirken, dass die zur Verfügung stehenden Erhaltungs- sowie Neu- und Ausbaumittel so effizient wie möglich verwendet werden. Ein wesentliches Element einer nachhaltigen Finanzierungsstruktur sind verlässliche Finanzierungskreisläufe, die auch eine überjährige Mittelverwendung ermöglicht. Unter dem Stichwort „Verkehr finanziert Verkehr“ sollte ein eigener Verkehrsinfrastrukturhaushalt geschaffen werden. Dabei muss ein klarer Zusammenhang zwischen Benutzung und Bezahlung hergestellt werden. Dieses Prinzip der Nutzerfinanzierung ist auf jeden Verkehrsträger und jeden Aufgabenträger separat zu beziehen.

1.3 Beschleunigung der Planverfahren

Ein komplexes Fachplanungsrecht, ein immer engmaschigeres Netz von umwelt- und naturschutzrechtlichen Regelwerken sowie ein umfangreiches Instrumentarium an Rechtsmitteln führen dazu, dass wichtige Lückenschlüsse und Ausbauprojekte oft eine Generation benötigen. Nahezu alle volkswirtschaftlich für notwendig befundenen Projekte im Schienen-, Straßen- sowie Flughafen-(aus)bau treffen vor Ort auf massive Widerstände. Ein Rechtsstreit ist mittlerweile die Regel und nicht die Ausnahme. Um ein Planverfahren rechtssicher vollenden zu können, bedarf es demnach eines hohen zeitlichen und finanziellen Aufwandes. Ein Ausweg aus diesem

* Summe Ausgaben für Bundesfernstraßen, -schiene- und -wasserstraßen

⁴ Bundesministerium der Finanzen (BMF): Bundeshaushaltsplan 2016

Dilemma kann nur gelingen, wenn dem gesamtgesellschaftlichen Interesse an einer leistungsfähigen Infrastruktur wieder ein höherer Stellenwert eingeräumt wird. Als Konsequenz müssen auch die Gesetze in Richtung einer Planungsbeschleunigung angepasst werden.

Von zentraler Bedeutung ist dabei die Bereitstellung einer ausreichenden Planungsressource. Dazu muss seitens der Verwaltung langfristig ausreichend qualifiziertes Personal zur Verfügung gestellt werden. Alternativ können auch private Dienstleister damit beauftragt werden.

1.4 Akzeptanz von Verkehrsinfrastrukturprojekten erhöhen

Verkehrsinfrastrukturpolitik ist in erster Linie dem Gemeinwohl verpflichtet. Einzelne Widerstände vor Ort dürfen daher nicht als wesentliches Kriterium für

politische Entscheidungen herangezogen werden. Das Planungsrecht berücksichtigt bereits heute umfänglich die Rechte von Betroffenen. Die Kommunikation vor Ort sollte jedoch früher und intensiver geführt werden. Auf diese Weise können Sorgen genommen und berechtigte Anforderungen der Betroffenen rechtzeitig in die Planung integriert werden. In dem Zusammenhang sollte sich die Politik deutlicher zu umstrittenen, aber gesamtwirtschaftlich sinnvollen Projekten bekennen.

Bestehende parlamentarische Mehrheiten zugunsten eines Infrastrukturprojektes sollten hierbei aktiver als bisher gegenüber Projektgegnern verteidigt werden.

Da Verkehrsinfrastrukturvorhaben komplex sind und hohe fachliche Anforderungen erfüllen müssen, sind Bürgerentscheide diesbezüglich problematisch zu sehen. Entscheidungen zu Projekten dürfen nicht primär von Emotionen

gesteuert erfolgen, sondern müssen auf Basis einer rationalen Abwägung der Vor- und Nachteile getroffen werden.

Begrüßenswert ist in dem Zusammenhang die Gründung des Bündnisses für Infrastruktur in NRW, das viele Akteure aus Wirtschaft und Verbänden an einen Tisch bringen soll. Dadurch soll die gesellschaftliche Bedeutung von Infrastrukturmaßnahmen sichtbar gemacht und deren Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht werden. Bündnisse für Infrastruktur sind auch auf regionaler Ebene – etwa zwischen Kommunen – denkbar.



2. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Die Ergebnisse der Bund-Länder-Kommission zur „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission) verdeutlichen, dass die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland seit vielen Jahren erheblich unterfinanziert ist. Dies betrifft sowohl die Erhaltung als auch den Neu- und Ausbau von Verkehrswegen. Allein um die volle Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsnetze und deren Erhaltung zu sichern, sind pro Jahr 72 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 erforderlich sein. Aufgrund des in den vergangenen zwei Jahrzehnten prioritären „Aufbaus Ost“ ist der Sanierungs- und Ausbaustau in NRW besonders groß.

Trotz jährlicher Einnahmen aus dem Verkehrsbereich von über 60 Milliarden Euro (siehe Kapitel 1.2), ist ein Großteil dieser Mittel über viele Jahre zweckfremd genutzt worden. Trotz Einführung der LKW-Maut stagnieren Reinvestitionen in die Infrastruktur des Bundes. Gestiegen

sind hingegen das Verkehrsaufkommen – insbesondere auf der Straße – sowie die Baukosten pro Kilometer. Letzteres ergibt sich auch durch immer aufwändigere Auflagen beim Umwelt- und Naturschutz. Die Leistungsfähigkeit und Qualität der bestehenden Infrastruktur ist ein essentieller Standortfaktor für die lippische Wirtschaft. Eine bedarfsgerechte Mittelausstattung sowie effiziente Finanzierungsinstrumente sind daher unverzichtbar für die Entwicklung der Region.

2.1 Stärkere Berücksichtigung industrialisierter ländlicher Räume

Infrastrukturprojekte sichern langfristig die Mobilität von Menschen und Gütern. Unterlassene Investitionen in dem Bereich verteuern langfristig den Erhalt der Verkehrswege, gefährden die Verkehrssicherheit, schaden der Umwelt und bringen letztlich die wirtschaftliche Entwicklung ins Stocken. Seit Jahren ist wahrzunehmen, dass der ländliche Raum immer mehr aus dem Blickwinkel von Politik und Verwaltung gerät. Die zunehmende Fokussierung auf Ballungs-

räume verkennt den wichtigen Beitrag, den gerade industrialisierte ländliche Räume wie Lippe für Innovation, Wachstum und damit auch für den Wohlstand in Deutschland leisten. Auch der neue BundesverkehrswegePlan (BVWP) setzt zu stark auf Großprojekte und Verbindungen zwischen Ballungsräumen. Ländlich geprägte Regionen wie Lippe werden benachteiligt.

Um weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht Lippe ein leistungsfähiges Verkehrsnetz. Daher appelliert die IHK Lippe an die nordrhein-westfälische Landesregierung, sich noch intensiver als bisher für eine nachhaltige und stärker auf die industrialisierten ländlichen Regionen fokussierte Verteilung der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel einzusetzen. Der Etat ist sowohl für den Erhalt als auch für Neu- und Ausbauprojekte zu erhöhen. Dabei muss sich das Finanzvolumen am Bedarf und dem Projektnutzen ausrichten.



2.2 Nachhaltige Umschichtung bestehender Haushaltsmittel zugunsten der Verkehrsinfrastruktur

Vor jeder Diskussion über eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung ist eine nachhaltige Umschichtung bestehender Haushaltsmittel zugunsten der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Außerdem muss die Politik darlegen, wie sie die strikte Zweckbindung der Nutzerentgelte zugunsten der Verkehrsinfrastruktur – und hier ganz überwiegend für den Verkehrsträger, von dem die Mittel stammen – sicherstellen will.

Eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung ist nur unter den vorgenannten Bedingungen und unter der Voraussetzung zu rechtfertigen, dass alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Sollte es unter diesen Rahmenbedingungen zu einer Ausweitung der Nutzerfinanzierung auf alle Bundesstraßen und möglicherweise auf weitere nachgeordnete Straßenkategorien kommen, dürfen dadurch Wirtschaftsstandorte in ländlichen Regionen wie Lippe nicht benachteiligt werden. Denn gerade hier werden viele Gewerbe- und Industriegebiete sowie einzelbetriebliche Standorte durch das nachgeordnete Straßennetz erschlossen.

2.3 Alternativen Finanzierungsmodellen eine Chance geben

Um Verkehrsprojekte zu realisieren, sollten auch alternative Finanzierungsmodelle berücksichtigt werden. Öffentlich-private Partnerschaftsmodelle (ÖPP-Modelle) im Bundesfernstraßenbau können im Einzelfall eine Möglichkeit darstellen, 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.



3. Straße

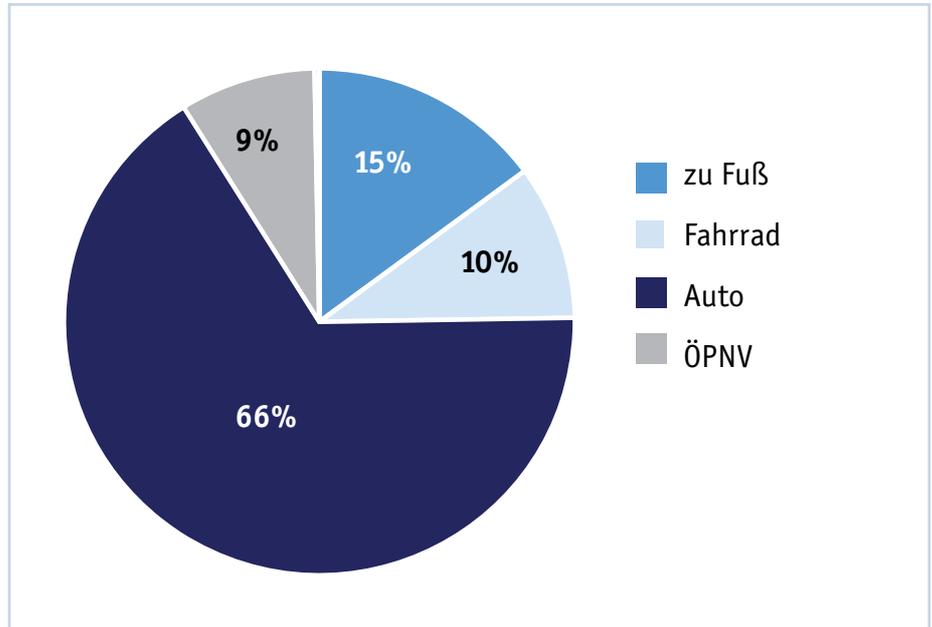
Im Kreis Lippe ist die Straße mit weitem Abstand der Verkehrsträger Nr. 1. Die Region weist zwar ein sehr dichtes Straßennetz auf. Dieses basiert jedoch hauptsächlich auf einer Vielzahl von niederrangigen Landes- und Kreisstraßen. Leistungsfähige höherrangige Straßen, vor allem Autobahnen sind vergleichsweise wenig vertreten.

Lediglich 16 Bundesautobahnkilometer erstrecken sich entlang der A2 im Nordwesten Lippes. Insbesondere wegen der Nähe zur A2 haben Anrainerkommunen wie Leopoldshöhe und Bad Salzuflen einen klaren Standortvorteil.

Das Zentrum Lippes mit den Städten Detmold, Lage und Lemgo, vor allem aber die östlichen Bereiche wie Barntrup, Blomberg, Dörentrup, Lügde und Schieder-Schwalenberg haben eine teils mangelhafte Anbindung an die überregionalen Verkehrsachsen.

Die Fahrzeit zu den großen Autobahnanschlüssen entlang der A2, A30, A33 und A44 beträgt oftmals bis zu 60 Minuten. Dies führt zunehmend zu Logistikproblemen bei den ansässigen Unternehmen und erschwert zugleich die Neuansiedlung von Betrieben, welche vielfach an der mangelhaften Verkehrsanbindung scheitert. Ergebnis ist ein spürbares West-Ost-Gefälle in vielen Bereichen, wie etwa der Gewerbeentwicklung.

Verkehrsmittelwahl in Lippe werktags



Quelle: Kreis Lippe / Stadt Lemgo (2012); Mobilitätshebung 2011; Bearbeiter: Planersocietät

Herausforderungen

Als Export- und Industrieregion ist Lippe auf einen reibungslosen Personen- und Güterverkehr zwingend angewiesen. Umso wichtiger ist es da, dass die Straßen, als Hauptschlagadern des Verkehrs, leistungsfähig ausgestaltet sind. Dem ist leider nicht so. Denn neben höherrangigen Straßen fehlt es ebenso an Ortsumgehungen. Außerdem lässt die Qualität des vorhandenen Straßennetzes vielfach zu wünschen übrig. Das belegt auch die

Standortumfrage der IHK Lippe aus dem Jahre 2015. 86,8 Prozent der Befragten ist der Straßenzustand wichtig oder sogar sehr wichtig. Zufrieden sind damit aber lediglich 40 Prozent der Befragten.⁵ Die desolate Situation einiger Straßen hemmt den Verkehrsfluss und stellt zugleich ein hohes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer dar.

⁵ IHK Lippe zu Detmold: IHK Standortumfrage 2015

Straßenlängen im Kreisgebiet

| Straßenkategorien | Länge (in km) |
|-------------------|---------------|
| Bundesautobahn | 16 |
| Bundesstraße | 187 |
| Landesstraße | 527 |
| Kreisstraße | 443 |

Quelle: Kreis Lippe, Eigenbetrieb Straßen

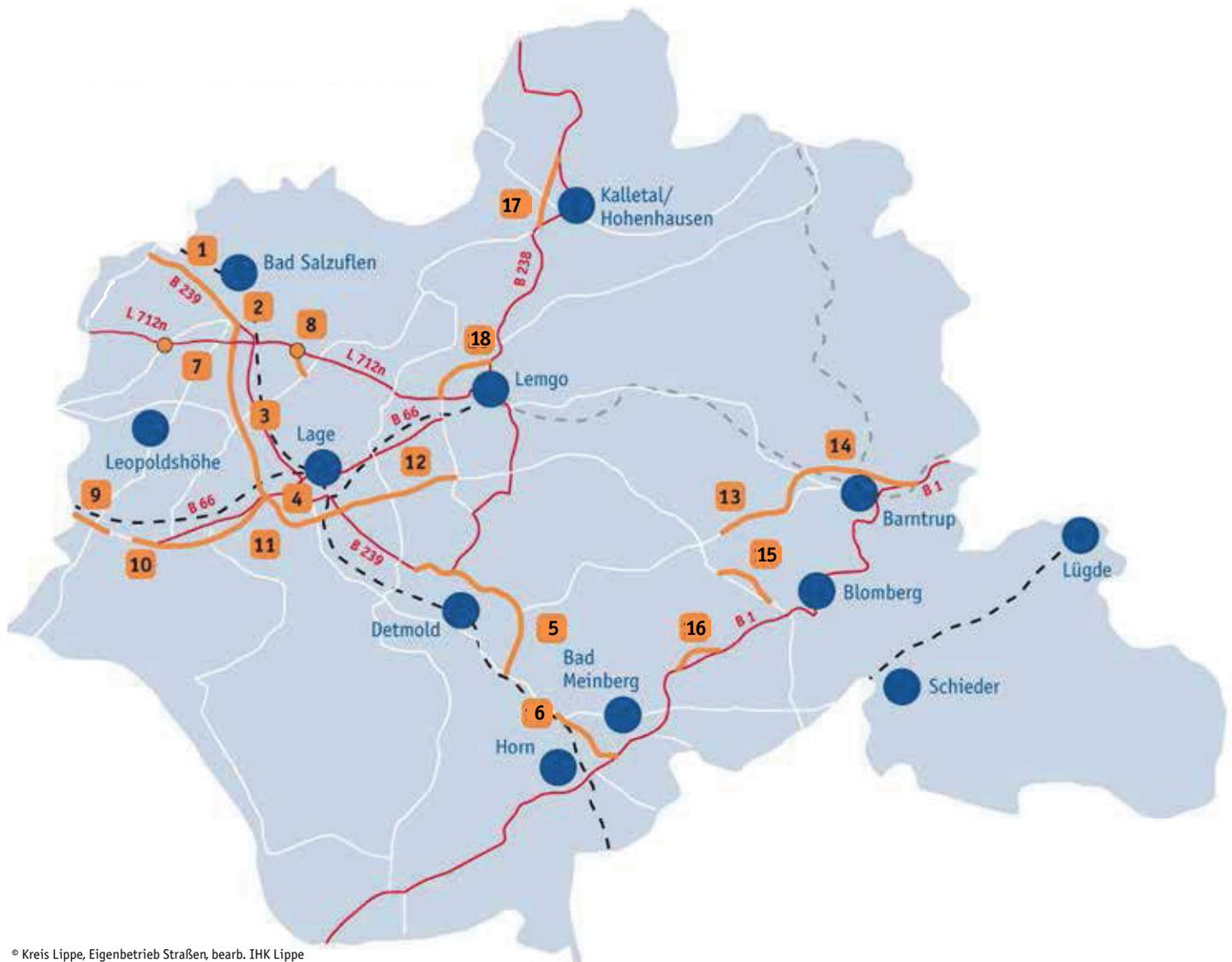
Forderung

Die IHK Lippe appelliert an Bund und Land, die Finanzmittel für den Unterhalt sowie den Ausbau der Straßeninfrastruktur deutlich aufzustocken. Ziel muss es sein, die Leistungsfähigkeit des örtlichen Straßennetzes zu sichern, Engpässe zu beseitigen und Netzlücken zu schließen.

Im Rahmen des BVWP-Erarbeitungsprozesses hat die IHK Lippe im Bereich der Bundesfernstraßen 16 Maßnahmen eingebracht. Diese gilt es nun weiter voranzubringen. Die IHK Lippe appelliert an die Landesregierung und auch an die Städte und Gemeinden Lippes alles zu tun, um die Projekte mit Hochdruck zur Umsetzung zu bringen. Dabei gilt es lokale Egoismen zu überwinden und in Verkehrsachsen zu denken. Folgende lippische Achsen bilden hierbei das Rückgrat der Region:

- Bundesstraße 1
- Bundesstraße 66
- Bundesstraße 238
- Bundesstraße 239
- Ostwestfalenstraße (B252/L712n)

Übersicht der Straßeninfrastrukturprojekte in Lippe



© Kreis Lippe, Eigenbetrieb Straßen, bearb. IHK Lippe

B 239

- 1 Bad Salzuflen (K4) – Herford (A2)
- 2 Bad Salzuflen (K4 – L712)
- 3 Lage (B66) – Bad Salzuflen/Schötmar
- 4 Ortsumgehung (OU) Lage (B239 – B66)
- 5 OU Detmold (neues Projekt)
- 6 OU Horn-Bad Meinberg

B 252/L712n (Ostwestfalenstraße)

- 7 Bad Salzuflen Knotenpunkt (KP) L712n/L751
- 8 Bad Salzuflen KP L712n/L712/L967

B 66

- 9 BI/Hillegossen – Leopoldshöhe/Asemissen
- 10 OU Oerlinghausen/Helpup
- 11 OU Lage/Kachtenhausen
- 12 Lage – Lemgo (B239a – 238n)
- 13 Blomberg/Großenmarpe (L712) – Barntrup
- 14 OU Barntrup

B 1

- 15 OU Blomberg/Istrup
- 16 OU Blomberg/Herrentrup

B 238

- 17 OU Kalletal/Hohenhausen
- 18 OU Lemgo (L712 – B238 alt), Nordabschnitt

3.1 Bundesstraße 1

Bedeutung

Die B1 ist eine zentrale Ost-West-Achse im Süden Lippes. Sie verbindet die Städte Horn-Bad Meinberg, Blomberg und Barntrop mit dem ostwestfälischen Oberzentrum Paderborn und dem niedersächsischen Mittelzentrum Hameln. Zudem ist das Kreisgebiet über die B1 an die Autobahnen 33 und 44 angebunden.

Maßnahmen

OU Blomberg/Herrentrop

OU Blomberg/Istrup

Planung

Im BVWP 2030 sind die beiden Blomberger Ortsumgehungen (OU) um Istrup und Herrentrop im vordringlichen Bedarf aufgeführt. Für den Bereich um Istrup besteht eine Umweltverträglichkeitsstudie. Für die OU Herrentrop ist die Planung noch nicht aufgenommen worden.

Forderung

Die zwei Teilprojekte entlang der B1 sind zügig in die Tat umzusetzen. Dazu sind die Bauplanungen vom Landesbetrieb Straßen NRW aufzunehmen bzw. weiter zu führen. Durch die Realisierung der beiden Projekte würden die Blomberger Ortsteile Istrup und Herrentrop erheblich entlastet werden. Außerdem würde der Wegfall der heutigen Engpässe die Verkehrsleistung und die Netzwirkung der künftigen B1 entscheidend verbessern.

3.2 Bundesstraße 66

Bedeutung

Die B66 ist die wichtigste Ost-West-Verbindung Lippes. Aus Bielefeld kommend (Anschluss zur B61) verbindet sie Leopoldshöhe, Lage, Lemgo, Dörentrup sowie Barntrop und endet an der Bundesstraße 1. In Verknüpfung mit der B239 stellt sie eine zentrale Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bielefeld und der Kreisstadt Detmold her. Südlich der Stadt Lemgo zwischen der B238 und der L712 besteht bereits eine vier Kilometer lange Neutrass als Bundesstraße 66n.

Maßnahmen

Bielefeld/Hillegossen – Leopoldshöhe/Asemissen

OU Oerlinghausen/Helpup

OU Lage/Kachtenhausen

Lage – Lemgo (B239a – B238n)

Blomberg/Großenmarpe (L712) – Barntrop (B66)

OU Barntrop

Planung

Von der Bielefelder Stadtgrenze bis zum Knotenpunkt L751 (Asemissen) ist ein vierstreifiger Ausbau der B66 angedacht. Die Maßnahme ist im BVWP 2030 fest disponiert. Die Bauarbeiten sollen 2018 starten. Die nach Osten anschließenden Ortsumgehungen Helpup sowie Kachtenhausen wurden trotz mehrmaliger Intervention durch die IHK Lippe nicht in den neuen BVWP aufgenommen. Für beide Maßnahmen liegen eine gemeinsame Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie eine Verkehrsuntersuchung vor. Das Fehlen im BVWP hat dazu geführt, dass der Landesbetrieb Straßen NRW die Arbeiten daran eingestellt hat.

Die Trasse zwischen Lage und Lemgo wird im BVWP 2030 lediglich im weiteren Bedarf geführt. In diese Dringlichkeitskategorie werden Vorhaben eingestuft, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet. Demnach steht die Weiterplanung in der Schwebe.

Für das Teilstück zwischen der Ostwestfalenstraße bei Größenmarpe (L712) und der künftigen OU Barntrop (B66) wurde mit der Entwurfsbearbeitung begonnen. Die im vordringlichen Bedarf des BVWP geführte Maßnahme ersetzt die Trasse der jetzigen L758.

Mit dem Bau der sich anschließenden OU Barntrop soll 2017 begonnen werden.

Forderung

Die Bauarbeiten im Abschnitt Hillegossen bis Asemissen und an der OU Barntrop sind alsbald vom Landesbetrieb Straßen NRW anzugehen. Für die dazwischen liegenden Teilprojekte sind die Planungen zügig voran zu treiben. Dafür erwartet die IHK die tatkräftige Unterstützung der Landesregierung NRW. Allen voran plädiert die Wirtschaft dafür, die Ortsumgehungen Helpup und Kachtenhausen weiter zu verfolgen und sie zumindest einer Nutzen-Kosten-Bewertung zu unterziehen.

3.3 Bundesstraße 238

Bedeutung

Im Grenzgebiet von Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen verbindet die B238 die Mittelzentren Detmold und Lemgo mit der Gemeinde Kalletal und der A2 bei Rinteln.

Maßnahmen

OU Kalletal/Hohenhausen

OU Lemgo (Nordabschnitt), L712 – B238 alt

Planung

Nachdem die Ortsumgehung in Kalletal/Langenholzhausen 2011 für den Verkehr freigegeben wurde, bestehen entlang der Strecke noch zwei Engpässe. Dies sind die beiden Ortsumgehungen um Lemgo (Nordabschnitt) und Hohenhausen. Im BVWP 2030 werden beide Projekte

im vordringlichen Bedarf gelistet. Für die OU Hohenhausen erfolgte 2008 die Linienbestimmung. Für den Lückenanschluss zwischen dem heutigen Ende der Westumgehung Lemgo bis zur alten Trasse der B238 (Lemgo [Nordabschnitt]) existiert bereits ein genehmigter Vorentwurf.

Forderung

Die zwei Teilprojekte entlang der B238 sind zügig voranzubringen. Ziel sollte es sein, für beide Projekte bald die Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Dafür bedarf es der deutlichen Unterstützung durch die Landesregierung, indem sie genügend Planerkapazitäten beim Landesbetrieb Straßen NRW zur Verfügung stellt. Sowohl das Land als auch der Bund sind aufgefordert, die erforderlichen Finanzmittel rechtzeitig bereitzustellen.

3.4 Bundesstraße 239

Bedeutung

Die B239 hat eine herausragende Korridorbedeutung für Ostwestfalen-Lippe. Als wichtigste Nord-Süd-Achse Lippes verbindet sie die Mittelzentren Horn-Bad Meinberg, Detmold, Lage und Bad Salzuflen mit der A2 im Norden und mit der B1 sowie der A44 (über Ostwestfalenstraße) im Süden. Ein zentraler Knotenpunkt ist Lage, wo sich die B239 und die B66 kreuzen.

Maßnahmen

Bad Salzuflen (K4) – Herford (A2)

Bad Salzuflen (K4 – L712)

Lage (B239N) – Bad Salzuflen/
Schötmar (L712)

OU Lage (B239S – B239N)

OU Detmold

OU Horn-Bad Meinberg

Planung

Vom A30-Anschluss bei Kirchlingern bis nach Detmold/Remmighausen war ursprünglich ein Autobahnquerschnitt für die B239 (vierstreifiger Verlauf) vorgesehen. Diese Planung wurde nur für die OU von Herford umgesetzt. Im lippischen Bereich verläuft die B239 lediglich auf zwei Fahrstreifen. In der Vergangenheit wurden zwei Kreuzungen innerhalb Lages zu Kreisverkehren umgestaltet und der Nordring in Detmold abschnittsweise saniert.

Für den Teilbereich von der A2 bis zur Dorfstraße/Lohheide fand 2016 die Erörterung der Planfeststellungsunterlagen statt. Für die sich anschließenden Teilstücke, einschließlich der vollständigen OU Lage, sind die Vorentwürfe in Arbeit. Der BVWP 2030 misst dem gesamten Abschnitt zwischen dem A2-Anschluss und der B239N mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 10 eine hohe Bedeutung bei. Die Maßnahme mit ihren vier Teilprojekten wird im vordringlichen Bedarf geführt. Umso unverständlicher ist es, dass die sich anschließenden Teilstücke (Ortsumgehungen Detmold und Horn-Bad Meinberg) nicht in den BVWP 2030 aufgenommen wurden.

Forderung

Die B239 zwischen der A30 bei Kirchlingern und der B1 bei Horn-Bad Meinberg muss als kompletter Straßenkorridor durch mehrere Aus- und Neubaumaßnahmen in ihrer Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit verbessert werden. Bund und Land sind aufgefordert, die Planungen (Ortsumgehungen Detmold und Horn-Bad Meinberg) entlang der B239 wieder aufzunehmen bzw. weiter fortzuführen. Die Kommunalpolitik in Lage sollte sich geschlossen und deutlich zur kompletten Ortsumgehung positionieren.

3.5 Ostwestfalenstraße (B252/L712n)

Bedeutung

Die Ostwestfalenstraße ist die zentrale Schnellstraße in Lippe. Ausgehend von Bielefeld-Altenhagen führt sie zur Anschlussstelle „Ostwestfalen-Lippe“ der A2 und dann über Lemgo, Blomberg bis hin zur A44 bei Warburg. Als Zubringer zu den Autobahnen spielt sie eine große Rolle für den Güterverkehr. Sie setzt sich zusammen aus der Landesstraße 712 (bzw. 712n) sowie der Bundesstraße 252. Die Straße ist in Teilen mit wechselnden Überholstreifen ausgebaut.

Maßnahmen

Bad Salzuflen Knotenpunkt L712n/L751

Bad Salzuflen Knotenpunkt L712/L712n/
L967

Planung

Die Planfeststellungsunterlagen für den Knotenpunkt L712n/L751 wurden 2015 erörtert. Beim Knotenpunkt L712/L712n/L967 wurden vier Varianten untersucht, wobei die favorisierte Variante mit der Stadt Bad Salzuflen abgestimmt wurde.

Forderung

Die Planungen für die Knotenpunkte sind zügig voranzutreiben. Die IHK Lippe appelliert an Bund und Land NRW, den Fortlauf zu unterstützen und die nötigen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

4. Schiene

Die vorhandenen Schienenwege haben in Lippe eine hohe Bedeutung für den Personennahverkehr. Viele Kunden nutzen die Schiene aber auch für den Fernverkehr über die Bahnhöfe in Bielefeld, Herford und Altenbeken. Der Güterverkehr ist lediglich auf der Schienenstrecke Paderborn-Hannover von Bedeutung.

In den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) fließen erhebliche öffentliche Mittel. Die Verteilung der Mittel als auch die Ausschreibungen erfolgen über einen Zweckverband. Der Ausschreibungswettbewerb für die Streckenbedienung läuft in ganz OWL gut und konsequent.

Die Schienenstrecke Paderborn – Hameln – Hannover ist zweigleisig elektrifiziert ausgebaut und wird von der Airport-Linie S 5 bedient. Die Strecke verläuft durch den Südosten Lippes und verbindet die Kommunen Schieder-Schwalenberg und Lügde mit den Oberzentren Paderborn und Hannover. Im Bereich Altenbeken ist ein Übergang zur Schienenstrecke in Richtung Herford gewährleistet. Die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h wird insbesondere im Abschnitt der Eggequerung deutlich unterschritten. Durch

| Strecke | Bedienung |
|-----------------------------------|--|
| Paderborn nach Hannover Flughafen | S 5 „Airport-Linie“ fährt stündlich |
| Paderborn nach Herford | RB 72 „Ostwestfalen-Bahn“; fährt stündlich |
| Bielefeld nach Lemgo | RB 73 „Der Lipperländer“; fährt stündlich |
| Bielefeld nach Altenbeken | RE 82 „Der Leineweber“; fährt 9 Mal täglich |

umfangreiche Sanierungen entlang des Rehbergtunnels in 2013 konnte der Verkehrsfluss verbessert werden.

Die Schienenstrecke Paderborn – Detmold – Lage – Herford (Kursbuchstrecke [KBS] 405) ist eingleisig elektrifiziert ausgebaut. Sie verbindet das Oberzentrum Paderborn mit den Kreisen Lippe und Herford über die im Stundentakt verkehrende „Ostwestfalen-Bahn“ (RB 72).

Zwischen Bielefeld, Oerlinghausen, Lage und Lemgo (KBS 404) ist die Strecke lediglich eingleisig-nichtelektrifiziert ausgebaut. Hier verkehrt der „Lipper-

länder“ (RB 73) mit einer Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h. Zwischen Bielefeld und Altenbeken fährt der „Leineweber“ (RE 82). Die Verkehrsstation Lage als Kreuzungsbahnhof der KBS 404 und 405 wurde 2015/2016 grundlegend modernisiert.

Herausforderungen

In der Vergangenheit wurden in Lippe vielfach Ausweichgleise zurückgebaut, so dass im Störfall keine flexible Betriebsführung möglich ist. Ebenso sind Taktanpassungen oder -ausweitungen kaum noch durchführbar. Die teils eingleisige-nichtelektrifizierte Streckenführung wirkt als zusätzliches Hemmnis. Im Ergebnis wird der Regionalverkehr zunehmend unpünktlicher und häufig werden Anschlusszüge für den Fernverkehr verpasst.



©IHK Lippe

Forderung

Die Strecken Altenbeken – Lage – Herford und Lemgo – Lage – Bielefeld sind leistungsfähiger zu gestalten. Dabei gilt es die Streckendurchlassfähigkeit zu erhöhen, etwa durch Ausweichgleise für Begegnungsverkehr. Ferner muss die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lemgo-Bielefeld vorangebracht werden. Der Verkehrsverbund OstwestfalenLippe (VVO) muss sich als Aufgabenträger auch weiterhin beim Schienenverkehr für die konsequente Ausschreibung der Leistungen einsetzen.

5. Luftverkehr

Der Luftverkehr hat für den Wirtschafts- und Industriestandort Lippe eine große Bedeutung. Die Unternehmen vor Ort haben in den letzten zwanzig Jahren ihr Auslandsgeschäft kräftig verstärkt. Die Exportquote liegt mit über 50 Prozent höher als im NRW-Durchschnitt. Die mittelständischen Unternehmen der Region sind global aufgestellt, unterhalten weitverzweigte internationale Geschäftsbeziehungen und sind somit auf leistungsfähige Luftverkehrsverbindungen angewiesen.

Der Paderborn-Lippstadt Airport bindet die Region Ostwestfalen-Lippe an den internationalen Luftverkehr an. Seit seiner Gründung 1969 entwickelte sich der einstige Verkehrslandeplatz zu einem modernen Regionalflughafen. Über 700.000 Passagiere nutzen den Flughafen jährlich. Nahezu 1.600 Beschäftigte sind im und am Flughafen tätig. Somit stellt der Airport einen wichtigen Arbeitgeber dar. Neben Direktflügen zu europäischen Zielen, können Reisende auf Basis der Flugverbindung zu den Drehkreuzen München und Frankfurt/Main viele transkontinentale Ziele ansteuern.

Herausforderungen

Trotz intensiver Bemühungen der Flughafenleitung um eine Stärkung des Airports, sind die Passagierzahlen und damit auch die Einnahmen in den letzten 10 Jahren spürbar zurückgegangen. Schwierigkeiten drohen auch durch Formulierungen im neuen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Der noch unter der bisherigen Landesregierung im Februar 2017 beschlossene LEP NRW führt den Paderborn/Lippstadt Airport lediglich als „regionalbedeutsam“ auf. Demnach hat dessen Entwicklung im Einklang mit der Luftverkehrskonzeption des Landes und der Entwicklung der landesbedeutsamen Flughäfen zu erfolgen. Auf diese Weise wird die Entscheidungsfreiheit des Flughafens stark eingeschränkt. Betriebswirtschaftlich sinnvolle, vor allem aber wettbewerbsrelevante Entwicklungsmaßnahmen werden erschwert. Schon heute kämpft der Flughafen um Marktanteile unter anderem aufgrund hoher Subventionen von Mitbewerbern. Eine gute Bahnanbindung etwa zu den Flughäfen Düsseldorf bzw. Hannover eröffnet den Reisenden zahlreiche Alternativen an Direktverbindungen.

Forderung

Die Entwicklung des Paderborn-Lippstadt Airports als wichtiges Luftdrehkreuz und bedeutender Arbeitgeber für die Region ist zu unterstützen. Die von der neuen Landesregierung NRW im Koalitionsvertrag im Juni 2017 angekündigte Gleichstellung zwischen regional- und landesbedeutsamen Flughäfen muss zügig umgesetzt werden. Eine neue NRW-Luftverkehrskonzeption muss die Stärken einzelner Flughäfen, wie die des Paderborn-Lippstadt Airports, berücksichtigen und Entwicklungen ermöglichen. Die Geschäftsführung des Airports ist aufgerufen, alles zu tun, um das Streckennetz für Geschäftsreisende noch attraktiver zu gestalten. Auch die regionalen Gesellschafter sind aufgefordert, den Flughafen zu unterstützen und gegebenenfalls einen wachsenden Verlustausgleich zu übernehmen.

PADERBORN
LIPPSTADT
AIRPORT



©Paderborn-Lippstadt-Airport

6. Öffentlicher Personennahverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Baustein für die Mobilität in Lippe. Den größten Beitrag dazu leisten die Busverkehre. Dieser straßengebundene ÖPNV ist für viele Schüler, Studenten und auch Berufspendler alternativlos und deshalb ein Stück Daseinsvorsorge. Dafür fließen allerdings auch erhebliche öffentliche Mittel, die in einem für Außenstehende komplizierten Verfahren umverteilt werden. Die lippische Wirtschaft hat deshalb ein hohes Interesse an einem bedarfsgerechten, funktionierenden und kostengünstigen ÖPNV-Angebot.

Der Ausschreibungswettbewerb im straßengebundenen ÖPNV-Markt läuft in OWL gut und konsequent. Die kommunalen Aufgabenträger legen mit ihren Nahverkehrsplänen einen Rahmen für den straßengebundenen ÖPNV fest und schreiben die Leistungen aus. Die lippische Wirtschaft begrüßt, dass dabei Leistungen im Busbereich zu Netzbündeln zusammengefasst und ausgeschrieben werden. Auf der anderen Seite stehen die Auftragnehmer. Als wichtige Säule für den Fahrbetrieb sind dies vielfach mittelständische Busunternehmen der Region.

Sie erbringen seit Jahrzehnten kommerzielle Leistungen für die Buskunden und kennen deren Bedarf genau. Diese Erfahrung muss auch künftig in den ÖPNV eingebracht werden, um ihn kundennah und effizient zu gestalten.

Herausforderungen

In ländlich strukturierten Räumen wie Lippe stellen der demografische Wandel und dabei insbesondere die tendenziell rückläufigen Schülerzahlen den ÖPNV vor große Herausforderungen. Bereits heute sind der Osten, aber auch der Südosten Lippes stark vom Bevölkerungsrückgang sowie einer Überalterung der Bevölkerung betroffen. Die Sicherstellung einer Basismobilität im ÖPNV ist als Teil der Daseinsvorsorge auch zukünftig unverzichtbar, um den bereits erkennbaren Abwanderungstendenzen der Bevölkerung aus der Fläche in die größeren Städte entgegenzuwirken. Aber nicht nur die Versorgung in der Fläche gestaltet sich schwierig. Auch in den Industrie- und Gewerbegebieten sowohl größerer als auch kleinerer Kommunen fehlt vielfach eine adäquate ÖPNV-Versorgung.

Forderung

Der ÖPNV muss als Bestandteil der Daseinsvorsorge erhalten werden. Daher sind Bund und Land gefordert, nötige (Re-)Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur unter Beachtung von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit sicherzustellen. Es bedarf einer soliden Nachfolgeregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)/ Entflechtungsmittel für die Zeit nach 2019. Neben einer finanziellen Grundlage muss auch eine verlässliche Planungsgrundlage für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen geschaffen werden.

Der Trend zu mehr Effizienz und Wettbewerb muss weiter gestärkt werden. Bei Direktvergaben der Aufgabenträger an das jeweilige kommunale Verkehrsunternehmen ist darauf hinzuwirken, dass die Erfahrungen der örtlichen, mittelständischen Busunternehmen bei der Leistungserbringung in angemessener Weise berücksichtigt werden. Zukunftsfähigkeit bedingt innovative Betriebs- und Finanzierungsmodelle (z. B. multi-modale Konzepte). Dazu muss der rechtliche Rahmen flexibel gestaltet werden. Kommerzielle Verkehre müssen Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen haben. Generell sind die Industrie- und Gewerbegebiete stärker an den ÖPNV anzubinden.



7. Stadtverkehr/Verkehr und Umwelt

Innenstädte als Marktplatz des Handels, der Gastronomie und Dienstleistungen leben von Frequenz. Die Attraktivität der Innenstädte muss durch entsprechende Verkehrskonzepte gefördert werden. Diese müssen darauf ausgerichtet sein, dass die Mobilität effizient, umwelt- und sozialverträglich sowie 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.

Für die Wettbewerbsfähigkeit und die Funktionsfähigkeit der Innenstädte als zentrale Versorgungsbereiche ist ein funktionierender Ver- und Entsorgungsvkehr 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.

Auch unter dem Aspekt der Emissionsreduzierung sollte im Zuge aller verkehrsplanerischen und -steuernden Maßnahmen das Ziel gelten, einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss anzustreben. Die bewusste Verknappung und/oder Vertuierung des zentrumsnahen Parkraumangebotes 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 vor der Einführung von Umweltzonen, Lärmaktionsplänen oder Straßensperren für den Lkw-Verkehr sind objektiv und nicht ideologisch gegeneinander abzuwägen. Sind restriktive Maßnahmen unabdingbar erforderlich, so sind Ausnahmeregelungen für individuelle Härtefälle und Übergangszeiten vorzusehen, um Betriebe nicht in ihrer Existenz zu gefährden.

Aus Sicht der IHK Lippe 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 oder den Ausbau von Fahrradwegen keine nennenswerten Behinderungen für den Motorisierten Individualverkehr, die Wirtschaftsverkehr 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 von 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 den Straßenbau dürfen keinesfalls zugunsten der Finanzierung von Fahrrad(schnell)wegen weiter gekürzt werden.

Forderung

Innenstädte als Marktplatz des Handels, der Gastronomie und Dienstleistungen leben von Frequenz. Sie müssen für die verschiedensten Nutzungen erreichbar sein. Demnach gilt es bei Planungen verkehrliche, ökonomische und ökologische Belange ideologiefrei abzuwägen.

Bei umweltschutzbedingten Verkehrsrestriktionen ist die Verhältnismäßigkeit zu beachten. Nutzen und Kosten von Umweltmaßnahmen im Verkehrsbereich sind rational zu prüfen.

Gerade vor dem Aspekt der Emissionsreduzierung sollte im Zuge aller verkehrsplanerischen und -steuernden Maßnahmen der reibungslose Verkehrsfluss im Vordergrund stehen. Aus Sicht der IHK Lippe ist eine Stärkung der Fahrradmobilität grundsätzlich zu begrüßen. Deren Planung und Finanzierung darf aber nicht zu Lasten anderer Verkehrsträger gehen. Ein ausreichendes citynahes Stellplatzangebot/Parkraummanagement ist unabdingbar für lebendige Innenstädte.



©IHK Lippe

Impressum

Herausgeberin

Industrie- und Handelskammer
Lippe zu Detmold
Leonardo-da-Vinci-Weg 2
32760 Detmold
Telefon: 05231 7601-0
E-Mail: ihk@detmold.ihk.de
Internet: www.detmold.ihk.de

Redaktion:

Jenny Krumov
Andreas Henkel

Juli 2017

Titelbild:

IHK Lippe (3),
©Paderborn-Lippstadt Airport

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck oder Vervielfältigung auf
Papier und elektronischen Datenträgern
sowie Einspeisung in Datennetze nur
mit Genehmigung des Herausgebers.
Alle Angaben wurden mit größter Sorg-
falt erarbeitet und zusammengestellt.
Für die Richtigkeit und Vollständigkeit
des Inhalts sowie für zwischenzeitliche
Änderungen übernimmt die IHK Lippe zu
Detmold keine Gewähr.

Industrie- und Handelskammer
Lippe zu Detmold
Leonardo-da-Vinci-Weg 2
32760 Detmold



Industrie- und Handelskammer
Lippe zu Detmold