

Leitbild Verkehr und Mobilität

der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen

Vorbemerkung

1. Mobilität und Verkehr: Bedeutung für die Unternehmen und Status quo im IHK-Bezirk Nord Westfalen

2. Herausforderungen in Nord-Westfalen

- a) Überregionale Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes
- b) Pendlermobilität zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr
- c) Einkaufs- und Besucherverkehre
- d) Mobilität in der Fläche
- e) Leistungsfähige Logistik

3. Anforderungen der Wirtschaft an eine nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrspolitik

- ÖPNV verbessern – neue Formen des ÖPNVs ermöglichen
- Intermodale Mobilitätsketten fördern und Chancen der Digitalisierung nutzen
- Luftqualität verbessern – Mobilität und Erreichbarkeit erhalten
- Alternative Antriebe technologieoffen vorantreiben
- Shared Mobility fördern
- Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Moderne City-Logistik etablieren - Anforderungen der Liefer- und Entsorgungsverkehre berücksichtigen
- Rechtliche Rahmenbedingungen anpassen, Genehmigungsverfahren für Schwertransporte optimieren und beschleunigen

4. Anforderungen der Wirtschaft an die Verkehrsinfrastruktur

- Erhalt und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur sicherstellen
- Planungen beschleunigen
- Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur erhalten und Engpässe beseitigen
- Schienenwege ausbauen, Integration der Region in den Schienenpersonenfernverkehr verbessern und zusätzliche Angebote im Schienenpersonennahverkehr schaffen
- Wasserstraßen ertüchtigen, Binnenschifffahrt und Häfen stärken
- Weiterentwicklung leistungsfähiger Schnittstellen zu allen Verkehrsträgern - Häfen sowie Industrieflächen an Wasserstraßen planerisch sichern und entwickeln
- Erreichbarkeit von Gewerbe- und Industriestandorten verbessern
- Erweiterung der Lkw-Stellflächen an den Autobahnrastanlagen drängt
- Flughafen Münster/Osnabrück und Verkehrslandeplätze sichern und weiterentwickeln
- Radverkehr stärken: Velorouten und Radschnellwege umsetzen

5. Prioritäre Verkehrsinfrastrukturprojekte im IHK-Bezirk

Vorbemerkung

Der vorliegende Entwurf des „Leitbildes Verkehr und Mobilität der IHK Nord Westfalen“ soll die im Jahr 2013 von der Vollversammlung beschlossenen Verkehrspolitischen Positionen ersetzen und dabei den veränderten politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Rechnung tragen.

Über „Mobilität und Verkehr“ wird insbesondere mit Blick auf die Nachhaltigkeits- und Klimaschutzziele kontrovers diskutiert – auch in der Unternehmenschaft. Das vorliegende Papier ist nach intensiver Diskussion in einer mit Vertretern des Ehrenamtes besetzten Arbeitsgruppe vorbereitet, vom IHK-Verkehrsausschuss mit großer Mehrheit gebilligt und von der IHK-Vollversammlung am 4. März 2021 beschlossen worden.

Auf in der Diskussion artikuliert oder auf sonstigem Wege der IHK bekannt gewordene Minderheitsmeinungen zu einzelnen Positionen/Projekten wird an den entsprechenden Textstellen eingegangen.

1. Mobilität und Verkehr: Bedeutung für die Unternehmen und Status quo im IHK-Bereich Nord Westfalen

Die Erreichbarkeit von Unternehmen und Wirtschaftsregionen gehören seit je her zu den wichtigsten Standortfaktoren. Die Qualität und Zukunftsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur sowie der Mobilitätssysteme und -angebote beeinflussen in erheblichem Maße die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in Industrie, Dienstleistungen und Handel. Dies betrifft den Transport von Waren in gleicher Weise wie die Erreichbarkeit für Geschäftspartner und Kunden und Mitarbeitende.

Die im vorliegenden Leitbild aufgezeigten Herausforderungen, Zielsetzungen und Projekte beziehungsweise Maßnahmenvorschläge sollen dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen sowie der Region Nord-Westfalen als Wirtschaftsstandort nachhaltig zu sichern und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung der Region Nord-Westfalen hat dazu geführt, dass die Mobilität von Gütern und Personen und damit das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren und Jahrzehnten stetig gestiegen ist. Mehr Arbeitsplätze und mehr Erwerbstätige haben zu einem höherem Pendleraufkommen, zu mehr produzierten Waren und Gütern und einer höheren Auslastung der Verkehrsinfrastruktur als auch Auslastung der Busse und Bahnen geführt.

Die Mobilität von Personen und Gütern steht aktuell im Fokus von Klima- und Umweltschutzdebatten. Aufgrund der starken Zunahme des Verkehrsaufkommens in den letzten Jahrzehnten, konnte der Verkehr bisher nicht den politisch vereinbarten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Durch den technischen Fortschritt im Bereich der E-Mobilität, durch die Digitalisierung und neue Mobilitäts- und Logistikkonzepte sowie eine Ausweitung der ÖPNV-Angebote soll auch der Verkehr klimafreundlicher und damit nachhaltiger werden.

Gemäß dem Pariser Klimaschutzabkommen ist Deutschland verpflichtet, die CO₂-Emissionen bis 2030 im Verkehrssektor um 38%, im Vergleich gegenüber 2005, zu reduzieren. Der

Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sieht eine CO₂-Minderung bis 2030 von 40 - 42% im Vergleich zu 1990 vor. Viele Unternehmen wollen hierzu Verantwortung übernehmen und ihren Beitrag leisten.

Die Corona-Pandemie hat dazu geführt, dass das Verkehrsaufkommen auf den Straßen sowie die Auslastung in Bussen und in Bahnen stark zurückgegangen ist. Home-Office-Lösungen für Mitarbeiter, Videokonferenzen statt Dienstreisen sowie die vermehrte Kurzarbeit in Unternehmen waren einige Ursachen für diesen Rückgang. Ob der Modal Split nach überstandener Pandemie wieder auf die Vor-Corona-Ausgangslage zurückkehrt, ist derzeit noch nicht absehbar. Gleichwohl ist unstrittig, dass die Digitalisierung in vielen Bereichen einen enormen Schub bekommen hat und zukünftig Mobilität und Verkehr (z. B. bei der Vernetzung von Mobilitätsangeboten per App inkl. Informationen über Verfügbarkeiten und Fahrzeiten, bei Verkehrslenkung oder beim Parkraummanagement) nachhaltig beeinflussen wird.

Das Verkehrsinfrastrukturnetz und die Mobilitätsangebote im IHK-Bezirk sind sehr heterogen und bedürfen daher einer differenzierten Betrachtung. Das Münsterland ist – Münster ausgenommen – geprägt durch viele Klein- und Mittelzentren, die sich auf eine große Fläche verteilen. Die Emscher-Lippe-Region ist Teil des Ruhrgebiets, dem größten Ballungsraum in Deutschland und der Logistik- und Mobilitätsdrehscheibe Nr. 1 in NRW und darüber hinaus. Beide Teilräume haben ihre spezifischen Herausforderungen und benötigen daher individuelle Lösungsansätze. Einiges eint sie jedoch: z. B. der angestrebte Wandel im Mobilitätsverhalten, die Umsetzung von technischen Innovationen für einen umweltfreundlicheren Verkehr und eine stadtverträglichere Optimierung der Personen- und Güterverkehre.

Mit dem Leitbild Mobilität und Verkehr nimmt die IHK Nord Westfalen zu grundsätzlichen und aktuellen Mobilitätsthemen Stellung. Darüber hinaus werden die für die regionale Wirtschaft wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region benannt. Nicht zuletzt soll das Leitbild auch dazu beitragen, dass der Mobilität und dem Verkehr verkehrsträgerübergreifend mehr Wertschätzung beigemessen wird.

2. Herausforderungen in Nord-Westfalen

a) Überregionale Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes

Die überregionale verkehrliche Erreichbarkeit eines Wirtschaftsstandorts (Straße, Schiene, Wasserstraße, Flughäfen) gehört nach wie vor zu den bedeutendsten Standortfaktoren in Bezug auf die Sicherung und die Weiterentwicklung von Unternehmen und Wirtschaftsregionen. Eine Herausforderung besteht darin, die Anforderungen der Unternehmen an Mobilität, Erreichbarkeit sowie Logistik und den hieraus resultierenden Bedarf zur Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur bestmöglich mit den Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes in Einklang zu bringen.

Hierbei stellt sich die Frage, ob und inwieweit der Erreichung der vorgenannten CO₂-Einsparungsziele, und damit dem Klimaschutz, ein Vorrang vor anderen, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen beeinflussenden Faktoren einzuräumen ist. Auch in der Unternehmerschaft gibt es beachtliche Mindermeinungen, die diesen Vorrang des Klimaschutzes bejahen und zudem verbindlich zu erreichende Zwischenziele bei den CO₂-Reduktionen – auch im Verkehrsbereich – einfordern.

Betrachtet man indes das Gesamtinteresse der IHK-zugehörigen Unternehmen, so ist festzustellen, dass die spezifische Güterstruktur und die Logistikprozesse in vielen Unternehmen dazu führen, dass es zum Straßengüterverkehr derzeit keine wirtschaftliche Alternative gibt. Diese Unternehmen sind darauf angewiesen, dass bei allen Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrs die Auswirkungen auf ihre Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigt werden. Mit dem Einsatz staatlicher Förderinstrumente können Unternehmen dabei unterstützt werden, ihre verkehrsbedingten CO₂-Emissionen schneller zu senken, indem sie auf alternative Antriebstechnologien setzen.

Zu Infrastrukturprojekten gibt es nicht nur in der Gesellschaft insgesamt, sondern auch in der Unternehmerschaft unterschiedliche Auffassungen. Kritische und ablehnende Stimmen zu Infrastrukturprojekten entstehen insbesondere dann, wenn Unternehmen durch die Realisierung eines Projektes konkrete Nachteile für ihr Unternehmen befürchten oder aus grundsätzlichen, oft klima- und umweltpolitischen Gründen.

Für die Mehrzahl der Unternehmen überwiegen aber weiterhin die positiven betriebswirtschaftlichen und Standorteffekte, die sich in der Regel aus einer verbesserten Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur ergeben.

Zur Optimierung der Logistik und damit zur Sicherung beziehungsweise Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit vieler Unternehmen liegen daher verschiedene Verbesserungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur im wirtschaftlichen Gesamtinteresse. Dies betrifft zum Beispiel die Herstellung einer leistungsfähigen West-Ost-Verbindung zwischen den westfälischen Oberzentren Münster nach Bielefeld, den sechsstreifigen Ausbau der A 1 zwischen Münster und Osnabrück sowie zwischen Münster und dem Kamener Kreuz und den Ausbau der B 224 zur A 52 zwischen Gelsenkirchen und dem Autobahnkreuz Essen-Nord.

Auf der Schiene besteht weiterhin der Engpass in Form des nur eingleisigen Abschnitts zwischen Münster und Lünen (-Dortmund) und auch die Einbindung des IHK-Bezirks in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn ist in Relation zum Reisendenpotenzial noch nicht zufriedenstellend. Im Bereich des westdeutschen Kanalnetzes bremsen insbesondere die maroden Schleusen und die zu geringen Brückenhöhen, die einen wirtschaftlichen Containertransport verhindern, eine Stärkung der Binnenschifffahrt.

b) Pendlermobilität zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr

Zwischen 2010 und 2019 sind rund 170.000 neue Arbeitsplätze im IHK-Bezirk entstanden. Dies entspricht einem Wachstum von 22 Prozent. Von 2009 bis heute hat die Zahl der Berufspendler im IHK-Bezirk um fast 30 Prozent zugenommen: mittlerweile pendeln täglich mehr als eine halbe Million Menschen vom Wohnort zur Arbeitsstätte.

Den gestiegenen Mobilitätsanforderungen und dem Verkehrsaufkommen steht eine Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Angebotsstruktur gegenüber, die nicht mit dem Pendleranstieg und den wachsenden Güterverkehren Schritt gehalten hat und in weiten Teilen auch nicht darauf ausgelegt ist, einen weiteren Zuwachs zu verkraften. Busse und Bahnen sind zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr heute genauso voll wie die Einfallstraßen mit Autos, trotz in den vergangenen Jahren erfolgter Angebotserweiterungen im SPNV/ÖPNV.

Das Münsterland und die Emscher-Lippe-Region unterscheiden sich im Bereich der Berufspendlermobilität stark. Der durchschnittliche Weg, den ein Pendler nach Münster 2015 zurücklegte, lag bei fast 30 Kilometern: der Höchstwert unter allen Großstädten in Nordrhein-Westfalen. Es liegt nahe, dass die meisten Pendler daher mit dem Auto oder der Bahn anreisen und damit zur hohen Auslastung des Verkehrssystems beitragen. Es gilt daher Lösungen insbesondere für die auf Münster zulaufenden Verkehre aus dem Umland zu finden.

Die Emscher-Lippe-Region im Übergangsbereich zwischen den großen Städten der Hellwegzone und dem Münsterland ist – anders als das Münsterland – polyzentrisch strukturiert und höher verdichtet. Gleichwohl ist das Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr (Regionalzüge/S-Bahnen) nicht mit dem Angebot in der Hellwegzone vergleichbar. Dies gilt insbesondere für die eher unterentwickelten Nord-Süd-Verbindungen, obwohl gerade in dieser Relation eine Vielzahl von Pendlerbewegungen stattfinden. Auch in der West-Ost-Relation bestehen im nördlichen Ruhrgebiet weiterhin Bedienungsdefizite.

c) Einkaufs- und Besucherverkehre

Innenstädte erfüllen vielfältige Funktionen: Handel, Dienstleistung, Kultur, Wohnen und Freizeit sind die Wichtigsten. Wer lebendige Innenstädte erhalten möchte, sollte eine bestmögliche Erreichbarkeit für Kunden und Besucher gewährleisten. Nur so kann die Stärkung der innerstädtischen Quartiere und Ortszentren gegenüber den Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ und dem Online-Handel gelingen.

Insbesondere an Samstagen stellen die Einkaufs- und Besucherverkehre die Zentren der größeren Städte (z. B. Münster) vor große Herausforderungen. Parksuchverkehre und lange Schlangen vor den Parkhäusern belasten die Umwelt und mindern die Aufenthaltsqualität. Vor diesem Hintergrund gibt es auch in der Wirtschaft Stimmen, die etwa in Münster für eine autoarme oder gar autofreie Innenstadt votieren. Aus den aktuellen handelspolitischen Positionen der IHK, im Zuge der Diskussionen im IHK-Handels- und Verkehrsausschuss sowie in Gesprächen mit lokalen Interessengemeinschaften der Innenstadtakteure (z. B. ISI Münster) wird hingegen deutlich, dass die Mehrzahl der Unternehmen sich dafür ausspricht, die Erreichbarkeit für alle Verkehrsträger so zu organisieren, dass die Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Innenstädte nicht erheblich beeinträchtigt wird. In diesem Sinne gilt es, ein städtebaulich verträgliches Parkraumangebot über ein intelligentes Stellplatzmanagement so zu steuern, dass Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität in den Innenstädten bestmöglich in Einklang gebracht werden können. P+R-Plätze inkl. leistungsfähigem City-Shuttle bereits vor den Toren der Städte können hier ebenfalls einen positiven Beitrag leisten.

d) Mobilität in der Fläche

Aufgrund der großen Fläche und den vielen dezentral gelegenen Klein- und Mittelzentren, sind die durchschnittlich zurück zu legenden Wegstrecken im Münsterland, z. B. im Pendlerverkehr oder bei Einkaufsverkehren, deutlich länger. Zudem stellt der demographische Wandel die Münsterlandkreise vor Herausforderungen. Mit der alternden Gesellschaft gehen Veränderungen im Mobilitätsverhalten einher und mit den abnehmenden Schülerzahlen wird die wirtschaftliche Grundlage für die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots kleiner. Eine gute Basismobilität im ÖPNV ist aber auch zukünftig unverzichtbar, um den

Abwanderungstendenzen aus der Fläche in die größeren Städte entgegenzuwirken. Durch flexible und vernetzte Mobilitätsangebote kann diesen Trends begegnet werden.

e) Leistungsfähige Logistik

Der Fachkräftemangel, die Verfügbarkeit von Logistikflächen sowie eine in Teilen überlastete Verkehrsinfrastruktur sind neben dem Klimaschutz und der Digitalisierung zentrale Herausforderungen in der Logistik. Der Branche haftet zudem ein schlechtes Image an. Dabei ist sie eine wachsende Querschnittsbranche, von der nahezu alle Wirtschaftsbranchen profitieren.

Die Akzeptanz für die Logistikbranche, ihre Wahrnehmung und Wertschätzung in der breiten Öffentlichkeit ist zu verbessern, um die Wachstums- und Wertschöpfungspotenziale dieser Branche bestmöglich zu erschließen. Zudem gilt es, die Potenziale für den Kombinierten Verkehr erneut zu überprüfen. Effizienzgewinne durch die Digitalisierung, die Entwicklung nachhaltiger Logistikkonzepte, technische Innovationen sowie die Sicherung und Weiterentwicklung entsprechender Flächen und multimodalen Terminals (Straße/Schiene/Wasserstraße) sind hierfür eine wichtige Voraussetzung.

3. Anforderungen der Wirtschaft an eine nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrspolitik

Um attraktive Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) und zum Straßengütertransport zu schaffen, das Straßennetz zu entlasten und gleichzeitig einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten, ist die Weiterentwicklung und Förderung nachhaltiger Mobilitätskonzepte und -angebote erforderlich.

ÖPNV verbessern – neue Formen des ÖPNVs ermöglichen

Ein bedarfsgerecht und effizient ausgestalteter ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil öffentlicher Daseinsfürsorge und liegt auch im Interesse der Wirtschaft. Busse und Bahnen haben neben ihrer Aufgabe, flächendeckend für alle Bevölkerungsgruppen eine Basismobilität zu gewährleisten, auch eine hohe verkehrs- und umweltpolitische Relevanz. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen brauchen eine verlässliche Planungs- und Finanzierungsperspektive – insbesondere mit Blick auf die notwendige Erhöhung des Bedienungsangebotes bei Bussen und Bahnen. Hierzu bedarf es u. a. einer nachhaltigen Erhöhung der Mittel des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- sowie Regionalisierungsgesetz.

Im Zuge des demografischen Wandels und einem veränderten Mobilitätsverhalten gilt es, neue, auf die jeweilige Nachfrage angepasste Betriebs- und Finanzierungsconzepte zu finden. Öffentlich geförderte On-Demand-Angebotsformen sollten soweit wie möglich unter Beteiligung privatwirtschaftlicher Dienstleister, insbesondere des örtlichen Taxigewerbes, umgesetzt werden.

Intermodale Mobilitätsketten fördern und Chancen der Digitalisierung nutzen

Der Ausbau attraktiver, nachhaltiger Mobilitätsangebote ist Grundvoraussetzung für ein verändertes Mobilitätsverhalten der Menschen. Um intermodale Mobilitätsketten zu ermöglichen und zu fördern, sollte sowohl interkommunal als auch innerstädtisch der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht werden. Dies erfordert auch

interkommunal eine noch bessere Abstimmung und Zusammenarbeit. Um den Mobilitätsbedarf auch ohne eigenes Fahrzeug decken zu können, sollten entlang der Haupt-Straßen- und Schienenachsen Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkte für den Umstieg zwischen Pkw, ÖPNV (Bus wie Bahn), Taxi, Fahrrad, Sharing-Angebote (z. B. E-Scooter, Fahrrad, Pkw) errichtet und über eine gemeinsame Plattform digital miteinander vernetzt werden. Gradmesser ist, dass die vorgenannten Maßnahmen einen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes leisten.

Im Rahmen von Smart City-Projekten sollten die Kommunen ein untereinander abgestimmtes verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsmanagement implementieren, um Berufspendlern und Innenstadtbesuchern einen optimierten Mobilitätsmix zu ermöglichen.

Mit einer weiteren Digitalisierung und integrierten Steuerung der Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Raum (App-basierte Parkleit- und Buchungssysteme) können Parksuchverkehre reduziert – und damit Aufenthalts- und Luftqualität in der Stadt verbessert werden.

Pilotprojekte wie das „Reallabor Mobiles Münsterland“ können dazu beitragen, dass neue Formen der Mobilität auch im ländlichen Raum hinsichtlich der praktischen Anwendbarkeit sowie Akzeptanz in der Bevölkerung bewertet werden können.

Luftqualität verbessern – Mobilität und Erreichbarkeit erhalten

Die IHK bekennt sich zu dem hohen Stellenwert des Gesundheits- und Umweltschutzes. Um negative Auswirkungen auf Unternehmen und Beschäftigte zu minimieren sollten mobilitätsbeschränkende Maßnahmen in jedem Einzelfall auf ihre Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit hin geprüft werden. Bei der Erarbeitung von Maßnahmenkatalogen ist insbesondere die Erreichbarkeit der Unternehmen für Mitarbeiter/-innen und Kunden angemessen zu berücksichtigen.

Eine Optimierung des Verkehrsflusses, Anreize zur Bündelung und Verlagerung von Verkehr, baulich/technische Maßnahmen zur Verminderung von Schadstoffkonzentrationen an den sogenannten „hotspots“ sowie Anreize zur schnelleren Marktdurchdringung schadstoffarmer Fahrzeuge können in vielen Fällen dazu beitragen, die Ziele der Luftreinhaltung auch ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu erreichen. Fahrverbote sollten nur als ultima ratio sowie räumlich/zeitlich beschränkt in Betracht gezogen werden. Soweit sie unumgänglich sind, sollten angemessene Ausnahmetatbestände sowie Übergangsfristen für den Wirtschaftsverkehr eingeräumt werden.

Alternative Antriebe technologieoffen vorantreiben

Für das Gelingen der Energiewende im Verkehrssektor ist die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte (z. B. Wasserstoff/Brennstoffzelle, Batterieelektrisch) eine wesentliche Voraussetzung. Je nach Verkehrsträger und Einsatzzweck (Transportgewicht und Reichweite) sollte die effizienteste Antriebsart zum Einsatz kommen. Darauf aufbauend sollten verlässliche Förderinstrumentarien geschaffen werden, damit die Unternehmen Planungssicherheit haben.

Für die verschiedenen alternativen Antriebssysteme ist die jeweils nötige Infrastruktur eine der Voraussetzungen für eine erfolgreiche Nutzung. Der dringend nötige Ausbau der

Versorgungsinfrastruktur sollte ebenfalls technologieneutral erfolgen. Um auf kommunaler Ebene eine hinreichende Versorgungsinfrastruktur aufbauen zu können, sind Förderangebote von Bund und Land erforderlich.

Shared Mobility fördern

Shared Mobility ist ein wachsender und insbesondere in größeren Städten und im Ballungsraum wichtiger Baustein der innerstädtischen Mobilität. Systeme wie (E)Carsharing, (E)Bike-sharing oder E-Scooter-Sharing erweitern das Mobilitätsangebot zum ÖPNV und erleichtern den Verzicht auf den privaten Fahrzeugbesitz. Sharing-Angebote sollten nicht in Konkurrenz zum ÖPNV stehen, sondern als Ergänzung gesehen und genutzt werden. Gradmesser ist, dass sie einen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes leisten. Auf dieser Basis sollte den Shared Mobility-Angeboten Stellflächen zur Verfügung gestellt werden.

Da die Betreiber in der Regel über keine eigenen Flächen verfügen, sind sie insbesondere auf die Unterstützung von Kommunen angewiesen. Auch die Wirtschaft kann hier unterstützen, indem sie öffentlich zugängliche Betriebsflächen zur Verfügung stellt und dadurch gleichzeitig von einem zusätzlichen Mobilitätsangebot für ihren Betrieb profitiert.

Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

Das betriebliche Mobilitätsmanagement, das Dienstreisen, Arbeitswege und Fuhrparks in Unternehmen optimiert, kann dazu beitragen, den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität aktiv mitzugestalten. Es hilft dabei, Mobilität für Betriebe und ihre Mitarbeiter effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Zudem haben Unternehmen die Möglichkeit, für ihre Mitarbeiter attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, z. B. Jobtickets, Dienstfahrräder, Ladestationen oder sichere Fahrradabstellanlagen. Diese tragen auch zu einer stärkeren Mitarbeiterbindung bei und helfen bei der Gewinnung von Fachkräften.

Moderne City-Logistik etablieren - Anforderungen der Liefer- und Entsorgungsverkehre berücksichtigen

Der Lieferverkehr ist für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung in Städten von großer Bedeutung. Der zunehmende Online-Handel stellt sowohl die Kurier-, Express- und Paket-Dienste (KEP) als auch die Kommunen vor große Herausforderungen. Bei allen städtebaulichen Planungen sollten daher die räumlichen Anforderungen des Liefer- und Entsorgungsverkehrs (z. B. Ladezonen, Mikro-Depots) angemessen berücksichtigt werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen anpassen, Genehmigungsverfahren für Schwertransporte optimieren und beschleunigen

Lkw-Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen sollten praxistauglich geregelt werden. Die aktuellen Regelungen führen zu einem „Flickenteppich“, der den Logistikunternehmen ihre Tätigkeit erschwert und die Umwelt durch Umwegfahrten unnötig belastet. Die Antrags- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte sollten ebenfalls optimiert und beschleunigt werden. Zielführend wäre zudem die Einrichtung eines bundesweiten Netzes für Schwertransporte unter Einbeziehung der See- und Binnenhäfen.

4. Anforderungen der Wirtschaft an die Verkehrsinfrastruktur

Mit dem weiteren Ausbau der ÖPNV-Angebote, der Entwicklung neuer Mobilitätsangebote sowie ihrer Vernetzung und dem weiterhin prognostizierten Wachstum insbesondere im Güterverkehr entstehen auch neue Anforderungen an den Verkehrsraum. Die Erweiterung des Verkehrsraumes (z. B. durch den Neu-/Ausbau von Straßen oder Schienenstrecken) ist in der Gesellschaft jedoch umstritten und stößt insbesondere vor Ort bei den von einer Planung konkret Betroffenen auf Widerstände. Zudem halten Teile der Gesellschaft – und auch ein Teil der Unternehmen – den Aus- und Neubau im Bereich des regionalen und überregionalen Straßennetzes für nicht vereinbar mit den politisch festgelegten Klimaschutzzielen.

Für viele überregional beziehungsweise international tätige Unternehmen im IHK-Bezirk hängt ihre Wettbewerbsfähigkeit jedoch ganz wesentlich auch von der Qualität der großräumig vernetzten Infrastruktur (Straße, Wasserstraße, Schiene, Luftverkehr) ab. Verschiedene Diskussionen in Fach- und Regionalausschüssen und nicht zuletzt zwei Unternehmerinitiativen zum Ausbau der B 67n und der B 64n oder auch die von vielen Unternehmen mitgetragene Kampagne zum mittlerweile umgesetzten Lückenschluss der A 31 belegen, dass gezielte Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur für weite Teile der Wirtschaft – unabhängig von Branche und Größe – von großer Bedeutung sind. Sie liegen damit im Gesamtinteresse der regionalen Wirtschaft, soweit die regelmäßig aktualisierten Verkehrsprognosen, in die auch ein zukünftig möglicherweise verändertes Mobilitätsverhalten einfließt, den Bedarf bestätigen.

Erhalt und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur sicherstellen

Der Erhalt und der bedarfsgerechte Ausbau der großräumig vernetzten Verkehrsinfrastruktur in Nord-Westfalen zahlen unmittelbar auf die Attraktivität des Münsterlandes und der Emscher-Lippe-Region als Wirtschaftsstandort ein. Die Unternehmen profitieren hiervon direkt im Bereich der Logistik und des Geschäftsreiseverkehrs, aber auch unter dem Aspekt der Gewinnung von Fachkräften außerhalb der Region. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Netze bedarf es im Gesamtinteresse der im IHK-Bezirk Nord Westfalen ansässigen Unternehmen im Münsterland und der Emscher-Lippe-Region auch weiterhin gezielter Engpassbeseitigungen.

Planungen beschleunigen

Planverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten müssen stets rechtssicher durchgeführt werden. Dennoch können aus Sicht der Wirtschaft Beschleunigungen, z. B. durch die Reduzierung von Verfahrensstufen, erzielt werden. Zudem sind durch Bund und Land die erforderlichen Planungskapazitäten vorzuhalten. Mehr Transparenz und eine frühzeitigere Beteiligung der Bevölkerung können dazu beitragen, die Akzeptanz von infrastrukturellen Großprojekten zu erhöhen. Im Ergebnis darf dies aber nicht zu noch längeren Genehmigungsverfahren führen.

Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur erhalten und Engpässe beseitigen

Das gestiegene Pendleraufkommen und die weiterhin wachsenden Güterverkehre haben an verschiedenen Stellen zu einer Überlastung der Verkehrsinfrastruktur – auch in Nord-

Westfalen – beigetragen. Besonders auf einigen Autobahnen (z. B. A 1 oder A 43) und Bundesstraßen (z. B. B 51, B 64 oder B 224) kommt es regelmäßig zu Überlastungen, die in Verbindung mit Baustellen oder Unfällen, den Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigen und oft zu kilometerlangen Staus führen. Für die Unternehmen bedeutet dies eine zunehmende Unkalkulierbarkeit der Transporte – und damit zusätzliche Kosten. Zudem verlieren Wirtschaftsstandorte durch die eingeschränkte Erreichbarkeit an Attraktivität für Unternehmensansiedlungen und Fachkräfte.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) hat anhand einer bundesweit standardisierten Methodik den Neu- und Ausbaubedarf im Bereich der Autobahnen und Bundesstraßen festgestellt. Im Rahmen der einzelnen Planverfahren wird die Erforderlichkeit der Projekte bzw. des Ausbaustandards regelmäßig überprüft. Wenngleich Teile der Gesellschaft und auch einzelne Unternehmermeinungen eine grundsätzliche Neubewertung des BVWP 2030 und insbesondere eine kritische Überprüfung der enthaltenen Straßenbauprojekte einfordern, unterstützt die IHK mit Verweis auf das oben (Seite 10) hergeleitete Gesamtinteresse der ihr zugehörigen Unternehmen die im BVWP enthaltenen Neu- und Ausbauprojekte in Nord-Westfalen.

Schienenwege ausbauen, Integration der Region in den Schienenpersonenfernverkehr verbessern und zusätzliche Angebote im Schienenpersonennahverkehr schaffen

Das Angebot im Schienenpersonenverkehr im IHK-Bezirk entspricht seit vielen Jahren sowohl qualitativ als auch quantitativ nicht mehr dem Anspruch und dem Potenzial der Region. Dies betrifft sowohl den Nah- und Regionalverkehr als auch die Integration in das ICE-/IC-Netz der Deutschen Bahn.

Eine wichtige Voraussetzung zur Verbesserung der Situation ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region. Unabhängig hiervon könnten einzelne Angebotsverbesserungen auch auf dem vorhandenen Netz umgesetzt werden. Hierzu zählen etwa mehr umsteigefreie Direktverbindungen nach Berlin und zusätzliche direkte ICE-Anbindungen über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Frankfurt nach Süddeutschland. Zudem sollte eine Streckenbeschleunigung auf der Achse Münster – Bremen – Hamburg geprüft werden.

Ein möglichst weitreichender zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Münster – Lünen (- Dortmund) ist unter Berücksichtigung der Ziele des „Deutschlandtaktes 2030“ unverzichtbar, um die Verspätungsanfälligkeit der eingleisigen Strecke aufgrund kreuzender Nah- und Fernverkehrszüge zu minimieren und zusätzliche Angebote im ICE-/IC-Verkehr als auch im Regionalverkehr (RRX-Außenast zwischen Dortmund und Münster) umsetzen zu können.

Um das zunehmende Pendleraufkommen im IHK-Bezirk bewältigen zu können und gleichzeitig die Straßen zu entlasten, ist das Angebot im SPNV weiter zu erhöhen. Neben der Reaktivierung von Schienenstrecken, wie z.B. der Strecke der Westfälischen Eisenbahn (WLE) zwischen Münster und Sendenhorst, und der Elektrifizierung der Strecke Münster – Enschede sind weitere gezielte Maßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur erforderlich, um die Voraussetzungen zur Umsetzung des Projektes „S-Bahn Münsterland“ zu schaffen.

Wasserstraßen ertüchtigen, Binnenschifffahrt und Häfen stärken

Unter Berücksichtigung der verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Landesregierung, dem Güterstruktureffekt – Massengutverkehre nehmen tendenziell eher ab – sowie mit Blick auf das bestehende Wasserstraßen- und Hafenkonzept NRW ist es erforderlich, das westdeutsche Kanalnetz zu ertüchtigen und damit die Binnenschifffahrt sowie die Kanalhäfen zu stärken. Hierzu gehören eine durchgängige Anhebung der Kanalbrücken, um einen wirtschaftlichen Containerverkehr zu ermöglichen, eine Ertüchtigung/Erneuerung der Schleusenbauwerke sowie Querschnittserweiterungen.

Weiterentwicklung leistungsfähiger Schnittstellen zu allen Verkehrsträgern - Häfen sowie Industrieflächen an Wasserstraßen planerisch sichern und entwickeln

Der Kombinierte Verkehr nutzt die Stärken unterschiedlicher Verkehrsträger, indem Bahn-, Binnenschiff- und Seeschiffverkehre mit Lkw-Verkehren kombiniert werden. Eine wesentliche Voraussetzung für eine Stärkung des Kombinierten Verkehrs ist die Einrichtung und Weiterentwicklung leistungsfähiger Schnittstellen zwischen allen Verkehrsträgern.

Um die Potenziale der Binnenschifffahrt zukünftig stärker nutzbar zu machen, ist die planerische Sicherung und Entwicklung von Häfen und wassernahen Gewerbe- und Industrieflächen eine wichtige Voraussetzung.

Erreichbarkeit von Gewerbe- und Industriestandorten verbessern

Der Erreichbarkeit von Gewerbe- und Industriegebieten kommt auch abseits der logistischen Anforderungen der Unternehmen mit Blick auf die Mobilität der Mitarbeiter/-innen eine immer größere Bedeutung zu. Um Konzepte des betrieblichen Mobilitätsmanagements umsetzen zu können, ist in vielen Fällen eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV/SPNV sowie eine attraktive Radwegeanbindung erforderlich.

Die wesentlichen logistischen Anforderungen von Gewerbe- und Industriegebieten (möglichst ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an die nächste Autobahn oder Bundesstraße, LKW-Routing unter Berücksichtigung möglicher Höhen- oder Gewichtsbegrenzungen sowie lärm-sensibler Bereiche, optionaler Schienen-/Wasserstraßenanschluss) bleiben hiervon unberührt.

Erweiterung der Lkw-Stellflächen an den Autobahnrastanlagen drängt

Die Lkw-Stellplatzkapazitäten auf den Rastanlagen an den Bundesfernstraßen sind weiterhin zu knapp bemessen. Dieser Umstand hat auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, indem gesetzlich vorgeschriebene Pausen und Ruhezeiten nicht eingehalten werden können und Ein-/Ausfahrtsspuren von Raststätten bei der Parkplatzsuche von LKWs blockiert werden. Vor diesem Hintergrund hat die Umsetzung der geplanten Stellplatzerweiterungen eine hohe Priorität und sollte durch die von der Planung betroffenen Kommunen konstruktiv begleitet werden.

Kurz- bis mittelfristig sollte zudem eine zentrale Plattform (App) geschaffen werden, in der LKW-Parkplätze eingestellt und angeboten werden können, um die Suche nach Stellplätzen zu erleichtern.

Flughafen Münster/Osnabrück und Verkehrslandeplätze sichern und weiterentwickeln

Der Flughafen Münster/Osnabrück ist insbesondere für zahlreiche Unternehmen im Münsterland und im Übergangsbereich zur Emscher-Lippe-Region ein bedeutsamer Teil der Verkehrsinfrastruktur. Die Anbindung an die Flughafen-Drehkreuze Frankfurt und München ist auch für viele kleinere Unternehmen, z. B. aus den Finanzdienstleistungen, dem IT-Sektor oder der Kreativwirtschaft – und damit auch für die Wirtschaftsregion Nord-Westfalen insgesamt – ein wichtiger Wettbewerbs- und Standortvorteil. Die bestehenden und absehbaren Zugverbindungen zu den genannten Hub-Flughäfen können diese Funktion in Anbetracht der deutlich längeren Reisezeiten nicht oder nur sehr eingeschränkt übernehmen. Diese wichtige Funktion des FMO für die regionale Wirtschaft gilt es zu sichern und weiterzuentwickeln.

Mit Verweis auf die klimaschädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs sowie die Frage der Wirtschaftlichkeit und Sinnhaftigkeit der kleineren Verkehrsflughäfen in NRW gibt es in der Region eine kritische Debatte zur Zukunft des FMO, die auch in Teilen der Unternehmerschaft geführt wird. Die für viele Unternehmen wichtige Funktion des FMO, seine positiven Beschäftigungs- und Einkommenseffekte (Studie von Professor Klophaus (2013), aktualisiert von Prof. Prokoph (2019), TH Wildau, zu den regionalwirtschaftlichen Effekten des FMO) sowie weitere positive Standorteffekte (Wertschöpfung, internationale Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes) rechtfertigen gleichwohl das Interesse der Gesamtwirtschaft an einer Sicherung und Weiterentwicklung des FMO.

Gleiches gilt für die Sicherung der dezentralen Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseverkehr (Marl-Loemühle, Schwarze Heide und Stadtlohn/Vreden). Sie ermöglichen den Unternehmen mit eigenem oder gechartertem Fluggerät eine schnelle Erreichbarkeit von europäischen Zielen, die mit den Linienverbindungen der Airlines nicht oder nur sehr zeitaufwändig zu erreichen wären. Diese Funktion gilt es zu sichern und weiterzuentwickeln.

Bei der Diskussion über Veränderungen oder Neufestlegungen von Nachtflugbeschränkungen und Betriebszeiten sind neben den berechtigten Schutzinteressen der Anwohner auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Airlines hinsichtlich eines wirtschaftlichen Flugbetriebs sowie die Wettbewerbssituation zu anderen Flughäfen zu berücksichtigen.

Radverkehr stärken: Velorouten und Radschnellwege umsetzen

Vor dem Hintergrund der Zunahme von Radverkehrsreichweiten durch E-Bikes/Pedelecs sollen durch Qualitätsverbesserungen im Alltagsradwegenetz auch die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine verstärkte Radnutzung geschaffen werden. Eine Ausweitung des Verkehrsraumes zugunsten von Velorouten sowie Radschnellwegen und zulasten der übrigen Verkehrsträger sollte im Regelfall entsprechende tatsächliche Veränderungen im „Modal Split“ zugunsten des Radverkehrs zur Voraussetzung haben. Die verkehrsträgerspezifische Nachfrage und der einem Verkehrsträger zugeordnete Verkehrsraum müssen verhältnismäßig sein – dies gilt auch für die Radwegeinfrastruktur.

5. Prioritäre Verkehrsinfrastrukturprojekte im IHK-Bezirk

Aufgrund der in den vorangegangenen Kapiteln formulierten Herausforderungen im Bereich Verkehr und Mobilität sowie den Anforderungen der Wirtschaft an eine die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen sichernde und nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrspolitik sind Investitionen zur Erhaltung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Gesamtinteresse der regionalen Wirtschaft weiterhin erforderlich. Hinsichtlich der auch in Teilen der Unternehmenschaft bestehenden Mindermeinungen zur weiteren Notwendigkeit beziehungsweise Verantwortbarkeit von regionalen und überregionalen Straßenbauprojekten wird auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel 4 verwiesen.

Der jeweilige Bau-/Ausbaubedarf wurde im Zuge der Fachplanung (u.a. Bundesverkehrswegeplanung) nachgewiesen und wird regelmäßig überprüft. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Hinweise enthält die nachfolgende Liste die im Gesamtinteresse der regionalen Wirtschaft liegenden, prioritären Verkehrsinfrastrukturprojekte im IHK-Bezirk.

Schiene

- Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Münster – Lünen (-Dortmund)
- Rhein-Ruhr-Express (RRX)
- S-Bahn Münsterland (mit Verlängerungen in das nördliche Ruhrgebiet)
- Reaktivierung der Schienenstrecke Münster–Sendenhorst der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE)

Straße

- A 1: Sechsstreifiger Ausbau zw. dem AK Kamen und dem AK Lotte/Osnabrück
- A 43: Sechsstreifiger Ausbau zw. der AS Marl-Sinsen und der AS Witten-Heven (teilweise bereits im Bau)
- A 52: Ausbau der B 224 zur A 52 zw. der AS Gelsenkirchen-Buer-West und dem AK Essen-Nord
- B 51/B 64n: Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch einen kreuzungsfreien Ausbau zwischen Münster und Telgte sowie zwischen Warendorf und Herzebrock-Clarholz einschließlich des Neubaus von Ortsumgehungen in Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz
- B 54: Vierstreifiger Ausbau zwischen der AS Münster-Nord und Borghorst sowie zwischen der AS Gronau/Ochtrup und Gronau (L 566)
- B 51/B 481n: Ortsumgehung Münster (bereits im Bau)
- B 67n/B 474n: Lückenschluss zwischen Reken und der AS Dülmen-Nord (A 43) (bereits im Bau)
- B 474n: Ortsumgehungen Datteln und Waltrop (Teilabschnitt bereits im Bau)
- B 475n: Ortsumgehungen Ennigerloh/Westkirchen und Beckum/Neubeckum

Wasserstraße

- Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) inkl. Neubau der Schleusen bei Rheine (teilweise bereits im Bau)
- Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals (WDK) inkl. Neubau der „Großen Schleusen“

- Vollständige Hebung der Kanalbrücken im westdeutschen Kanalnetz auf eine für den zweilagigen Containerverkehr erforderliche Mindesthöhe von 5,25 Metern

Radverkehrsinfrastruktur

- Veloroutenkonzept in der Stadtregion Münster
- Radschnellwege in der Emscher-Lippe-Region (RS1, RSMR) und dem Münsterland (RS2)

Verkehrsträgerübergreifende Infrastruktur

- Errichtung von leistungsfähigen Mobilstationen entlang der Schnittpunkte zwischen SPNV-/ÖPNV- und Straßeninfrastruktur, insbesondere im Zulauf auf das Oberzentrum Münster und das (nördliche) Ruhrgebiet
- Sicherung und Weiterentwicklung von Umschlagseinrichtungen für den Kombinierten Verkehr auf der Straße/Wasserstraße/Schiene (Häfen, KV-Terminals etc.)