



Verkehrswende gestalten – Wirtschaft mobil halten

Leitgedanken für die Verkehrspolitik

Erreichbarkeit ist ein zentraler Standortfaktor. Egal ob Industrie, produzierendes Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungs-, Freizeit- oder Tourismusbetriebe, eine gute Erreichbarkeit und eine leistungsfähige Infrastruktur bringen Unternehmen Wettbewerbsvorteile. Planbare Güter- und Personenmobilität sind für praktisch alle Betriebe Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg.

Sanierungsstau, Kapazitätsengpässe sowie fehlende Anpassungen auf veränderte Transport- und Mobilitätsanforderungen beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig. Straßen, Schienen und Wasserwege sind zunehmend marode. Das Tempo der Sanierung von Brücken, Gleisen und Schleusen hält schon lange nicht mit dem gravierenden Verfall Schritt. Hinzu kommen neue Anforderungen und weiterwachsende Verkehre, auf die die Infrastruktur nicht ausgelegt ist. Güterstruktureffekte wie kleinere Ladungseinheiten, aber auch stärker individualisierte Mobilitätsbedürfnisse verstärken den Handlungsdruck zusätzlich.

Für die Verkehrspolitik gilt es jetzt, die richtigen Weichen zu stellen, um die Zielkonflikte zwischen Mobilitätsanforderungen von Gütern und Menschen und dem Schutz von Umwelt und Klima zu lösen. Beides ist der Wirtschaft wichtig. Gleichzeitig ist es entscheidend, dass die Infrastruktur verlässlich funktioniert, Überlastung vermieden wird und Planbarkeit gegeben ist. Den Veränderungen in der Güterstruktur, bei den Gütermengen sowie den Umstellungen in der Fahrzeug- und Antriebstechnologie ist dabei ebenso Rechnung zu tragen, wie den sehr unterschiedlichen städtebaulichen Voraussetzungen und Transportentfernungen. Eine Politik der uneingeschränkten Bevorzugung eines Verkehrsträgers sollte es mit Blick auf die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer nicht geben.

Auf einen Blick



- 1. Sanierung der maroden Infrastruktur sollte oberste Priorität werden
- 2. Planungs- und Genehmigungsprozesse für alle Verkehrsträger nachhaltig beschleunigen
- 3. Verkehrsinfrastruktur nach klaren Kriterien erhalten und gezielt ausbauen bleibt auch für Straßen wichtig
- 4. Infrastrukturfinanzierung überjährig verstetigen
- 5. Verkehre verlagern – Schiene und Wasserstraße stärken
- 6. Fachkräftemangel ernst nehmen und entgegenwirken
- 7. Leistungsfähige Infrastruktur für Wasserstoff- und E-Mobilität aufbauen
- 8. Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs steigern
- 9. Standortfaktor Luftverkehr stärken
- 10. Erreichbarkeit von Städten und Zentren sichern
- 11. Potenziale des Fahrradverkehrs heben
- 12. Nachhaltige Mobilität fördern

IHK NRW hat vor diesem Hintergrund Leitlinien für die Verkehrspolitik formuliert:

Leitlinien für die Verkehrspolitik

Management Summary



1. Sanierung der maroden Infrastruktur sollte oberste Priorität werden

Das Tempo der Sanierung ist zu niedrig, sodass ein vermehrter Ausfall kritischer Infrastrukturbauwerke mit immensen volkswirtschaftlichen Schäden immer häufiger auftreten wird. Es sollen deutlich mehr finanzielle und personelle Mittel besonders zur Sanierung von Brücken, Schleusen und Schienenstrecken bereitgestellt und verstetigt werden. Die Qualität der Verkehrsnetze gilt es zügig zu verbessern, ohne Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.



2. Planungs- und Genehmigungsprozesse für alle Verkehrsträger nachhaltig beschleunigen

Planungs- und Genehmigungsverfahren sollten wesentlich beschleunigt werden, um die Verkehrsinfrastruktur an die zukünftigen Anforderungen anzupassen. Auf eine Beschleunigung mittels Einzelfallentscheidung der Parlamente sollte dabei möglichst verzichtet werden. Stattdessen sollten Verfahren strukturell für alle Verkehrsträger vereinfacht werden, um schnellere, aber wirkungsgleiche Entscheidungen zu erzielen. Dazu sollten bspw. Prüfungsschritte zusammengelegt oder verbindliche Fristen zur Einreichung von Einwendungen (Präklusion) auch für Träger öffentlicher Belange, insbesondere Kommunen, eingeführt werden. Ersatzbauten von Brücken sollten – auch bei Kapazitätserweiterung – kein Planfeststellungsverfahren erfordern.



3. Verkehrsinfrastruktur nach klaren Kriterien erhalten und gezielt ausbauen bleibt auch für Straßen wichtig

Die Infrastruktur nur zu erhalten, reicht nicht aus. Straßen, Schienen und Wasserwege sollten so unterhalten und ausgebaut werden, dass sie künftigen Anforderungen gerecht werden. Für die Sanierung sollten stärker als bislang klare Kriterien gelten. Für Maßnahmen zur Instandhaltung und Erneuerung sollten, wie im Bundesverkehrswegeplan, anhand einheitlicher Kriterien der gesamtwirtschaftliche Nutzen ermittelt und darauf basierend die Maßnahmen priorisiert werden. Trotz der unterstützenswerten Bemühungen, Verkehre auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, bleibt die Straße der wichtigste Verkehrsträger und sollte bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die Politik sollte ihre Verlagerungsziele realistisch gegen diese Notwendigkeit abwägen.



4. Infrastrukturfinanzierung überjährig verstetigen

Die Herausforderung bei Sanierung, Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur sind gewaltig. Um dafür fehlende Kapazitäten bei der Verwaltung aufzubauen, sollten die Finanzmittel unbedingt erhöht, durch überjährige und stabile Finanzierungskreisläufe von den jährlichen Haushaltszuweisungen abgekoppelt und laufend an Baukostenindizes angepasst werden. Die Unterfinanzierung der Infrastruktur sollte langfristig – bei allen Verkehrsträgern – behoben werden. Die Nutzerfinanzierung, z. B. Lkw-Maut, darf die Steuerfinanzierung nur ergänzen. Zu große Belastungen einzelner Verkehrsträger durch Steuern und Abgaben sind zu vermeiden.



5. Verkehre verlagern – Schiene und Wasserstraße stärken

Die Wirtschaft in NRW profitiert von leistungsstarken Schienen und Wasserstraßen. Deshalb sollten die dort bestehenden Sanierungstaus und Kapazitätsengpässe zügig behoben werden. Soll zudem die Verlagerung von Gütern gelingen, sind intakte, auf den kombinierten Verkehr sowie für Großraum- und Schwertransporte ausgelegte Flächen und Wege erforderlich. Auch eine ausreichende Förderung von Gleisanschlüssen bei einzelnen Unternehmen dient diesem Zweck. Alle Güterhäfen sowie insbesondere Umschlagstellen des kombinierten Verkehrs sollten als landesbedeutsam ausgewiesen werden. Brachliegende Hafengebiete sollten der gewerblichen Wirtschaft vorbehalten bleiben. Die Binnenschifffahrt sollte durch die Sohlenstabilisierung des Rheins, Brückenanhebungen im Kanalnetz und die Förderung autonomer und emissionsarmer Schiffe gestärkt werden.

6. Fachkräftemangel ernst nehmen und entgegenwirken

Der Fachkräfte- und Fahrermangel betrifft Logistik, ÖPNV und SPNV enorm. 80.000 Lkw-Fahrer fehlen der deutschen Wirtschaft schon heute. Auch Lokführer und Binnenschiffer fehlen. Deshalb sollten bürokratische Hürden für ausländische Fahrer abgebaut und die allgemeinen Arbeitsbedingungen verbessert werden. Fahrer ohne Wohnsitz in der EU sollten in der EU einen Fahrqualifizierungsnachweis erwerben dürfen. Weiterhin sollten branchenspezifische Qualifikationen aus nicht-EU-Ländern besser anerkannt werden.



7. Leistungsfähige Infrastruktur für Wasserstoff- und E-Mobilität aufbauen

Standardisierte Ladesäulen, Wasserstofftankstellen und Ladenetze in Gewerbegebieten, insbesondere für Lkw und Binnenschiffe, gilt es flächendeckend auszubauen. Das verbessert die Investitionssicherheit für Unternehmen und ebnet den Weg zur klimaneutralen Mobilität. Kommunen sollten sich mit den Versorgern dazu verstärkt koordinieren und private Anbieter stärker einbeziehen. Bei der Vergabe von Flächen für Ladestellen sollten alle Anbieter gleichbehandelt werden. Das H2-Pipelinennetz Richtung Norddeutschland, Belgien und Niederlande sollte rasch ausgebaut werden. Dafür braucht es schlankere Genehmigungsverfahren.



8. Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs steigern

Ein attraktiveres ÖPNV- und SPNV-Angebot bewegt mehr Menschen, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) umzusteigen. Die Verbesserung der Anbindungen und die Ausweitung der Verkehrsleistung sollte dabei Vorrang vor Ticketvergünstigungen haben. Die dazu notwendige Infrastruktur sollte erhalten und ausgebaut werden. Bund und Land sollten die Mittel für den ÖPNV dringend erhöhen und das Angebot auch außerhalb der Ballungsräume bedarfsgerecht ausweiten. Mobilitätsangebote sollten digitaler und besser vernetzt werden. Der Deutschlandtakt sollte unter gleichwertiger Berücksichtigung des Güterverkehrs zügig vorangetrieben werden.



9. Standortfaktor Luftverkehr stärken

Betriebszeiten sollten die logistischen Anforderungen der Wirtschaft und die Schutzinteressen der Bevölkerung berücksichtigen. Mehr lärmarme Flugzeuge und modernere Anflugverfahren können einen Beitrag leisten. Besonders wichtig sind mehr Mittel für die Förderung von dekarbonisiertem Flugverkehr an Flughäfen.



10. Erreichbarkeit von Städten und Zentren sichern

Das ÖPNV-Angebot sollte in Stadt und Land verbessert und innovative Mobilitätsformen integriert und gefördert werden. Die Ansprüche der innerstädtisch operierenden Logistikunternehmen sollten dringend berücksichtigt werden. Das Gewerbe braucht flexible Belieferungsoptionen, bedarfsgerecht ausgebaute Verkehrswege, stadtnahe Logistikflächen, ausgewiesene Ladezonen und Mikrodepots sowie effizient verwalteten Parkraum. Die Hauptachsen sollten für Wirtschafts- und Kundenverkehre leistungsfähig bleiben. Anreize statt Verbote sollten Grundlage der Verkehrswende sein.



11. Potenziale des Fahrradverkehrs heben

Der Radverkehr gewinnt immer mehr Bedeutung im Pendler- und Lieferverkehr. Deshalb sollten Radverkehre und Wirtschaftsverkehre integriert geplant werden. Es braucht durchgehende und hochwertige Radwegenetze, die weitestgehend von den Hauptverkehrsachsen entkoppelt sind. Die Potenziale des Lastenrads sollten besser genutzt und die Erschließung von Gewerbegebieten mittels Radschnellwegen geprüft werden. Bei allen Maßnahmen sind die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr zu prüfen und zu berücksichtigen.



12. Nachhaltige Mobilität fördern

Verkehre sollten nachhaltig gesteuert und verlagert werden. Geeignete Mittel, um den Straßenverkehr zu entlasten, sind die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, der Ausbau von Mobilitätsstationen und die Unterstützung von Mobilitätskonzepten. Kommunen, Land und Bund sollten Verkehrsdaten erheben, erwerben und nutzen und die Vernetzung der Infrastruktur und Mobilitätsangebote vorantreiben. Im übergeordneten Netz kann der Einsatz von Lang-Lkw Verkehre reduzieren und gleichzeitig CO₂ einsparen.





ethirong/istockphoto.com

Wirtschaft braucht Mobilität

Leitlinien von IHK NRW für die Verkehrswende des Landes

Produzierendes Gewerbe ist davon abhängig, dass Material rechtzeitig ankommt. Einzelhandel und Gastronomie müssen für Kunden und Lieferanten leicht erreichbar sein.

Für unsere Unternehmen ist die Erreichbarkeit ein zentraler Standortfaktor. Je nach Betrieb und Lage sind die Anforderungen sehr unterschiedlich. Produzierendes Gewerbe ist davon abhängig, dass Rohstoffe, Vorprodukte und Fertigerzeugnisse Just-in-time ankommen oder die Werke pünktlich zur Weiterverarbeitung beim Kunden verlassen. Hier spielen große Mengen, besonders schwere, übergroße oder auch gefährliche Stoffe und die Nutzung mehrerer Verkehrsträger eine wichtige Rolle.

Bei Einzelhandel und Gastronomie steht hingegen die gute Erreichbarkeit der Ladenlokale durch Kunden und Lieferanten in Innenstädten und Nebenzentren im Fokus der Standortentwicklung. Bei ihren Güterströmen geht es um Lieferungen zum Auffüllen des Sortimentes oder die Entsorgung. Dienstleistungsbetriebe wiederum müssen mit ihrer Ausrüstung ihre Kunden schnell erreichen, z. B. für Reparaturen, Anlieferungen, Wartungsarbeiten oder auch Pflegedienstleistungen. Zudem schauen alle Betriebe, auch die Betreiber von Büros und Verwaltungsgebäuden, besonders auf die Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zentrale Standorte, die auf verschiedenen Wegen leicht zu erreichen sind, werden dabei bevorzugt. Das gilt auch für Unternehmen aus Kultur, Freizeit und Tourismus. Eine uneingeschränkte verkehrliche Erreichbarkeit bringt auch ihnen Standortvorteile.

Trotz wachsender Wirtschaft und mehr Gütertransport sollen die Verkehrsemissionen sinken. Neue Mobilitätskonzepte und Technologien können dabei helfen.

Erreichbarkeit, Transport und Verkehr, Güter- und Personenmobilität sind also für praktisch alle Betriebe zentrale Voraussetzungen für wirtschaftlichen Erfolg. Verschlechtert sich die Erreichbarkeit, bleiben Kunden aus, sinkt die Arbeitgeberattraktivität, steigen Logistikkosten oder verlieren Produkte ihre Wettbewerbsfähigkeit. Investitionen werden dann an anderen Standorten getätigt. Außerdem kann sich das individuelle Fachkräfteproblem verschärfen. Gleichzeitig ist klar, dass mit der Transformation zu mehr Nachhaltigkeit und Klimaneutralität sich auch der Verkehrssektor deutlich verändern muss. Die Emissionen des Verkehrs müssen sinken, während unsere wachsende Wirtschaft mehr Gütermobilität benötigt. Neue Mobilitätskonzepte und technologische Innovation können helfen, diesen Zielkonflikt aufzulösen. IHK NRW setzt sich für eine gute verkehrliche Erreichbarkeit aller Gewerbe-, Dienstleistungs- und Industriestandorte – gleich mit welchem Verkehrsträger – ein.

Was eine gute verkehrliche Erreichbarkeit aus Sicht der Wirtschaft ausmacht

Die Qualität der Erreichbarkeit bestimmt sich aus den individuellen Anforderungen der Unternehmen. Die allgemein wichtigste Größe ist die Berechenbarkeit von Reise- und Transportzeiten. Besonders Industrie und Logistik leiden, wenn Güter nicht pünktlich ankommen. Um Verspätungen und Ausfälle zu antizipieren, geben die Betriebe mehr Geld für Lagerung, Personal, Maut und den Einsatz von Geräten und Fahrzeugen aus als sie müssten. Auch nicht zu kalkulierende Anfahrtszeiten von Pendlern oder Wegezeiten sind ein Problem. Transporte werden auch durch die Qualität der Infrastruktur beeinflusst – Schlaglöcher, Gewichtsbeschränkungen und Straßensperrungen erfordern aufwändigere Ladungssicherung oder lange, umweltschädliche Umwege.

Wie es um unsere Verkehrsinfrastruktur bestellt ist

Der Sanierungsstau in der Verkehrsinfrastruktur nimmt zu. Das spüren die Unternehmen. Laut einer Umfrage des IW Köln aus dem Sommer 2022 beeinträchtigen Infrastrukturmängel inzwischen 80 Prozent der Unternehmen in ihrer Geschäftstätigkeit – 2013 waren es nur rund 60 Prozent. Dabei ist der Anteil von Unternehmen, die eine deutliche Einschränkung im Straßenverkehr erleben, in NRW am höchsten.¹ Allein im Netz der deutschen Autobahnen müssen in den nächsten zehn Jahren 4.000 Brückenbauwerke dringend saniert werden – 873 davon in NRW.² Hinzu kommen noch 296 sanierungsbedürftige Brücken in der Zuständigkeit des Landes, zwei Drittel davon müssen komplett ersetzt werden.³ Allerdings ist das Sanierungstempo derzeit so niedrig, dass die Wahrscheinlichkeit immer größer wird, dass Brücken ausfallen oder die Traglast reduziert werden muss. Die Vollsperrung der A45 bei Lüdenscheid wegen der einsturzgefährdeten Rahmede-Talbrücke verursacht laut einer Studie des Verkehrsverbands Westfalen e.V. einen volkswirtschaftlichen Schaden von mindestens 1,8 Milliarden Euro – unterstellt, die Sperrung dauert nur fünf Jahre.⁴ Dieses mahnende Beispiel erscheint hier nur als Spitze des Eisbergs. Vielmehr wirkt sich der Modernisierungsrückstand auch bei den zahlreichen Rheinbrücken auf ganz NRW aus und macht das Land seit Jahren zum „Stauland Nummer 1“ in Deutschland. Wir dürfen die gegebene Infrastruktur nicht weiter aufzehren, wir müssen in sie investieren.

Auch Schienennetz und Wasserstraße sind marode

Neben der Straße ist auch das Schienennetz marode. Etwa die Hälfte des in Deutschland rund 34.000 km langen Netzes hat seine technische Nutzungsdauer überschritten. Im Schienennetz ist eine sogenannte Generalsanierung notwendig, für die bis 2030 86 Mrd. Euro benötigt werden.⁵ NRW betrifft das besonders stark – hier stehen die meisten sanierungsbedürftigen Eisenbahnbrücken (305) und befindet sich jede vierte überlastete Schienenachse.⁶ Auch bei den Wasserstraßen ist der Sanierungsbedarf stark ausgeprägt und die Sanierungsrate besonders gering. Jede fünfte Schleuse wurde im 19. Jahrhundert gebaut, 88 Prozent sind in einem schlechten Zustand – jede siebte Schleuse kann nicht mehr repariert, sondern muss neu gebaut werden.⁷ Und trotzdem vergrößerte die Bundesregierung die Unterfinanzierung noch, indem sie den Wasserstraßenetat im Bundeshaushalt 2023 zunächst um 350 Mio. Euro reduzierte. Dies ist besonders für Industriebetriebe an der Wasserstraße kritisch, da sie auf die Versorgung über das Binnenschiff angewiesen sind. Eine langfristige und sichere Planung von Projekten ist so kaum möglich und freie Kapazitäten auf dem Verkehrsträger Binnenwasserstraße bleiben ungenutzt.

Der Sanierungsstau stellt Bund und Land vor riesige Herausforderungen

Dem steigenden Sanierungsbedarf steht ein zu niedriges Sanierungstempo gegenüber. Bei den Erneuerungsraten der Brücken erreicht die Autobahn GmbH des Bundes sowohl in NRW als auch bundesweit zuletzt nicht die Hälfte des nötigen Pensums. 2022 wurden in NRW anstatt der nötigen 90 nur 43 Brücken modernisiert.⁸ Bei der Wasserstraße ist die Diskrepanz zwischen Sanierungsbedarf und -fortschritt noch größer. Die Wasserstraßenverwaltung des Bundes müsste jedes Jahr fünf neue Schleusen und drei neue Wehre fertigstellen, schafft aber aktuell durchschnittlich nur 0,8 neue Schleusen bzw. 0,15 neue Wehre im Jahr.⁹

80 %

der Unternehmen
beeinträchtigen Infrastrukturmängel
inzwischen in ihrer Geschäftstätigkeit.

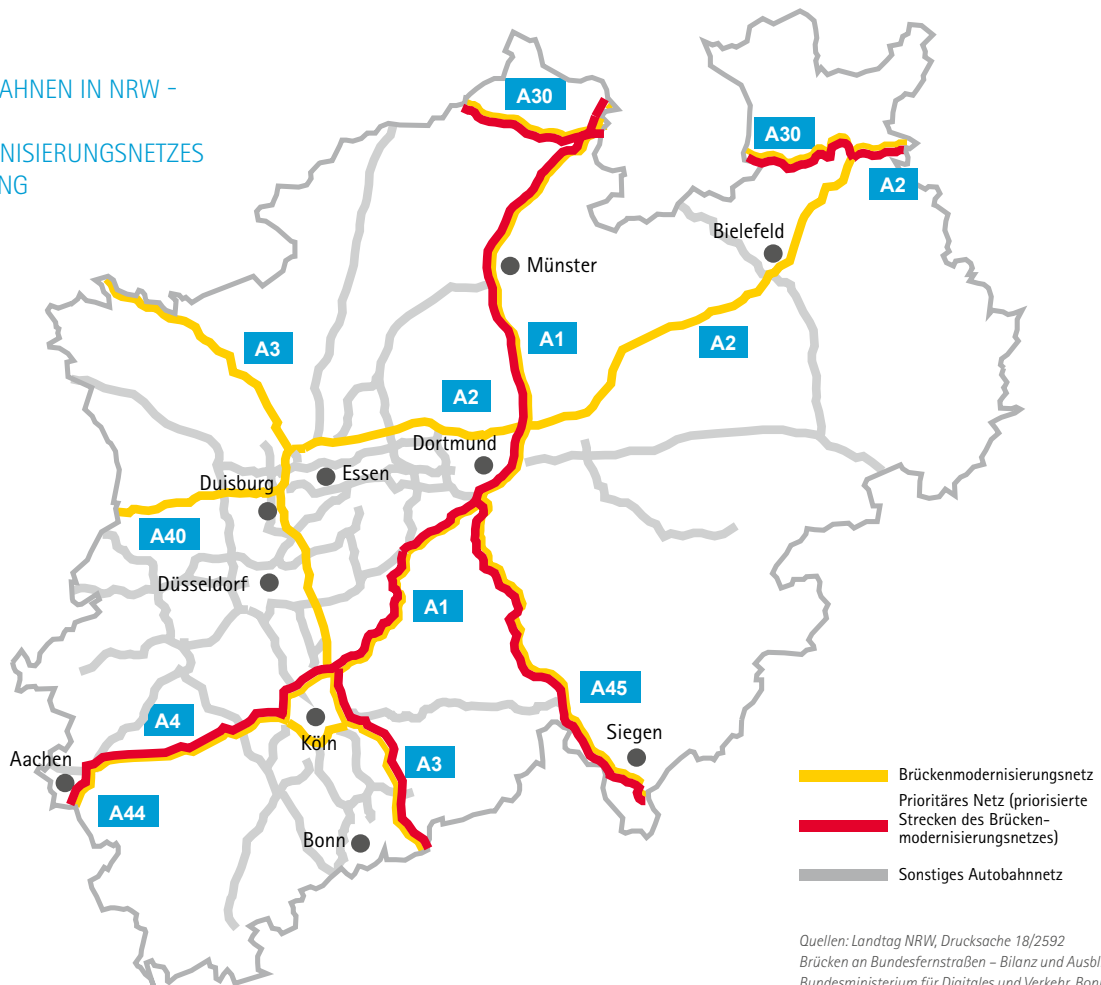
88 %

der Schleusen
sind in einem schlechten Zustand – jede siebte
Schleuse kann nicht mehr repariert, sondern
muss neu gebaut werden. Jede fünfte Schleuse
wurde im 19. Jahrhundert gebaut.



2022 wurden in NRW anstatt
der nötigen 90 nur 43 Brücken
modernisiert.

ABBILDUNG 1:
NETZ DER AUTOBAHNEN IN NRW -
ÜBERSICHT DES
BRÜCKENMODERNISIERUNGSNETZES
MIT PRIORISIERUNG



Das Brückensanierungsnetz umfasst bundesweit 54 Prozent aller Autobahn-Kilometer – in NRW sind es nur 34 Prozent.

+ 46 %

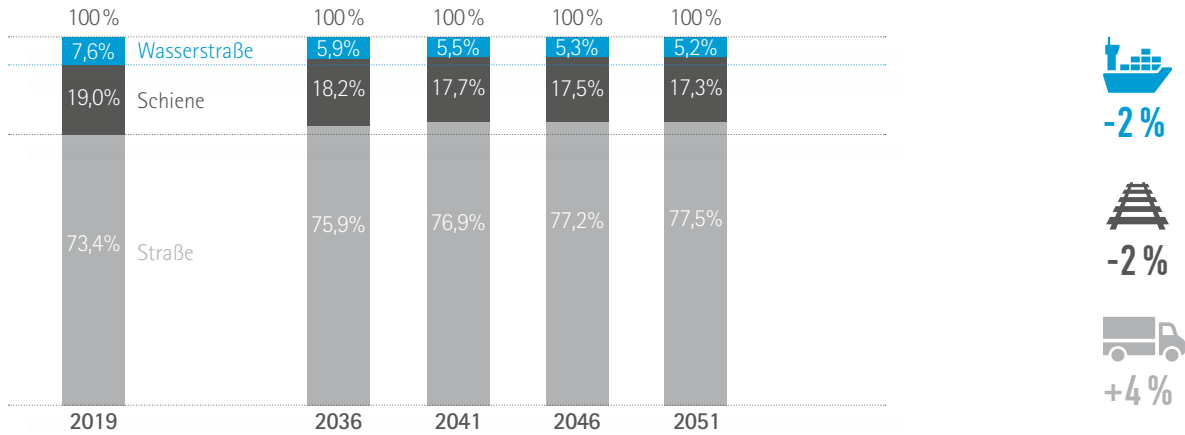
Das Bundesverkehrsministerium erwartet bis zum Jahr 2051 46 Prozent mehr Güterverkehr.

Die Autobahn GmbH reagiert auf den großen Sanierungsbedarf, indem sie ausgewählte, bedeutende Streckenabschnitte priorisiert. Diese Auswahl bildet das „Brückenmodernisierungsnetz“ (siehe Abbildung 1, in Gelb). Allerdings ist die Herausforderung so groß, dass die Autobahn GmbH innerhalb dieses Netzes weiter priorisiert – das sogenannte „Prioritäre Netz“ (siehe Abbildung 1, in Rot). Viele wichtige Korridore in NRW – im Ruhrgebiet, entlang der Rheinschiene oder im Grenzgebiet zu den Niederlanden – sind nicht Teil dieser zweiten Priorisierungsstufe.¹⁰ Problematisch ist zudem, dass in NRW weniger Streckenanteile priorisiert sind als im Bundesdurchschnitt. Das Brückensanierungsnetz umfasst bundesweit 54 Prozent aller Autobahn-Kilometer – in NRW sind es nur 34 Prozent. Auch das Prioritäre Netz ist bundesweit größer (31 Prozent) als in NRW (23 Prozent).¹¹ Dies wird der Bedeutung der Autobahnen für ein dicht besiedeltes Flächenland und eine europäische Logistikkreuzung nicht gerecht. Wir setzen uns dafür ein, den Anteil der priorisierten Strecken in NRW zu erhöhen. Seinerseits sollte das Land NRW die Sanierung der Landstraßen als wichtige Zubringer zu den Autobahnen, insbesondere in industriestarken, mittelstandsgeprägten Wachstumsregionen außerhalb der Ballungsräume, beschleunigen.

Der Verkehr wird weiter zunehmen – eine Herausforderung für die Verkehrswende

Wie leistungsfähig die Verkehrsinfrastruktur sein soll, hängt auch von der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs ab. Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) erwartet bis zum Jahr 2051 13 Prozent mehr Personenverkehr und 46 Prozent mehr Güterverkehr. Gütertransport und Wirtschaftswachstum sind eng gekoppelt. Wächst die Wirtschaft, wächst auch der Güterverkehr. Kann hingegen der Verkehr nicht wachsen, stagniert auch die Wirtschaftsentwicklung.¹² Die Mobilität von Gütern ist also beides: Standort- und Wirtschaftsfaktor. Die NRW-Wirtschaft ist in hohem Maße arbeitsteilig und hochspezialisiert. Für ihre Wettbewerbsfähigkeit benötigt sie zwingend eine leistungsfähige Logistik.

ABBILDUNG 2:
ENTWICKLUNG DES GÜTERVERKEHRS 2021-2051
MODAL SPLIT NACH LEISTUNG UND VERKEHRSTRÄGERN



Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2023: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022.

Seit 1991 stieg die Transportleistung um mehr als 75 Prozent.¹³ Das erschwerte es dem Verkehrssektor, seine Emissionen signifikant zu senken. Effizienzgewinne wurden durch die Verkehrssteigerung aufgezehrt. Aktuell verfehlt er die gesetzlichen Klimaziele am stärksten, so dass die Sektoremissionen fortan um ein Vielfaches schneller sinken müssen als bislang, um das CO₂-Reduktionsziel 2030 zu erreichen (- 42 Prozent vgl. mit 1990).¹⁴ Neben der Antriebswende setzen die Bundes- und Landesregierung dabei auch auf Verkehrsverlagerung. Bis 2030 sollen die ÖPNV-Fahrgastzahlen verdoppelt sowie der Schienen-Anteil an der Transportleistung (Modal-Split) auf 25 Prozent gesteigert werden (2019: 19 Prozent).

Die Verkehrsprognose des BMDV verdeutlicht, wie ambitioniert diese Ziele sind. Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaftswachstum sowie Wandel in der Gütertransportstruktur (leichtere und hochwertigere Güter, kleinere Transportlose, kürzere Strecken) lassen ein überdurchschnittliches Wachstum des Straßenverkehrs (54 Prozent bis 2051) erwarten. Zwar wächst auch der Schienengüterverkehr um rund ein Drittel (die Leistung der Wasserstraßentransporte stagniert), doch der Lkw dürfte seinen Anteil an der Güterverkehrsleistung zu Lasten der anderen Verkehrsträger vergrößern.¹⁵ Diese Entwicklung ergibt sich aus den spezifischen Bedürfnissen von Unternehmen und Privatpersonen. Es braucht gute Konzepte, wie sich diese Bedürfnisse mit der angestrebten Verkehrswende vereinbaren lassen. Nur wenn mehr in die Schiene und in die Wasserstraße investiert wird, wird es gelingen, die Verlagerungsziele der Bundes- und Landesregierung zu erreichen.



Mehr Menschen, wachsende Wirtschaft und Veränderungen beim Gütertransport deuten darauf hin, dass der Straßenverkehr bis 2051 um 54 Prozent zunimmt.



Innovative und einfache Mobilitätsangebote machen die Innenstadt leichter erreichbar und attraktiver.

Herausforderung: Verkehrswende ermöglichen und Erreichbarkeit bedarfsgerecht sichern

Verkehrsinfrastruktur ist ein besonders wichtiger Standortfaktor. Viele Betriebe sind genau dort ansässig, wo sie sind, weil sie eine leistungsfähige Infrastruktur und einen für sie passenden Mix der verschiedenen Verkehrsträger vorfinden bzw. vorgefunden haben. Die Politik darf diesen Nutzen von Infrastruktur nicht aus dem Blick verlieren. Für Betriebe und deren Mitarbeitende ergeben sich unterschiedliche Anforderungen aus ihrem Bedarf an Erreichbarkeit und den Klimazielen. Dies kann zu Konflikten führen. Diese unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Wirkungsmechanismen aufzulösen, setzt die Mobilisierung von Investitionen – privat, wie öffentlich – voraus. Dabei haben Maßnahmen der Verkehrswende an unterschiedlichen Standorten unterschiedliche Wirkungen und sollten daher individuell auf die Standortstruktur abgestimmt sein.

Gewerbe in den Innenstädten lebt von der Erreichbarkeit durch die Kunden. Gleich ob Attraktivität oder Größe der Innenstadt: Geschäfte leiden, wenn der Zugang zur Stadt beschränkt wird. Sie können häufig nicht allein von der Kundschaft aus der unmittelbaren Nachbarschaft leben und müssen sich dem Wettbewerb mit dem Onlinehandel stellen. Gleiches gilt für den Zugang von Belieferungsverkehren. Wir bewerten Maßnahmen zur Verkehrswende in der Stadt dann positiv, wenn sie zusätzliche Mobilitätsangebote für das städtische und suburbane Gewerbe schaffen. Mit attraktiven und innovativen Mobilitätsformen kann eine bessere Erreichbarkeit auch Hand in Hand mit einer attraktiveren Innenstadt gehen.

Viele Industriebetriebe sind im Unterschied zum Handel darauf angewiesen, dass sie 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche für Güter und Personen erreichbar sind. Sie brauchen meist einen schnellen Zugang zum übergeordneten Verkehrsnetz, d. h. Bundesstraße, Autobahn, Schiene, Wasserstraße und Flughäfen. Für diese Betriebe ist die Anbindung an überregionale Achsen, andere Industriestandorte, Häfen oder multimodale Terminals wichtig. Ihre Transporte laufen über lange Strecken. Die Qualität der Erreichbarkeit hängt für sie daher vom Zustand des übergeordneten Netzes ab.

Verkehrswende gestalten – Wirtschaft mobil halten: 12 Leitgedanken für die Verkehrspolitik

Für die Gestaltung der Verkehrswende in unserem Land sind aus Sicht von IHK NRW folgende Punkte besonderes relevant:

1. Sanierung der maroden Infrastruktur sollte oberste Priorität werden

Das Tempo der Sanierung ist viel zu niedrig. Noch immer werden weniger Brücken, Schienenstrecken oder Schleusen saniert als erforderlich. Der Verfall der Infrastruktur schreitet deshalb weiter voran. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, dass weitere Teile unserer Infrastruktur ausfallen oder ihre Leistungsfähigkeit verlieren. Das Beispiel der Rahmede-Talbrücke auf der A45 zeigt, welche katastrophalen Auswirkungen der Totalausfall einer Brücke haben kann. Umwegfahrten, Staus und Verkehrsüberlastungen schaden der Wirtschaft und sorgen für schnelleren Verfall auf den übrigen Netzabschnitten. Deshalb fordert IHK NRW größere Anstrengungen, um den Ausfall von Brücken, Schleusen und Schienenstrecken zu verhindern, ohne sie gegeneinander auszuspielen. Es sollten mehr finanzielle und personelle Ressourcen hierfür bereitgestellt und verstetigt werden. Die Qualität und den Zustand der Verkehrsnetze gilt es zügig zu verbessern.



Es braucht dauerhaft mehr Geld und Personal, um Brücken, Schleusen und das Schienennetz zu retten.

2. Planungs- und Genehmigungsprozesse für alle Verkehrsträger nachhaltig beschleunigen

Um den festgestellten Sanierungsstau in der Verkehrsinfrastruktur schneller abzuarbeiten, sind – neben ausreichenden personellen und finanziellen Ressourcen – vor allem auch kürzere Planungs- und Genehmigungsverfahren unverzichtbar. Bedeutende Verkehrsprojekte in NRW brauchen viele Jahre oder Jahrzehnte bis sie umgesetzt sind. Dadurch entsteht ein gewaltiger und kaum zu beziffernder wirtschaftlicher Schaden. In vielen Fällen überschreitet der Planungszeitraum die Dauer der eigentlichen Bauphase deutlich. Beim Ersatzneubau oder der Sanierung von Brücken sollte generell auf ein zeitraubendes Planfeststellungsverfahren und eine – mindestens ein Jahr dauernde – Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Bisher ist dies lediglich dann möglich, wenn der Ersatzneubau 1:1 die Größe und Dimension des Vorgängerbauwerks aufweist. Angesichts der gestiegenen Verkehrsbelastung ist ein identischer Nachbau aber in der Regel nicht sinnvoll, insbesondere, wenn im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bereits ein Ausbau vorgesehen ist. Allein durch diese Änderung wäre eine signifikante Beschleunigung bei der Sanierung unserer Infrastruktur erreichbar.



Bauprojekte für alle Verkehrsträger sollten einfacher und schneller genehmigt werden. Planung und Umsetzung von Bauvorhaben sollten insgesamt verkürzt werden.

Weniger Komplexität in der Planungs- und Genehmigungsphase hilft, Baumaßnahmen schneller umzusetzen. Dabei unterscheiden wir nicht nach Verkehrsträgern. Den Zeitraum für die Planung und Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen gilt es insgesamt zu verkürzen. Es geht darum, Entscheidungen schneller zu fällen. Das schafft Planungssicherheit und setzt knappe Planungsressourcen frei. IHK NRW wirbt für eine systematische Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen. Diese sollten durch allgemein gültige Gesetze und Regelungen erfolgen. In Einzelfällen ist es sinnvoll, so wie gerade für 66 NRW-Autobahnprojekte im Rahmen des Modernisierungspaketes der Bundesregierung vorgesehen, eine Beschleunigung mittels Einzelfallentscheidung herbeizuführen. Das Bestreben sollte aber weiterhin sein, die Verfahren grundlegend zu vereinfachen und zu verkürzen.

Die IHK-Organisation hat bereits zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung der Prozesse veröffentlicht.¹⁶ Dazu zählt die sogenannte materielle Präklusion. Demnach können Bedenken zur Umweltverträglichkeit vor Gericht nur vorgetragen werden, wenn sie auch im Verwaltungsverfahren vorgebracht wurden. Diese Vorgabe sollte unter Berücksichtigung des Europarechts eingeführt werden. Im Verwaltungsverfahren braucht es zudem bindende Vorgaben zur maximalen Dauer der Verfahrensschritte. Nachforderungen von Antragsunterlagen sollten die gesetzliche

Frist zur Entscheidung über den Antrag nicht mehr unterlaufen können. Anträge und Genehmigungen sollten vollständig digital und standardisiert ablaufen und parallel von den beteiligten Fachbehörden geprüft und bearbeitet werden können. Auch Vergabeverfahren sollten vereinfacht und für Fachunternehmen kalkulierbarer werden.

Auch in der Praxis gibt es vielfältige Optionen, den Sanierungsstau schneller zu beheben und die Erreichbarkeit von Unternehmen während der Bauphase sicherzustellen. Das in Erstellung befindliche digitale NRW-Verkehrsmodell sollte zeitnah fertig gestellt werden. Das Anwenden von Bauinnovationen, ein verbessertes Instandhaltungs- und Baustellenmanagement, die Koordination einzelner Maßnahmen verschiedener Bauträger sowie gute Baustellenkommunikation spielen hier eine wichtige Rolle. Betroffenes Gewerbe sollte frühzeitig nach festgelegten Kommunikationsstandards durch die Baulastträger über geplante Maßnahmen und Erreichbarkeitsbeschränkungen informiert werden. Ausschreibungen könnten, wie bei der Rahmede-Talbrücke, verstärkt funktional gestaltet werden. Neben Preis und Qualität sollte auch die veranschlagte Dauer ein Zuschlagskriterium sein.¹⁷ Dringend verbessert werden sollte auch die Genehmigungsdauer von Groß- und Schwerlasttransporten (GST), die je nach Region und Behörde mehrere Wochen dauern kann. Im europäischen Ausland dauert dies oft nur Tage. Wichtig ist: die Beschleunigung von Planungsverfahren und Genehmigungen ist von der Priorisierung zu trennen (s. hierzu Punkt 3).



Es sollte mehr in die Schiene und Wasserstraße investiert werden, auch wenn die Straße wichtigster Verkehrsträger bleibt und weiter ausgebaut werden sollte.

3. Verkehrsinfrastruktur nach klaren Kriterien erhalten und gezielt ausbauen bleibt auch für Straßen wichtig

Die Notwendigkeit Infrastrukturmaßnahmen zu priorisieren, ist so alt wie Baumaßnahmen selbst. Ziel muss es sein und bleiben, dass Mittel und Ressourcen so eingesetzt werden, dass sie den größtmöglichen Nutzen stiften. Welche Projekte weiterverfolgt und sogar bevorzugt angegangen werden, sollte politisch entschieden werden. Um unabhängig von der Tagespolitik langfristig planen zu können, folgen die Entscheidungen, welche Strecken und Verkehrsträger ausgebaut werden müssen, etablierten Verfahren. In diesen Verfahren werden Kosten und Nutzen der Projekte dargelegt. Bestehende Engpässe, die Verkehrsentwicklung oder potentielle Schäden durch Ausfälle sowie die Prüfung von Umweltauswirkungen sind dabei berücksichtigt. Der aus diesen Verfahren erstellte BVWP – gleiches gilt für den Landesverkehrswegeplan – erfüllt somit bereits heute wesentliche Anforderungen einer informierten und abwägenden Verkehrsplanung. Die Methodik und Aussagekraft sollten nicht durch Kriterien verwässert werden, die nur schwer oder gar nicht operationalisiert werden können. Auch bei der Priorisierung von Ersatz und Instandhaltungsmaßnahmen sollte, vergleichbar der Bundesverkehrswegeplanung, ein einheitliches, transparentes Kriterienmodell angelegt werden.

Bei der Neuauflage des BVWP sollten die Verkehrswege zu den gerade für die NRW-Wirtschaft an Rhein und Ruhr bedeutenden ZARA-Seehäfen sowie den norddeutschen Häfen gleichermaßen gestärkt werden. IHK NRW hält es für richtig, die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu stärken. Das gilt für die Sanierung, Erweiterung und Modernisierung dieser Verkehrswege sowie das Schließen von Lücken zwischen Belgien, Niederlande und NRW, wie z. B. die 3RX-Strecke. Deshalb sind gerade dort massive Investitionen notwendig, damit beide Verkehrsträger zukünftig in der Lage sind, signifikante Anteile des Güterverkehrs zu übernehmen. Dennoch wird auf absehbare Zeit weiterhin die Masse des Gütertransports auf der Straße abgewickelt werden. Sie bleibt der Verkehrsträger mit der größten Netzdichte und großen Vorteilen in der Fläche und sollte weiter ausgebaut werden. Die Politik sollte ihre Verlagerungsziele daher realistisch gegen diese Notwendigkeit abwägen.



Bauunternehmen und Verwaltung brauchen Planungssicherheit damit sie Kapazität für Infrastrukturprojekte aufbauen. Die Politik sollte überjährig ausreichend Geld bereitstellen.

4. Infrastrukturfinanzierung überjährig verstetigen

Nordrhein-Westfalen ist als starker, exportorientierter Wirtschaftsstandort grundlegend auf eine intakte Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Doch die Herausforderungen bei Sanierung, Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur sind gewaltig. Die Finanzierungsmittel zur Lösung der Aufgaben sind aber zu gering und hängen weitgehend von jährlichen Haushaltsbeschlüssen ab. Um die notwendigen Kapazitäten in der Verwaltung und bei den ausführenden Unternehmen aufzubauen und mehrjährige Planungssicherheit – auch für Zeiten mit schlechterer Kassenlage – zu erhalten, sollten unbedingt überjährige und stabile Finanzierungskreisläufe über Wahlperioden hinaus geschaffen werden. Dabei sollten unter anderem die steigenden Planungs- und Baukosten berücksichtigt werden, etwa durch eine Indizierung der zur Verfügung gestellten Mittel. Nur so führen wachsende Finanzmittel auch zu mehr tatsächlicher Bauleistung. Die Unterfinanzierung der Infrastruktur gilt es – bei allen Verkehrsträgern – zu beheben.

Die Finanzmittel sind von den jährlichen Haushaltszuweisungen abzukoppeln und laufend an Baukostenindizes anzupassen. Eine Nutzerfinanzierung, etwa durch die Lkw-Maut darf die Steuerfinanzierung nur ergänzen und sollte zweckgebunden bleiben. Die Finanzierung von Infrastruktur dient nach wie vor der Daseinsvorsorge und ist daher staatliche Aufgabe. Zu große Belastungen einzelner Verkehrsträger durch Steuern und Abgaben sind zu vermeiden, auch, um weiterhin Wettbewerb und Verkehrsmittelwahl zu ermöglichen.

5. Verkehre verlagern – Schiene und Wasserstraße stärken

Die Wirtschaft in NRW profitiert von leistungsstarken Schienen und Wasserstraßen. Doch selbst bei einem sehr zügigen Ausbau der dortigen Kapazitäten und Modernisierung bleibt der straßengeführte Verkehr das Rückgrat für viele Wirtschaftsverkehre. Kleinere Ladungseinheiten und die zu erwartenden Veränderungen in der Güterstruktur erschweren das Erreichen der Verlagerungsziele.

Damit trotz der Vorteile der Straße mehr Güter auf die Schiene und die Wasserstraße verlagert werden als bisher prognostiziert, müssen Sanierungsstau und Kapazitätsengpässe dringend behoben werden. Die bisherigen Maßnahmen sind dazu nicht ausreichend. Es gilt, das politische Ziel der Verlagerung von Gütertransporten auf Schiene und Wasserstraße konsequent durch Förderung und Angebote für den kombinierten Verkehr voranzutreiben. Dazu braucht es die richtigen Rahmenbedingungen sowie ausreichend geeignete Flächen für Umschlag und Lagerei auch von überlanger und schwerer Fracht. Der Schienenausbau sollte möglichst doppeltrassig erfolgen und die Elektrifizierung der Schiene vorangetrieben werden. Für schienengeführte Tür-zu-Tür Transporte wird weiterhin die gezielte Förderung von Gleisanschlüssen sowie von Nichtbundeseigene Eisenbahnen benötigt. Flächen in Häfen und Terminals sollten weiter der gewerblichen Wirtschaft vorbehalten sein und nicht als Flächen für die private Wohnbebauung ausgewiesen oder als Retentionsraum des jeweiligen Gewässers definiert werden. Alle Güterhäfen sowie insbesondere Umschlagstellen des kombinierten Verkehrs in NRW sollten im Landesentwicklungsplan als landesbedeutsam ausgewiesen werden. Zudem sollten Engpässe bei der landseitigen Anbindung von Binnenhäfen beseitigt werden. Für die Zustellung auf der letzten Meile braucht es intakte und leistungsfähige Straßen, die auf den Transport im kombinierten Verkehr (44 t) ausgelegt sind.

Damit NRW Wasserstraßen- und Hafenland bleibt, sollten die Schleusen in den Kanälen zügig saniert, die Brücken über den Kanälen angehoben werden und die Sohlenstabilisierung des Rheins zeitnah erfolgen. Die Digitalisierung der Binnenschifffahrt gilt es voranzutreiben. Mit Blick auf zunehmende Extremwetterereignisse sollten dringend mehr Maßnahmen zur Klimaresilienz des Rheins ergriffen und der Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ zügig umgesetzt werden. Eine Stärkung der Wasserstraße erfolgt auch durch neue Schiffs-, Antriebs- und Ladekonzepte, beispielsweise für Wasserstoffderivate. Diese Transformation der Flotte sowie die Automatisierung der Schifffahrt und des Umschlags sollte durch das Land (weiter) unterstützt werden.

6. Fachkräftemangel ernst nehmen und entgegenwirken

Der allgemeine Fach- und Arbeitskräftemangel betrifft die Logistik sowie den ÖPNV und SPNV besonders hart. Zu wenige Lkw-Fahrer rücken denjenigen nach, die in den Ruhestand gehen. Es fehlen hierzulande bereits bis zu 80.000 Fahrer. Gründe dafür sind unter anderem schlechte Arbeitsbedingungen, unbefriedigende Rastanlagen sowie fehlende Lkw-Stellplätze an Autobahnen. Aber auch bei der Bahn und der Binnenschifffahrt fehlt es an Personal. Die IHK-Organisation schlägt dazu konkrete Maßnahmen vor, denen wir uns hier anschließen.

Die wesentlichen Stellschrauben sind der Bürokratieabbau und die Verbesserung von Arbeitsbedingungen. Der Fahrerberuf kann attraktiver werden, wenn Verloader und Transportunternehmer besser zusammenarbeiten. Die „Goldenen Rampenregeln“ der DIHK sind ein Leitfaden dafür.¹⁸ Gleiches gilt für den Bau zusätzlicher Stellplätze für Lkw und Spezialfahrzeuge an Autobahnen und die Verbesserung der Sanitäreinrichtungen, die die Politik vorantreiben sollte, sowie verbesserte Vergütung und Zusatzleistungen. Mittel- und langfristig sollte vorausschauend Ausbildungsmarketing an Schulen und Hochschulen intensiviert werden.

Um mehr ausländische Fahrer dem Arbeitsmarkt zuzuführen, sollten auch Fahrer ohne Wohnsitz in der EU einen Fahrerqualifizierungsnachweis in einem EU-Staat erwerben dürfen. Das Beherrschen der deutschen Sprache bleibt aber für die Arbeit in einem deutschen Betrieb außerordentlich wichtig. Weiterhin sollten, wenn die Prüfungen EU-Standards erfüllen, Fahrerqualifikationen aus Drittstaaten einfacher anerkannt werden, z. B. aus den Westbalkan-Staaten.¹⁹



Flächen in Häfen und Terminals sollten der Wirtschaft vorbehalten bleiben und nicht für Wohnungsbau oder als Retentionsraum dienen.



Verlader und Transportunternehmer können den Fahrerberuf gemeinsam attraktiver machen.

Die „Goldenen Rampenregeln“ der DIHK zeigen, wie es gehen kann.



Kommunen sollten mehr Ladepunkte schaffen. Dazu sollten sie privaten Anbietern den Zugang zu Flächen und Netzanschlüssen erleichtern.

7. Leistungsfähige Infrastruktur für Wasserstoff- und E-Mobilität aufbauen

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, gilt es, die Transformation energischer voranzutreiben – eine enorme technische, finanzielle und zeitliche Herausforderung. Batterie- und Brennstoffzellenelektrische Antriebe werden in Zukunft eine immer größere Rolle einnehmen. Die Antriebswende benötigt entsprechende Infrastruktur. Allerdings bleibt der Ausbau bislang hinter den Erwartungen zurück. Standardisierte Ladesäulen und Wasserstofftankstellen, insbesondere für Lkw und Binnenschiffe, sowie belastbare vorgelagerte Netzkapazitäten sollten schnell flächendeckend ausgebaut werden. Kommunen und Versorger müssen sich dazu verstärkt koordinieren. Gleichzeitig sollten Kommunen und kommunale Energieversorger beim Aufbau der Infrastruktur private Anbieter stärker einbeziehen, um den Ausbau schneller zu ermöglichen. Dies schließt den Ausbau von Leitungsnetzen in Gewerbegebieten mit ein. Zudem sollten bei der Vergabe von Flächen für Ladestellen alle Anbieter gleichbehandelt werden. Weiterhin reicht die derzeitige Förderung zur Fuhrparkumstellung nicht aus. Unsicherheiten bezüglich Fuhrpark und Infrastruktur erschweren es Unternehmen zu planen und Investitionsentscheidungen zu treffen und verzögern so die Transformation.

Zur Beschleunigung sollten die Planungs- und Genehmigungsverfahren für Tank- und Ladestellen sowie die Speichermedien dringend vereinfacht werden. Im Bereich Wasserstoff sind Belgien und die Niederlande mit den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam sowie die norddeutschen Häfen wichtige Partner für NRW. Es gilt, die Chancen einer engen Kooperation mit diesen Standorten zu nutzen. Dazu sollte das H₂-Pipelinennetz mit Anschlüssen und Übergabestellen an das belgische und niederländische Netz zügig ausgebaut sowie die laufenden Projekte Richtung Norddeutschland vorangetrieben werden. Belgien und die Niederlande haben bereits konkrete Zeitpläne für den Ausbau des Pipelinennetzes. Die Anbindung von deutscher Seite gilt es, mit höchster Priorität voranzutreiben.



Menschen steigen auf den ÖPNV um, wenn er zuverlässig und leistungsfähig ist. Für Erhalt und Ausbau des ÖPNV sollte mehr Geld bereitgestellt werden. Neue Finanzierungsmodelle sind nicht erforderlich.

8. Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs steigern

Der ÖPNV ist, besonders im Bereich der städtischen Mobilität, eine tragende Säule für die betriebliche Mobilität sowie des Klimaschutzes. Das gilt sowohl für den straßengebundenen ÖPNV als auch SPNV. Damit mehr Menschen vom MIV auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, bedarf es eines attraktiven, zuverlässigen und leistungsfähigen Angebots an Direktverbindungen und ein aufeinander abgestimmtes Netz von Mobilstationen. Die notwendige Infrastruktur sollte erhalten und ausgebaut werden. Um all dies zu erreichen, sollte deutlich mehr Geld in den ÖPNV investiert werden. Die bisherige Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs funktioniert nicht mehr. Das Deutschland-Ticket, das grundsätzlich zu begrüßen ist, weil es die Nutzung des ÖPNV vereinfacht, sorgt gleichzeitig für weitere Einnahmeausfälle bei den Verkehrsunternehmen.

Wir erleben, dass Verkehrsunternehmen aufgrund zu niedriger Förderung durch Bund und Land nicht einmal das bestehende Angebot sicherstellen können. Ticket-Subventionen verringern dazu langfristig noch Einnahmen der Unternehmen. Die stärkere Finanzierung von Erhalt und Ausbau des ÖPNV sowie die bessere Anbindung des ländlichen Raums sollte Vorrang vor Ticket-Vergünstigungen haben. Der Ausbau wird die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen überfordern.

On-Demand-Angebote oder Ridepooling-Angebote können in dünner besiedelten Regionen die öffentlichen Verkehrsmittel ergänzen. Die Digitalisierung kann dabei helfen, Mobilitätsangebote besser zu vernetzen und somit nutzbarer zu machen. Um die unterschiedlichen Mobilitätsangebote in Einklang zu bringen, sollten die Anbieter von Nahverkehrsleistungen einheitliche Plattformen bereitstellen, auf denen die unterschiedlichen Angebote gebündelt werden. Je einfacher die Nutzung, desto attraktiver wird das Angebot.

Die Projekte zum Deutschlandtakt sollten zügig vorangetrieben und der Dialog mit den Stakeholdern intensiviert werden. Neben der Verbesserung des SPNV und Personenfernverkehrs darf der Güterverkehr nicht vernachlässigt werden. Im geplanten Takt sollten genügend verlässliche Slots für die steigende Zahl an Güterzügen vorgesehen werden.

9. Standortfaktor Luftverkehr stärken

Für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen ist ein leistungsfähiger Luftverkehr unverzichtbar. Die nordrhein-westfälische Flughafeninfrastruktur bietet international operierenden Unternehmen, vom Großkonzern bis zu kleinen und mittelständischen Unternehmen, schnelle Geschäfts- und Frachtflugverbindungen an. Die dezentral angelegte Standortstruktur ist daher ein wichtiger Standortfaktor, den es zu sichern und weiterzuentwickeln gilt.

Die Betriebszeiten sind so zu gestalten, dass die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Airlines an einen wirtschaftlichen Flugbetrieb sowie der regionalwirtschaftliche Nutzen von Flughäfen und die Schutzinteressen der Bevölkerung angemessen berücksichtigt werden. Entsprechende Genehmigungen gilt es rechtzeitig zu verlängern. Der Einsatz lärmarmer Flugzeuge und modernerer Anflugverfahren können einen Beitrag zum Interessenausgleich leisten. Für umweltschonenden, de-karbonisierten und zugleich geräuscharmen Luftverkehr braucht es mehr Förderung an Flughäfen.



Für umweltschonenden, de-karbonisierten und zugleich geräuscharmen Luftverkehr braucht es mehr Förderung an Flughäfen.

10. Erreichbarkeit von Städten und Zentren sichern

Unsere Städte sind Geschäftszentren für Handel, Dienstleistungen, Kultur, Wohnen, Freizeit und Beschäftigung. Sie sollten generell gut erreichbar sein, denn eine gute Erreichbarkeit ist ein zentraler Standortvorteil für diese Unternehmen. Die Flächenkonkurrenz in den Städten ist hoch, das gilt auch für die Verkehrswege. Daher muss der verfügbare Raum effizient genutzt werden. Ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Angebot oder innovative Mobilitätsformen können dem steigenden Mobilitätsbedarf Rechnung tragen. Die Verlagerung des MIV entlastet die Infrastruktur für die Wirtschaftsverkehre, welche oft nicht verlagert werden können. Die Ansprüche der innerstädtisch operierenden Logistikunternehmen dürfen nicht außer Acht gelassen werden.

Gewerbliche Fahrzeuge von technischen Dienstleistern, Pflegediensten, KEP und Lieferdiensten vor Ort müssen Handel, Gastronomie und andere Kundschaft flexibel für Ver- und Entsorgung erreichen können. Dafür werden neben bedarfsgerecht ausgebauten Verkehrswegen in größeren Zentren auch innenstadtnahe Flächen für Logistikkimmobilien und im Straßenraum klar ausgewiesene Ladezonen sowie effizient verwalteter Parkraum benötigt. Auch Citylogistik-hubs am Stadtrand, Mikrodepots in städtischen Kernbereichen, Paketabholstationen, innovative Lieferkonzepte oder eine Flexibilisierung der Lieferzeiten können dazu beitragen, Logistikverkehre in Innenstädten effizient zu steuern, zu bündeln und somit zu reduzieren. Für Kunden, die weiterhin mit dem MIV anreisen, sollte ausreichend bewirtschafteter Parkraum mit digitalen Leitsystemen zur Verfügung stehen. Wo Anwohnerparkausweise ausgegeben werden, darf es keine Ungleichbehandlung bei der Antragsberechtigung zwischen Anwohnern und gewerblichen Mietern geben. Die Erreichbarkeit der (Innen-)Städte und der ansässigen Unternehmen sollte mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet werden. Anderenfalls verlieren unter anderem der innerstädtische Handel und die Gastronomie weiter an Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit.

Die Hauptverkehrsachsen sollten für den Wirtschaftsverkehr leistungsfähig erhalten bleiben. Unser Ziel im Sinne der Vereinbarkeit von Klimaschutz und Wirtschaft ist die emissionsarme, nicht die autofreie Innenstadt. Fahrverbote sollten vermieden werden, da sie zu erheblichen Einschränkungen im Wirtschaftsverkehr, bei Berufspendlern und Kunden führen. Mehr und bessere Angebote, nicht Verbote, sollten die Verkehrswende treiben. Wo aber tiefgreifende Eingriffe in die urbane Verkehrsinfrastruktur geplant sind, sollten die direkt betroffenen Unternehmen unbedingt frühzeitig informiert und beteiligt werden. Zudem sollte nun Vorsorge getroffen werden, um bei der nachhaltigen Transformation der regionalen Mobilität eine finanzielle Überforderung der Kommunen zu verhindern.



Gute Angebote, nicht Verbote, sollten die Verkehrswende treiben damit Unternehmen in den (Innen-)Städten mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben. Das Planungsrecht sollte entschlackt werden, um neue Lösungen zu ermöglichen. Wo in die Verkehrsinfrastruktur eingegriffen wird, sollten Unternehmen frühzeitig informiert und beteiligt werden.



Das Lastenrad kann mehr Transporte in der Innenstadt übernehmen. Die Anbindung von Gewerbegebieten an Radschnellwege kann die Erreichbarkeit mit dem Rad verbessern.



Das betriebliche Mobilitätsmanagement (BeMo) macht nachhaltiges Mobilitätsverhalten in Unternehmen und Kommunen einfacher. Der Gesetzgeber sollte BeMo fördern und regeln, dass es einfach umgesetzt werden kann.

11. Potenziale des Fahrradverkehrs heben

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren für den inner- und außerörtlichen Pendlerverkehr sowie im Bereich der Nahbelieferung in Ballungsräumen an Bedeutung zugenommen. Mehr Geschwindigkeit und Reichweite durch Batterieantrieb vereinfachen den Gütertransport per Rad. Mit mehr Fahrradverkehr steigt aber auch die Nutzungskonkurrenz im Straßenraum. Neben Rädern und dem MIV sind die Wirtschaftsverkehre in vielen Bereichen essenziell auf die Straße angewiesen. Es gilt, den Straßenraum effektiv zu nutzen und die Verkehre so zu organisieren, dass den Belangen aller Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen wird.

Dafür sollten Radverkehre und Wirtschaftsverkehre integriert geplant werden. Dies kann dadurch gelingen, in den Städten durchgehende Radwegenetze im nachgelagerten Netz zu schaffen, die weitestgehend von den Hauptverkehrsachsen entkoppelt werden. Auch der Ausbau fahrradsicherer Kreuzungen und die Einrichtung von Fahrradstraßen sollte geprüft werden. Die Potenziale der Bündelung und Verlagerung auf Lastenräder sollten mehr ausgeschöpft werden. Mit der Erschließung von Gewerbegebieten durch Radschnellwege kann auch die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit dem Rad verbessert werden.

12. Nachhaltige Mobilität fördern

Verkehre sind Ausdruck eines Bedürfnisses nach Mobilität. Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, die Bedürfnisse in die richtigen Bahnen zu lenken. Dafür braucht es gute Rahmenbedingungen. Aus Sicht der Wirtschaft sollten diese eine freie Wahl der Verkehrsmittel und Wege ermöglichen. Verbote dürfen nur als Ultima Ratio eingesetzt werden. Politik sollte, wo immer möglich, auf Anreize und Förderung setzen.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement (BeMo) ist ein guter Anreiz für Unternehmen und Kommunen zu nachhaltigem Mobilitätsverhalten. Der Gesetzgeber sollte einfache, eindeutige und fördernde Regelungen für die Umsetzung von BeMo schaffen. Aus Sicht von IHK NRW ist BeMo ein wichtiger Baustein, um z. B. Verkehrsströme zeitlich zu entzerren, vom MIV zu verlagern oder zu vermeiden. So wird insbesondere die innerstädtische Straßeninfrastruktur entlastet. Dabei geht es kommunal um den Ausbau von Mobilstationen, ÖPNV-Anbindungen, Förderungen von Mobilitätskonzepten oder Stellplatzsätzen. Mit Blick auf den aktuellen Rahmen der NRW-Stellplatzverordnung, ist diese immer noch zu stark auf die Schaffung von Pkw-Stellplätzen fokussiert und damit zu eng geschnürt, um Betriebe zu mehr zusätzlichen und alternativen Mobilitätsangeboten zu motivieren. Die in vielen kommunalen Satzungen verankerten Ablösebeiträge für nicht geschaffene Stellplätze sind für die Bemessung alternativer Mobilitätsangebote ungeeignet. Unternehmen können Mobilitätsbudgets für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, neue Home-Office-Regelungen oder Anreize zum Radfahren einführen. Unterstützend sollten Kommunen, Land und Bund Verkehrsdaten erheben, erwerben und nutzen, um Verkehre effizient steuern zu können. Dies gilt etwa für Umleitungen, die Priorisierung von Strecken oder das Routing von Lkw- und Parksuchverkehren. Die Verkehrssteuerung erfordert auch eine vernetzte Infrastruktur, wie Sensoren, durchgehende 5G-Netze an Bundesfern- und Wasserstraßen, vernetzte Lichtschaltanlagen oder Verkehrsleitsysteme. Die Ertüchtigung der Infrastruktur ist Aufgabe der öffentlichen Hand.

Mobilitätsangebote wie Carsharing, Pedelecs oder E-Scooter können einen Beitrag zu mehr Mobilität leisten. Bei allen Maßnahmen zur Förderung der Mikromobilität sind stets die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz zu prüfen und neue Elemente in Einklang mit bewährten Verkehrsträgern zu bringen.

Im übergeordneten Netz kann der Einsatz von Lang-Lkw Verkehre reduzieren und gleichzeitig CO₂ einsparen. Ein Lang-Lkw kann bei gleichem Gesamtgewicht (max. 40 t, bzw. 44 t im kombinierten Verkehr) bis zu 50 Prozent mehr Volumen aufnehmen und bis zu 25 Prozent CO₂ einsparen. Deshalb sollten, auch im Sinne des Klimaschutzes, die rechtlichen Grundlagen zum Einsatz von Lang-Lkw zügig vorangetrieben werden.

Endnoten

- 1 Institut der deutschen Wirtschaft Köln, 2022: Wie stark beeinträchtigen Infrastrukturprobleme die Unternehmen in Deutschland? Ergebnisse von IW-Befragungen; <https://www.iwkoeln.de/studien/thomas-puls-edgar-schmitz-wie-stark-beeintraechtigen-infrastrukturprobleme-die-unternehmen-in-deutschland-ergebnisse-von-iw-befragungen.html>
- 2 Landtag Nordrhein-Westfalen, 2023: Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Christof Rasche, Drucksache 18/2145; <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD18-2592.pdf>
- 3 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2023: Minister Oliver Krischer: Sanierung und Erhalt unserer Infrastruktur ist entscheidend für unsere Zukunft; <https://www.umwelt.nrw.de/presse/detail/minister-oliver-krischer-sanierung-und-erhalt-unserer-infrastruktur-ist-entscheidend-fuer-unsere-zukunft-1677242671>
- 4 Verkehrsverband Westfalen e.V., 2022: Folgen der A 45-Sperrung – Eine ökonomische Schadensbetrachtung; https://www.verkehrsverband-westfalen.de/images/publikationen/20220317_Oeko-nomische_Bewertung_der_Brueckensperrung_A45.pdf
- 5 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022: Erhalt der Infrastruktur (LuFV); <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artike/E/schiene-neubau-ausbau-erhalt/erhalt-infrastruktur.html>
- 6 Deutscher Bundestag, 2022: Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 25. Juli 2022 eingegangenen Antworten der Bundesregierung; <https://dserver.bundestag.de/btd/20/029/2002931.pdf>
- 7 Verein für Europäische Binnenschifffahrt e.V., 2022: Kurz vor dem Systemkollaps! Zum Zustand und den Handlungsnotwendigkeiten an Schleusen und Wehren an Bundeswasserstraßen; <https://www.vbw-ev.de/de/component/zoo/item/langfassung-impulspapier-schleusen-wehre.html>
- 8 Landtag Nordrhein-Westfalen, 2023: Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Christof Rasche, Drucksache 18/2145; <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD18-2592.pdf>
- 9 Verein für Europäische Binnenschifffahrt e.V., 2022: Kurz vor dem Systemkollaps! Zum Zustand und den Handlungsnotwendigkeiten an Schleusen und Wehren an Bundeswasserstraßen; <https://www.vbw-ev.de/de/component/zoo/item/langfassung-impulspapier-schleusen-wehre.html>
- 10 Landtag Nordrhein-Westfalen, 2023: Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Christof Rasche, Drucksache 18/2145; <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD18-2592.pdf>
- 11 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022: Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick; https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstras-sen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile
- 12 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie von Österreich, 2022: Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Güterverkehrsentwicklung in Österreich bis 2040; <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gueterverkehr/publikationen/entkopplung-wirtschaftswachstum-gueterverkehrsentwicklung.html>
- 13 Umweltbundesamt, 2023: Fahrleistungen, Verkehrsleistung und Modal Split in Deutschland; <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#-fahrleistung-im-personen-und-gueterverkehr>
- 14 Umweltbundesamt, 2023: UBA-Prognose: Treibhausgasemissionen sanken 2022 um 1,9 Prozent; <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/uba-prognose-treibhausgasemis-sionen-sanken-2022-um>
- 15 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2023: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022; https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-ver-kehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile
- 16 Deutsche Industrie- und Handelskammer, 2022: Planungs- und Genehmigungsrecht transformieren; <https://www.dihk.de/de/themen-und-positionen/wirtschaftspolitik/planungs-und-genehmi-gungsrecht-transformieren-68864>
- 17 Siehe auch weitere Verbesserungsvorschläge der DIHK zum Vergaberecht; <https://www.dihk.de/resource/blob/2280/0c445084073e66ab70fb2e4b0b72cabd/dihk-positions-papier-vergabe-recht-data.pdf>
- 18 Deutsche Industrie- und Handelskammer, 2019: Neun Goldene Rampenregeln; <https://www.dihk.de/de/themen-und-positionen/wirtschaftspolitik/verkehr/neun-goldene-rampenregeln-3872>
- 19 Siehe dazu auch weitere Vorschläge der DIHK; <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5576780/ffa23155c00439fe1216cfa890f31229/2022-dihk-impulspapier-fahrermangel-data.pdf>

IMPRESSUM

Das verkehrspolitische Leitbild ist am 26.10.23 einstimmig von der Mitgliederversammlung von IHK NRW verabschiedet worden.

Herausgeber und Copyright:

IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e. V.
 Berliner Allee 12 | 40212 Düsseldorf | info@ihk-nrw.de | ihk-nrw.de
 Präsident: Ralf Stoffels | Hauptgeschäftsführer: Dr. Ralf Mittelstädt

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

Redaktion:

Ocke Hamann, Matthias Simons, Daniel Gräfingholt

Gestaltung: büro G29 – Visuelle Kommunikation, Aachen
 Titelbild: ©oppa franz GmbH

Stand: Dezember 2023



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

