



STELLUNGNAHME

Ihr(e) Ansprechpartner(in)

Joachim Brendel

E-Mail

brendel@ihk-nordwestfalen.de

Telefon

0251 707-209

Datum

07.05.2021

Stellungnahme IHK NRW zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Überprüfung und Moratorium der geplanten Straßenneu- und Ausbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan und Landesstraßenbedarfsplan in NRW“

IHK NRW dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum oben genannten Antrag.

Vorbemerkung

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 sowie Mitarbeitende.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung, nicht nur in Nordrhein-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. Aufgrund der starken Zunahme des Verkehrsaufkommens in den letzten Jahrzehnten, konnte der Verkehr daher 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 zukünftig noch klimafreundlicher und damit nachhaltiger werden.

Die Corona-Pandemie hat dazu geführt, dass das Verkehrsaufkommen auf den Straßen sowie – in noch stärkerem Maße – die Auslastung in Bussen und in Bahnen zurückgegangen ist. Home-Office-Lösungen für Mitarbeiter, Videokonferenzen statt Dienstreisen sowie die vermehrte Kurzarbeit in Unternehmen waren wesentliche Ursachen für diesen Rückgang. Mittlerweile liegt das Verkehrsaufkommen auf den Straßen jedoch wieder bei mehr als 90 Prozent, wogegen die Auslastung der Busse und Bahnen weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau liegt. Wann der Modal Split nach überstandener Pandemie sich wieder auf das Vor-Corona-Niveau einpendelt, ist derzeit noch nicht absehbar. Es muss aber alles darangesetzt werden, insbesondere das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und (Infektions-)Sicherheit des öffentlichen Verkehrs zurückzugewinnen, um die Straße zu entlasten und die CO₂-Minderungsziele für den Verkehrssektor zu erreichen.



Verkehr, Mobilität, Infrastruktur und Klimaschutz

Eine zentrale 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.

Betrachtet man die Unternehmen in NRW, 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 zum Beispiel auf alternative Antriebstechnologien setzen. Die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur – u.a. die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schiene, die Sanierung des westdeutschen Kanalnetzes sowie die Förderung von bi- und trimodalen Umschlagseinrichtungen – bleibt davon jedoch unberührt.

Mit dem weiteren Ausbau der ÖPNV-Angebote, der Entwicklung neuer Mobilitätsangebote sowie ihrer Vernetzung und dem weiterhin prognostizierten Wachstum im Güterverkehr entstehen auch neue Anforderungen an den Verkehrsraum. Der Erhalt und der bedarfsgerechte, verkehrsträgerübergreifende Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen sind daher aus Sicht von IHK NRW essentiell und zahlen unmittelbar auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts ein.

Bundesverkehrswegeplan 2030 und Landesstraßenbedarfsplan

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) hat anhand einer bundesweit standardisierten Methodik den Neu- und Ausbaubedarf im Bereich der Bundesfernstraßen, der Schienennetze und des Wasserstraßennetzes festgestellt. Im Rahmen der einzelnen Planverfahren wird die Erforderlichkeit der Projekte bzw. des Ausbaustandards regelmäßig überprüft. In diesen Planverfahren, z. B. beim Ausbau von Bundesstraßen, werden dann auch Veränderungen des Mobilitätsverhaltens oder Angebotsverbesserungen im ÖPNV/SPNV berücksichtigt. Wenngleich Teile der Politik und Gesellschaft eine grundsätzliche Neubewertung / ein Moratorium des BVWP 2030 und insbesondere eine kritische Überprüfung der enthaltenen Straßenbauprojekte einfordern, unterstützt IHK NRW grundsätzlich die im BVWP enthaltenen Neu- und Ausbauprojekte in Nordrhein-Westfalen.



Gleiches gilt für die Projekte des Landesstraßenbedarfsplan. Der Landesstraßenbedarfsplan wird unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung und der Belange des Umweltschutzes aufgestellt und fortgeschrieben. Gerade in den außerhalb des Ballungsraumes Rhein-Ruhr gelegenen Wirtschaftsregionen sind die hier ansässigen, auch international agierenden, mittelständischen Unternehmen häufig nur über das nachgeordnete Netz (u.a. Landesstraßen, Kreisstraßen) an die Bundesfernstraßen angeschlossen. Daher gilt es, auch hier weiterhin spezifische Optimierungen im Landesstraßennetz vorzunehmen, um die Erreichbarkeit der Unternehmen zu sichern und die Verlagerung von Unternehmensstandorten zu vermeiden.

Schieneninfrastruktur

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein vergleichsweise dichtes Schienennetz. Die Eisenbahn übernimmt eine wichtige Funktion im nationalen und internationalen Güterverkehr. Im Schnittpunkt mehrerer europäischer Eisenbahnmagistralen ist NRW ein strategisch günstig gelegener Quell- und Zielort von Massen- und Stückgütern, vor allem für die Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen) sowie für die norddeutschen Seehäfen. Schienengüterverkehrsknoten und Umschlagterminals, zum Beispiel in Köln, Dortmund, Duisburg, Hagen, Herne oder Hamm, dienen als Drehscheiben für den nationalen und europäischen Güterverkehr.

Das Phänomen Stau ist nicht auf die Straßeninfrastruktur begrenzt. Auch auf der Schiene stehen Personen- und Güterverkehr oftmals im Wettbewerb um die begrenzten Trassen. Engpässe entstehen besonders dort, wo sich Fern- und Nah- als auch Güterverkehr eine Trasse teilen müssen. Daher setzt sich IHK NRW auch hier weiterhin für einen beschleunigten Ausbau der Schieneninfrastruktur in NRW ein.

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.