

Mobilität ist Zukunft

Verkehrspolitisches Leitbild 2022

Inhalt

Vorwort: Neue Wege der Mobilität.....	2
I. Allgemeine Trends und verkehrliche Ausgangslage in Deutschland	3
II. Die Ausgangssituation in der Region – ohne Mobilität ist alles nichts	4
III. Verkehrsinfrastruktur und Finanzierung	5
Autobahnen und Bundesstraßen: Lückenschlüsse und Ortsumgehungen erforderlich	5
Landesstraßen: Mehr Investitionen in das Rückgrat der Raumerschließung	6
Schienenachsen stärken	7
Reaktivierung von NE-Schienenstrecken	8
Regional-Luftverkehrsangebot sichern	9
Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verstetigen	10
IV. Verkehrsarten und verkehrliche Rahmenbedingungen.....	12
Güterverkehr	12
Qualität des ÖPNV-Angebots sichern	14
Radverkehr, Fußverkehr	15
Erreichbarkeit der Innenstädte	16
LKW-Stellplätze an den Autobahnen.....	17
Fachkräftemangel beim Fahrpersonal, Attraktivität der Berufskraftfahrer-Ausbildung.....	18
Pendlerverkehre	19
Straßenverkehrsrecht optimieren	20
V. Umwelt-, Klimaschutz und Luftreinhaltung.....	22
Impressum	23

Vorwort: Neue Wege der Mobilität

Mobilität ist unverzichtbar. Freunde treffen, in der Freizeit etwas erleben, sich neue Dinge gönnen, den Arbeitsplatz ansteuern oder Güter transportieren – nahezu unser gesamtes privates und berufliches Alltagsleben hängt von funktionierender Mobilität ab. Neben den großen Wohlstandseffekten hat der Verkehr in seiner heutigen Form aber auch seine Schattenseiten. Lärm-, Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen beeinträchtigen die Lebensqualität von Anwohnern, der Kohlendioxid-Ausstoß trägt maßgeblich zum Klimawandel bei. Während andere Sektoren bereits Erfolge bei der CO₂-Einsparung verzeichnen können, tritt der Verkehrssektor trotz Fortschritt bei der Fahrzeugtechnik allein durch das Verkehrswachstum auf der Stelle.

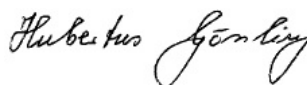
Die von vielen Seiten beschworene Verkehrswende ist deshalb unverzichtbar. Das heißt aber nicht gleichzeitig, auf Mobilität zu verzichten, sondern Verkehr neu zu denken und zu organisieren. Vorrangig sind dabei Innovationen beim Antrieb, wenn wir wirklich durch-greifende Ergebnisse erzielen wollen. Schließlich ist und bleibt das Gros des Personen-verkehrs der Individualverkehr, genauso wie der LKW-Verkehr beim Transport von Gütern. Das gilt erst recht für eine ländliche Region wie den IHK-Bezirk Arnsberg, bedeutet aber gleichzeitig nicht, den öffentlichen Verkehr kleinzureden. Im Gegenteil: Das System aus Bussen und Bahnen muss weiter gestärkt und intensiver genutzt werden. Auch für den Radverkehr tun sich neue Chancen auf. Aber wir dürfen auch nicht verkennen, dass die Herausforderung des Klimaschutzes nur gelingen kann, wenn wir an allen Stellen ansetzen. Die freie Wahl des Verkehrsmittels, die auch einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern voraussetzt und damit zugleich Innovationstreiber sein kann, muss erhalten bleiben.

Es gehört zu einer der zentralen Aufgaben einer IHK, sich für verkehrlich gute Rahmenbedingungen einzusetzen. Auch wenn mittlerweile weitere harte und weiche Standortfaktoren die Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes bestimmen: Ohne gute Verkehrsanbindung und sichere Mobilität gerät eine Region schnell ins Hintertreffen.

Über den richtigen Weg in der Verkehrspolitik gibt es unterschiedliche Auffassungen. Die Breite des Meinungsbildes in der regionalen Wirtschaft hat eine Online-Befragung unter allen IHK-Mitgliedern ermittelt. Auf ihrer Grundlage hat der IHK-Ausschuss für Verkehr und Mobilität die für die Wirtschaft bedeutsamen Aspekte ermittelt und nach eingehender Diskussion eine Neufassung des verkehrspolitischen Leitbildes entworfen. Die IHK-Vollversammlung, das demokratisch gewählte oberste Beschlussgremium der IHK Arnsberg, ist dieser Empfehlung gefolgt. Sie hat die nachfolgende Fassung nach einer Abschlussdiskussion am 18.11.2022 beschlossen und damit als verbindliche politische Leitlinie für die künftige Positionierung der IHK Arnsberg in Kraft gesetzt.



Andreas Rother
Präsident



Hubertus Gössling
Verkehrsausschuss-Vorsitzender

I. Allgemeine Trends und verkehrliche Ausgangslage in Deutschland

Die im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Aufstellung im Jahr 2016)¹ erarbeiteten Prognosen gehen weiterhin von einem Anstieg der Verkehrsleistung in Deutschland aus. Verglichen wird das Zieljahr 2030 mit dem Basisjahr 2010. Beim Güterverkehr macht sich danach die weiterhin hohe Dynamik des internationalen Handels mit seinen Auswirkungen auf grenzüberschreitende (+ 42 %) und Transitverkehre (+ 52 %) deutlich bemerkbar; auch der Binnenverkehr wächst stark an (+ 31 %). Die Bahn wird mit rd. 43 % den stärksten Zuwachs bei der Verkehrsleistung haben, gefolgt vom Lkw mit rd. 39 % und dem Binnenschiff mit rd. 23 %.

Auch der motorisierte Personenverkehr wird weiter zunehmen - trotz einer unterstellten abnehmenden Einwohnerzahl. Der Zuwachs beim Pkw-Verkehr um rund 10 % ist vor allem auf eine höhere Automobilität der älteren Bevölkerungsgruppen gegenüber früheren Generationen zurückzuführen. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr inkl. der Fernbuslinien steigt um 6 %. Bahnverkehre nehmen um rund 19 % zu. Mit einem Anstieg um rund 65 % ist der Luftverkehr auch weiterhin eine Wachstumsbranche, auch wenn hier abzuwarten bleibt, welche Auswirkungen der Corona-bedingte Einbruch für die Zukunft hat.

Das Rückgrat des Personenverkehrs bleibt dabei der motorisierte Individualverkehr, also in erster Linie der PKW. Er macht aktuell rund 80 % der Personenverkehrsleistung in Deutschland aus, während der Anteil der Bahnen und Busse im Nah- und Fernverkehr zusammen bei 19,7 %, der Luftverkehr bei 0,3 % liegt². Ähnlich verhält es sich beim nationalen Güterverkehr. Hier dominiert mit einem Fahrleistungsanteil (Tonnenkilometer)³ von 84,5 % der LKW, während Eisenbahn, Binnenschiff und Rohrleitungen die restlichen 15,5 % auf sich vereinen. Der internationale Güterverkehr ist dabei noch ausgeklammert.

Es ist zu erwarten, dass die bisherigen Prognosen als Langfristfolge der Covid-19-Pandemie in ihrer tatsächlichen Ausprägung abgeschwächt werden. In der Pandemie-Zeit hat sich Home-Office oder der Verzicht auf bestimmte Kundenbesuche, Dienstreisen oder Seminare in Präsenz etabliert. Pendlerverkehre gehen dadurch zurück, Dienstreisen entfallen in Teilen. Dieser Trend ist zu erwarten, seine Wirkungen sind aber nicht abzuschätzen. Die nach den verschiedenen Lockdowns gemachten Erfahrungen und punktuellen Verkehrszählungen der Straßenbaulastträger legen die Vermutung nahe, dass die verkehrsreduzierenden Wirkungen bisher überschätzt werden. In jedem Fall aber unverändert bleibt der Güterverkehr.

¹ BMVI, Bundesverkehrswegeplan 2030, Berlin 2016, S. 54 ff.

² BMVI, Verkehr in Zahlen 2020/21, S. 218 ff

³ Ebenda, S. 221

II. Die Ausgangssituation in der Region – ohne Mobilität ist alles nichts

Die Region Hellweg-Sauerland ist ein starkes Stück NRW. In der Flächenregion, die größer als das Saarland ist, erwirtschaften rund 560.000 Einwohner und mehr als 220.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ein Brutto-Inlandsprodukt von 18,6 Mrd. €⁴. Eine besondere Stellung in der Wirtschaftsstruktur hat dabei seit langem das Produzierende Gewerbe. Mit einem Anteil an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten⁵ von knapp 40 % hat diese Branche mit Abstand die größte Beschäftigungsbedeutung in der Region. Gemeinsam mit den Nachbarkreisen Siegen-Wittgenstein, Olpe und Märkischer Kreis, zu denen eine enge ökonomische und verkehrliche Vernetzung besteht, bilden die Kreise Soest und Hochsauerland die Region Südwestfalen. Das ist die industriestärkste Region in NRW (gemessen am Anteil der SVB) mit nahezu 170 von den IHKs erfassten Weltmarktführern⁶.



Gleichzeitig ist die Region eine der wichtigsten Tourismusdestinationen des Landes sowohl für Übernachtungsgäste als auch für Tagesausflügler und Naherholungs-Suchende. Rad- und Wanderwege, Freizeitparks, Wintersportgebiete, Talsperren und Naturparke ziehen Gäste vorwiegend aus allen benachbarten Regionen Deutschlands und dem BENELUX-Raum an.

Die Siedlungsstruktur ist ausschließlich klein- und mittelstädtisch geprägt. In einigen Städten und Gemeinden lebt das Gros der Bevölkerung nicht in den jeweiligen Siedlungsschwerpunkten, sondern in Ortsteilen und Dörfern. Eine ausgeprägte Ballungsraum/Umland-Beziehung wie in der benachbarten Ballungsrandzone ist nicht vorhanden. Die nächsten Oberzentren Dortmund (40 km -Distanz von Werl), Paderborn (20 km von Geseke, 50 km von Brilon oder Marsberg) Hagen (40 km von Wickede/R.) oder

Siegen (50 km von Schmallenberg)⁷ liegen in einer Erreichbarkeitsdistanz von 45 Minuten oder mehr.

Die immer stärkere Spezialisierung auf dem Arbeitsmarkt führt zu einer ausgeprägten Pendlerstruktur vorwiegend innerhalb der Region sowie in die und aus den Nachbarregionen. Dies verstärkt sich durch zugezogene auswärtige Fach- und Führungskräfte, die z.T. nicht unmittelbar an den Ort des Arbeitsplatzes ziehen. Stattdessen suchen sie in erreichbarer Entfernung aus ihrer Sicht attraktivere Wohnorte (Soest, Möhnesee, Bad Sassendorf, Lippstadt, Arnberg, Meschede) und pendeln von dort zum Arbeitsplatz.

Diese besondere Kombination aus Wirtschafts- und Siedlungsstruktur einerseits sowie Arbeits- und Wohnungsmarkt stellt auch besondere Anforderungen an die Mobilitätsbereitschaft von Personen und Gütern und das Mobilitäts- und Infrastrukturangebot.

⁴ IT.NRW, BIP zu Herstellungspreisen, Bezugsjahr 2018

⁵ Ebenda, 31.12.2019

⁶ IHKs Arnberg, Hagen und Siegen: Weltmarktführer und Bestleistungen aus Südwestfalen, 5. Erweiterte Auflage, Arnberg 2018

⁷ Google-Maps Recherche

III. Verkehrsinfrastruktur und Finanzierung

Nicht zuletzt aufgrund dieser hohen Industriedichte ist die Region auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Dies gilt für alle Verkehrsträger und für den Güter- ebenso wie für den Personenverkehr.

Autobahnen und Bundesstraßen: Lückenschlüsse und Ortsumgehungen erforderlich

Wichtigster Verkehrsträger bleibt die Straße. Sie stellt die innere Flächenerschließung her und schließt an die nationalen und internationalen Verkehrswege an. In den letzten Jahrzehnten hat sich dabei die infrastrukturelle Ausstattung durch das Verkehrswegeplanungs- und Investitionsverhalten des Bundes deutlich verbessert. Hier ist insbesondere der erfolgte Lückenschluss der A 445/A 46 zwischen dem Kreuz Werl (A 44) und Bestwig-Nuttlar zu nennen. Erst im Herbst 2019 ging mit der Freigabe des Abschnitts Bestwig - Nuttlar das letzte Teilstück der Autobahn unter Verkehr.



Abbildung 1 - Wegweiser vor dem Autobahnkreuz Werl

Durch zahlreiche Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen konnten in den letzten Jahren und Jahrzehnten der Verkehrsfluss verbessert und gleichzeitig Impulse für die Stadtentwicklung gesetzt werden.

Trotz dieser positiven Entwicklungen bleibt festzuhalten, dass dringend notwendige Lückenschlüsse weiter unvollendet und neuralgische Verkehrspunkte auf kleinräumige Entlastung in Form von Ortsumgehungen warten.

Was wir fordern:

Weiterhin sind folgende Lückenschlüsse und Ortsumgehungen im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen vordringlich:

- Der Lückenschluss der A 445 zwischen der A 2 (Hamm-Rhynern) und der A 44 (Werl-Nord)
- Der Lückenschluss der A 46 zwischen Hemer und Arnberg-Neheim (A 445/A 46). Dabei trägt die IHK die gegenwärtig verfolgte Planung einer kreuzungsfrei trassierten Bundesstraße B 7 zwischen Menden (B 515) und Arnberg-Neheim mit.
- Die Weiterführung der A 46 von ihrem östlichen Ende bei Bestwig-Nuttlar als B 7 n nach Brilon und von dort als leistungsfähig ausgebaute B 480 über Brilon-Alme und Bad Wünnenberg bis zum Autobahndreieck Wünnenberg/Haaren (A 44/A 33).
- Die Ortsumgehungen der B 1 Südumgehung sowie der B 55 West-Umgehung in Erwitte
- Die Ortsumgehungen der B 55 in Warstein, Meschede und Eslohe
- Die Ortsumgehungen der B 475 in den Lippetaler Ortsteilen Hultrop und Oestinghausen
- Die B 229 Ortsumgehung in Arnberg-Müschede zur Verbesserung der Anbindung des Wirtschaftsraumes Sundern an die A 46

Landesstraßen: Mehr Investitionen in das Rückgrat der Raumerschließung

Im Gegensatz zu der tendenziell positiven Entwicklung der Bundesfernstraßeninfrastruktur ist das Landesstraßennetz lange Zeit extrem vernachlässigt worden. Ein vergleichsweise schlechter Zustand der Landesstraßen in ganz NRW ist die zwangsläufige Folge unterlassener Bestands-Investitionen, wobei der Straßenzustand in der Region Hellweg-Sauerland aufgrund von Topografie, klimatischen Bedingungen und verkehrlicher Belastung noch deutlich schlechter ausfällt als im Landesdurchschnitt.

Aufgrund des eher weitmaschigen Netzes an Autobahnen und Bundesstraßen kommt den Landesstraßen gerade



Abbildung 2 - L 685 im Stadtgebiet Sundern

in der Region Hellweg-Sauerland eine besondere Erschließungsfunktion zu. Das gilt gerade für den gewerblich-industriellen Sektor, denn viele oft weltmarktführende Unternehmen sind nur über das Landesstraßennetz an die internationalen Märkte angebunden.

In den letzten Jahren wurde das Investitionsvolumen für die Landesstraßen zwar spürbar erhöht. Dabei führte allerdings die fast ausschließliche Konzentration auf Erhaltungs-investitionen dazu, dass oft seit vielen Jahrzehnten geplante Ortsumgehungen kaum realisiert werden konnten. Einzig die Ortsumgehung von Bad Fredeburg (L 776) ist derzeit in der Bauphase.

Was wir fordern:

Die IHK Arnsberg fordert daher weiterhin folgende Ausbaumaßnahmen und Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen:

- Eine Verbesserung der Verkehrsanbindung des Wirtschaftsraumes Sundern an die A 46 über die Beseitigung von Ortsdurchfahrten der Landesstraßen
- Eine Verbesserung der Verkehrsanbindung des Wirtschaftsraumes Schmallenberg/Eslohe an die A 46 über die Beseitigung von Ortsdurchfahrten der Landesstraßen
- Ausbau der kurvenreichen Strecke der L 670 zwischen den Mittelzentren Soest und Hamm
- Ausbau der L 740 von Medebach über Westernbödefeld und Remblinghausen zur A 46
- Ausbau der L 776 von Bestwig (A 46) über den Evenkopf nach Rüthen

Schienenachsen stärken

Den Entwicklungsachsen entlang des Hellwegs und des Ruhrtales folgt die historisch gewachsene Schieneninfrastruktur. Die in den 1990er Jahren konzipierte Schienenschnellstrecke Dortmund – Hamm – Soest – Lippstadt – Kassel-Wilhelmshöhe ist ganz überwiegend im Hochgeschwindigkeitsstandard ausgebaut. Lediglich östlich von Paderborn sind abschnittsweise u.a. aufgrund von Kurvenradien noch z.T. deutliche Geschwindigkeitseinschränkungen erforderlich. Die sog. „Hellwegstrecke“ verbindet Soest über Werl und Unna mit dem Dortmunder Hauptbahnhof.



Abbildung 3 - Gleis der Oberen Ruhrthalbahn

Die Obere Ruhrthalbahn Schwerte – Arnsberg – Meschede – Brilon-Wald - Warburg mit Anschluss nach Kassel führt als eine der wenigen nicht elektrifizierten Strecken in Westfalen ein „Inseldasein“. Der Abschnitt zwischen Brilon-Wald und Warburg ist nur eingleisig ausgebaut. In Bestwig zweigt von der Oberen Ruhrthalbahn eine Nebenstrecke der DB über Olsberg in den Tourismusschwerpunkt Winterberg ab.

Die Schienenkorridore der Mitte-Deutschland-Verbindung und der Oberen Ruhrthalbahn sind von zentraler Bedeutung für den Personenfern- und -regionalverkehr. Eine eng vertaktete Verbindung entlang dieser Achsen sowie in die Oberzentren und der Zugang zu schnellen Fernverkehrsverbindungen ist für die Region Hellweg-Sauerland unverzichtbar.

Was wir fordern:

Die IHK Arnsberg unterstützt alle Maßnahmen, die darauf gerichtet sind,

- die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur für das Personenverkehrsangebot zu erhöhen. Dazu gehört der Abbau von Langsamfahrstellen im Abschnitt Altenbeken-Kassel der Schienenschnellstrecke sowie der Umstieg von Diesel-Traktion auf klimafreundliche Antriebe auf der Oberen Ruhrthalbahn. Denkbare Lösungen hierfür sind sowohl eine Vollelektrifizierung wie auch Teil-Elektrifizierungen kombiniert mit einem batterieelektrischen Antrieb sowie eine H2-Traktion. Der Abschnitt Brilon-Wald – Warburg sollte zweigleisig ausgebaut oder mindestens mit zusätzlichen Begegnungsabschnitten versehen werden.
- die Fernverkehrs-Haltepunkte Soest und Lippstadt zu sichern und in ihrem Angebot auszubauen
- die Taktfrequenzen weiter zu verdichten
- den Aufenthalt der Reisenden bei Zu-, Aus- und Umstiegen zu verbessern.

Reaktivierung von NE-Schienenstrecken

Die kommunalen Verkehrsunternehmen RLG und WLE als Teil der WVG-Gruppe sind Eigentümerinnen von drei Bahnstrecken in der Region. Die Röhrtalbahn Arnsherg-Neheim – Sundern, auf der zuletzt Güterverkehr betrieben wurde, wird seit Jahren nur noch bis zu einem gewerblichen Kunden in Hüsten bedient. Sie ist ebenso im Eigentum der RLG, wie der Abschnitt Neheim – Arnsherg-Süd, über den einige gewerbliche Kunden im Arnshberger Ruhrtal mit Güterwagen beliefert werden.



Abbildung 4 - Stillgelegtes Gleis der Röhrtalbahn

Durch Teile des Kreises Soest verläuft die WLE-Strecke Warstein – Lippstadt – Neubeckum (– Münster), über die in großem Umfang Kalksteintransporte aus Warstein zur Zementindustrie im Großraum Beckum/Ennigerloh abgewickelt werden. Über den Containerbahnhof der Warsteiner Brauerei werden unternehmensbezogene Güterverkehre ebenso wie von Drittkunden im Empfang und Versand bedient. Eine Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr wurde für den nördlichen Abschnitt Sendenhorst – Münster politisch entschieden. Für die verbleibenden Teilstücke wird eine Machbarkeitsstudie als Grundlage künftiger Investitionsentscheidungen erwartet.

Die DB-Strecke der früheren Almetalbahn zwischen Brilon-Wald und Paderborn ist seit Jahrzehnten im Nord-Abschnitt Büren-Paderborn stillgelegt, während im Südabschnitt Büren und Brilon-Wald die Möglichkeit des Güterverkehrs weiterhin eröffnet ist. Der Abschnitt Brilon-Wald – Brilon-Stadt ist vor einigen Jahren für den Personenverkehr reaktiviert worden.

Was wir fordern:

- Die Nutzung der bisher stillgelegten oder nicht mehr bedienten Streckenabschnitte für den Personenverkehr kann einen zusätzlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrserschließung, der Erhöhung der Standort-Attraktivität und der Klimabilanz bieten. Daher sollte auf der Grundlage detaillierter Machbarkeitsstudien und unter Einbeziehung des Bus-Linienverkehrs als Alternative oder als Ergänzung geprüft werden, ob und in welchem Umfang Investitionen zur Wiedereinrichtung eines Personenverkehrs eingesetzt werden sollten. Die Eignung auch für den Güterverkehr sollte dabei bereits mitgedacht werden.
- Die Almetalbahn (Brilon-Paderborn) sollte auf ihre Reaktivierungsfähigkeit für den Personenverkehr geprüft werden.
- Eine Machbarkeit für die WLE-Strecke Warstein – Lippstadt muss auch die uneingeschränkte Aufrechterhaltung und eine mögliche Kapazitätsausweitung des Güterverkehrs einbeziehen.
- Die Reaktivierung der Röhrtalbahn (Sundern-Neheim) sollte auf der Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie erfolgen.

Regional-Luftverkehrsangebot sichern

Im Regionalluftverkehr sind die beiden unweit der Regionsgrenzen gelegenen Flughäfen Dortmund (DTM) und Paderborn/Lippstadt (PAD) gleichermaßen wichtige Säulen für die Attraktivität des Standortes. Beide Airports sind auf kurzen Wegen gut erreichbar. Ganz unterschiedlich sind allerdings Ausgangslage, Angebot und Unternehmensstrategie. Der Airport Dortmund versteht sich als Infrastruktureinrichtung für das östliche Ruhrgebiet, die ein möglichst breit gefächertes Linienflugangebot auch von Low Cost Carriers vorhält und dafür dauerhaft auflaufende Verluste in Kauf nimmt. Diese werden in beihilferechtlich zulässiger Weise von der Muttergesellschaft DEW 21 refinanziert. Destinationen sind neben den Warmwasser-Zielen die auch für Geschäftsreisende wichtigen Flugverbindungen nach Osteuropa und in die Türkei sowie die tägliche Verbindung zum Hub nach München. Aus Sicht der regionalen Wirtschaft hat der von dort mögliche Umstieg auf das weltweite Luftverkehrsnetz eine besondere Bedeutung, die auch innerdeutsche Flüge rechtfertigt.

Der Airport PAD wiederum hat sich nach einer Insolvenz in Eigenregie mit deutlich gedeckelten Passagierkapazitäten neu ausgerichtet. Die verbliebenen kommunalen Gesellschafter, darunter die beiden Kreise Soest und Hochsauerland, legen einen engen betriebswirtschaftlichen Maßstab mit einer starken Deckelung der jährlichen Verluste an. In PAD stehen insofern die Warmwasser-Ziele für die Touristik im



Abbildung 5 - Einweisung am Airport Paderborn-Lippstadt

Mittelpunkt. Für die Wirtschaft von besonderer Bedeutung ist auch hier vor allem die Verbindung nach München mit dem Umstieg auf das weltweite Destinationsnetz. Aktuell ist zudem eine Nutzung von Airport-Flächen und -Anlagen als Experimentierraum für ein Kompetenzzentrum der Luft- und Raumfahrttechnik in der Konzeption.

Beide Flughäfen hatten in den zurückliegenden Jahren unter einer starken Ungleichbehandlung gegenüber anderen Airports von bundes- oder landesweiter Bedeutung zu leiden. So wurden bei 12 deutschen Flughäfen, darunter Münster/Osnabrück, die Kosten der Flugsicherung vom Bund getragen, in DTM oder PAD jedoch nicht. Dies ist zwar im Laufe des Jahres 2021 korrigiert worden. Jedoch lässt die erfolgte Ungleichbehandlung bei der Entschädigung von

Vorhaltekosten zu Beginn der Corona-Pandemie erwarten, dass auch zukünftig politisch motivierte Wettbewerbsverzerrungen eintreten werden.

Was wir fordern:

- Künftige Gleichbehandlung von DTM und PAD mit den anderen internationalen Airports in Deutschland.
- Unterstützung der Flughäfen bei Investitionen in die notwendige Infrastruktur durch die öffentliche Hand
- Unterstützung einer stärkeren Kooperation der 6 Flughäfen in NRW mit dem Ziel, dauerhaft ein dezentral angelegtes Luftverkehrsangebot zu erhalten.
- Eintreten für innerdeutsche Flugverbindungen an die internationalen Hubs und damit an das weltweite Destinationsnetz

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verstetigen

In den zurückliegenden Jahrzehnten ist die Finanzierung der Bundesverkehrswege bewusst vernachlässigt worden. Der dadurch entstandene Investitionsstau bei Neubauvorhaben und insb. bei Unterhaltungsinvestitionen hat dazu geführt, dass die Infrastruktur in ihrer Leistungsfähigkeit deutlich eingebüßt hat. Trauriger Höhepunkt war die Anfang Dezember 2021 notwendige spontane Sperrung der A 45-Rahmedetalbrücke mit massiven Konsequenzen für Verkehrserschließung und Wirtschaftsentwicklung in der Region. Neben dieser besonders vordringlich neu zu errichtenden Autobahnbrücke müssen unzählige Brücken von Autobahnen und Bundesstraßen nun in den kommenden Jahren ersetzt werden. Großräumige Umleitungen, Engpässe und Staus sind die zwangsläufige Folge in der gesamten Dekade der 2020er Jahre und weit darüber hinaus. Der Nachholbedarf der Bundesverkehrswegeinvestitionen wurde bereits im Jahr 2013 für etwa 15 Jahre mit jährlich zusätzlichen 7,5 Mrd. € allein für die Bundesfernstraßen beziffert.



Abbildung 6 - Die stillgelegte Rahmedetalbrücke an der A 45

Die Erfahrungen belegen die Notwendigkeit der Verstetigung der Investitionen auf hohem Niveau. Die Finanzierung erfolgt dabei über eine Kombination aus Haushalts- und Nutzerfinanzierung. 2021 standen hierfür knapp 8,65 Mrd. € steuerfinanziert aus dem Bundeshaushalt für die Bundesfernstraßen zur Verfügung. Weitere rund 6,2 Mrd. € kamen zuletzt nach Abzug von Systemkosten und Subventionen aus dem Aufkommen der LKW-Maut hinzu.

Der Zustand der NRW-Landesstraßen ist weiterhin Besorgnis erregend. Die seit Jahren zu geringen Erhaltungsinvestitionen führen zu einem fortschreitenden Substanzverzehr, von dem besonders die Erreichbarkeit der ländlichen Industrieregionen wie der Region Hellweg-Sauerland betroffen ist. 40

% der Landesstraßen sind nach dem letzten Zustandsbericht landesweit schlecht/sehr schlecht; am Hellweg und im Sauerland sogar 60 %.

Zuletzt wurde das Investitionsvolumen des Landeshaushaltes mit dem Schwerpunkt des Erhalts vor dem Neubau deutlich erhöht. Aufgrund des abzuarbeitenden Investitionsstaus beim Unterhalt muss dieses Niveau ebenfalls verstetigt werden. Trotz des hohen Sanierungsstaus muss der Landeshaushalt aber auch Neuinvestitionen ermöglichen. Oftmals bereits seit Jahrzehnten benötigte Ortsumgehungen, die zur Entlastung der Bürger und auch der Unternehmen führen, dürfen nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden. Durch zusätzliche Mehrbelastungen der Ortsdurchfahrten entstehen Schäden, die sich durch Umgehungen vermeiden ließen. Auch der Ausbau vorhandener Strecken (z.B. größere Straßenbreite, Begradigung kurvenreicher Strecken), ist von Bedeutung, gerade auch in Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Dabei ist es selbstverständlich, dass eine Konzentration auf notwendige Projekte erfolgen muss, die eine hohe Priorität aufweisen.

Was wir fordern:

- Verkehrswegeinvestitionen auf hohem Niveau verstetigen, Beibehaltung der Haushaltsfinanzierung des Bundes mindestens auf dem aktuellen Niveau
- Zweckbindung der Einnahmen aus der LKW-Maut für den Verkehrsträger Straße
- Vordringlicher Ersatzneubau der Rahmedetal-Brücke an der Sauerlandlinie (A 45)

- Weiterer Ausbau der Nutzerfinanzierung unter Einbeziehung des gesamten Straßennetzes sowie aller Nutzer (Omnibusse, PKW) bei gleichzeitiger Zweckbindung des Aufkommens für den jeweiligen Infrastrukturträger aus Bund, Ländern und Kommunen.
- Erhöhung und Verstetigung der Haushaltsmittel des Landes NRW für Unterhalt und Neubau der Landesstraßen sowie der Zuschüsse für den kommunalen Straßenbau

IV. Verkehrsarten und verkehrliche Rahmenbedingungen

Güterverkehr

Der Güterverkehr der Region wird vom LKW dominiert. Für Komplett- und Teilladungen sowie Stückfracht und Paketsendungen ist der Transport auf der Straße mit seiner höheren Kapazität, Flexibilität und Verlässlichkeit unverzichtbar. Die große Beweglichkeit macht den LKW zum universellen Transportmittel, das eine flächendeckende Versorgung ermöglicht und flexibel auf die Anforderungen der Güter angepasst werden kann.



Abbildung 7 - LKW bleiben das Rückgrat des Güterverkehrs

Allerdings stößt das System Straße immer häufiger an seine Grenzen und ist nicht beliebig ausbaufähig. Die Emissionen (Feinstaub, Stickoxide, Kohlendioxid und Lärm) sind vergleichsweise hoch.

Der Schienengüterverkehr ist auch im bundesweiten Vergleich eher unterrepräsentiert. Ausschlaggebend dafür ist, dass bestimmte schienenaffine Massengüter in der regionalen Wirtschaftsstruktur kaum vertreten sind. Auch die mittelständisch geprägte Betriebsgrößenstruktur mit eher kleinen Sendungsgrößen begünstigt den Verkehrsträger Straße. Die Vertriebspolitik der Deutschen Bahn AG bzw. ihrer Tochtergesellschaften hat durch Konzentration auf aufkommensstärkere Verlagerer und in der Folge die Aufgabe von

Gleisanschlüssen maßgeblich mit dazu beigetragen, dass der Schienengüterverkehr kontinuierlich Marktanteile verloren hat. Nur beim besonders dynamisch wachsenden Containerverkehr spielt der Verkehrsträger Schiene auch für die Region Hellweg-Sauerland eine zentrale Rolle. Über die Terminals in Dortmund (Hafen) und Bönen werden vor allem im Eingang Container umgeschlagen und per LKW in der Region zugestellt. Vom Containerbahnhof in Warstein (Brauerei) werden neben Brauerei-eigenen Verkehren im Empfang und Versand auch zunehmend Fremdverladungen abgewickelt.

Entlastung verschafft der Straße auch das Leistungsangebot der NE-Bahnen WLE und RLG. Während auf der WLE-Strecke vor allem die Kalksteintransporte von Warstein nach Neubeckum sowie die Containerverkehre des Brauerei-Terminals dominieren, werden über die RLG-Strecke einige industrielle Kunden im Arnberger Ruhrtal mit Brenn- und Rohstoffen beliefert. Über die Obere Ruhrtalbahn werden aktuell fast ausschließlich Wagenladungsverkehre für ein in Brilon ansässiges Unternehmen der Holzindustrie, Steintransporte sowie bei Bedarf Schnitt- und Langholz verladen und transportiert.

Die starke Belastung des Straßennetzes ebenso wie die immer wichtigeren Klimaschutz-Aspekte machen eine stärkere Nutzung des Bahntransportes notwendig. Dazu ist es unerlässlich, die aktuelle Wettbewerbssituation



zwischen den Verkehrsträgern zu verbessern. Gegenüber der Straße hat der Schienenverkehr einen deutlichen Preisnachteil, was an der nach wie vor nicht ausreichenden Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen des Güterkraftverkehrs in der EU liegt. Viele Versender bemängeln allerdings auch die fehlende Flexibilität der DB Cargo AG, die langen Laufzeiten und die nicht ausreichende Verlässlichkeit. Eine Lösung liegt dabei in einer stärkeren Digitalisierung und Automatisierung von Rangier- und Koppelungsvorgängen sowie bei der Sendungsverfolgung.

Abbildung 8 - Holzverladung am Bahnhof Arnsberg

Was wir fordern:

- Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schienen- und Straßengüterverkehr unter Internalisierung externer Effekte, jedoch keine rein politisch motivierte Wettbewerbsverzerrung
- Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Bahnstrecken und Bahn-Anlagen für den Güterverkehr
- Förderungen von Schieneninfrastruktur-Investitionen und Umschlageneinrichtungen auch von privaten und kommunalen Verkehrsunternehmen
- Stärkere Flexibilisierung des Dienstleistungsangebotes der DB Cargo AG und anderer Leistungsanbieter

Qualität des ÖPNV-Angebots sichern

In den letzten Jahrzehnten wurde am Hellweg und im Sauerland auch dank der Übertragung der Finanzierungsmittel in die Eigenverantwortung der Region ein attraktives Nahverkehrs-Angebot entwickelt. Der vergleichsweise engmaschige Takt der Eurobahn, des RE 11 (RRX-Vorläufer) sowie der Angebote der DB-Regio AG auf den in Ost-West-Richtung verlaufenden Schienenstrecken wird durch ein darauf abgestimmtes Schnell-, Regio- und Stadtbusnetz als Flächenerschließung ergänzt. Diese Verkehrsachsen sollten weiter gestärkt und regionale Schnellbus-Verbindungen weiter ausgebaut werden.



Abbildung 9 - Nachtbus der RLG

Der öffentliche Personennahverkehr steht in unserer ländlichen Region mit ihrer dispersen Siedlungsstruktur vor besonderen Herausforderungen. Als immer wichtiger werdender Teil der Daseinsvorsorge muss die Bedienung der Fläche kontinuierlich sichergestellt werden. Eine oft wünschenswerte Taktverdichtung steht vor allem im Buslinienverkehr unter dem Vorbehalt der ausreichenden Finanzierung und ausreichender Nachfrage. Herzstück des Busverkehrs ist der Schülerverkehr, der in den Spitzenzeiten insb. am frühen Morgen die Kapazitätsgrenzen setzt.

Unverzichtbar zur Erreichung individueller Ziele sowie für Krankenfahrten (z.B. zur Dialyse) ist das örtliche Taxengewerbe. Es ist zur Aufrechterhaltung insb. eines

öffentlichen Beförderungsangebotes auch in den wenig frequentierten Nachtzeiten unbedingt erforderlich und bedarf hierzu einer auskömmlichen Finanzierung wie auch eines fairen Wettbewerbsrahmens.

Was wir fordern:

- Sicherstellung eines attraktiven Angebots durch ausreichende finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger für den ÖPNV (Schiene und Straße)
- Ausschreibung der Leistungen in Form von Losen, die auch mittelständischen Omnibus-Unternehmen einen Zugang eröffnen, auch auf der Grundlage eigener Linienkonzessionen
- Stärkung wichtiger Verkehrsachsen und Ausbau von regionalen Schnellbus-Linien
- Kontinuierliche Überprüfung mach- und verantwortbarer Leistungsverbesserungen auch zur Attraktivitätssteigerung der Anbindung von zentralen Gewerbestandorten in den Städten und Gemeinden, dabei wenn möglich Abstimmung der Bedienungszeiten auf den überwiegenden Arbeitsbeginn in den Betrieben
- Erhöhung der Qualität der Fahrzeuge (höherwertige WC-Ausstattung und Automaten-Fahrkartenverkauf in den Zügen, kostenfreies WLAN, modernste Abgastechnik oder alternative Antriebsformen) sowie Digitalisierung der Abrechnungsverfahren und Tarif-Vereinheitlichung
- Digitalisierung der Fahrplan- und Tarifangebote (elektronisches Ticketing mit Best-Preis-Abrechnung) sowie Einführung einfacher und günstiger Pauschalangebote wie Job- und Azubi-Tickets) und eine Ausweitung des über die Kurabgabe finanzierten Touristen-Tickets für den ÖPNV im Sauerland oder in Südwestfalen
- Sicherstellung einer ausreichenden und auskömmlichen Finanzierung des örtlichen Taxengewerbes und Beibehaltung eines diskriminierungsfreien und fairen Wettbewerbsrahmens des Personenbeförderungsrechts.

Radverkehr, Fußverkehr

Die immer stärkere Verbreitung von Pedelecs, E-Bikes und gelegentlich auch E-Scootern hat dem Radverkehr einen enormen Schub verschafft. Zweiräder sind seither nicht nur Sport- oder Freizeitgeräte, sondern ersetzen auch konventionelle Mobilität wie die tägliche Fahrt zur Arbeit oder zum Einkauf. Dank elektrischem Rückenwind lassen sich nicht nur deutlich längere Distanzen überwinden. Auch in der bewegten Topografie des Sauerlandes ist das Fahrrad eine ernst zu nehmende umwelt- und klimafreundliche Alternative geworden.



Abbildung 10 - Radler auf dem Sauerland-Radrिंग

In die Radverkehrsinfrastruktur ist in den letzten Jahren erheblich investiert worden. Ein kontinuierlicher Ausbau von kombinierten Fuß-/Radwegen innerorts und Radwegen entlang von Bundes- und Landesstraßen etwa zu frequenzstarken Zielen in der Region ist anzustreben. Hochwertige Pedelecs benötigen zudem vor Schlechtwetter schützende Abstellanlagen, an denen ein diebstahlsicheres Anschließen der Bikes möglich ist. Auch das Netz an öffentlichen und privaten Ladestationen sollte weiter ausgebaut werden.

Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber sind aufgerufen, durch eigene Investitionen und die Eröffnung von Dienstrad-Leasingofferten gegenüber den Beschäftigten Impulse für eine nachhaltigere Mobilität zu setzen.

Was wir fordern:

- Ausbau der Radinfrastruktur, Radwege innerorts und entlang von Bundes- und Landesstraßen auch zu frequenzstarken Zielen
- Schaffung von witterungsgeschützten Abstellanlagen mit AnschlieÙsmöglichkeit der Räder, bevorzugt vor/an öffentlichen Gebäuden, stark frequentierten Unternehmen, Kultur- und Veranstaltungseinrichtungen sowie an zentralen Zugängen zu den Innenstädten
- Ausbau der Ladeinfrastruktur durch öffentliche Einrichtungen und private Unternehmen, dabei Schaffung eines einheitlichen oder miteinander verrechenbaren Abrechnungsverfahrens auf digitaler Basis
- Intensivierung des Dienstrad-Angebotes durch Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber

Erreichbarkeit der Innenstädte

Der Radverkehr ist oftmals geradezu prädestiniert, herkömmliche motorisierte Mobilität zu ersetzen. Für den Besuch von Innenstädten sollte die freie Wahl des Verkehrsmittels aber hohe Priorität genießen. Um ein Abwandern von Kunden und Besuchern zu verhindern, darf dieser Umstieg nicht erzwungen werden. Daher gilt es, die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen, ohne gleichzeitig die Bedingungen für den PKW-Verkehr grundlegend zu verschlechtern. Es sei hervorgehoben, dass die Frequenz der Innenstädte zu mehr als 50 % durch auswärtige Besucher bestimmt wird. Diese reisen aufgrund der Distanzen in der großen Mehrheit mit dem eigenen PKW oder – wenn das Angebot es hergibt – auch mit Bus und Bahn an.



Abbildung 2 - Einfahrt Tiefgarage in Arnsberg

Ein hinreichendes und gut auffindbares Parkplatzangebot bleibt weiterhin zum Erhalt attraktiver Innenstädte unverzichtbar. Parkhäuser und Tiefgaragen müssen modern, hell und gut zugänglich gestaltet und die Stellplätze an geänderte Außenmaße moderner PKW angepasst sein. Um Dauerparker fernzuhalten und die Umschlaggeschwindigkeit der Nachfrage anzupassen, ist eine Bewirtschaftung (Zeit/Entgelt) zentral gelegener öffentlicher Parkplätze notwendig. In den Mittelzentren sollten Parkleitsysteme zur Vermeidung von Park-Suchverkehren beitragen. Flächendeckende Tempo-30-Zonen sollten auf Wohngebiete sowie Geschäftsstraßen mit hoher fußläufiger Kundenfrequenz begrenzt bleiben. Das gilt insbesondere dort, wo die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität höher gewichtet werden muss, als die Flüssigkeit des Verkehrs. Insbesondere auf Hauptverkehrsachsen hingegen wird in der Regel der Flüssigkeit des Verkehrs höhere Priorität einzuräumen sein.

Der Verkehr durch Kurier, Express- und Paketdienste (KEP) hat in den Innenstädten in erster Linie durch das Wachstum des Online-Handels stark zugenommen. Such- und Haltevorgänge, auch in 2. Reihe, führen immer mehr zu Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs. Deshalb ist es hilfreich, Auslieferungsfahrten auf der letzten Meile der Innenstädte durch sog. Mikro-Hubs zu bündeln. Dazu müssen die Städte und Gemeinden geeignete Standorte identifizieren und entwickeln, die Paketlieferdienste auf dieser Ebene bereit zur Kooperation untereinander sein.

Der Verkehr durch Kurier, Express- und Paketdienste (KEP) hat in den Innenstädten in erster Linie durch das

Was wir fordern:

- Freie Wahl des Verkehrsmittels, keine Diskriminierung von anderen Mobilitätsformen
- Attraktivierung der Rahmenbedingungen umweltfreundlicher Verkehrsmittel
- Erreichbarkeit der Innenstädte für alle Mobilitätsbedürfnisse sicherstellen, Parkraum erhalten, bewirtschaften und auffindbar halten sowie qualitativ aufwerten
- Keine flächendeckenden Tempo-30-Zonen in Innenstädten, Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen priorisieren
- Entwicklung von innenstadtbezogenen Standorten von sog. Mikro-Hubs zur Bündelung der Paketlieferdienste

LKW-Stellplätze an den Autobahnen

Mit der Entwicklung des LKW-Verkehrs haben die Parkplatz-Kapazitäten an den deutschen Autobahnen schon lange nicht mehr Schritt gehalten. Ein ausreichendes Angebot ist aber nicht zuletzt erforderlich, um den Fahrern eine Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Pausen- und Ruhezeiten zu ermöglichen. Vor allem in den Nachmittags- und Abendstunden sind viele Park- und Rastanlagen überfüllt, wird mangels Alternativen verbotswidrig in Zu- und Ausfahrten gehalten und geparkt. Extreme Gefahrensituationen und immer wieder schlimme Unfälle mit Personen- und Sachschäden sind die zwangsläufige Folge.



Abbildung 3 - LKW-Stellplätze an Autobahnen sind Mangelware

Auf diese Erkenntnis haben die Straßenbaulastträger, seit 2021 die Autobahn GmbH des Bundes, reagiert und ein Investitionsprogramm zur Ausweitung der LKW-Parkplatzkapazitäten an bestehenden Park- und Rastanlagen aufgelegt. Dieses muss nun mit Hochdruck weiter forciert und umgesetzt werden, auch unter Einbeziehung privater Autohöfe im direkten Umfeld der regionalen Autobahnen. Dabei muss auch Wert auf moderne Sanitäreinrichtungen und eine Versorgungsmöglichkeit für die Fahrer gelegt werden. Das Langzeitparken von LKW oder Aufliegern sollte unterbunden werden. Insbesondere auf den europäischen Fernverkehrsachsen muss die Sicherheit vor Überfällen und Ladungsdiebstahl erhöht werden.

Was wir fordern:

- Ausweitung der LKW-Parkplatz-Kapazitäten an Park- und Rastanlagen sowie durch den privaten Bau von Autohöfen an oder im unmittelbaren Umfeld von Autobahnen
- Modernisierung der sanitären Anlagen für die LKW- und Busfahrer und ihrer Versorgungsmöglichkeiten
- Unterbindung von Langzeitparken auf Rastplätzen
- Verbesserung der Sicherheit auf den Parkplätzen zur Vorbeugung vor Überfällen und Ladungsdiebstahl

Fachkräftemangel beim Fahrpersonal, Attraktivität der Berufskraftfahrer-Ausbildung

Der sich verschärfende Berufskraftfahrer-Mangel hat viele Ursachen: Demografische Entwicklung, Imageprobleme, Entfall der allgemeinen Wehrpflicht mit der Möglichkeit zum Erwerb von C- und D-Führerscheinen, Zugangshürden durch die Einführung der Berufskraftfahrer-Grundqualifikation. Das Fehlen einer ausreichenden Zahl qualifizierter Fahrer ist der limitierende Faktor für die gesamte Logistikkette.



Abbildung 4 - Wendemanöver bei einer praktischen Grundqualifikationsprüfung Omnibus

Diesem Wohlstand gefährdenden Trend muss mit Vehemenz begegnet werden. Dabei sind Politik und Unternehmen gleichermaßen gefordert, die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern. Wo immer möglich, sollte im Rahmen der Tourenplanung eine abendliche Rückkehr ermöglicht werden, ein Wochenende auf der Autobahn zu verbringen die absolute Ausnahme sein. Für die Übernachtung außerhalb des LKW müssen neue Angebote an den Rastanlagen oder in der Nähe von zentralen Autobahn-Abfahrten geschaffen werden. Der Umfang der notwendigen Schulungen zum Erwerb der LKW- und Omnibusfahrer-Grundqualifikation sollte überprüft werden. Automatisiertes Fahren in Verbindung mit Platooning kann perspektivisch einen Beitrag zur Problemlösung leisten.

Was wir fordern:

- Optimierung der Rahmenbedingungen für die Tätigkeit als Berufskraftfahrer durch Modernisierung der sanitären Anlagen auf Rastanlagen sowie Verbesserung der Versorgung der Fahrer
- Reduzierung der Außer-Haus-Übernachtungen
- Reduzierung des Umfangs der Schulungsverpflichtungen zum Erwerb oder zur Verlängerung der Berufskraftfahrer-Grundqualifikation

Pendlerverkehre

Eine arbeitsteilige Wirtschaft mit einem hohen Spezialisierungsgrad der Arbeitskräfte führt zwangsläufig zu einem ausgeprägten Pendlerverhalten. Wohn- und Arbeitsort sind immer seltener identisch. Gute Rahmenbedingungen für Berufspendler sind daher ein wichtiger Standortfaktor für die regionale Wirtschaft, denn nur auf diese Weise kann der spezifische Fachkräftebedarf erschlossen werden.



Abbildung 5 - Wegweiser zu einem Pendlerparkplatz

Zu diesen Rahmenbedingungen gehört eine leistungsfähige Infrastruktur auf Straße und Schiene sowie ein attraktives Angebot der Verkehrsträger von Bus und Bahn. Dazu gehören aber auch zentral an Verkehrsknotenpunkten gelegene und ausreichend dimensionierte Pendlerparkplätze, welche die Bildung von Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten erleichtern.

Berufspendler müssen zudem steuerlich von steigenden Kosten des Verkehrs entlastet werden.

Was wir fordern:

- Einrichtung oder Erweiterung von Pendlerparkplätzen an Verkehrsknotenpunkten
- Steuerliche Entlastung von Berufspendlern

Straßenverkehrsrecht optimieren

Gegenseitige Rücksichtnahme ist der zentrale Grundsatz unserer Straßenverkehrsordnung und auch unseres gesellschaftlichen Zusammenhalts. Nicht in allen Fällen aber bestimmt Rücksichtnahme das Fahrverhalten im privaten wie im beruflichen Verkehr, weshalb Regeln der StVO gelegentlich nachgeschärft werden müssen.



Abbildung 6 - Sogenannte „Elefantenrennen“ sind oft ein Ärgernis

Die wachsende Verkehrsdichte mit hohem LKW-Anteil auf unseren Autobahnen führt ebenso wie die Klimaschutzziele dazu, dass immer wieder ein mögliches generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen diskutiert wird. Eine allgemeine Tempobegrenzung, auf welchem Level auch immer, könnte zur Verbesserung des Verkehrsflusses beitragen, das Fahren entspannter machen, Unfallrisiken minimieren und den Kraftstoffverbrauch senken. Hierzu sind die Meinungen innerhalb der regionalen Wirtschaft ebenso wie in der allgemeinen Gesellschaft geteilt. Eine knappe Mehrheit der an einer IHK-Befragung beteiligten Unternehmen spricht sich aktuell gegen ein Tempolimit von 130 km/h aus. Die IHK spricht sich daher nicht generell gegen ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen aus.

Durch ein Überholverbot für LKW auf zweispurigen Autobahnen könnten ähnliche Wirkungen erzielt werden, wenn „Elefantenrennen“ mit nur geringem Zeitgewinn für das schnellere Fahrzeug vermieden werden könnten.

Um den föderalen Flickenteppich des LKW-Sonn- und Feiertagsfahrverbotes zu entflechten, ist eine Vereinheitlichung auf nationaler Ebene erforderlich. Insbesondere aus Sicht des internationalen Güterfernverkehrs ist es schwer zu vermitteln und auch zu kontrollieren, wenn regionale Feiertage (z.B. Fronleichnam u.a. in NRW, Maria Himmelfahrt in Bayern) zu Umwegfahrten oder Unterbrechungen führen.

Kapazitätsengpässen in der Logistik (Fahrer, Infrastruktur) kann auch durch eine Erweiterung der Laderaumkapazitäten begegnet werden. Mit der in der Vergangenheit erfolgten Einführung überlanger Fahrzeuge (verlängerter Sattelaufleger) wurden nur positive Erfahrungen gemacht. Es sollten daher weitere Möglichkeiten der Kapazitätserweiterung geprüft werden, ohne jedoch die Achs- oder Gesamtlasten der Fahrzeuge zu erhöhen und damit die vorhandene Infrastruktur stärker als bisher zu belasten. Fahrer-Assistenzsysteme beugen dabei einer denkbaren Zunahme des Unfallrisikos vor.

Für einige Unternehmen aus dem Maschinen- und Anlagenbau sowie der Bauwirtschaft sind Schwer- und Großraumtransporte wichtig, um wachsende Produkt- und Anlagengrößen auch logistisch zu den Kunden oder Baustellen zu befördern. Fehlende Traglasten von Brücken oder Durchfahrthöhen machen heute oft Umwegfahrten erforderlich, welche die Gesamtstrecke vervielfachen. Dies schwächt den jeweiligen Standort und die internationale Wettbewerbsfähigkeit. Deshalb wird es dringend erforderlich, Schwerlastrouten aus den Regionen in gebündelter Form zu identifizieren, auszuweisen und baulich für solche Verkehre zu ertüchtigen. Ziel muss es sein, geeignete Binnen- oder Seehäfen auf möglichst kurzem Wege zu erreichen. Genehmigungsverfahren für Großraum und Schwertransporte dauern heute viel zu lange und müssen dringend digitalisiert werden, damit der notwendige Abstimmungsprozess zwischen und mit den beteiligten Straßenbaulastträgern und Verkehrsbehörden reibungsloser und schneller ablaufen kann.

Was wir fordern:

- Bei einer möglichen Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf deutschen Autobahnen auch eine Geschwindigkeit > 130 km/h zu berücksichtigen
- Einführung eines LKW-Überholverbots auf 2-spurigen Autobahnen unter Erhöhung der Mindestgeschwindigkeit auf 80 km/h
- Harmonisierung des LKW-Sonntagsfahrverbotes auf ausschließlich bundesweite Feiertage
- Verbesserung der Auslastung der Laderaumkapazitäten durch Zulassung größerer Fahrzeuglängen, ohne die Gesamtgewichte oder Achslasten zu verändern
- Identifikation, Ausweisung und Ertüchtigung von Schwerlastrouten insb. zu ausgewählten Binnen- und Seehäfen sowie Digitalisierung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren für Schwer- und Großraumtransporte

V. Umwelt-, Klimaschutz und Luftreinhaltung

Die Umweltbilanz des Verkehrs je km Verkehrsleistung konnte in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verbessert werden. Dies gilt insb. für den Schadstoffausstoß von PKW und Nutzfahrzeugen. Die ständige Erneuerung der Fahrzeugflotte und die damit verbundene Umstellung auf neueste Abgastechik hat die an den Umwelt-Messstellen ermittelte Hintergrundbelastung bei Feinstaub und Stickoxiden nachweislich gesenkt. Allerdings wurde dies an einzelnen Hotspots und besonderen Streckenabschnitten durch eine Zunahme der Gesamt-Verkehrsbelastung konterkariert. Parallel dazu verläuft auch die Entwicklung der klimarelevanten CO₂-Emissionen des Verkehrs, der im Gegensatz zu anderen Sektoren seine Klimabilanz bisher nicht verbessern konnte.



Diese Entwicklung muss Anlass dazu geben, den eingeschlagenen Weg der technischen Optimierung und der umwelt- und klimaverträglicheren Gestaltung des Verkehrs konsequent weiterzugehen. Dabei gilt es, Mobilitäts-einschränkungen zu vermeiden, die zu Lieferketten-Engpässen oder Wohlstands-Verlust führen könnten. Verkehr muss umwelt- und klimaverträglich abgewickelt werden, wofür in erster Linie die Antriebsform maßgeblich ist.

Abbildung 7 – Alternative Antriebe auch im Schwerverkehr notwendig

Der Güterverkehr darf deshalb nicht um jeden Preis von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Der jeweilige Nutzen für das Klima muss im Vordergrund stehen.

Die Entscheidung über Nutzung von und Investitionen in Fahrzeugtechnik und Verkehrsmittel sollte dabei dem jeweiligen Nutzer überlassen bleiben. Die gegenwärtige Klimaschutzpolitik macht Innovationen bei Antriebsformen und Fahrzeugen aller Verkehrsträger nötig und möglich. Weil durch frühzeitige Präjudizierung einer Antriebsform (z.B. E-Mobilität) Innovationssprünge unterbunden werden könnten, ist hierbei Technologie-Offenheit erforderlich. Batterie-elektrische Antriebe, Brennstoffzellen oder E-Fuels müssen daher parallel weiterentwickelt und durchaus auch im technologischen Wettbewerb untereinander optimiert werden. Die notwendige technologische Weiterentwicklung alternativer Antriebe muss ebenso wie deren Anwendung vom Staat finanziell gefördert werden. Nur auf diese Weise kann es gelingen, das klima- und umwelttechnische Optimum zu erzielen.

Was wir fordern:

- Kontinuierliche Optimierung der Fahrzeugtechnik aller Verkehrsträger anstreben
- Die Klimafreundlichkeit des Antriebs hat Vorrang vor dem jeweiligen Verkehrsweg
- Klima- und umweltverträgliche Umstellung der Antriebstechnik auf Straße und Schiene
- Technologieoffenheit bei der Antriebsform erhalten

Impressum

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer Arnsberg, Hellweg-Sauerland
Königstraße 18-20
59821 Arnsberg
☎ 02931 878 0
ihk-arnsberg.de

Ansprechpartner:

Thomas Frye
Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik, Innovation und Umwelt
☎ 02931 878-159
@frye@arnsberg.ihk.de

Bildnachweis:

Titel: Tanja Esser – stock.adobe.com

Seite 5: hkama – stock.adobe.com
Seite 6: Wolfgang Detemple Fotografie
Seite 7: Thomas Frye/IHK
Seite 8: Thomas Frye/IHK
Seite 9: Airport Paderborn-Lippstadt
Seite 10: flightpixel – stock.adobe.com
Seite 12: thomaslerchphoto – stock.adobe.com
Seite 13: Thomas Frye/IHK
Seite 14: RLG Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
Seite 15: Sauerland-Tourismus/Paul Masukowitz
Seite 16: Thomas Frye/IHK
Seite 17: Gina Sanders – stock.adobe.com
Seite 18: Markus Volk – stock.adobe.com
Seite 20: Ralf Geithe – stock.adobe.com
Seite 22: scharfsinn86 – stock.adobe.com

Stand: 21.11.2022

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.