

Mobilitätsvielfalt stärken

Positionspapier für die
Innenstädte in Ostwestfalen





Mobilitätsvielfalt stärken

Positionspapier für die Innenstädte in Ostwestfalen

Innenstädte sind Kommunikations-, Wirtschafts- und Verkehrszentren, Lebens- und Arbeitsräume. Deren Funktion, Urbanität und Attraktivität werden durch die anhaltende Pandemie auf eine harte Probe gestellt. Die IHK steht für starke und lebendige Innenstädte und unterstützt die Anstrengungen der Kommunen, die Innenstädte zu beleben. Die Erreichbarkeit der Innenstadt spielt dabei eine Schlüsselrolle. Eine besondere Herausforderung besteht dabei in der Organisation eines stadtverträglichen Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer. Zentrales Thema gerade für die Stärkung der Städte ist die Gewährleistung der Mobilitätsvielfalt. Wichtige Bausteine hierfür sind eine funktionsfähige Straßeninfrastruktur, zuverlässige öffentliche Verkehrssysteme, intermodale Angebote sowie attraktive Rad- und Fußwegnetze. Dabei unterscheiden sich die Rahmenbedingungen für Mobilität zwischen ländlich geprägten und hochverdichteten Räumen.

Bei der Diskussion über die richtigen Weichenstellungen für Verkehr und Mobilität in unseren Städten stehen aktuell Fragen des Klimaschutzes im Vordergrund. Die Wirtschaft sieht sich den klimapolitischen Zielen verpflichtet. Ihr ist bewusst, dass für das Erreichen der Klimaziele der Verkehrssektor seinen Beitrag zur CO₂-Einsparung erhöhen muss. Dem gegenüber steht ein stetiges Verkehrswachstum sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Dies führt zu zahlreichen Konflikten. Rufe nach weniger Individualverkehr bis hin zu Forderungen nach autofreien Städten werden lauter. Auch in Ostwestfalen.

Kommunen entwickeln bereits zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zur Stärkung des Umweltverbundes. Eine Verkehrswende

wird gefordert. Dabei ist der Begriff Verkehrswende vielfältig und auch unklar im Hinblick auf die Ziele. Jeder versteht darunter etwas anderes: CO₂-Reduktion, Verkehrsvermeidung, technologische Lösungen oder auch generell Verzicht aufs Auto. Obwohl der Begriff Verkehrswende unklar ist, soll er als Synonym für eine sich verändernde Verkehrspolitik und ein sich veränderndes Verkehrsverhalten in dieses Positionspapier aufgenommen werden.

Ostwestfälische Unternehmen sind global vernetzt und lokal verankert. Die Anforderungen an Verkehr und Mobilität werden dabei immer komplexer. Die Wirtschaft als wesentlicher Motor für die Prosperität der Region ist auf eine gute Erreichbarkeit für Mitarbeitende und Kunden sowie eine funktionierende Logistik zur Sicherung der Versorgung angewiesen. Viele Mitarbeitende pendeln zu ihrem Arbeitsplatz, häufig mit dem Pkw, weil die Alternativen – vor allem im ländlichen Raum – fehlen. Fachkräfte sind sehr begehrt. Für die Unternehmen ist die einfache Erreichbarkeit der Gewerbestandorte mit allen Verkehrsmitteln daher wichtig, um als Arbeitgeber attraktiv zu sein. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements bieten Unternehmen Anreize zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel. Unternehmen sind sowohl Verursacher von Verkehren als auch betroffen von Maßnahmen zur Verkehrsreduktion. Diese doppelte Betroffenheit macht es umso wichtiger, dass die Belange der Unternehmen angemessen berücksichtigt werden.

Die Diskussion um die „richtige“ Verkehrswende wird in vielen Städten zunehmend emotional geführt. Die IHK bringt sich in diese Diskussionen im Interesse der Unternehmen und des Wirtschaftsverkehrs konstruktiv und sachlich ein.

Positionen der ostwestfälischen Wirtschaft zur Verkehrswende:



1. Moderate Verkehrswende umsetzen

Die Verkehrswende ist ein kontinuierlicher Prozess. Die Wirtschaft hält zwei Rahmenbedingungen für elementar: einerseits realistische Ziele, Zeiträume und Planungen, andererseits gemeinsam getragene Kompromisse, die die Interessen und Handlungsspielräume aller Beteiligten einbeziehen. Wichtig ist eine integrierte Verkehrsplanung, die sich an der Nachfrage für Mobilität orientiert und gleichzeitig Raum für Veränderungen ermöglicht.



2. Verlässliche Rahmenbedingungen schaffen

Die Erreichbarkeit der Stadt, der Innenstadt sowie der Unternehmensstandorte für den Wirtschaftsverkehr hat eine hohe Relevanz für die Unternehmen. Dieses Mobilitätsversprechen ist als Investitionsschutz zu verstehen. Wirtschaft braucht verlässliche Rahmenbedingungen. Bei allen geplanten Maßnahmen sind im Vorfeld die verkehrlichen Auswirkungen konkret zu ermitteln und in die Entscheidungen einzubeziehen. Die Basis für solche Folgeabschätzungen bilden die aktuellen Verkehrszahlen, nicht mögliche Zielvorstellungen zum Modal Split der Zukunft.



3. Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs anerkennen

Für die Funktionsfähigkeit der Innenstadt und der Gewerbestandorte hat der Wirtschaftsverkehr eine hohe Priorität. Das gilt vor allem für die Versorgung mit Gütern. Daneben zählen aber auch Pendler-, Kunden- und Besucherverkehr zum Wirtschaftsverkehr. Die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs werden vielfach unterschätzt und nicht der Bedeutung entsprechend in die Maßnahmen und Prozesse zur Verkehrswende einbezogen.



4. Hauptverkehrsachsen leistungsfähig halten

Die Hauptverkehrsachsen werden auch künftig die wesentliche Last des Wirtschaftsverkehrs tragen – sowohl im Hinblick auf die Logistik als auch für die Erreichbarkeit der Unternehmen für Mitarbeitende und Kunden. Sie sind leistungsfähig zu halten und dort, wo es nötig ist, auch weiterhin durch Lückenschlüsse und Fahrspurverbreiterungen zu ertüchtigen.



5. Tempo 30 auf Nebenstraßen beschränken

Vor Schulen und Kindergärten und in reinen Wohngebieten sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 oder die Einrichtung von Tempo-30-Zonen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit richtig. Geschwindigkeitsreduzierungen auf den bereits heute sehr hoch frequentierten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen führen dagegen zu Stau und Verkehrsverlagerungen in unerwünschte Bereiche. Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwin-

digkeit innerhalb von Ortschaften, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen, sieht die Wirtschaft deshalb kritisch. Eine Verlagerung des MIV auf alternative, umweltfreundliche Systeme wird angestrebt, um u. a. eine Entlastung der Straßen zur Stärkung des Wirtschaftsverkehrs zu ermöglichen.



6. Technische Lösungen und Innovationen ausschöpfen

Für die effizientere Nutzung des vorhandenen Verkehrsnetzes bieten sich intelligente, technische Lösungen verstärkt an, vor allem digitale Verkehrsmanagementsysteme. Durch die Nutzung von Echtzeitdaten und digitalen Lösungen wird die Verkehrsverflüssigung und -lenkung sowie die Vernetzung der Verkehrsmittel optimiert. Dadurch kann die Leistungsfähigkeit auf zahlreichen Straßenabschnitten auch ohne bauliche Maßnahmen verbessert werden. Die Citymaut als Zufahrtsbeschränkung für den Wirtschaftsverkehr ist keine Alternative.



7. Maßnahmen in die richtige Reihenfolge bringen

Es braucht attraktive Alternativen zum MIV in ausreichendem Maße, beispielsweise durch den Ausbau von Park-and-Ride sowie Car- und Bike-Sharing-Systemen, die Taktverdichtung im ÖPNV und die Etablierung von Mobilstationen. Erst dann können restriktive Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden – stufenweise, moderat und unter enger Beteiligung der gewerblichen und industriellen Anlieger.



8. Infrastruktur für den Radverkehr verbessern

Die Wirtschaft unterstützt den Ausbau von Radwegen und die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern in den Innenstädten. Radschnellwege als leistungsfähige regionale Achsen sind ein wesentlicher Baustein für eine funktionierende Fahrradinfrastruktur. Darüber hinaus spricht sich die Wirtschaft für durchgehende Radwegenetze in den Innenstädten aus. Bei geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs ergeben sich im begrenzten Straßenraum oft Konflikte mit dem MIV, dem ÖPNV und Fußgängern. Ziel muss es sein, die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern, ohne gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Unternehmensstandorte für den Wirtschaftsverkehr zu verschlechtern. Konflikte sind planerisch kompetent und auf Basis aktueller Verkehrszahlen zu lösen. Dazu gehört Kompromissbereitschaft bei allen Beteiligten. Aber auch verkehrstrennende Maßnahmen sind stärker in Betracht zu ziehen. Radwege können entkoppelt von den Hauptverkehrsstraßen des motorisierten Individualverkehrs über Nebenstraßen geführt werden. Dies erhöht die Sicherheit der Fahrradfahrer im Straßenverkehr und reduziert die Konflikte mit dem MIV.



9. ÖPNV-Ausbau forcieren

Ein attraktiver und moderner ÖPNV ist eine wichtige Säule einer umweltfreundlichen betrieblichen und privaten Mobilität. Der Ausbau ist nötig und sinnvoll, vor allem auch Gewerbegebiete benötigen eine bessere Anbindung.

Für den ÖPNV sind insbesondere außerhalb der Oberzentren eine bessere Taktung, eine verbesserte Abstimmung der einzelnen Linien untereinander, funktionierende Anschlussmöglichkeiten sowie eine höhere Verlässlichkeit anzustreben. Außerdem braucht es transparente, kostengünstige und digital buchbare Tarife. Für die Stärkung des ÖPNVs ist zudem ein Ausbau von Park- and Ride-Parkplätzen und Mobilstationen sinnvoll. Für den ländlichen Raum ist die Etablierung von On-Demand-Verkehren eine Chance, den MIV zu reduzieren. Die Verbesserung des ÖPNVs erfordert erhebliche Investitionen in die Infrastruktur und den Betrieb sowie den Aufbau von zusätzlichem Fahrpersonal. Bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen ist auf das Verhältnis von Nutzen und Kosten zu achten. Umweltsuren sind ein geeignetes Instrument zur Beschleunigung des ÖPNVs. Zu einer unverhältnismäßigen Benachteiligung anderer Verkehrsmittel darf es dabei aber nicht kommen.



10. Lieferverkehr in der City weiterhin ermöglichen

Der Lieferverkehr ist für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung von großer Bedeutung. Der zunehmende Online-Handel stellt sowohl die Kurier-, Express- und Paket-Dienste (KEP) als auch die Kommunen vor große Herausforderungen. Bei allen städtebaulichen Planungen sind daher die räumlichen Anforderungen des Lieferverkehrs angemessen zu berücksichtigen (z. B. Ladezonen, Mikro-Depots, Stellplätze explizit für Taxi/Handwerk/Pflege etc.). Die Wirtschaft ist offen für neue Modelle für die Organisation der „letzten Meile“.



11. Ausreichend Parkraum in der Innenstadt sicherstellen

Ausreichende Parkmöglichkeiten sind für die Erreichbarkeit der Innenstadt wichtig. Die IHK setzt sich für ein attraktives und preislich angemessenes Stellplatzangebot in den Innenstädten ein. Parkende Fahrzeuge am Straßenrand sind mitunter schwer vereinbar mit der angestrebten Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Im öffentlichen Raum ist eine moderate Reduzierung des Parkraums in enger Abstimmung mit den direkt betroffenen Gewerbetreibenden vertretbar. Intelligentes Stellplatzmanagement hilft dabei, Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität in den Innenstädten bestmöglich in Einklang zu bringen.



12. Verkehrswende als Gemeinschaftsaufgabe verstehen

Um die Verkehrswende wirkungsvoll gemeinsam zu gestalten, sind neue, kooperative und vertrauensvolle Arbeitsweisen und Beteiligungsformate notwendig. Beteiligungsprozesse brauchen Transparenz und Sicherheit. Dazu gehört das Anerkennen der vielen unterschiedlichen Meinungen und Ansprüche. Nur mit ausreichend Kompromissbereitschaft können nachhaltige Lösungen gefunden werden.

Impressum

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Elsa-Brändström-Str. 1–3, 33602 Bielefeld, www.ostwestfalen.ihk.de

Satz und Gestaltung: deteringdesign.de

Druck: Sievert Druck & Service GmbH

Bildnachweis: IHK Ostwestfalen zu Bielefeld, iStock

Stand: Juni 2022

Redaktion und Ansprechpartner:

Daniela Becker, Harald Grefe,
Dr. Gerald Staacke, Marco Rieso
Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen
zu Bielefeld

Das Positionspapier „Mobilitätsvielfalt stärken“ wurde von der Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld in deren Sitzung am 13. Juni 2022 verabschiedet.