

**Stellungnahme der Industrie- und Handelskammern
im Ruhrgebiet
zum Entwurf des Endberichtes zur 2. Stufe des
Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes
für die Metropole Ruhr**

Sehr geehrte Frau Wagener,

eine gute verkehrliche Erreichbarkeit, hohe Qualität der Verkehrswege und effiziente Vernetzung der Verkehrssysteme gehören seit jeher zu den wichtigsten Standortfaktoren für Unternehmen. Mobilität ist die Grundlage für jegliche wirtschaftliche Interaktion. Pendler auf dem Weg zur Arbeit, Produzenten von Gütern, Dienstleistungsunternehmen und Verbraucher profitieren gleichermaßen von guten Verkehrsverbindungen.

Das Ruhrgebiet als eine der wichtigsten Logistikkreuzungen Europas braucht eine verkehrsträgerübergreifende, leistungsfähige Infrastruktur, um die individuelle Mobilität der Menschen zu sichern und die logistischen Anforderungen der Wirtschaft zu erfüllen. Häfen, Flughäfen und multimodale Terminals bilden hierfür bedeutende Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und sind sowohl für den Export als auch für den Import von großer Bedeutung. Die Stärken der Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasser und Luft können dabei nur durch eine vorausschauende Planung und Instandhaltung von Verkehrsinfrastrukturen optimal ineinandergreifen, die auch singuläre (Teil-)Ausfälle von Infrastrukturen wie aktuell der A40 zu überbrücken hilft.

Vor diesem Hintergrund ist es folgerichtig, den Themen Mobilität und Verkehr besondere Beachtung zu schenken und sich den zukünftigen Herausforderungen zur Gestaltung effizienter und umweltfreundlicher Mobilität zu stellen. Mit dem nun vorgelegten Entwurf eines regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr hat der RVR hierfür einen umfassenden Ansatz vorgelegt. Zugleich stellt dieses Mobilitätsentwicklungskonzept das Ergebnis eines mehrjährigen Erarbeitungsprozesses dar, an welchem sich die IHKn des Ruhrgebiets u.a. durch eigene Stellungnahmen und aktive Mitarbeit im Arbeitskreis Regionale Mobilität intensiv beteiligt haben.

Wie im bisherigen Prozessverlauf üblich wird sich die Wirtschaft auch an dieser Stelle konstruktiv einbringen und den Dialog über die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität in der Region führen. Zu diesem Zweck legen die Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebiets eine Stellungnahme vor, welche neben grundlegenden Hinweisen zur inhaltlichen Ausrichtung auch die jeweiligen Handlungsansätze und Modellprojekte beleuchtet.

Die Bedeutung von Wirtschaftsverkehren stärker anerkennen

Seit Beginn des Erarbeitungsprozesses haben sich die IHKn im Ruhrgebiet intensiv für die Belange des Wirtschaftsverkehrs eingesetzt und für dessen Integration in das regionale Mobilitätsentwicklungskonzept plädiert. Insofern begrüßen wir ausdrücklich, dass mit dem Leitsatz "Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr" und den daraus abgeleiteten Zielaussagen und (Modell-)Projekten unserer Forderung Rechnung getragen wurde. Wirtschaftsverkehre und damit verbundene Mobilitätsbedürfnisse - beispielsweise von Mitarbeitern, Kunden oder Zulieferern - sind immer mitzudenken, um im Gesamtgefüge der regionalen Mobilität die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Ruhrgebiet zu sichern und weiterzuentwickeln.

Ebenso setzen wir uns mit Nachdruck dafür ein, die systemische Relevanz der Logistikbranche wie auch des Güterverkehrs an sich hervorzuheben und diesen nicht überwiegend mit negativen Assoziationen zu verbinden, wie es in den übrigen Leitsätzen stellenweise vorkommt. Grundsätzlich sollte eine ökologisch vertretbare und wirtschaftlich leistbare Abwicklung des Güterverkehrs angestrebt werden, der – auch mit Hilfe von gezieltem Infrastrukturausbau – ein leistungsfähiges Netz vorfinden muss und durch technische Innovationen unterstützt werden sollte.

Die Notwendigkeit des Luftverkehrs anerkennen

Der rechtzeitige Hinweis der IHKn während der Bestandsanalyse ist nicht berücksichtigt worden, dass zur Bewertung der internationalen Erreichbarkeit in angemessenem Umfang zu seiner Bedeutung auch der Luftverkehr betrachtet werden muss (4.1.6.). Dies sehen die IHKn als Defizit der Analyse. Die Darstellung der Passagierzahlen zum Dortmund Airport ist zudem veraltet und die Beschreibung negativ. Die bloße Nennung der Passagierzahlen erlaubt allerdings keinen Rückschluss auf den Bedarf der Region. Dieser ist jedoch in unterschiedlichen Untersuchungen wie beispielsweise zum aktuellen Luftverkehrskonzept des Landes NRW festgestellt worden und sollte folglich auch im hier vorliegenden Konzeptentwurf dargestellt werden. Analog zur Behandlung anderer Verkehrsmittel bitten wir daher um eine textliche Änderung und eine klare Einordnung zur Notwendigkeit des Dortmund Airport für den Luftverkehrsbedarf des Ruhrgebietes. Positiv ist dagegen zu beurteilen, dass die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Dortmund Airport in einem konkreten Projekt berücksichtigt ist (A 1. 5).

Alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel als gleichberechtigt betrachten

Aus Sicht der Unternehmen sowie ihrer Kunden und Mitarbeiter spielt die möglichst ungehinderte Erreichbarkeit der Betriebsstandorte eine zentrale Rolle. Dabei gilt es, die Erreichbarkeit durch Ausnutzung neuer technischer Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung gleichberechtigt über alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel sicherzustellen. Letzteres ist jedoch aufgrund der in diesem Konzept zahlreich geforderten Beschränkungen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht gegeben.

Die mit dem Konzept angestrebte Förderung des Umweltverbundes ist aufgrund der geführten Debatte um die Zukunft der Mobilität und die Reduktion von Emissionen nachvollziehbar. Auch die Industrie-, Dienstleistungs- und Handelsunternehmen der Region setzen sich mit dieser Thematik auseinander und sind durch die Teilnahme an Mobilitätspartnerschaften, die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien oder den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge zunehmend sensibilisiert. Allerdings mangelt es noch über alle im Konzept analysierten

Raumstrukturen hinweg an flächendeckend leistungsfähigen Alternativen. Neben der freien Wahl des Verkehrsmittels als Ausdruck individueller Mobilitätsbedürfnisse sind hier auch Kapazitätsengpässe sowie Qualitätsmängel der öffentlichen Verkehrsmittel und -infrastruktur zu nennen. Das Ziel der „[...] Förderung eines multi- und intermodalen Verkehrsverhaltens [...]“ sowie die „[...] einfache Nutzbarkeit mehrerer Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote“ (S. 303) unterstützen wir daher grundsätzlich.

Anreize schaffen, anstatt Einschränkungen aufzubauen

Lenkungsmaßnahmen wie beispielsweise eine „regionale Citymaut“, die Reduzierung des Parkraumangebots oder die gezielte Verknappung des Verkehrsraums zu Ungunsten des MIV lehnen wir ab. Vielmehr muss das Ziel lauten, einen leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehrsmix zu fördern, der multimodale Angebote schafft und den Verkehr reibungslos und möglichst umweltverträglich abwickelt. Dies ist nicht mit Verboten, Einschränkungen oder Verteuerungen zu erzielen, sondern vielmehr über Angebotsverbesserungen, den Einsatz neuer Technologien und die digitale Steuerung des Verkehrs (u.a. Parksuchverkehre) zu erreichen. Derartige Pull-Strategien sind ebenfalls im Konzeptentwurf enthalten, was wir ausdrücklich begrüßen. Daher unterstützen wir vorrangig solche Maßnahmen, die unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit auf eine Verbesserung des Angebots und der Servicequalität abzielen und somit Vorrang vor Restriktionen haben sollten. Dazu gehören in erster Linie die im Konzept genannten Einsatzmöglichkeiten der verstärkten Digitalisierung, zum Beispiel bei der Informationsbereitstellung an Mobilstationen, dem Aufbau eines verkehrsträgerübergreifenden Ticketsystems, dem smart shipping und der Förderung der vehicle-to-infrastructure Kommunikation.

Den positiven Trend bei Verkehrsemissionen berücksichtigen

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass die Ausführungen zu den Themen Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) verzerrt sind und nicht auf aktuellen Daten beruhen. Während im Ruhrgebiet die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀) seit Jahren deutlich unterhalb der Grenzmarke liegen, zeigt sich auch bei den Messwerten für Stickstoffdioxid (NO₂) ein deutlich positiver Trend. Nach Angaben des LANUV ist die Zahl der Städte mit Grenzwertüberschreitungen im Jahr 2019 auf nunmehr 5 gesunken. Auch die Zahl der Messstellen mit entsprechenden Überschreitungen lag 2019 bei nur noch 8 (vgl. LANUV NRW 2020: Bericht über die Luftqualität im Jahr 2019). Von einer erheblichen Belastung in den Städten der Metropole Ruhr kann also nicht ausgegangen werden.

Die IHKn unterstützen die Kommunen auch weiterhin in ihren Bemühungen, die gesetzlichen EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe (u. a. Feinstaub und Stickoxide) einzuhalten, die nationalen Klimaschutzziele voranzubringen (u. a. Reduktion des klimaschädlichen CO₂) und hierbei für die regionale Wirtschaft verträgliche Lösungen zu finden. In diesem Zusammenhang sprechen wir uns jedoch gegen die Aufstellung eines zusätzlichen regionalen Luftreinhalteplans aus. Mit dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet existiert bereits ein wirksames Instrument, welches fortlaufend aktualisiert wird und in alleiniger Zuständigkeit der Bezirksregierungen liegt. Ebenso obliegt die Untersuchung der Luftqualität dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), so dass der RVR hier keine Regelungskompetenz besitzt und es keines weiteren Planungsinstruments bedarf. Daher sprechen wir uns für die Streichung der Handlungsoption U.2.1 „Erstellung eines Luftreinhalteplans Metropole Ruhr“ aus dem Mobilitätskonzept aus.

Gleiches gilt für die Aufstellung eines zusätzlichen regionalen Lärminderungsplans. Auch hier existiert bereits ein wirksames Planungsinstrument, dessen Zuständigkeit ausschließlich bei den Kommunen liegt und dessen laufende Fortschreibung betrieben wird. Insofern bedarf es auch hier keines neuen Planwerks, weshalb wir uns für die Streichung der Handlungsoption U.1.1 „Aufstellen eines regionalen Lärminderungsplans für die Metropole Ruhr“ aussprechen.

Zu den einzelnen Kapiteln des Entwurfs haben wir nachfolgende Anmerkungen:

4.1.4 Schienen- und Straßeninfrastruktur

Die Analyse der Verkehrsinfrastruktur ist umfassend und kommt u.a. zu dem Schluss, dass „[...] Kapazitätsengpässe aufgrund hoher Kfz-Belastungen auf vielen Streckenabschnitten zu Einschränkungen und Reisezeitverlusten (führen)“ (S.48). Hier bitten wir um Ergänzung, dass auch fehlende Lückenschlüsse und die geringe Anzahl an Nord-Süd-Verbindungen im Ruhrgebiet Gründe für derartige Folgeerscheinungen sind.

4.1.7 Stärken und Schwächen

Hier bitten wir auf S. 62 unter “Stärken“ das autonome Binnenschiff als Modellprojekt aufzunehmen.

4.2.14 Stärken und Schwächen

Unter “Schwächen“ sind der teils mangelhafte Zustand von Verkehrsbauwerken (z.B. Tunnelanlagen), Haltepunkten und Verkehrsleittechnik zu nennen, deren Erhalt/ Erneuerung zahlreiche Kommunen im Ruhrgebiet finanziell überfordert. Bezüglich der auf S.130 als vermeintliche Schwäche identifizierten, kaum vorhandenen “[...] restriktiven Maßnahmen im MIV“ verweisen wir nachdrücklich auf die o.g. Ausführungen zu Anreizen statt Einschränkungen und bitten um Streichung dieses Punktes aus dem Konzept.

Das unter “Schwächen“ identifizierte fehlende Baustellenmanagement sehen auch wir als ein zu behebendes Defizit an. Hier bedarf es eines verkehrsträgerübergreifenden und kommunale Grenzen überschreitenden Managements wichtiger Baumaßnahmen, beispielsweise durch den Einsatz von Baustellenkoordinatoren.

4.3.1 Grundlagen

Auf Seite 131 sind die ZARA-Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam zu vervollständigen.

4.3.2 Verkehrs- und Logistikinfrastruktur

Die Ausführungen auf S. 139 stellen den Wirtschaftsverkehr überwiegend negativ dar und lassen dessen systemrelevante Bedeutung vermissen. Analog zu unseren o.g. Ausführungen zur Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs bitten wir um textliche Anpassung, z. B. durch

Streichung des Satzes „Sie verursachen Lärm und Schadstoffemissionen, beeinträchtigen die Verkehrssituation und blockieren städtischen Raum“.

4.3.3 Trends/Herausforderungen im Bereich Wirtschaftsverkehr

Die Darstellung der von Stickstoffdioxidbelastungen betroffenen Städte ist nicht aktuell. Wir verweisen auf unsere o.g. Ausführungen zum positiven Trend bei Verkehrsemissionen und bitten um textliche Anpassung.

4.3.4 Stärken und Schwächen

In diesem Kapitel ist unter „Schwächen“ der vielfach mangelhafte Erhaltungszustand der Wasserstraßeninfrastruktur (v.a. Schleusen und Brücken) sowie die Problematik zu niedriger Brückenhöhen, die einen wirtschaftlichen Containertransport auf dem westdeutschen Kanalnetz verhindern, zu ergänzen.

4.4.1 Luftqualität, 4.4.2 Lärmbelastungen und 4.4.6 Stärken und Schwächen

Wir verweisen auf unsere oben gemachten Ausführungen zum positiven Trend bei Verkehrsemissionen und regen die Verwendung aktueller Daten hinsichtlich der Analyse der Luftqualität an.

5.1.3 Fazit

Wir teilen die Auffassung, dass die begrenzten Straßenkapazitäten vorrangig für jene verfügbar sein sollten, die zwingend darauf angewiesen sind bzw. von ihrer Anbindung an die Straße maßgeblich profitieren. Hierzu gehören neben dem straßengebundenen Güterverkehr auch Einzelhandelsstandorte. Auch der Ansatz, vernetzte Mobilität zu fördern und attraktive, intermodale Schnittstellen zu schaffen, findet Unterstützung. All dies kann dazu beitragen, insbesondere den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu stärken und nicht zwingend erforderliche Pkw-Fahrten zu reduzieren. Gleichwohl gilt es den Umweltverbund und den Pkw als Bestandteile eines Verkehrsmix zu betrachten, zu dem jeder Verkehrsträger und jedes Verkehrsmittel seinen Beitrag leistet und damit auch raumdifferenzierte Mobilität in ländlich und städtisch geprägten Räumen sicherstellt. Hierzu bieten die im Konzept enthaltenen Handlungsansätze und (Modell-)Projekte eine Vielzahl an innovativen Ansätzen, zu denen wir nachfolgende Anmerkungen haben:

A2 Bahnhöfe und Stationen als Willkommensorte gestalten

Im Zuge der Corona-Pandemie haben sich negative Entwicklungen des stationären Einzelhandels verschärft, so dass eine Vielzahl an Unternehmen unter starken ökonomischen Druck geraten sind. Daher möchten wir die Bestrebungen zur verbesserten (Umfeld-) Gestaltung von Bahnhöfen und Haltestationen als Willkommensorte ausdrücklich unterstützen, da dies einen wichtigen Baustein zur Unterstützung des lokalen Einzelhandels darstellt.

A3 Verbesserung der nationalen & internationalen Korridore des Straßenverkehrs

Wir stellen fest, dass zur angestrebten Verbesserung der Korridore vorrangig verkehrsbeschränkende Handlungsoptionen ausgewählt wurden. Hier stellt sich die Frage, aus welcher Perspektive derartige Maßnahmen zu einer Verbesserung führen sollen, die sich vor allem gegen den MIV richten. Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen, den Rückbau von Stadtstraßen und Autobahnabschnitten sowie Lkw-Fahrverbote lehnen wir ab. Diese sind unverhältnismäßig, treffen Personen- sowie Güterverkehre gleichermaßen und führen gerade nicht dazu, dass begrenzte Straßenkapazitäten für zwingend darauf Angewiesene sinnvoll zur Verfügung stehen.

Insbesondere die Überprüfung der Maßnahmen des BVWP 2030 sowie des Landesstraßenbedarfsplans 2018 (A3.1) tragen wir nicht mit. Der BVWP ist das zentrale Planungsinstrument zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und unterliegt einem komplexen Bewertungs- und Aufstellungsverfahren. Diese Projekte sind final im Hinblick auf ihre Kosten und ihren Nutzen bewertet worden und münden in entsprechenden Ausbaugesetzen des Bundes, die zwingend zu beachten sind. Eine regionale Überprüfung unter Einbeziehung zusätzlicher Kriterien entspricht damit nicht den gesetzlichen Vorgaben, zumal der RVR keine Zuständigkeit innehat. Zuständig für die Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans ist allein das Land Nordrhein-Westfalen. Auch die in diesem Bedarfsplan und dem späteren Landesstraßenausbauplan enthaltenen Projekte sind final bewertet und beschlossen worden, so dass eine zusätzliche regionale Bewertung den landespolitischen Zielen entgegenläuft.

Die IHKn haben in den Sitzungen des Arbeitskreises bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass es das Ziel sein sollte, den Ausbau der Infrastruktur zu unterstützen, indem die notwendige Transparenz über die Projekte geschaffen wird. Ebenso sollten Planungsprozesse verkehrsträgerunabhängig beschleunigt und Infrastrukturprojekte schneller in die Umsetzung gebracht werden. Aus diesem Grund bitten wir um die Ergänzung einer Auflistung oder kartografischen Aufbereitung aller Bedarfsplanprojekte aus dem Ruhrgebiet und einer unterstützenden Kommentierung, die Teil der Beschlussfassung des RVR-Parlamentes werden sollte.

I2 Systemgrenzen und Stadtgrenzen überwinden

Eine verstärkte regionale Abstimmung und Kooperation bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen sowie des Betriebs kann grundsätzlich dazu beitragen, Qualität und Angebot des Verkehrsträgers Schiene zu erhöhen. Hierzu sind jedoch in erster Linie betriebswirtschaftliche Determinanten ausschlaggebend, deren Beurteilung und daraus abgeleitete Handlungsoptionen den Verkehrsbetrieben obliegen (gilt auch für S1.2). Nicht zielführend ist aus unserer Sicht die Einführung einer zusätzlichen regionalen Strukturebene im bestehenden Geflecht des SPNV-Betriebs. Auch die Aufstellung von Verkehrsentwicklungsplänen liegt in der Zuständigkeit der Kommunen und sollte dort weiter verankert bleiben.

I5 Integriertes Verkehrsmanagement (IVM)

Grundsätzlich unterstützen wir die Verbesserung des Verkehrsmanagements mit dem Ziel, den Verkehrsfluss zu verstetigen. Hierzu ist die Bereitstellung entsprechender Daten sowie die Einrichtung eines Open-Data-Portals ein zielführender Ansatz, um perspektivisch ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmanagement zu ermöglichen. Allerdings sollten diese Daten dazu genutzt werden, um bestehende Systeme wie beispielsweise von Straßen.NRW

zu unterstützen und weiterzuentwickeln. Der Aufbau eines zusätzlichen, regionalen Verkehrsleitsystems ist daher aus unserer Sicht nicht zielführend.

15.2 Einrichten von „Umweltfahrstreifen“ unterstützen

Bei der Einrichtung sog. Umweltpuren mangelt es nicht an einer regionalen Betrachtungsweise und einheitlichen Standards, sondern an der Abschätzung der lokalen Verträglichkeit des Eingriffs in den Verkehrsfluss. Gerät dieser ins Stocken, droht die Luftschadstoffbelastung durch Staubbildung zu steigen. Daher unterstützen wir derartige Maßnahmen nicht. Vielmehr muss es um die Verflüssigung des Verkehrs gehen, die aus unserer Sicht mit Hilfe technologischer Ansätze wie flexiblen Ampelschaltungen und intelligenten Parkleitsystemen erreicht werden kann. Daher begrüßen wir, dass sich im Kapitel 15 zahlreiche Handlungsansätze mit smarten Lösungen befinden. Hierzu kann grundsätzlich auch der Ausbau der Verkehrstelematik gehören, deren Ziel jedoch nicht der Ausbau von Zuflussregelungsanlagen darstellen sollte, sondern vielmehr die Verflüssigung des Verkehrs unter Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte (15.7).

16 Intelligente Infrastruktur und Testfelder + 17 smart Region

Die digitale Qualifizierung der Infrastruktur ist eine der zentralen Herausforderungen zukünftiger Mobilität. Um die Potentiale der Digitalisierung und Automatisierung voll ausschöpfen zu können, unterstützen wir die im Konzept enthaltenen Ansätze unter 16 und 17. Hierzu begrüßen wir auch die Ansätze zur Erprobung neuer Technologien, für die das Ruhrgebiet mit seinen vielschichtigen Raumstrukturen zahlreiche Möglichkeiten bietet.

18 Herstellung eines stadtverträglichen, bedarfsgerechten Straßenraums

Wir regen zu einer differenzierten Sicht auf die notwendigen Qualitäten verschiedener Stadt- und Straßenräume an. Während vor allem Innenstädte, zentrale Einkaufslagen und Wohnbereiche von einer hohen Aufenthaltsqualität des städtebaulichen Umfelds profitieren, dienen Hauptverkehrsstraßen in erster Linie zur Abwicklung des anfallenden Verkehrs und haben somit weitaus geringere Ansprüche an die Aufenthaltsqualität. Zudem dienen diese nicht zum „Aufenthalt“, sondern stellen für Verkehrsteilnehmer Transitpassagen auf dem Weg zu ihrem Ziel dar. Ebenso können wir keine überflüssigen Kapazitäten erkennen. Im Gegenteil: Der von uns abgelehnte Rückbau von Kapazitäten führt zu vermehrter Staubbildung und damit weder zur Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten (18.1) noch zur Reduktion der Schadstoffbelastung.

Auch eine Neuordnung der Baulastträgerschaft im Sinne eines regionalisierten Ansatzes ist aus unserer Sicht nicht zielführend (18.2). Vielmehr sind die Synergieeffekte der kürzlichen Umorganisation der Straßenbauverwaltung abzuwarten.

Eine Erhöhung von Netzwideständen zur Verlagerung des Autobahnverkehrs, z.B. durch eine Regiomaut oder Temporeduzierungen lehnen wir ab (18.3). Sofern zur Einhaltung von Emissionswerten eine Verlagerung erforderlich ist, findet diese bereits im Rahmen der Aktualisierung von Luftreinhalteplänen statt. Außerdem ist bei einer entsprechenden Verlagerung auf Autobahnen am Rande der Kernzone des Ruhrgebiets zu bedenken, dass wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens Kapazitätsanpassungen zur störungsfreien Abwicklung erforderlich sein könnten. Hinzu kommt, dass bspw. eine Regiomaut nicht nur auf ihre verkehrliche, sondern auch auf ihre ökonomische Wirkung hin betrachtet werden muss.

So könnte diese zu einer Schwächung von Innenstädten, Stadtteilen oder anderen Handelsstandorten führen.

19 Parkraum besser nutzen

Wie bereits ausgeführt kann die digitale Verkehrssteuerung grundsätzlich geeignet sein, um Verkehre sinnvoller und verträglicher zu lenken und damit beispielsweise unnötige Parksuchverkehre durch digitales Parkraummanagement zu vermeiden. Auch der Ausbau von park and ride- sowie bike and ride-Anlagen, die verbesserte Anbindung der Innenstädte an den SPNV/ ÖPNV sowie die Vernetzung mit Fuß- und Radwegeinfrastrukturen sind grundsätzlich geeignet, Verkehre zu verlagern. Denn diese Maßnahmen stellen Angebote zur Verbesserung intermodaler Mobilität dar. Restriktive Maßnahmen wie die Koppelung von Parkausweisen an die verwendeten Antriebsformen im Wirtschaftsverkehr (19.4) oder die Verteuerung von Parkgebühren (19.5) belasten Unternehmen und Kunden jedoch erheblich und unverhältnismäßig. Daher ist kritisch zu hinterfragen, welche negativen Auswirkungen mit derartigen Lenkungsmaßnahmen – beispielsweise für den Einzelhandel - verbunden sind.

5.4 Der starke Wirtschaftsstandort Metropole Ruhr

Erneut bedanken wir uns für die Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs in Form eines eigenen Leitsatzes. Die darin enthaltenen Ausführungen zur Ertüchtigung der Wasserstraßen- und Schieneninfrastruktur sowie Terminalanlagen zum Güterumschlag unterstreichen deren Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Ruhr. Als zentrale Herausforderung beim Thema Wasserstraße ist die Anpassung von Brückenhöhen und der Ausbau von Schleusen (W1.3) zutreffend herausgearbeitet worden

Im Gegensatz zu anderen Bereichen bleiben die Ausführungen hier allerdings nur auf der Ebene der Problembeschreibungen und bieten keine Lösungsansätze im Sinne eines Handlungskonzepts an. Sie sind damit zu unkonkret für das Wirkungspotenzial, das mit einer Aktivierung des Kanalnetzes erreicht werden könnte.

Wir bitten zu ergänzen, dass es sich bei den Häfen um trimodale Umschlagspunkte handelt und ihre Erreichbarkeit in gleicher Weise zu schützen ist, wie der Landesentwicklungsplan NRW es für Gewerbeflächen in den Häfen vorsieht. Die IHKn schlagen die Definition und den planerischen Schutz von Infrastrukturkorridoren zu den Häfen vor, um den Gütertransport über „die letzte Meile“ abzusichern. Die Definition solcher Schutzbereiche im Rahmen der Regionalplanung wäre eine Aufgabe, die in die direkte Zuständigkeit des RVR passen könnte.

Ebenfalls bedeutend ist die planerische Ausweisung bzw. der Erhalt von Logistikflächen sowie stadtnahen Industrie-, Gewerbe- und Mischgebietsflächen (W1.4). Hier bitten wir um Ergänzung, dass der Schutz bestehender Flächen vor heranrückenden schutzwürdigen Nutzungen gleichsam evident ist. Auch die Verbesserung der Rahmenbedingungen zum Einsatz von Lastenrädern W5 finden unsere Unterstützung.

Um den Ausbau der maroden Infrastruktur aktiv zu unterstützen, halten die IHKn einen Aktionsplan für das Kanalnetz für ein geeignetes Instrument, damit nicht nur der Mangel, sondern auch die notwendigen Maßnahmen zusammengetragen werden. Im Kontext der Ertüchtigung der Infrastruktur ist auch das Projekt des autonomen Binnenschiffs hervorzuheben (W2.4), mit dem die IHKn im Ruhrgebiet einen innovativen Ansatz zur Digitalisierung und Automatisierung der Binnenschifffahrt verfolgen.

5.5 Der umwelt- und stadtverträgliche Verkehr in der Metropole Ruhr

Bezüglich der Lärmvorsorge verweisen wir auf unsere oben gemachten Ausführungen und lehnen Maßnahmen wie einen regionalen Lärminderungsplan (U1) ab. Ebenso verweisen wir darauf, dass sowohl Bau- als auch Fachplanungen das Thema Lärmvorsorge bereits intensiv beachten und eine weitere, regionale Befassung entbehrlich ist (U1.2). Auch eine mögliche Zufahrtsbeschränkung für lärmintensive Fahrzeuge lehnen wir ab (U1.4), da durch technische Neuerungen und die Modernisierung von Fahrzeugflotten wirkungsvolle Ansätze zur Lärmreduktion existieren und auch sukzessive umgesetzt werden. Auch die Fachplanung zur Luftverkehrsinfrastruktur behandelt das Thema Lärmvorsorge umfassend und bezieht dieses in entsprechende Planfeststellungsverfahren ein, so dass es keiner weiteren Maßnahmen bedarf. Insbesondere die zusätzliche Regelung von lärmabhängigen Start- und Landeentgelten wird abgelehnt. Diese sind bereits Bestandteil der aktuellen Gebührenordnungen und unterliegen der behördlichen Genehmigung sowie vielfach auch der gerichtlichen Überprüfung. Eine weitere Einschränkung des unternehmerischen Handelns wird abgelehnt (U1.6). Stattdessen sollte das Engagement darauf gerichtet sein, Modellprojekte des NRW-Verkehrsministeriums zur batterie-elektrischen Unterstützung des Start- und Landevorganges, die eine erheblichen Emissionsminderung erwarten lassen, auch auf Flughäfen und Verkehrslandeplätzen im Ruhrgebiet zum Einsatz zu bringen.

Bezüglich der Reduzierung von Luftschadstoffen (U2) verweisen wir ebenfalls auf unsere vorherigen Ausführungen und lehnen Maßnahmen wie die Erstellung eines regionalen Luftreinhalteplans (U2.1), die Einführung von Straßennutzungsgebühren und den Einsatz von mobilen Messtationen (U2.2), die Straßenraumaufteilung zur Verknappung von MIV-Kapazitäten (U2.3), und Geschwindigkeitsreduzierungen (U2.4) ab. Vielmehr sollte der positive Trend bei der Reduktion von Luftschadstoffemissionen deutlich stärker aufgezeigt, berücksichtigt und über Pull-Maßnahmen durch Angebotsverbesserungen, den Einsatz neuer Technologien und die verflüssigende Steuerung des Verkehrs verstetigt werden. Hierzu gehören grundsätzlich auch Maßnahmen zur Verbesserung des Einsatzes alternativer Antriebe (U3), sofern diese nicht zum Ausschlusskriterium für die Nutzung konventioneller Antriebe werden.

Die planerische Ausweisung von Flächen obliegt allein der Raumordnung/ Bauleitplanung und erfolgt nach gerechter Abwägung zahlreicher Belange nach § 1 Abs. 6 BauGB, zu denen bereits die Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung gehört (U4). Insofern sieht die Logik des BauGB keine "Übergewichtung" einzelner Belange vor, was sich in vergleichbarer Weise auch in den gesetzlichen Bestimmungen zum LEP NRW und eines noch aufzustellenden Regionalplans Ruhr widerspiegelt.

S.5 Regionale Kooperation im Mobilitätsmanagement ausweiten

Die IHKn bauen ihr Engagement im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) sukzessive aus, um Unternehmen eine Plattform zur aktiven Gestaltung der zukünftigen Mobilität zu bieten. Dabei dient BMM nicht dazu, restriktive Maßnahmen zu flankieren (vgl. S. 428), sondern niederschwellige Angebote zur Optimierung des Mobilitätsverhaltens zu machen und einen konkreten, freiwilligen Beitrag zu leisten.

6 Modellprojekte für die Metropole Ruhr

Die ausgewählten Modellprojekte bilden einen praktischen Ansatz, um erste Handlungsansätze anhand konkreter Zielvorstellungen anzugehen. Wir unterstützen die gewählte Methodik, regionale Akteure federführend hinzuzuziehen und die Steckbriefe als eine Art "Rahmensetzung" zu verstehen, dessen detaillierte inhaltliche Ausgestaltung einem weiteren Dialog zugänglich ist.

Bereits in der mündlichen Konsultation am 3. März haben die IHKn darauf hingewiesen, dass eine Einordnung der Modellprojekte im Kontext der vorangehenden Bestandsanalyse notwendig ist. Die Bestandsanalyse hat einen umfassenden Geltungsanspruch. Die Auswahl des RVR zu den Modellprojekten setzt jedoch einen Schwerpunkt auf die ökologische Umgestaltung des Verkehrs. Wir bitten um eine Klarstellung, dass die Auswahl der Modellprojekte nicht den Anspruch hat, die teilweise treffend beschriebenen Herausforderungen für den Wirtschaftsverkehr umfassend zu lösen.

Ausblick

Die IHKn im Ruhrgebiet werden sich auch zukünftig bei der Umsetzung des regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts engagieren und sich mit ihren Kompetenzen in die Umsetzung der wirtschaftsrelevanten Modellprojekte einbringen. Dabei knüpfen wir beispielsweise an unsere Erfahrungen zum autonomen Binnenschiff (M-W2.4) und betrieblichen Mobilitätsmanagement (M-S5.1) an, um einen regionalen Mehrwert zu erzeugen. Wir hoffen, dass unsere Anregungen Eingang in das Mobilitätsentwicklungskonzept finden und stehen für Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Die Geschäftsführung
i. A.

Dipl.-Ing. Daniel Kleineicken
IHK für Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen
Referent Raumordnung, Verkehrsinfrastruktur, Geoinformation