

## Positionspapier

<b>Thema</b>	Verkehr
<b>Sachstand</b>	<p>Das Verkehrsaufkommen steigt stetig. Prognosen gehen davon aus, dass insbesondere der Güterverkehr weiter stark steigt, sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße. Der motorisierte Personenverkehr und der straßengebundene öffentliche Verkehr sollen nur noch leicht wachsen. Der Personenschienenverkehr hingegen deutlich. Auch im Luftverkehr wird mit Steigerungen gerechnet.</p> <p>Gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Entwicklungen sowie Umweltbelange sind wesentliche Einflussfaktoren. Ein erheblicher Handlungsbedarf ist vorhanden. Der technologische Fortschritt wird eine nachhaltigere Mobilität fördern. Es bedarf aber erheblicher finanzieller Mittel zum Ausbau und zur Sicherung des öffentlichen Verkehrs und notwendiger punktueller Maßnahmen sowohl im Straßen- als auch im Schienenausbau sowie der Überwindung des Sanierungsstaus.</p> <p>Im Regierungsbezirk Münster sind sowohl die Verkehrsinfrastruktur als auch die Mobilitätsangebote sehr heterogen und müssen differenziert betrachtet werden. Das Münsterland ist bis auf das Oberzentrum Münster durch viele Klein- und Mittelzentren geprägt, während die Emscher-Lippe-Region als Teil des Ruhrgebietes zum größten Ballungsraum Deutschlands gehört. Von hoher Bedeutung ist auch die Anbindung der beiden Regionen untereinander und überregional.</p> <p>Lange geplante Straßen- und Schienen-Bauprojekte werden nicht umgesetzt und der Ausbau des ÖPNV geht nur schleppend voran. Ein bereits langanhaltender Investitionsstau hat zu massiven Schäden an Straßen und insbesondere Brücken geführt. Hinzu kommen lange Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturausbau, die Umsetzung klimapolitischer Ziele sowie Bauvorhaben, die durch Interessenkonflikte und andere Faktoren über lange Zeiträume verzögert werden.</p> <p>Das Handwerk ist in besonderer Weise auf eine gute Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Selbst mittelfristig wird es für viele Einsatzbereiche im Handwerk kaum Alternativen zum Kfz geben. Im Handwerk dient ein Fahrzeug nicht nur als Transportmittel für die Mitarbeitenden, es ist Arbeitsgerät mit multifunktionaler Ausstattung und entsprechendem Mehrfachnutzen für den Transport von Material und Ersatzteilen und als Maschinenstandort.</p> <p>Insgesamt fehlt es an integrierten und pragmatischen Mobilitätskonzepten, die die Belange des Handwerks sachgerecht berücksichtigen sowie die zügige Umsetzung entsprechender Maßnahmen.</p>
<b>Position der HWK</b>	<p><b>Erreichbarkeit und Mobilität durch den Individualverkehr sicherstellen</b></p> <p>Die gute Erreichbarkeit von Kunden und Baustellen mit den Betriebs- und Zuliefererfahrzeugen bleibt für die meisten Handwerksbetriebe auf Dauer eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche wirtschaftliche Betätigung. Dies gilt auch für stationäre Betriebe, die für Beschäftigte, Lieferanten und Kunden gleichfalls erreichbar sein müssen.</p>

Die verkehrliche Erreichbarkeit, die Qualität der Verkehrswege und die Vernetzung der Verkehrssysteme gehören zu den wichtigsten Standortfaktoren und gleichzeitig zu den am häufigsten unterschätzten Größen für Wachstum und Beschäftigung. Daher liegt es im allgemeinen Interesse, dass die Verkehrsinfrastruktur des motorisierten Individualverkehrs als eine wesentliche Säule der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft anerkannt wird.

- **Straßeninfrastruktur**

Ein funktionsfähiger Zustand der Straßeninfrastruktur muss erhalten sowie bedarfsgerecht, das heißt punktuell, ausgebaut werden. Dabei bedarf es insbesondere der Einführung eines strategischen Erhaltungsmanagements, des Ausbaus der Planungskapazitäten, und einer sachgerechten Finanzierung. Technologische Entwicklungen gilt es aufzugreifen, um die Auswirkung auf die Umwelt zu reduzieren (z. B. Förderung Elektromobilität und automatisiertes Fahren). Restriktionen und Eingriffe in den Individualverkehr z. B. innerorts dürfen nur erfolgen, wenn attraktive Alternativen zur Verfügung stehen. Insgesamt muss die Erreichbarkeit für die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse sichergestellt werden.

- **Verkehrsverflüssigung**

Eine Verflüssigung des Verkehrs bringt für alle Beteiligten große Vorteile mit sich: Auf der einen Seite werden die durch den Verkehr entstehenden Schadstoffe deutlich verringert, auf der anderen Seite werden Stop-and-Go-Verkehr sowie Staus minimiert. Zielführende Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung sind eine intelligente und bedarfsgerechte Steuerung der Verkehrsströme, eine Optimierung der City-Logistik durch die Errichtung von Mikro-Hubs und ausreichender Werk- und Lieferzonen, ein Verzicht auf den Rückbau wichtiger Haupt- und Verbindungsstraßen sowie die Optimierung des verkehrsträger- und baulastträgerübergreifenden Baustellenmanagements und der Baustellenkoordination.

- **Parkraum**

Das Handwerk ist mit seinen spezifischen Fahrzeugen auf einsatznahe Parkplätze auch im öffentlichen Raum angewiesen. Dabei sind Parkhäuser und Tiefgaragen schon allein aufgrund der Tatsache, dass die Nutzfahrzeuge des Handwerks wegen ihrer Abmaße häufig nicht einfahren oder nicht abgestellt werden können, ungeeignet. Zudem ist die Lage dieser Einstellplätze nicht selten zu weit vom eigentlichen Einsatzort entfernt. Ladezonen und Handwerkerparkausweis haben eine wichtige Funktion.

### **Stärkung des Umweltverbundes zur Entlastung des Verkehrsaufkommens**

Eine Verbesserung der Verkehrssituation und eine Verlagerung geeigneter Teile des motorisierten Individualverkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes liegt im natürlichen Interesse des Handwerks. Wichtige Säulen dieser Mobilität sind der öffentliche Straßen- und Schienenverkehr. Je besser diese genutzt werden, desto geringer und umweltfreundlicher wird das gesamte Verkehrsaufkommen. Daher gilt es, Bus und Bahn zu stärken. Damit mehr Menschen vom Auto umsteigen, müssen Alternativen in vielerlei Hinsicht attraktiver werden. Hierzu gehören z. B. ein höherer Beförderungskomfort, die Sicherung der Angebote – was gegenwärtig ein erhebliches Problem darstellt -

	<p>,ein deutlicher Ausbau des Streckennetzes, eine Verdichtung der Taktung, eine bessere Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, eine digitale Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten etc. Erhebliche Finanzmittel sind notwendig, um die gesetzten und vorgenannten Ziele zu erreichen.</p> <p>Fahrräder, Pedelecs und auch Lastenräder stellen teilweise eine Alternative zum Pkw auf der Kurzstrecke dar. Auch hier sind die Pflege und der Ausbau von Radwegen bedeutsam. Das gilt sowohl für die Velorouten und Radschnellwege als auch für alle kommunalen Radwege.</p> <p>Insgesamt ist die Verlagerung eines Teils des Pkw-Verkehrs auf den Umweltverbund anzustreben. Gänzlich autofreie Innenstädte sind jedoch weder sachgerecht noch realistisch.</p> <p><b>Notwendige großräumige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Kammerbezirk Münster</b></p> <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau B 64n / B 51 zwischen Münster und Bielefeld</li> <li>▪ Sechsstreifiger Ausbau der A 1 zwischen dem AK Kamen und dem AK Lotte/Osnabrück</li> <li>▪ Der Ausbau der B 224 zur A 52 zwischen AS Gelsenkirchen-Buer und dem AK Essen-Nord</li> <li>▪ Neubau der B 474 n als Ortsumgehung für Waltrop</li> </ul> <p>Schiene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Münster – Lünen (-Dortmund)</li> <li>▪ Ausbau des S-Bahn-Netzes im Ruhrgebiet und des Rhein-Ruhr-Express (RRX)</li> <li>▪ Einführung der S-Bahn Münsterland (mit Verlängerung in das nördliche Ruhrgebiet)</li> <li>▪ Reaktivierung der Schienenstrecke Münster – Sendenhorst der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE)</li> <li>▪ Elektrifizierung der Strecke Münster - Enschede (- Zwolle).</li> </ul> <p>Radwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fertigstellung der Velorouten in der Stadtregion Münster</li> <li>▪ Fertigstellung der Radschnellwege im Ruhrgebiet (RS1, RSMR) und dem Münsterland (RS2)</li> </ul> <p>Flugverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung des Flughafens Münster – Osnabrück (FMO)</li> </ul>
<p><b>Handlungsbedarf</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verdeutlichung der Notwendigkeit des weiteren Ausbaus des Verkehrsnetzes sowie der Schließung von Verkehrslücken</li> <li>▪ Herausarbeiten und Kommunizieren des Sanierungsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur</li> </ul>

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Verdeutlichung der Bedeutung des innerstädtischen Verkehrs für das Handwerk</li><li>▪ Belange des Handwerks in Richtung Öffentlichkeit und Politik publizieren</li><li>▪ aktive Mitwirkung bei Planungsprozessen</li><li>▪ Beratung von Betrieben</li><li>▪ Unterstützung von Unternehmen bei der Einführung und Optimierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements</li><li>▪ Bedeutung des FMO gegenüber Kommunen der Region und Land kommunizieren</li></ul> |
|--|---|

Autoren: Thomas Rohloff / Thomas Harten  
Datum: 30.09.2024

ENTWURF