

Leistungsfähige Mobilität in Westfalen-Lippe

Forderungen der drei westfälisch-lippischen Regionalräte auf ihrer gemeinsamen Sitzung in Münster am 05.09.2019

Mobilität ist die zentrale Basis für die wirtschaftliche Entwicklung, für Begegnungen, Erleben, Reisen, für die Zusammenarbeit von Personen und für jeglichen Austausch von Gütern und Dienstleistungen national und international; dies gilt besonders für die Region Westfalen-Lippe.

Um im Wettbewerb der Regionen – insbesondere beim Ringen um Fachkräfte, bei der Sicherung von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sowie bei der Erhaltung attraktiver Wohnstandorte in den Städten und Gemeinden – bestehen zu können, gilt es, auf die eher dezentrale Siedlungsstruktur abgestimmte Mobilitäts- und Logistikkonzepte zu entwickeln, die die jeweiligen Verkehrsträger und Mobilitätsdienstleistungen bestmöglich miteinander zu vernetzen. Westfalen-Lippe sollte im bundesweiten Maßstab zu der Modellregion / zum Testfeld für die Erprobung innovativer Mobilitätsanwendungen im suburbanen Raum werden.

Dank neuer technischer und technologischer Möglichkeiten, insbesondere aufgrund der progressiven Digitalisierung vieler Lebensbereiche, muss die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote mit Hilfe zukunftsorientierter Kommunikationsmöglichkeiten vorangetrieben werden. Die dafür notwendige technische Infrastruktur ist zeitnah, leistungsfähig und flächendeckend auszubauen.

Neue alternative Antriebsmöglichkeiten sind in ganzer Breite und Technik-offen zu entwickeln. Die technologischen Kompetenzen hierfür sind in Westfalen-Lippe an unseren Hochschulen und Universitäten und am Batterieforschungszentrum MEET vorhanden. Diese Zusammenarbeit muss weiter ausgebaut werden um das Kompetenzfeld „Mobilität / Verkehr“ in Westfalen-Lippe insgesamt zu stärken!

Wir müssen ab sofort und fortlaufend konkret notwendige und zielgerichtete politische Entscheidungen treffen und die erforderlichen Ressourcen bereitstellen. Die notwendigen und ggf. neu zu ordnenden Zuständigkeiten müssen klar definiert und ständig kritisch evaluiert werden.

Insbesondere die sog. ländlichen und dabei meist industriestarken Räume müssten im Ausbau der Verkehrsnetze adäquat berücksichtigt werden, ohne aber die notwendigen Investitionen in den Städten zu vernachlässigen. Dazu gehören verlässliche und auf die unterschiedlichen – an Lebensphasen orientierten - Bedürfnisse der Menschen abgestimmte und bezahlbare Angebote sowie praktikable Übergangsmöglichkeiten beim flexiblen Wechsel verfügbarer Verkehrsträger. Ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten für Autos, Fahrräder, Roller und Scooter runden zukunftsorientierte Angebote ab.

Die westfälischen Regionalräte wollen mit ihrer TAGUNG 2019 die Kernkompetenz im Bereich Mobilität für die Region Westfalen-Lippe herausstellen, Projekte und Engagement der Kommunen, von Unternehmen und Forschungseinrichtungen würdigen. Ziel ist es, den Handlungsbedarf für eine besonders wirtschaftliche Region aufzuzeigen.

Bund, Land und Kommunen, aber auch Verkehrsverbünde und Zweckverbände, Verkehrsunternehmen, Hochschulen und weitere Forschungseinrichtungen werden aufgefordert, notwendige und zukunftsweisende Projekte zeitnah und mit all ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln voranzutreiben.

1. Die Verkehrsplanung von Bund, Land und Kommunen muss zukünftig deutlich integrativer erfolgen. Die Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenschifffahrt und Luftverkehr sind nicht nebeneinander, sondern in einem funktionalen Zusammenhang zu analysieren und

fortzuentwickeln. Der Verkehrsträger „Straße“ wird gerade in den Innenstädten und im Bereich von Fahrradrouten in der regionalen Verbindung eine andere Aufmerksamkeit bekommen müssen. Um die Ziele der Luftreinhaltung und der Verkehrswende einzuhalten, wird der Straßenraum zwischen den Verkehrsteilnehmern des Umweltverbundes (ÖPNV-, Rad und Fußwege) anders als heute aufgeteilt werden müssen. Beschleunigungsmaßnahmen für den Umweltverbund sind vorrangig einzustufen.

2. Mit Blick auf weiter ansteigende nationale und internationale Güterverkehre, das vor uns liegende „Jahrzehnt der Baustellen“ vor Augen und besonders unter ökologischen Aspekten sollten Politik und Wirtschaft eine ausgewogene Nutzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße anstreben (praktizierte Trimodalität).
3. Wir erkennen die nennenswerten Steigerungen von Investitionen durch Bund und Land beim Aufbau, Ausbau und in der Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur an. Die Verkehrsinfrastruktur muss einerseits kontinuierlich instandgehalten und es müssen gezielt Neuinvestitionen gefördert werden. Die Auslastung der Infrastruktur sollte jedoch durch intelligente Verkehrstelematiksysteme aktiv über die Verkehrsträger hinweg gesteuert werden. Die Finanzierung von Verkehrsprojekten und mittelfristigen Maßnahmen muss ressortübergreifend gedacht und nachhaltig ausgerichtet werden. Die Finanzierung der Verkehrswende in den Kommunen kann nur erfolgen, wenn zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten, sowohl projektbezogen als auch dauerhaft, vom Bund über das Land den Kommunen zur Verfügung stehen. Vorrangig sollten dabei klimaschonende oder klimaneutrale Angebote gefördert werden.
4. Der Ausbau und der Erhalt der Verkehrsinfrastruktur werden nur dann erfolgreich und in zeitlich akzeptablen Zeitfenstern erfolgen, wenn die Ressourcen aller Beteiligten zur Verfügung stehen. Die Engpässe liegen aufgrund der umfangreichen Maßnahmen bei den Genehmigungsbehörden, den Planungsbüros und den Auftraggebern (Kommunen/Verkehrsunternehmen). Es bedarf innovativer Anreize zur Beschleunigung von Bauvorhaben (z.B. 7-Tage-Woche oder Prämien für die Verkürzung von Bauzeiten). Eine Ressourcenaufstockung ist in allen Bereichen notwendig. Dazu wird eine Priorisierung auf klimafreundliche Projekte, die die Maßnahmen der Partner im Umweltverbund (Busbeschleunigung, Stadtbahnausbau, Radverkehrswege, Carsharing etc.) fördern, gefordert.
5. Der Personalengpass in Westfalen-Lippe trifft die Verkehrsbranche in allen Sparten. Im Bau- und Planungsbereich bedarf es Bauingenieure und Verkehrsplaner. Die Universitäten und Fachhochschulen in Westfalen-Lippe sollten vermehrt in den Bereichen Verkehr/Logistik/Planung/Bau ausbilden und entsprechende Lehrstühle finanziell stärken.
6. Die unterschiedlichen bereits vorhandenen und teilweise geförderten Mobilitätsprojekte in unserer Region müssen beschleunigt miteinander vernetzt und zeitnah ausgebaut werden. Erfolgreiche Projekte in anderen Regionen Deutschlands oder in Europa sollten auf ihre Umsetzbarkeit auch in Westfalen-Lippe überprüft werden.
7. Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen müssen attraktiver ausgebaut, benutzerfreundlicher gestaltet und gepflegt werden. Züge und Busse müssen kundenorientiert ausgestattet sein, technisch verlässlich funktionieren sowie pünktlich und zuverlässig fahren. Für einkommensschwache Personengruppen sollen bezahlbare Tarife angeboten werden.
8. Die Aufstellung des neuen ÖPNV-Bedarfsplans muss forciert werden, damit wichtige Infrastrukturmaßnahmen nicht in die weite Zukunft abgeschoben werden. Die ÖPNV-Nahverkehrspläne sollten in wesentlichen Punkten, wie u. a. Qualität, Antriebstechniken, harmonisiert werden. Mit der Optimierung des ÖPNV in Westfalen-Lippe werden sich die drei westf. Regionalräte in einem Workshop im ersten Quartal 2020 befassen.

9. Wir fordern eine vorbehaltlose, zukunftsorientierte Diskussion über die Elektrifizierung vorhandener Schienenwege, die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Gleisstrecken und Investitionen in klimaneutrale Antriebstechnologien bei Bus und Bahn.
10. Internationale Verbindungen werden in erster Linie durch den Luftverkehr ermöglicht und entwickelt. Deshalb haben die Europäische Kommission, die Bundesregierung und die Landesregierung dafür Sorge zu tragen, dass für alle Verkehrsflughäfen gleiche Bedingungen im Wettbewerb gelten, also auch für die westfälischen Flughäfen. Nur so können diese ihre Chancen nutzen und ausbauen. Eine Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens zu Lasten der drei westfälischen Flughäfen darf nicht stattfinden.
11. Den unlängst verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan mit einer Fülle nachweisbarer wichtiger Verkehrsprojekte verstehen wir als verkehrspolitisches Handlungsversprechen des Bundes. Die zugesagte Finanzierung über 270 Milliarden Euro verstehen wir als garantierte Mindestsumme, die keine Kürzung zulässt und nicht an eine Legislaturperiode einer Regierung oder des Bundes geknüpft ist. Gleiches gilt für die Mittelzuweisungen des Landes über das ÖPNV-Gesetz NRW. Die Ost-West- und auch die Nord-Süd- Verbindungen müssen aufgrund der jetzt schon vorhandenen Überlastung umgehend ausgebaut werden. Lücken in regionalen und überregionalen Straßennetzen sind zu schließen. Investitionen in Stadtbahnausbauvorhaben und Busbeschleunigungsmaßnahmen sind planungsrechtlich Vorrang einzuräumen und finanziell zu unterstützen.

Die Sicherstellung einer zukunftsorientierten, klimaschonenden und funktionierenden Verkehrsinfrastruktur muss stärker als bisher als gesamtgesellschaftliches Anliegen verstanden und der menschlichen Gesundheit förderlich sein.

Da für das Gelingen all dieser Projekte die Digitalisierung unbedingt Voraussetzung ist, müssen in Westfalen-Lippe die flächendeckende Glasfaserausstattung, das 4G- und besonders das 5G-Netz sowie ein leistungsstarkes und störungsfreies Mobilfunknetz schnellstmöglich garantiert werden. Eine Benachteiligung der Fläche im Bereich Mobilfunknetz ist nicht hinnehmbar.

Münster, den 5.9.2019

Regionalrat Arnsberg

Regionalrat Detmold

Regionalrat Münster