

Positionspapier



Sicherung des Wirtschaftsstandortes NRW durch zukunftsfähige Mobilität

Landesfachkommission
ZUKUNFT.NRW

Landesfachkommission
Verkehr, Logistik und Infrastruktur

Gemeinsame Position zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes durch zukunfts- und wettbewerbsfähige Mobilitätsstrategien

Als einer der führenden Industriestandorte in Deutschland und Europa ist Nordrhein-Westfalen auf eine widerstandsfähige, robuste und leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. In den letzten Jahrzehnten wurde die Wirtschaft, nicht zuletzt durch den desolaten Zustand der gesamten Verkehrsinfrastruktur, erheblich beeinträchtigt. Kostenträchtige Umleitungen aufgrund nicht funktionierender Brückenbauwerke, marode Schienenstrecken, Probleme mit Kanalschleusen etc. belasten die Wirtschaft und schaden dem Standort. Aufgrund seiner geographischen Lage ist Nordrhein-Westfalen zudem eines der großen Transitländer nicht nur in West-Ost-, sondern auch in Nord-Süd-Richtung. Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist daher auch international wichtig.

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass alle staatlichen Ebenen gemeinsam und wirkungsvoll handeln, um unseren Wohlstand perspektivisch auszubauen und zu sichern. NRW sollte die Chance nutzen zum Vorreiter im Bereich der modernen Mobilität zu werden. Dafür gilt es auch die zu erwartenden Entwicklungen bereits heute berücksichtigen. Im Weltmarkt ist ein erheblicher Anstieg von elektrifizierten Fahrzeugen zu verzeichnen, diesem sollten wir uns nicht verschließen und z.B. durch ausreichende Lademöglichkeiten darauf reagieren. Gleichzeitig müssen wir aber ebenfalls technologieoffen weiterforschen.

In diesem Kontext wurde die Mobilität umfassend aus den verschiedenen Perspektiven wirtschaftlicher Unternehmen durchdacht. Unser Ziel ist es, uns von Einzellösungen zu lösen und stattdessen ganzheitliche Quartiers- und Stadtlösungen zu fördern. Wir schlagen vor als Bundesland mit Leuchtturmprojekten bundesweite Vorreiterbeispiele zu kreieren. Der Wirtschaftsrat appelliert an die Politik die Privatwirtschaft einzubeziehen und zur Förderung von Effizienz und Schnelligkeit Kompetenzen zu bündeln.

Die beiden Landesfachkommissionen haben die maßgeblichen Erfolgsfaktoren auf sechs Punkte reduziert und mit konkreten Handlungsansätzen untermauert.

Düsseldorf im März 2024

1. Technologieoffenheit

Die aktuell wichtige aber dennoch einseitige Fokussierung auf batteriebetriebene Autos bremst bzw. fördert die Abwanderung der Forschung für weitere, ggf. vollständig autarke Antriebstechniken. Es gibt **zahlreiche Alternativen** und ergänzende Lösungen, die ebenfalls zur **nachhaltigen Mobilität** beitragen können.

Eine **ergebnisoffene Betrachtung** bietet Platz für Innovationen und vielfältige Technologien. Wasserstoff-basierte Antriebe oder synthetische Kraftstoffe könnten ebenfalls eine Rolle spielen, insbesondere im Schwerlastverkehr oder in Bereichen, in denen Elektroantriebe noch nicht die ideale Lösung darstellen (z.B. im Flugverkehr). Außerdem können so weitere Antriebsmöglichkeiten entwickelt werden, die wir heute noch nicht kennen.

Insgesamt ist eine ergebnisoffene Betrachtung der Mobilität notwendig, um eine umfassende und nachhaltige Lösung zu finden. Es geht nicht nur darum, eine spezifische Technologie zu bevorzugen, sondern vielmehr darum, einen Mix aus verschiedenen Ansätzen zu fördern, um die Mobilität der Zukunft effizient, umweltfreundlich und für alle zugänglich zu gestalten.

2. Digitalisierung sinnvoll einbinden

Zukunftsfähig wird ein modernes Mobilitätskonzept auch durch die **kluge Integration von Digitalisierung und Künstlicher Intelligenz (KI)**.

Anonymisierte Daten über Straßenzustände müssen den öffentlichen Händen und privaten Leistungserbringern ebenso zur Verfügung gestellt werden, wie aktuelle Verkehrsdaten (einschließlich der Fahrinformationen aus Navigationssystemen), die sowohl die aktuelle Straßennutzung aber auch die Straßenabnutzung beinhalten und Instandhaltung automatisiert einleitet und zwar nicht erst, wenn die Schlaglöcher so groß sind, dass schwere Schäden entstehen.

Die Instandhaltung darf nicht mehr nach

Kassenlage oder politischen Willen erfolgen, sondern nach den Notwendigkeiten eines effizienten und umweltschonenden Verkehrs. Hierzu bietet die KI neue Möglichkeiten.

Neben der Analyse von Verkehrsmustern, um den Verkehrsfluss zu verbessern, können intelligente Verkehrsleitsysteme Staus reduzieren und die Effizienz des Straßenverkehrs erhöhen. So erhalten Nutzer Echtzeitinformationen über Verkehrsbedingungen, optimale Routen und verschiedene Transportmöglichkeiten.

Der Zustand von Fahrzeugen und Infrastrukturen sagt vorher, was zu einer **verbesserten Wartung und geringeren Ausfallzeiten** führt. Es besteht ebenfalls die Möglichkeit durch datenbasierte Analysen den öffentlichen Nahverkehr flexibler zu gestalten, da die Nachfrage besser vorhergesagt und Angebote entsprechend angepasst werden können. Alles in Allem kann der Verkehr besser gesteuert, Staus minimiert und letztendlich einer **Verringerung der Emissionen** herbeigeführt werden.

Die Einbindung von KI und Digitalisierung erfordert jedoch auch den Schutz von Daten, die **Sicherstellung der Privatsphäre** und die Berücksichtigung ethischer Aspekte. Zudem ist eine **enge Zusammenarbeit zwischen Behörden, Unternehmen und der Gesellschaft** erforderlich, um die Vorteile dieser Technologien bestmöglich zu nutzen und dabei die Bedürfnisse der Menschen in NRW zu berücksichtigen.

3. Geteilte Mobilität fördern

Einen Hebel für eine nachhaltige Mobilität werden **Shared Mobility Konzepte (SMK)** haben.

Sie können sich zu einer sinnvollen Ergänzung zu Massentransportmittel und dem Individualverkehr entwickeln, die weniger Rohstoffe und Energie benötigen, ohne jedoch dem Nutzer gewohnten Komfort zu nehmen da sie unterschiedliche Verkehrsträger verbinden könnten.

Eine Voraussetzung ist eine massive Steigerung der Digitalisierung aller Verkehrsträger,

die eine Steuerung individueller Verkehrsbedürfnisse ermöglicht.

Um eine Konnektivität mit allen Verkehrsmitteln zu erleichtern, ist die Infrastruktur, wie **spezielle Parkplätze und Carsharing Stationen**, auszubauen. Außerdem sollte die Vernetzung mit Massentransportmitteln niedrigschwellig sein um besonders die 63 Prozent aller Pendler, die aktuell noch individuell unterwegs sind, anzusprechen. Viele nutzen die Angebote nicht, da es keine P&R App gibt, die in Echtzeit verfügbare Kapazitäten anzeigt, um den Weg zur Arbeit verlässlich zu planen. Neben dem Komfortgewinn und der Zeitersparnis (Fahrzeit kann bereits zur effektiven Arbeitszeit werden, wenn wir mit selbstfahrenden Autos unterwegs sind) könnten auch Kostenersparnisse als Anreiz dienen. Zudem sind SMK auch in ländlichen Regionen umsetzbar.

Nordrhein-Westfalen könnte so als Vorreiter in der Bundesrepublik Maßstäbe setzen.

Dazu braucht es die richtigen **regulatorischen Rahmenbedingungen** (z. B. bezüglich Parkplatzregelungen, Zonen für Sharing-Fahrzeuge usw.) die dringend einfach gedacht sein müssen. Für die Zeit des Umbaus von unserem aktuellen Individualverkehr hin zu möglichen SMK-Konzepten muss es einen funktionierenden Übergang geben. Parkmöglichkeiten für den Individualverkehr müssen so lange bestehen bleiben, bis der Bedarf nicht mehr notwendig sein könnte.

Die öffentliche Hand sollte bei der Erstellung dieses Konzepts **auf** bereits **bestehende Erfahrungen** von privaten Unternehmen zurückgreifen und darauf aufbauend ein Vorreiter-system entwickeln.

Durch eine Kombination dieser und weiterer hier genannter Maßnahmen wird NRW die geteilte Mobilität fördern und so zu einer nachhaltigeren und effizienteren Verkehrslösung beitragen.

4. Attraktiver öffentlicher Nahverkehr

NRW lebt von einer guten öffentlichen Infrastruktur, die in den letzten Jahren stark vernachlässigt wurde. Dies führt zu einer

geringen Akzeptanz in der Gesellschaft.

Und doch trägt ein **gut ausgebauter ÖPNV elementar** zu einer gelungenen und gesellschaftlich akzeptierten Mobilität der Zukunft insbesondere in den Ballungsräumen bei. Hierfür müssen die unterschiedlichen **Verkehrsträger** und zugehörigen Apps barrierefrei untereinander **abgestimmt** sein.

Es braucht den **Ausbau** und die Modernisierung von **Bahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und Busnetzen**. Außerdem muss die Verfügbarkeit, Sauberkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs sichergestellt werden. Dies umfasst auch den Ausbau von Park-and-Ride-Angeboten und Fahrradabstellplätzen an Haltestellen.

Dauerhaft attraktive Tarifmodelle (Deutschland-Ticket) können die Nutzung des ÖPNV erhöhen. Zudem sollte der ÖPNV durchgehend barrierefrei gestaltet werden, um Menschen mit Mobilitätseinschränkungen den Zugang zu erleichtern.

Eine **Ausweitung von digitalen Lösungen** wie Apps zur zuverlässigen Echtzeitinformation über Abfahrtszeiten, Ticketkauf und Routenplanung erleichtert die Nutzung des ÖPNV und macht ihn attraktiver.

Eine durch KI verstärkte Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen sowie eine Integration von verschiedenen Verkehrsmitteln (z. B. nahtloser Übergang von Bus zu Bahn) **verbessern die Effizienz und Attraktivität** des ÖPNV im Bereich des Massentransportes. Dadurch werden die regionalen Verkehrsverbünde überflüssig und könnten eingespart werden.

5. Vereinfachung und Priorisierung von wichtigen Genehmigungsverfahren

Bereits angesprochen wurde der Stau von Investitionen in die Infrastruktur aller Art in NRW: Die Verbesserung der Mobilität durch die Priorisierung und Vereinfachung von Genehmigungsverfahren auch durch den Einsatz von KI wird zu schnelleren und effizienteren Entwicklungen in der Infrastruktur führen.

Dadurch werden wichtige **Verkehrsinfrastrukturprojekte**, wie neue Straßen, Schienenwege oder öffentliche Verkehrsmittel, **schneller geplant**. Aber auch die benötigten Datenpunkte für autonomes Fahren müssen schon heute mitgedacht werden. So werden **Innovationen** automatisch mit **gefördert** und Modernisierung und Anpassung des ÖPNV an die Kundenbedürfnisse beschleunigt.

Schnellere Genehmigungsverfahren werden zu **niedrigeren Kosten** für Infrastrukturprojekte führen und zugleich die Wirtschaft durch die **Schaffung von Arbeitsplätzen** und die **Förderung von Investitionen** im Mobilitätssektor ankurbeln.

Dennoch ist es wichtig sicherzustellen, dass beschleunigte Genehmigungsverfahren nicht zu Lasten von Umweltstandards, Sicherheit oder Bürgerbeteiligung gehen.

Eine transparente Prozessführung und Berücksichtigung der verschiedenen Interessengruppen bleibt dabei unerlässlich, muss allerdings in einem gesunden Verhältnis zum Allgemeinwohl stehen.

6. Internationale Abstimmungen im Güterverkehr

Ein leistungsfähiger Güterverkehr ist für die Stärkung des Wirtschaftsstandortes NRW und die dort ansässigen Unternehmen, die auf die Ver- und Entsorgung ihrer Vorprodukte und Erzeugnisse angewiesen sind, von höchster Bedeutung.

Unternehmen müssen wieder aufgrund des **Standortfaktors** in NRW investieren wollen. Daher fordern wir eine **verbesserte Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern** wie Straße, Schiene, Wasserweg und Luftfracht: Kürzere Lieferzeiten und geringere Logistikkosten stärken die Wettbewerbsfähigkeit.

Um sowohl die Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenwasserstraße auf die heutigen und

künftigen Anforderungen anzupassen als auch deren Vernetzung untereinander zu stärken, ist es nötig, den Ausbau und die verkehrliche Anbindung von Umschlagpunkten, wie Häfen und kombinierten Verkehrsterminals, konsequent weiter voranzutreiben.

Eine verbesserte Abstimmung im Güterverkehr könnte die weitere Entwicklung von **Logistikclustern** in NRW fördern. Ein wichtiges Argument um sich in der Region anzusiedeln. Ein wichtiger Hebel für **stärkeres**

Wirtschaftswachstum und zur weiteren Schaffung von Arbeitsplätzen.

Auch in diesem Fall werden besser koordinierte Routen zu einer Reduzierung von Verkehrsstaus führen, was wiederum die Umweltbelastung durch den Güterverkehr verringern wird.

Durch eine verstärkte Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene sowie durch Investitionen in die Infrastruktur und digitale Lösungen wird NRW als Wirtschaftsstandort erheblich von einer verbesserten Abstimmung im internationalen Güterverkehr profitieren.

Die Wasserstraße als Wirtschaftsfaktor und nachhaltiger Verkehrsträger, der auch noch nicht ausgelastet ist, sollte besonders gestärkt und priorisiert werden. Dazu sollte sich NRW im Bund dafür einsetzen, dass im „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ auch besonders bedeutsame Wasserstraßenvorhaben den Status eines „überragenden öffentlichen Interesses“ erhalten. Als Beispiele sind hier zu nennen: Zum Ersten die Abladeoptimierung der Fahrrinne am Mittelrhein¹, zum Zweiten die Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg² sowie zum Dritten der Ausbau des Wesel-Datteln-Kanals bis Marl und Ersatzneubau der "Großen Schleusen."³

¹ BVWP 2030, W25, <https://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w25/w25.html>, aufgerufen am: 07.02.2024.

² BVWP 2030, W27, <https://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w27/w27.html>, aufgerufen am: 07.02.2024.

³ BVWP 2030, W23, <https://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w23/w23.html>, aufgerufen am: 07.02.2024.

Vision:

Wir schreiben das Jahr 2030 und wir haben eine stringente Modernisierung unserer Mobilität verfolgt, dann ist dieser Alltag unser Ziel:

Ein Shared Mobility Fahrzeug holt den Vater zweier Kinder mit einem nachhaltigen, selbstfahrenden Fahrzeug ab. In diesem gibt es vier großzügige Sitzplätze, die von weiteren Geschäftsleuten belegt werden. Diese werden ausschließlich an auf dem Weg zu passierenden Stellen zusteigen. Bereits am Vorabend hat er das Fahrzeug reserviert und heute Morgen nutzt er die Fahrt, um bereits erste Mails zu beantworten.

Seine Tochter lässt er auf dem Weg beim Schulbus raus, dieser fährt zuverlässig jeden Morgen dieselbe Route. Die Pünktlichkeit können die Eltern per App nachverfolgen.

Die Mutter fährt mit dem familieneigenen Fahrzeug derweil zur Geschäftsreise, ihre Navigation berücksichtigt dabei die aktuellen Verkehrsstörungen. Die genaue Vorhersage ist auf die anderen Verkehrsteilnehmer und deren Routenverläufe abgestimmt.

Grundsätzlich sind die Straßen weniger überfüllt und das, obwohl NRW führend im Export von Produkten ist. Da Schienen ausgebaut, Routen optimiert und Straßen in Takt sind, kann der Verkehrsfluss sichergestellt werden.

Kooperationsangebot

Wir empfehlen ein Gremium aus 50 unterschiedlich qualifizierten Personen zur Sammlung aller relevanter Fragen und Erstellung einer Zukunftsvision Mobilität 2040 oder 2050. Erste Entwürfe können zu bildhaften Visionen werden, aus denen Szenarien abgeleitet werden. Daraus entstehen Handlungsempfehlungen, die dann agil in die Umsetzung gehen.

Der Wirtschaftsrat versteht sich als Sparringspartner für die Politik. Als solcher schlagen wir vor zu den hier benannten Themen in den Austausch zu treten. Unsere Mitglieder stehen für etwaige Diskussionsrunden gern zur Verfügung.

Landesfachkommission KUNFT.NRW

Die Wirtschaft befindet sich in stetigem Wandel. Besonders die letzten Jahre bedurften Kreativität, Innovation, Spontanität und Langmut.

Und doch müssen wir von kurzfristigen Reaktionen wieder hinfinden zu langfristig geplanten Aktionen.

Die Landesfachkommission ZUKUNFT.NRW diskutiert die Zukunft unseres Landes mit Visionären, Zukunftsforschern und Mitgliedern und entwickelt daraus eine Vision für unser Land. Sie versteht sich als Impulsgeber für Veränderung durch zukunftsgerichtete Thesen.

LandesfachkommissionZU- Verkehr, Logistik und Infrastruktur

Die Landesfachkommission bringt die Repräsentanten aller Verkehrsträger sowie der im Verkehrswesen tätigen Wirtschaftszweige zusammen. Von der Grundüberzeugung einer ideologiefreien, ausgewogenen und zukunftsorientierten Verkehrspolitik zum Wohle der Menschen des Landes lässt sich die Kommission leiten. Der Kernpunkt ihrer Arbeit ist die Prüfung der Folgen des von der Politik gesetzten Handlungsrahmens für die Verkehrsinfrastruktur und die betroffenen Unternehmen. Zudem soll auf mögliche Fehlentwicklungen hingewiesen und fachlich fundierte Alternativen aufgezeigt werden.

Impressum

Wirtschaftsrat der CDU e. V.
Landesverband Nordrhein-Westfalen
Rosenstraße 10 - 12
40479 Düsseldorf

Tel.: +49 (0) 211 688555 0
Fax: +49 (0) 211 688 555 77