



Resolution der Vollversammlung der IHK Mittlerer Niederrhein zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Die Verkehrsinfrastruktur im Rheinland verfällt in dramatischem Ausmaß und in rasantem Tempo. Der Wirtschaftsstandort Rheinland, der Wohlstand und die Beschäftigung im Rheinland geraten in Gefahr. Grund hierfür ist die jahrzehntelange Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur, auf die die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein seit vielen Jahren aufmerksam macht.

Erhaltungsinvestitionen und die Anpassung an den aktuellen Bedarf wurden und werden vernachlässigt. Dies führt heute zu erheblichen Auswirkungen bei der Verkehrsabwicklung und zu Einschränkungen für die gesamte Wirtschaft. Vorhandene Infrastrukturen konnten aufgrund einer verfehlten Haushaltspolitik nicht ihrem Lebenszyklus entsprechend erhalten werden. Herausragendes Beispiel hierfür ist die Leverkusener Rheinbrücke im Zuge der Bundesautobahn A 1. Aber auch die Rheinbrücke bei Duisburg im Zuge der A 40 oder die Uerdinger Rheinbrücke im Zuge der B 288 zeugen davon, dass der Verfall oder auch Engpässe in dramatischem Maße zunehmen.

Insbesondere der Niederrhein hat eine besondere Lagegunst zwischen den großen Seehäfen der Westrange und dem Rhein-Ruhr-Raum, dem bedeutendsten Wirtschaftsraum Europas. Damit geht ein besonders hohes Verkehrsaufkommen einher. Dieser Situation wurde und wird nicht in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

Die Verkehrs- und die Transportleistungen sind demzufolge insgesamt gefährdet. Hinzu kommt, dass die jederzeitige Erreichbarkeit der Unternehmen in unserem Wirtschaftsraum insgesamt und in zunehmendem Maße die Erreichbarkeit der Produktionsstandorte nicht mehr gewährleistet ist.

Der Grund für diese Missstände ist die seit Jahrzehnten nicht ausreichende Bereitstellung von Finanzierungsmitteln für den Erhalt und die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur. Die bisherigen Finanzierungsformen haben versagt. Daher müssen neben der geltenden Haushaltsfinanzierung alternative Finanzierungsmodelle entwickelt werden. Übergeordnetes Ziel muss es sein, dass die kontinuierliche Finanzierung der Infrastruktur in ihrer ganzen Bandbreite nachhaltig gewährleistet ist.

Neben den Bundesstraßen sind von der Unterfinanzierung auch die Landes- und Kommunalstraßen betroffen. Allerdings vereinnahmt einzig der Bund Steuern und sonstige Abgaben aus dem Verkehr. Daher sind zuerst einmal in angemessenem Umfang Finanzmittel bereitzustellen. Ebenfalls müssen Einsparmöglichkeiten z.B. durch Verfahrensoptimierungen genutzt werden. Schließlich sind alternative Finanzierungsmethoden und die Erschließung privatwirtschaftlichen Kapitals zu nutzen.

Die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein sieht die dringende Notwendigkeit einer Neuorientierung in der Systematik der Organisation und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Die Vorschläge der „Bodewig-Kommission“ zielen in diese Richtung und sollten berücksichtigt werden.



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

Mit der Entscheidung über den Bundesverkehrswegeplan muss die politische Festlegung der Priorisierung der Maßnahmen abgeschlossen sein und nicht einer jährlichen Korrektur durch Haushaltsbeschlüsse unterworfen bleiben. Auch sind die Planungsverfahren unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten zu straffen.

Zur Realisierung der Maßnahmen und optimierten Nutzung der bereit zu stellenden Mittel ist eine Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft zu gründen, der die Umsetzung der Maßnahmen und die Bewirtschaftung der Finanzmittel obliegt. Eine eventuell erforderliche Anpassung an geänderte Bedarfe ist über die Laufzeit des Bundesverkehrswegeplanes durch eine Expertengruppe zu prüfen. Diese ist mit Vertretern der Wirtschaft und der Wissenschaft zu besetzen.

Mönchengladbach, den 16.12.2014