



Initiative
Rheinland

LEISTUNGSFÄHIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR
FÜR DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES RHEINLANDS

Verkehrsleitbild Rheinland 2014

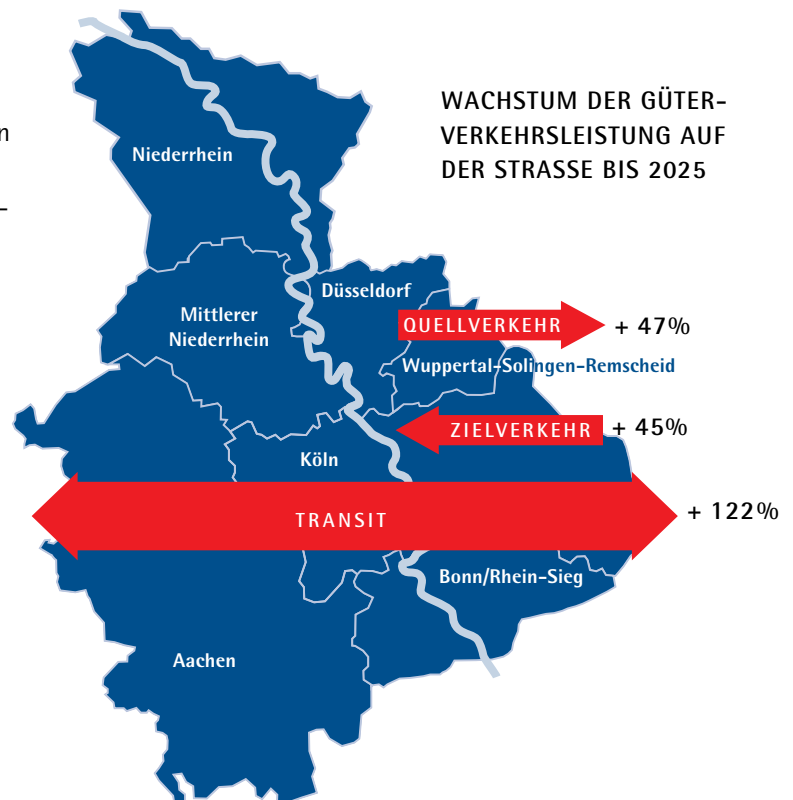


VERKEHRSLEITBILD RHEINLAND

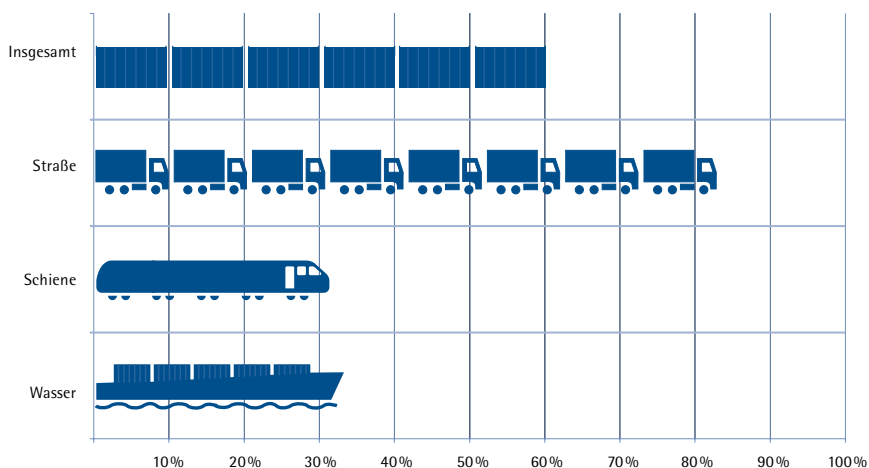
Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zentral für die Wettbewerbsfähigkeit des Rheinlands im nationalen und internationalen Wettbewerb. Die schnelle, flexible und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Sicherung des Wirtschaftsstandorts Rheinland. Die Güterverkehrsleistung im Rheinland wird bis 2025 um rund 60 Prozent steigen, und damit werden auch die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zunehmen. Das Rheinland ist aufgrund seiner geographischen Lage von den wachsenden Warenströmen besonders betroffen. Eine große Rolle spielen hier die Hinterlandverkehre aus den Seehäfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen („ZARA“) sowie die zunehmenden Verkehrsströme auf den europäischen Ost-West-Magistralen.

Vor allem der Gütertransitverkehr wird deshalb in den nächsten Jahren überproportional zunehmen. So wird der Gütertransit auf der Straße bis 2025 um mehr als 120 Prozent steigen. Die Straße wird damit auch zukünftig eindeutig die Hauptlast der Güterverkehre tragen. Deutliche Zuwächse werden jedoch auch beim Binnenschiff und bei der Eisenbahn zu verzeichnen sein. Die Güterverkehrsleistung auf der Schiene wird beispielsweise bis 2025 um rund 30 Prozent steigen, wobei mehr als zwei Drittel des Zuwachses auf den Transit entfällt.

Die heutige Verkehrsinfrastruktur unserer Region wird das prognostizierte Wachstum nicht bewältigen können. Schon heute sind besonders Autobahnen und Hauptschienenstrecken hoffnungslos überlastet. Neben der dringend notwendigen Sanierung braucht das Rheinland deshalb auch gezielte Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen, um insbesondere Engpässe auf den Hauptachsen abzubauen. Den Brückenbauwerken muss dabei besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.



WACHSTUM DER GÜTERVERKEHRSLEISTUNG IM RHEINLAND BIS 2025



1 ENDLICH AUSREICHEND GELD FÜR DIE VERKEHRSWEGE BEREITSTELLEN

► Für den Erhalt unserer Verkehrswege fehlen jährlich bundesweit 7,2 Milliarden Euro, davon 4,5 Milliarden Euro für die laufende Erhaltung und 2,7 Milliarden Euro zur Abarbeitung des Sanierungsstaus. Gerade das Rheinland als wirtschaftsstarker Standort und zentrale Logistikkreuzung in Deutschland hat ein großes Interesse daran, dass die Verkehrsinfrastruktur erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut wird. Eine Sicherung und anforderungsgerechte Entwicklung sind nur möglich, wenn dauerhaft mehr Geld zur Verfügung steht. Innovative Lösungsvorschläge, wie zusätzliche Mittel für den Erhalt und Betrieb von Straßen, Schienen und Wasserwegen gewonnen werden können, haben zwei von der Bundesregierung eingesetzte Experten-Kommissionen aufgezeigt: Um eine bedarfsgerechte Mittelausstattung aller Verkehrsträger sicherzustellen, soll insbesondere ein Infrastrukturfonds eingerichtet werden, der über mehrere Jahre hinweg unabhängig vom Jahresrhythmus der öffentlichen Haushalte operieren kann. Eine stärkere Einbeziehung der Nutzer ist aus Sicht der Wirtschaft nur dann vertretbar, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind und die damit gewonnenen Mittel ausschließlich und zusätzlich der Infrastruktur zu Gute kommen.

ERSATZ- UND NACHHOLBEDARF IN MRD. EUR P.A. (BEZUGSJAHR 2012)

	ERHALTUNG	NACHHOLBEDARF	SUMME
Straße	1,55	1,0	2,55
davon:			
Bund	0,8	0,5	1,3
Land	0,45	0,3	0,75
Kreis	0,3	0,2	0,5
Schiene	1,2	0,2	1,4
davon:			
Bund inkl. SPNV	1,0	0,2	1,2
NE-Bahnen	0,2	k.A.	0,2
Wasser	0,5	-	0,5
Gem.str./ÖSPV	1,3	1,45	2,75
davon:			
Gemeindestraßen	0,95	1,2	2,15
ÖSPV	0,35	0,25	0,6
SUMME	4,55	2,65	7,2

Quelle: Bericht der Dache-Kommission (2012), S. 37

2 VERFALL DER INFRASTRUKTUR STOPPEN UND ENGPÄSSE GEZIELT BESEITIGEN

► Weil jahrelang viel zu wenig in den Erhalt der Verkehrswege investiert worden ist, bröckelt es jetzt an allen Ecken und Enden. Besonders angespannt ist die Situation bei den Brücken: Derzeit wird die Statik von rund 800 Brückenbauwerken an Autobahnen und Bundesstraßen in NRW überprüft. Das Ergebnis ist dramatisch: 89 von 184 bislang kontrollierten Brücken müssen ersetzt werden (Stand: Juli 2014), darunter zahlreiche im Rheinland. Bei den Eisenbahnbrücken zeigt sich ein ähnliches Bild; allein in NRW sind 263 dringend erneuerungsbedürftig (Stand: Mai 2014). Deshalb muss nun der notwendigen Sanierung Vorrang gegenüber Neu- und Ausbaumaßnahmen eingeräumt werden. Die Wirtschaft begrüßt daher, dass bei der Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ gelten soll. Weil insbesondere der Güterverkehr in den nächsten 20 Jahren weiter deutlich zunehmen wird, darf der Ausbau unserer Verkehrsnetze aber nicht aus dem Blick verloren werden. Schon heute sind die Straßen regelmäßig überlastet und das Rheinland ist seit Jahren Stauregion Nr. 1 in Deutschland. Um dies zu ändern, müssen Lücken geschlossen und Engpässe an überlasteten Verkehrsachsen gezielt beseitigt werden. Wegen des hohen Anteils von Wirtschafts- und Transitverkehr hat das Rheinland hier einen besonders großen Bedarf. Das muss bei der Mittelverteilung des Bundes und beim Investitionsanteil des Landes Nordrhein-Westfalen stärker als bisher berücksichtigt werden.

3 VERLORENE PLANUNGSKAPAZITÄTEN WIEDER AUFBAUEN

► Mehr Geld für die Infrastruktur ist dringend notwendig, aber nicht die einzige Voraussetzung für den Erhalt und Ausbau unserer Verkehrswege. Es muss vor allem ausreichende Planungskapazitäten geben. In Nordrhein-Westfalen fehlen zahlreiche Ingenieure für die Planung und Baubegleitung von Infrastrukturprojekten sowie Juristen für die Auftragsvergabe. Der jahrelange Stellenabbau in den Planungsbehörden von Land und Kommunen hat dazu geführt, dass viele neue Projekte nicht bis zur Baureife vorbereitet werden konnten. Die Folge: Bereitstehende Gelder können trotz dringenden Bedarfs nicht verbaut werden. Allein 2013 konnte Nordrhein-Westfalen über 40 Millionen Euro Investitionsmittel des Bundes nicht verwenden und musste diese zurückgeben – zu Gunsten anderer Bundesländer mit baureifen Projekten „in den Schubladen“. Das darf künftig nicht mehr passieren.

4 BINNENHÄFEN ERHALTEN UND STÄRKEN, HAFENVORRANGGEBIETE AUSWEISEN, FAHRWASSERVERHÄLTNISSE VERBESSERN

► Straßen und Schienenwege sind schon jetzt überlastet. Ausreichende Kapazitätsreserven für Güterverkehre gibt es nur noch in der Binnenschifffahrt. Dieser Verkehrsträger sollte daher gestärkt werden. Dafür müssen bestehende Hafenanlagen geschützt und ihre Weiterentwicklung ermöglicht werden. Notwendig sind vor allem genug Flächen in Hafennähe. Für die wenigen Gebiete, in denen noch Hafentwicklungen bis hin zum Neubau möglich sind, müssen die planerischen Voraussetzungen in der Landesentwicklungsplanung geschaffen und Hafenvorranggebiete ausgewiesen werden. Auf dem Rhein sollte außerdem der Gleichwasserstand von Duisburg bis Bonn auf durchgehend 2,80 Meter angehoben werden, damit der Gütertransport auf dem Rhein auch bei Niedrigwasser gewährleistet ist.

5 FLUGHAFENSTANDORTE SICHERN UND ENTWICKELN

Das Rheinland ist in besonderem Maße international verflochten und exportorientiert. Die vorhandenen Flughäfen, speziell Düsseldorf und Köln/Bonn, bieten international operierenden Unternehmen schnelle Geschäfts- und Frachtflugverbindungen an. Sie sind daher ein wichtiger Standortfaktor, der vor konkurrierenden Raumansprüchen, etwa näher rückender Wohnbebauung, geschützt werden muss. Ebenso sollten den Flughäfen Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet werden. Durch den Einsatz lärmarmen Flugzeuge und moderner Anflugverfahren, wie etwa am Flughafen Köln/Bonn, können sowohl die berechtigten Interessen der Anwohner nach Schutz vor Fluglärm als auch die Sicherung des Flugbetriebs garantiert werden.

6 LKW-ROUTENKONZEPT FÜR DAS RHEINLAND ERSTELLEN

Lkw-Verkehre sind elementarer Bestandteil des Güterverkehrs. Meist übernehmen sie den letzten Weg von der Schiene oder dem Schiff hin zum Ziel. Umweltzonen, Höhen- und Gewichtsbeschränkungen oder auch Straßenschäden verhindern dabei oft den direkten Weg. Viele Lkw-Fahrer kennen diese Hindernisse aber nicht und nutzen deshalb nicht geeignete Straßen. Das Ergebnis sind immer häufiger festgefahrenen Lkws, beschädigte Brücken und Schwerlastverkehr in Wohngebieten. Diese Entwicklung ist sowohl für die Speditions- und Transportunternehmen als auch für Kommunen und Bürger zu einem großen Problem geworden. Ein Lkw-Vorrangroutennetz, wie es im Ruhrgebiet inzwischen existiert, könnte entscheidend zur Verbesserung der Situation beitragen. Die Ausweisung von geeigneten Straßen durch die Kommunen und die Einbindung dieser Informationen in die Karten von Lkw-Navigationsgeräten ermöglichen den Fahrern, eine optimale und geeignete Route zu finden. Die IHKS im Rheinland haben es sich daher zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Kommunen für unsere Region ebenfalls ein Lkw-Vorrangroutennetz zu erstellen.

7 ERREICHBARKEIT DER INNENSTÄDTE SICHERN

Die Innenstädte sind Orte des Handels, der Dienstleistung, der Kultur, des Wohnens und der Freizeit. Sie sind damit auch Verkehrs- und Wirtschaftszentren. Dies können sie aber nur bleiben, wenn sie weiter uneingeschränkt erreichbar bleiben. Einwohner, Pendler und Besucher müssen den für sie optimalen Verkehrsträger wählen können. Die Erreichbarkeit der Städte muss daher sowohl durch den ÖPNV als auch durch den Individualverkehr gewährleistet werden. Anderenfalls verliert der innerstädtische Handel gegenüber peripheren Standorten und dem Online-Handel weiter an Wettbewerbsfähigkeit. Das Angebot der Verkehrsinfrastruktur muss sich am tatsächlichen Verkehrsbedarf orientieren. Eine Verkehrspolitik, die einzelne Verkehrsträger bevorzugt, wird den unterschiedlichen Anforderungen nicht gerecht. Sowohl das Auto als auch der ÖPNV haben ihre besonderen Stärken und müssen entsprechend genutzt werden können.

8 NEUE MOBILITÄTSFORMEN IN EINKLANG MIT DEN BEWÄHRTEN VERKEHRSTRÄGERN BRINGEN

In den Ballungsräumen kombinieren immer mehr Menschen ganz individuell unterschiedlichste Verkehrsträger. Dazu gehören auch neuere Angebote wie Carsharing, Mietradstationen und Pedelecs. Diese können dazu beitragen, die innerstädtische Mobilität zu verbessern. Neue Medien (Apps) unterstützen diese Entwicklung durch ihre individuelle und mobile Verfügbarkeit. Allerdings muss darauf geachtet werden, dass die neuen Angebote sowohl den ÖPNV als auch den motorisierten Individualverkehr sinnvoll ergänzen und den standortspezifischen Besonderheiten Rechnung tragen. Eine einseitige Förderung zu Lasten der bewährten Verkehrsträger wäre kontraproduktiv, wenn die Gesamtmobilität insgesamt nicht verbessert, sondern verschlechtert würde. Letztendlich konkurrieren alle Angebote um denselben knappen Verkehrsraum. Die einzelnen Verkehrsträger müssen deshalb entsprechend ihrer realen Verkehrsleistung bewertet und gefördert werden.

9 GEWERBEFLÄCHEN ENTLANG DER VERKEHRSACHSEN AUSWEISEN

Flächen an den Hauptverkehrsachsen sind hervorragend für die Ausweisung von Gewerbe- und Industriestandorten geeignet. Sie sind optimal erreichbar, was insbesondere für den Güterverkehr und seine komplexen Logistikketten ein ausschlaggebendes Wettbewerbs- und Ansiedlungskriterium darstellt. Hauptverkehrsachsen und -knotenpunkte liegen außerdem in der Regel abseits der Siedlungsschwerpunkte und bieten sich damit als Standorte für Industriegebiete an. Denn dadurch werden Wohngebiete weniger durch Lärm und Schadstoffe belastet und mögliche Konflikte zwischen Wirtschaft und Bevölkerung reduziert.

REDAKTION

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, *Eva Eichenberg*

Industrie- und Handelskammer Aachen, *Monika Frohn*

Industrie- und Handelskammer zu Köln, *Frederik Hupperts*

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg – Wesel – Kleve zu Duisburg,
Dr. Ansgar Kortenjann

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein, *Bernd Neffgen*

Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf, *Thomas Vieten*

Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid, *Thomas Wängler*

PROJEKTLEITUNG

FÜR DIE IHK-INITIATIVE RHEINLAND (IIR)

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg
Kurt Schmitz-Temming