



# Verkehrsleitbild Rheinland 2023

Verkehrswege nachhaltig sichern



\*16.03.2023



## Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Region

Die Metropolregion Rheinland ist Verdichtungsraum und international bedeutsamer Wirtschaftsstandort zugleich in der Mitte Europas. Der Raum ist geprägt von starken Ziel-, Quell- und Transitströmen. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit des Rheinlands im nationalen und internationalen Wettbewerb. Die schnelle, flexible und effiziente Mobilität von Gütern und Personen ist Grundvoraussetzung für die Sicherung und Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Rheinland.

Die Verkehrsinfrastruktur der Region steht auch zukünftig vor großen Herausforderungen. Schon heute sind besonders Autobahnen und Hauptschienenstrecken sichtbar und nachweislich überlastet. Zudem müssen die Wasserstraßen saniert und ausgebaut werden. 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.

Die 10 Themen:

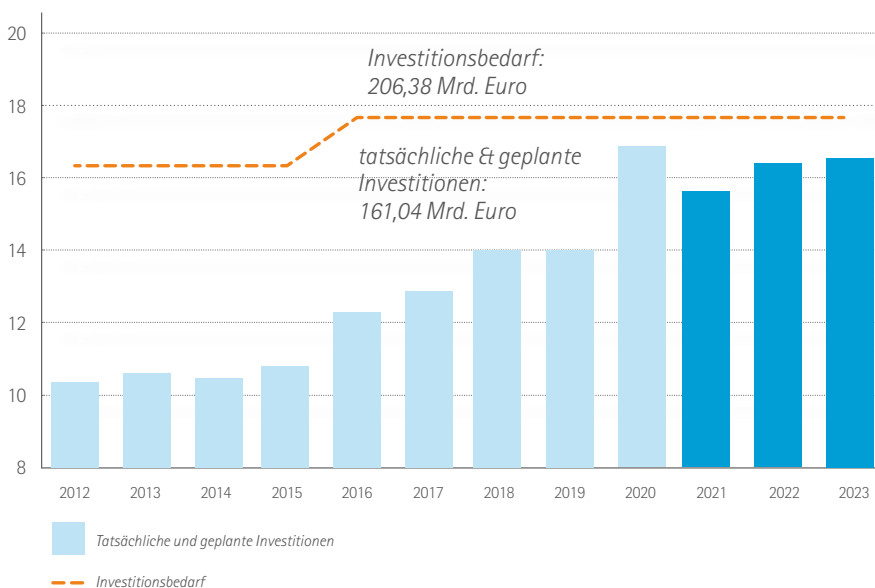
1. Verkehrswege nachhaltig finanzieren
2. Verfall der Infrastruktur stoppen – schneller planen, genehmigen und bauen
3. Verlorene Planungskapazitäten wieder aufbauen
4. System Wasserstraße stärken
5. Kapazitäten zur verstärkten Nutzung des Verkehrsträgers Schiene erweitern
6. Flughafenstandorte sichern und entwickeln
7. Erreichbarkeit der Innenstädte sichern – Betriebliche Mobilität fördern
8. Neue Mobilitätsformen in Einklang mit den bewährten Verkehrsträgern bringen
9. Gewerbeflächen entlang der Verkehrsachsen ausweisen
10. Eine leistungsfähige H<sub>2</sub>-Pipeline-Infrastruktur aufbauen

## 1. Verkehrswege nachhaltig finanzieren

Unsere Verkehrswege sind seit Jahrzehnten chronisch unterfinanziert. Das Rheinland als wirtschaftsstarker Standort und zentrale Logistikkreuzung im Hinterland der ZARA-Häfen (insbesondere Antwerpen und Rotterdam) benötigt eine auch für den zukünftigen Bedarf ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Dies ist nur möglich, wenn dauerhaft ausreichend Planungskapazitäten und Finanzmittel zur Verfügung stehen. Dabei sind steigende Baukosten zu berücksichtigen, etwa durch eine Indizierung der zur Verfügung gestellten Mittel. Nur so führen wachsende Finanzmittel auch zu mehr tatsächlicher Bauleistung. Durch verschiedene Sonderprogramme des Bundes wurden die Mittel für die Verkehrswege seit 2015 erstmals wieder deutlich erhöht. Mit Ausnahme von 2021 ist eine kontinuierliche Steigerung des tatsächlichen bzw. geplanten Etats zu verzeichnen. Die bislang geplanten Erhöhungen des Verkehrshaushaltes reichen nach wie vor nicht aus. Berücksichtigt man die Ausbaupläne des BVWP 2030 noch ohne Kostenanpassung, summieren sich die von 2012 bis 2023 fehlenden Mittel für Bundesverkehrswege bereits auf eine Finanzierungslücke von über 45 Mrd. Euro. Die Finanzmittel müssen also weiterhin deutlich aufgestockt werden und dies unter folgenden Prämissen:

Die Finanzmittel sind von den jährlichen Haushaltszuweisungen abzukoppeln und laufend an Baukostenindizes anzupassen. Die Nutzerfinanzierung (z.B. Lkw-Maut) darf die Steuerfinanzierung nur ergänzen. Der Staat muss weiterhin auch die finanzielle Verantwortung für die öffentliche Infrastruktur annehmen und tragen. Es stehen aus dem Steueraufkommen ausreichende Finanzmittel zur Verfügung. Zusätzliches privates Kapital wird daher nicht grundsätzlich benötigt. Angesichts der maroden Infrastruktur müssen die Mittel weiterhin primär in den Erhalt und Ausbau fließen. Bei der Entscheidung, in welche Projekte investiert wird, sollten die verkehrliche Dringlichkeit und der volkswirtschaftliche Nutzen im Mittelpunkt stehen.

**Berücksichtigt man die Ausbaupläne des BVWP 2030 noch ohne Kostenanpassung, summieren sich die von 2012 bis 2023 fehlenden Mittel für Bundesverkehrswege bereits auf eine Finanzierungslücke von über 45 Mrd. Euro.**



Eigene Darstellung auf Basis von Daten von BMVI (2013): Verkehrsinvestitionsbericht 2012; BMVI (2014): Verkehrsinvestitionsbericht 2013; BMVI (2015): Investitionshochlauf; BMVI (2015): Aktionsplan Güterverkehr und Logistik; BMVI (2020): Investitionsrahmenplan 2019-2023; BMVI (2022): Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2020; Daehre-Kommission (2012): Die Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung; KE-Consult Kurte und Esser GbR (2015): Verkehrsinfrastruktur – Investitionsbedarf, Einnahmen- und Ausgabenströme sowie Finanzierungsmodelle im Auftrag des DIHK; BVWP 2003; BVWP 2030



**Bis zum Jahr 2030 müssen bundesweit tausende Brücken saniert beziehungsweise erneuert werden, darunter zahlreiche im Rheinland. Das Landesverkehrsministerium geht davon aus, dass mittelfristig alle Großbrücken in NRW erneuert werden müssen.**

## 2. Verfall der Infrastruktur stoppen – schneller planen, genehmigen und bauen

Weil jahrelang viel zu wenig in den Erhalt der Verkehrswege investiert worden ist, bröckelt es jetzt an allen Ecken und Enden. Welche wirtschaftlichen Folgen sich daraus ergeben, ist aktuell am Beispiel der Rahmede-Talbrücke bei Lüdenscheid zu beobachten. Nach dem Zustandsbericht zur Infrastruktur aus dem Jahr 2016 ist etwa ein Fünftel der Bundesautobahnen und ein Drittel der Bundesstraßen in einem schlechten baulichen Zustand. Besonders angespannt ist die Situation bei den Brücken: Bis zum Jahr 2030 müssen bundesweit tausende Brücken saniert beziehungsweise erneuert werden, darunter zahlreiche im Rheinland. Das Landesverkehrsministerium geht davon aus, dass mittelfristig alle Großbrücken in NRW erneuert werden müssen. Gerade Brückenbauwerke aus den 1960er und 1970er Jahren können das heutige Verkehrsaufkommen nicht mehr tragen. In den Fällen, in denen eine Sanierung zudem unwirtschaftlich ist, sollten die Brücken durch Neubauten ersetzt werden.

Weil insbesondere der Güterverkehr in den nächsten 20 Jahren weiter deutlich zunehmen soll, dürfen der Ausbau unserer Verkehrsnetze und die gezielte Engpassbeseitigung nicht aus dem Blick verloren gehen. 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 von Nord nach Süd, aber auch von West nach Ost, hat das Rheinland hier einen besonders großen Bedarf.

Aufgrund des komplexen Planungsrechts und vielfältiger Beteiligungs- und Klageverfahren dauert der Infrastrukturaus- und -neubau häufig mehrere Jahrzehnte. Planungsverfahren müssen deutlich verschlankt, entbürokratisiert und damit beschleunigt werden.

- Wir fordern im Ergebnis eine Halbierung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten. Hierfür ist es insbesondere erforderlich,
- die Planfeststellungspflicht von Ersatzneubauten (auch Fahrstreifenerweiterungen von Brücken) entfallen zu lassen,
- die inhaltlichen Anforderungen für Genehmigungen abzusenken,
- durch Standardisierungen die inhaltlichen Vorgaben zu straffen.
- für umfassende Genehmigungsverfahren eine verwaltungsinterne Termin- und Projektsteuerung zu etablieren,
- Fristen für die Bearbeitung durch die Verwaltung festzuschreiben.

### 3. Verlorene Planungskapazitäten wieder aufbauen

Ausreichende und überjährige Finanzmittel für die Infrastruktur sind 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 Ingenieur:innen für die Planung und Baubegleitung von Infrastrukturprojekten sowie Juristen für die Auftragsvergabe. Der jahrelange Stellenabbau in den Planungsbehörden von Bund, Land und Kommunen hat dazu geführt, dass viele neue Projekte nicht bis zur Baureife vorbereitet werden konnten. Die Folge: Bereitstehende Gelder konnten in der Vergangenheit trotz dringenden Bedarfs nicht verbaut werden.

Zukünftig müssen neben den zuvor unter Ziffer 2 beschriebenen Effizienzsteigerungen auch die Planungskapazitäten erhöht werden. Hierfür ist eine Attraktivierung der Arbeitsplätze in den Planungsbehörden erforderlich. Diese sollte ergänzt werden durch eine Erhöhung der Absolventenzahlen in den (Bau-)Ingenieurberufen sowie in den Planungs- und Verwaltungsberufen. Das Land sollte diesbezüglich eine gezielte Kampagne starten und die Finanzmittel für die Hochschulen entsprechend zielgerichtet einsetzen.

**Zukünftig müssen Planungskapazitäten erhöht werden. Hierfür ist eine Attraktivierung der Arbeitsplätze in den Planungsbehörden erforderlich.**

### 4. System Wasserstraße stärken

Das umweltfreundliche System Wasserstraße hat für das Rheinland eine besondere Bedeutung. NRW ist das Binnenschiffsland Nummer 1 in Deutschland. 80 Prozent der Binnenschiffe fahren über den Rhein und mehr als die Hälfte des Güterumschlags auf der Wasserstraße findet in NRW statt – rund 110 Millionen Tonnen im Jahr, was der Ladekapazität von ca. 4,5 Millionen Lkw entspricht. Damit trägt die Binnenschifffahrt wesentlich dazu bei, dass weniger Güter auf den Straßen transportiert werden müssen. Für die Industrie stellt das System Wasserstraße zudem einen wesentlichen Standortfaktor dar. Das Rekordniedrigwasser im Sommer 2022 hat erneut eindrücklich aufgezeigt, wie stark die Industrie auf die Versorgung über die Wasserstraße, eine funktionierende Wasserstraßeninfrastruktur, leistungsfähige Häfen und trimodale Hinterlandanbindungen angewiesen ist. Wir fordern daher, dass mehr für die Klimaresilienz des Rheins unternommen und dies durch Investitionen in das System Wasserstraße gestützt wird. Es ist erforderlich, ein Binnenwassermanagement zu etablieren, das die Niedrig- und Hochwasserperioden berücksichtigt. Die großen Infrastrukturprojekte am Rhein (Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Niederrhein) und im westdeutschen Kanalnetz (Schleusensanierung und Brückenhebungen für den dreilagigen Containerverkehr) kommen nur langsam voran. Auch die finanzielle und personelle Ausstattung der bundeseigenen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) reicht nicht aus. Das Land muss die Flächen der landesbedeutsamen Häfen nach Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept NRW für die industrie- und logistikaffinen Nutzungen sichern und vor entgegenstehenden Interessen schützen. Für intakte Wasserstraßen, eine innovative Binnenschifffahrt – wie flachere und leichtere Binnenschiffe – und gut aufgestellte Häfen müssen die Mittel erhöht und verstetigt werden. Projekte müssen schneller geplant, genehmigt und gebaut werden.



© iHK, MFG/Andreas Baur



## 5. Kapazitäten zur verstärkten Nutzung des Verkehrsträgers Schiene erweitern

Das Schienennetz im Rheinland gehört zu großen Teilen zum europäischen Hochgeschwindigkeits- sowie Güterverkehrsnetz bzw. zum Hauptnetz des regionalen SPNV und weist eine dementsprechend hohe Auslastung auf. Eine Zunahme an Schienenverkehr, insbesondere des Güterverkehrs, wird weiterhin im Laufe der kommenden Jahre erwartet. Die Anbindung des Rheinlands an die ZARA-Häfen (insbesondere Antwerpen und Rotterdam) auf der Schiene hat ihre Kapazitätsgrenzen längst überschritten. Der für die Wirtschaft wichtige Bau der dritten Gleise zwischen Oberhausen und Emmerich sowie zwischen Aachen und Köln muss dringend beschleunigt werden, um die Anbindung an die Häfen Rotterdam und Antwerpen zu verbessern.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist mit dem Projekt 2-025-V01 (3RX) eine Maßnahme aufgeführt, welche die Güterverkehre von Antwerpen / Zeebrügge Richtung Rheinland aufnehmen kann. Im Rahmen der Studie „Schiene 2030+“ wurde die Wirksamkeit der Maßnahmen untersucht mit dem Ergebnis, dass bei einer vollständigen Realisierung der Einzelmaßnahmen ein resilientes und dem prognostizierten Verkehrswachstum gewachsenes Schienennetz schaffen würde. Infolge der Transformation des Rheinischen Reviers ergeben sich darüber hinaus zusätzliche (Güter-) Verkehrserfordernisse, die den Neubau einer Revierbahn von Aachen über Bedburg bis Düsseldorf erfordern.

Aber auch im Regional- und Fernverkehr werden zusätzliche Ansprüche an Streckengeschwindigkeit sowie Betriebsqualität gestellt. Die Situation auf der Schiene ist häufig besonders angespannt. Kapazitätsengpässe können sich auf bestimmten Abschnitten aus den unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Personennah- und -fernverkehren sowie Güterverkehren ergeben. Im Ergebnis können bestimmte Strecken im Mischbetrieb von weniger Zügen befahren werden (Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland (2022) S. 180). Ohne kapazitätssteigernde Maßnahmen werden manche Strecken für zusätzliche Güterverkehre kaum mehr befahrbar sein. Durch notwendigen Ausbau und gezielte Kapazitätserweiterungen der Schieneninfrastruktur sollte daher die verstärkte Nutzung der Schiene durch den Güterverkehr ermöglicht werden, bei gleichzeitig hoher Leistungsqualität im Personenverkehr (Güterverkehrsstudie für das Gebiet der Metropolregion Rheinland (2022) S. 163).

Durch ein geeignetes Baustellenmanagement muss gewährleistet sein, dass wichtige Standorte während der Baumaßnahmen nicht vollständig vom Schienennetz abgeschnitten werden.

**Ohne kapazitätssteigernde Maßnahmen werden manche Strecken für zusätzliche Güterverkehre kaum mehr befahrbar sein.**



©Andreas Herrmann

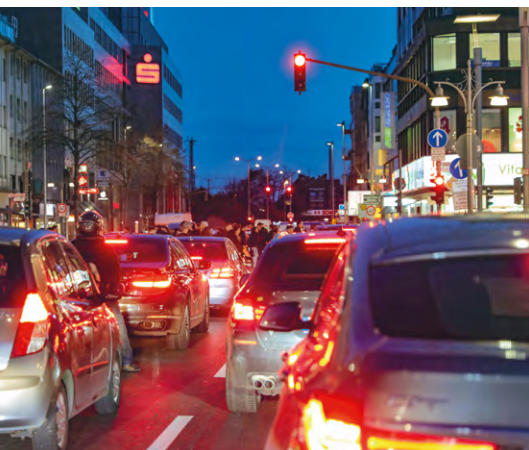


## 6. Flughafenstandorte sichern und entwickeln

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. Die Flughäfen brauchen Entwicklungsmöglichkeiten durch eine an die Runway-Kapazität angepasste Genehmigung in Düsseldorf und einen Fortbestand der Nachtflugregelung in Köln/Bonn über 2030 hinaus. Die anhängigen Planfeststellungsanträge der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn müssen zeitnah beschieden werden. Durch den Einsatz lärmarmere Flugzeuge und moderner Anflugverfahren können sowohl die berechtigten Interessen der Anwohner nach Schutz vor Fluglärm als auch die Sicherung des Flugbetriebs garantiert werden. Darüber hinaus gilt es, den Airport Weeze, der einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Luftverkehrsanbindung leistet, zu sichern und weiterzuentwickeln.

Um die Entwicklung neuer Antriebe und Innovationen für die Transformation und Dekarbonisierung des Luftverkehrs voranzutreiben, sollten Forschungseinrichtungen – wie sie etwa am Flugplatz Aachen-Merzbrück bestehen – sowie der Innovationsflughafen Mönchengladbach weiterentwickelt und unterstützt werden. Dazu bedarf es auch entsprechender Entwicklungsflächen. Gemeinsam können die Flughäfen im Rheinland eine Vorreiterrolle bei der Urban Air Mobility einnehmen. Die vorhandene Schieneninfrastruktur soll optimal genutzt werden, eine Erhöhung der Taktungen könnte den ICE als Alternative zu innerdeutschen Flügen stärken. Der Fernbahnhof am Flughafen Düsseldorf eignet sich zusätzlich als Mobilitätshub. Hier laufen in Zukunft alle RRX-Linien, ICE-Verbindungen und eine potenzielle die Region verbindende Ringlinie U81 zusammen.

**Gemeinsam können die Flughäfen im Rheinland eine Vorreiterrolle bei der Urban Air Mobility einnehmen.**



eIHK (MNH)/Andreas Baum

## 7. Erreichbarkeit der Innenstädte sichern – Betriebliche Mobilität fördern

Die Innenstädte als Zentren des Handels, der Dienstleistung, der Kultur, des Wohnens und der Freizeit befinden sich derzeit in einem starken Wandel. Eine starke Wirtschaft in urbanen Räumen wird florieren, wo der Verkehr stadtverträglich und umweltfreundlich gedacht wird. Aus Sicht der Unternehmer geht es dabei insbesondere um Kunden, Pendler, Gäste und Geschäftsreisende sowie den innerstädtischen Güterverkehr. Die Erreichbarkeit der Städte muss daher sowohl durch den ÖPNV als auch durch den Individualverkehr gewährleistet werden. Ferner dürfen auch die Ansprüche der innerstädtisch operierenden Logistikunternehmen nicht außer Acht gelassen werden. Handel, Gastronomie, Service- und Dienstleister, Reparaturbetriebe, KEP-Dienste und Lieferdienste vor Ort müssen flexibel für gewerbliche Fahrzeuge zur Ver- und Entsorgung erreichbar sein, dafür werden neben bedarfsgerecht ausgebauten Verkehrswegen auch innenstadtnahe Flächen für Logistikimmobilien und im Straßenraum Zonen für die Be- und Entladung benötigt. Anderenfalls verlieren unter anderem der innerstädtische Handel und die Gastronomie weiter an Wettbewerbsfähigkeit.

Einen wichtigen Beitrag kann das betriebliche Mobilitätsmanagement leisten. Sowohl Kommunen als auch Unternehmen können zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens beitragen. Die IHKs sehen das betriebliche Mobilitätsmanagement als einen wichtigen Baustein, um Verkehrsströme zeitlich zu entzerren und die innerstädtische Belastung zu reduzieren. Dabei geht es kommunal um den Ausbau von Mobilstationen, Stellplatzsitzungen oder Förderungen von Mobilitätskonzepten. Unternehmen können Mobilitätsbudgets für Mitarbeiter, neue Home-Office-Regelungen oder Anreize zum Rad fahren einführen. Die Industrie- und Handelskammern sehen es als ihre Aufgabe, diese Themen weiter voranzutreiben und haben daher in einem gesonderten Papier Positionen zur innerstädtischen Mobilität im Rheinland 2030+ erarbeitet.

## 8. Neue Mobilitätsformen in Einklang mit den bewährten Verkehrsträgern bringen

In den Ballungsräumen kombinieren immer mehr Menschen individuell unterschiedlichste Verkehrsmittel. Dazu gehören auch Angebote wie Carsharing, Mietradstationen, Pedelegs und weitere Elemente der Mikromobilität ergänzend zum ÖPNV. Diese können dazu beitragen, die innerstädtische Mobilität zu verbessern. Um solche multimodalen Mobilitätsketten umzusetzen, müssen die Anbieter von Nahverkehrsleistungen bereits etablierte und neue Mobilitätsangebote auf einheitlichen Plattformen bündeln, um Nutzern die Planung, Buchung und Bezahlung so einfach wie möglich zu gestalten. So wird die Gesamtmobilität verbessert und jeder Verkehrsträger kann seine systembedingten Vorteile bestmöglich in die Mobilitätsketten einbringen.

**Carsharing, Mietradstationen, Pedelegs und weitere Elemente der Mikromobilität ergänzend zum ÖPNV können dazu beitragen, die innerstädtische Mobilität zu verbessern.**



## 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 emittierende Nutzungen wie Logistik und Produktion an. Durch Standorte abseits von Wohngebieten werden Nutzungskonflikte reduziert und die Bevölkerung in geringerem Umfang durch Lärm und Schadstoffe belastet.

**Flächen an den Hauptverkehrsachsen sind optimal erreichbar, was für den Güterverkehr ein ausschlaggebendes Wettbewerbs- und Ansiedlungskriterium darstellt.**

## 10. Eine leistungsfähige H<sub>2</sub>-Pipeline-Infrastruktur aufbauen

Der klimaneutrale Umbau der Wirtschaft ist eine enorme technische, finanzielle und zeitliche Herausforderung. Emissionsfreier Wasserstoff wird dabei für die Industrie im Rheinland eine Schlüsselrolle einnehmen. Die enormen Mengen an Wasserstoff, die für die Transformation benötigt werden, können nicht allein im Rheinland produziert werden (lt. Schätzungen des Forschungszentrums Jülich zur Wasserstoff Roadmap NRW wird die Importquote dauerhaft bei knapp 90 % liegen<sup>1</sup>). Wichtige Partner werden aufgrund ihrer Lage Belgien und die Niederlande, mit den Häfen Antwerpen und Rotterdam als Wasserstoffdrehscheiben für die Metropolregion Rheinland sein.

**Wichtige Partner werden aufgrund ihrer Lage Belgien und die Niederlande, mit den Häfen Antwerpen und Rotterdam als Wasserstoffdrehscheiben für die Metropolregion Rheinland sein.**

Dazu müssen das H<sub>2</sub>-Pipelinennetz mit Anschluss an das belgische und niederländische Netz sowie die dafür benötigten Übergabestellen zügig ausgebaut werden. Diese Länder haben konkrete Pläne. So soll in den Niederlanden bis 2026 ein Pipelinennetz inkl. Übergabestelle an der D-NL Grenze entstehen, das neben H<sub>2</sub>-Pipelines auch Leitungen für Gas und die Entsorgung von CO<sub>2</sub> vorsieht.

Für die Anbindung an das belgische Netz gibt es ebenfalls konkrete Pläne belgischer und deutscher Netzbetreiber und Energieversorger. Die H<sub>2</sub>-Pipeline-Anbindungen an Belgien und an die Niederlande und die Industriestandorte im Rheinland sollten daher mit höchster Priorität vorangetrieben werden.

Damit die Transformation hin zur klimaneutralen Wirtschaft gelingt, müssen auch für diesen Themenkomplex die Planungs- und Genehmigungsverfahren dringend beschleunigt werden. Nicht nur für die Pipelines, sondern auch für Elektrolyseur-Standorte, Wasserstofftankstellen, insbesondere für Lkw und weitere notwendige Infrastruktur.

<sup>1</sup>Wasserstoff Roadmap Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Wirtschaft Innovation Digitales und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (MWIDE), Düsseldorf 2020, 5.7-8: Das Land bezieht sich in seiner Roadmap auf Berechnungen des Forschungszentrums Jülich. Diese gehen von einem Wasserstoffbedarf NRWs von 104 TWh pro Jahr aus, bei einer Produktion von 18 TWh vor Ort in NRW.

## IHRE ANSPRECHPARTNER/INNEN:

IHK Aachen  
Theaterstraße 6 – 10  
52062 Aachen  
Monika Frohn  
Tel. 0241 4460-102  
monika.frohn@aachen.ihk.de  
www.ihk.de/aachen

Benjamin Haag  
Tel. 0241 4460-131  
benjamin.haag@aachen.ihk.de

Bergische Industrie- und Handelskammer  
Wuppertal-Solingen-Remscheid  
Heinrich-Kamp-Platz 2  
42103 Wuppertal  
Thomas Wängler  
t.waengler@bergische.ihk.de  
Tel. 0202 2490-110  
www.bergische.ihk.de

IHK Bonn/Rhein-Sieg  
Bonner Talweg 17  
53113 Bonn  
Till Bornstedt  
Tel. 0228 2284-145  
bornstedt@bonn.ihk.de  
www.ihk-bonn.de

IHK Düsseldorf  
Ernst-Schneider-Platz 1  
40212 Düsseldorf  
Thomas Vieten  
Tel. 0211 3557-270  
thomas.vieten@duesseldorf.ihk.de  
www.ihk.de/duesseldorf

IHK Köln  
Unter Sachsenhausen 10 – 26  
50667 Köln  
Christopher Köhne  
Tel. 0221 1640 4020  
christopher.koehne@koeln.ihk.de  
www.ihk.de/koeln

IHK Mittlerer Niederrhein  
Nordwall 39  
47798 Krefeld  
Christoph Schnier  
Tel. 02151 635-360  
christoph.schnier@mittlerer-niederrhein.ihk.de  
www.mittlerer-niederrhein.ihk.de

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer  
Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg  
Mercatorstraße 22 – 24  
47051 Duisburg  
Matthias Simons  
Tel. 0203 2821-368  
simons@niederrhein.ihk.de  
www.ihk.de/niederrhein

## IMPRESSUM

Herausgeber:  
IHK-Initiative Rheinland GbR (IIR)  
c/o Industrie- und Handelskammer zu Köln  
Unter Sachsenhausen 10-26  
50667 Köln  
Tel: 0221 1640 0  
E-Mail: service@koeln.ihk.de  
www.rheinland.ihk.de

Redaktion: IIR GbR  
Gestaltung: büro G29 – Visuelle Kommunikation, Aachen

Titelbilder: Andreas Baum, IHK Mittlerer Niederrhein  
Stand: Frühjahr 2023

Die Bildrechte der nicht gesondert gekennzeichneten Bilder und Grafiken liegen bei den jeweiligen Unternehmen oder ihren Partnern. Eine Verwendung ohne deren ausdrückliche Zustimmung ist nicht gestattet. Anmerkung: In den Grafiken sind Rundungsdifferenzen möglich.





Ziel der IHK-Initiative Rheinland GbR ist die Weiterentwicklung des Rheinlands zu einem der attraktivsten Standorte Europas. Die Initiative ist ein Bündnis der sieben Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln, Mittlerer Niederrhein, Wuppertal-Solingen-Remscheid und der Niederrheinischen IHK Duisburg. [www.rheinland.ihk.de](http://www.rheinland.ihk.de)

Köln, Frühjahr 2023

Alle Studien sind auf der Internetseite der IIR GbR als Download verfügbar.

In der Studie und IHK-Positionen wird zur besseren Lesbarkeit in der Regel die männliche Form verwendet. Gemeint sind damit jeweils alle Geschlechter.

Nachdruck nur mit Genehmigung und Quellenangaben.  
Fotomechanische Wiedergabe für den innerbetrieblich Bedarf ist gestattet.

Trotz größter Sorgfalt bei der Zusammenstellung und Berechnung kann zudem keine Gewähr für die Richtigkeit der Daten übernommen werden.