



Verkehrsinfrastruktur und Standortqualität

Eine Positionierung der NRW-Wirtschaft



NRW-Wirtschaft setzt auf Instandhaltung, Sanierung und Ausbau der Verkehrswege.

Die verkehrliche Erreichbarkeit, die Qualität der Verkehrswege und die Vernetzung der Verkehrssysteme gehören zu den wichtigsten Standortfaktoren und gleichzeitig zu den am häufigsten unterschätzten Größen für Wachstum und Beschäftigung.

Für das Land und seine Bürgerinnen und Bürger ist es deshalb von großem Interesse, dass die Verkehrsinfrastruktur als eine wesentliche Säule der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und als Garant für unseren Wohlstand in einem funktionsfähigen Zustand erhalten sowie sach- und bedarfsgerecht ausgebaut wird.

Der Wirtschaftsstandort NRW verfügt über eines der größten und dichtesten Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetze in Europa. Leider operiert dieses System vielerorts bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Dies wird insbesondere auf der Straße deutlich. Von 2009 bis 2011 nahmen die Staus in NRW um 35 Prozent, und damit im Vergleich zur Verkehrsentwicklung, deutlich überproportional zu. Entlastungen durch das System Schiene sind nicht in ausreichendem Maße gegeben, lediglich das System Wasserstraße verfügt noch über nennenswerte Kapazitäten. Die genannten Kapazitätsengpässe drohen die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in NRW einzuschränken und können wachstumshemmend wirken.

300 Brückenbauwerke an Autobahnen und Bundesstraßen müssen kurzfristig, weitere 700 mittelfristig saniert werden.

Aufgrund der exponentiell zunehmenden Überlastungseffekte der Infrastruktur, die auf das anhaltende Verkehrsmengenwachstum sowie unterlassene Erhaltung und unzureichende Kapazitätserweiterungen zurückzuführen sind, verschlechtert sich der Zustand der Verkehrswege weiter. Wir fahren buchstäblich auf Verschleiß. Nach einer Prognose der Bundesregierung aus dem Jahr 2007 sollen bis 2025 der Personenverkehr um 16 Prozent und der Güterverkehr um 71 Prozent zunehmen. Damit ist eine Verschärfung der Situation vorprogrammiert.

Untersuchungen der Straßenbaulastträger zeigen, dass zur Erhaltung des heutigen Zustands eine Verdoppelung der entsprechenden Haushaltsansätze erforderlich wäre. Dabei geht es nicht nur darum, Schlaglöcher zu beseitigen – ein für die Verkehrssicherheit durchaus wichtiger Aspekt –, sondern die Netzfunktionalität langfristig zu erhalten. Ingenieurbauwerke wie Brücken oder Tunnel sind Nadelöhre unserer Infrastruktur. Durch die unterlassene Instandhaltung wächst das Risiko, dass immer mehr Bauwerke den verkehrlichen Anforderungen nicht mehr gewachsen sind. Die durch eine Sperrung verursachte Herauslösung von Verbindungen aus dem bestehenden Infrastrukturnetz kann zu einer Kettenreaktion mit zum Teil erheblichen Auswirkungen auf die verkehrliche Erreichbarkeit von Standorten, ja ganzer Regionen führen, wie das Beispiel der Rheinbrücke Leverkusen im Zuge der A 1 deutlich zeigt.

Die Situation bei der Schieneninfrastruktur ist gleichfalls besorgniserregend. Eine Analyse des Instituts für Verkehrswissenschaften der Universität Münster macht deutlich, dass aufgrund der jahrelang verschleppten Investitionen auch im Schienennetz an vielen Stellen Engpässe drohen. Die Zahl der Nadelöhre im Schienennetz wird bis 2025 um 40 Prozent auf rund 110 ansteigen. Wird hier nicht schnell gegengesteuert, können in Zukunft zahlreiche Bahntransporte nur noch mit Einschränkungen und Behinderungen durchgeführt werden.

Die Verkehrsinfrastruktur als Garant für unseren Wohlstand muss nicht nur in einem funktionsfähigen Zustand erhalten, sondern auch sach- und bedarfsgerecht ausgebaut werden!

Gleiches gilt für die ÖPNV-Infrastruktur, insbesondere in den Ballungsräumen von NRW. Hier summiert sich der Reinvestitionsbedarf in den kommenden Jahren auf 1,1 Mrd. Euro. Diese können durch die Verkehrsunternehmen allein nicht annähernd finanziert werden.

Nordrhein-Westfalen hat den höchsten Sanierungsbedarf aller Bundesländer im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Viele Brücken aus den 60er-Jahren sind nicht für den heutigen Verkehr ausgelegt. Inzwischen sind bereits 23 Autobahnbrücken in NRW für LKW nur noch eingeschränkt passierbar. Die Landesregierung geht davon aus, dass allein 300 Brückenbauwerke an Autobahnen und Bundesstraßen kurzfristig und weitere 700 mittelfristig saniert werden müssen. Hierfür sind in den kommenden zehn Jahren 3,5 Mrd. Euro erforderlich. Der Bedarf für die Landes- und Kommunalstraßen ist noch nicht einmal ermittelt worden. Dabei weist das Netz der NRW-Landesstraßen, im Vergleich zu Autobahnen, Bundes- und Kommunalstraßen, den schlechtesten Erhaltungszustand und die größte Unfallhäufigkeit auf. Dies trifft vor allem die ländlichen Regionen in NRW. Hier erfüllen die Landesstraßen oft die zentrale Erschließungsfunktion. In den Flächenregionen liegen mittlerweile aber auch die industriellen Schwerpunkte des Landes mit entsprechend hohen Ziel- und Quellverkehren.

Nach einer Prognose der Bundesregierung aus dem Jahr 2007 sollen bis 2025 der Personenverkehr um 16 Prozent und der Güterverkehr um 71 Prozent zunehmen.

Die Leistungsfähigkeit eines Verkehrssystems bemisst sich nach seinem schwächsten Glied. Dieses gilt insbesondere auch für die Binnenschifffahrt. Während der Rhein als Magistrale grundsätzlich über freie Kapazitäten verfügt, unterliegen die Kanäle trotz verschiedener Ausbaumaßnahmen weiterhin deutlichen Einschränkungen. Vor allem der mehrlagige Containerverkehr sowie der Einsatz von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden sind hiervon betroffen. Eine einzige Brücke mit nicht ausreichender Durchfahrthöhe bzw. eine unterdimensionierte Schleuse oder ein Wend Becken reichen aus, um eine ganze Verkehrsverbindung unattraktiv werden zu lassen. Insgesamt haben auch die Wasserstraßen einen erheblichen Nachholbedarf bei den Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen. Zusätzlich ist die Verfügbarkeit von Umschlagflächen und die verkehrliche Erreichbarkeit von Hafenarealen sicherzustellen. Hafenanlagen, Schleusen oder Befestigungsbauwerke sind zum Teil bereits in einem kritischen Zustand.

Als bedeutender Industriestandort ist das Land Nordrhein-Westfalen von den skizzierten Entwicklungen besonders bedroht. Verlässlich funktionierende Transportketten sind für die Versorgungssicherheit des Industrie- und Logistikstandortes einer der entscheidenden Produktionsfaktoren und auch für die Energiewende von besonderer Bedeutung. Denn abgängige oder abgelaastete Brücken bzw. Straßen gefährden den Schwerguttransport zum Beispiel von Großtransformatoren und schweren Komponenten von Windrädern, die vielfach in NRW hergestellt werden. Unterdimensionierte Wasserstraßen und Kanäle sind zudem kritische Infrastrukturen bei der Versorgung bestehender und zukünftiger Kraftwerksstandorte.

Die finanziellen Mittel für die Erhaltung und den Ausbau des Landesstraßennetzes müssen an die dringenden Erfordernisse angepasst werden.

Häufig begründet die Politik unterlassene Erhaltungs- sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen mit fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten. Dabei spült allein der Straßenverkehr dem Staat jährlich rund 55 Mrd. Euro in die öffentlichen Kassen. 36 Mrd. Euro Energiesteuer (vormals Mineralölsteuer), 6,8 Mrd. Euro Mehrwertsteuer, 8,4 Mrd. Euro Kfz-Steuer sowie 3,3 Mrd. Euro durch die LKW-Maut.

Von diesen Gesamteinnahmen aus dem Straßenverkehr in Höhe von rund 55 Mrd. Euro investiert der Bund jährlich nur rund 10 Mrd. Euro (rund 18 Prozent!) zurück in seine Bundesverkehrswege. Diese Mittel fließen nicht nur in die Straße, von der die vielfach höheren Einnahmen alleine stammen, sondern auch in das Schienen- und Wasserstraßennetz. Diese Gesamtsumme ist nicht höher, als die Verkehrsinfrastruktur-Investitionen in den flächenmäßig deutlich kleineren Niederlanden.

Bricht man die Bundeszahlen herunter auf Nordrhein-Westfalen, so wird der Vergleich noch deutlicher. Nach den aktuellen Plänen soll NRW 2013 einschließlich der Mittel aus dem Sonderpotf des Bundesverkehrsministeriums rund 650 Mio. Euro für die Erhaltung und den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen erhalten. Vergleicht man diesen Betrag mit den entsprechenden Investitionen in den benachbarten Niederlanden, so stellt man fest, dass es dort offenbar eine andere Prioritätensetzung gibt. Bei vergleichbarer Einwohnerzahl und Autobahnnetzlänge werden dort in 2013 rund 1,4 Mrd. Euro in den Neu- und Ausbau des Autobahnnetzes investiert. Hinzu kommen weitere 413 Mio. Euro für die Unterhaltung sowie zusätzliche Mittel für sogenannte ÖPP-Projekte.

Der Zustand der Verkehrswege in NRW verschlechtert sich zunehmend. Wir fahren buchstäblich auf Verschleiß.

Aus dieser Gegenüberstellung wird deutlich, dass Nordrhein-Westfalen jede Veranlassung hat, sich gegenüber dem Bund für eine deutliche Erhöhung der Haushaltsmittel einzusetzen. Dies gilt sowohl für die Erhaltung als auch für den Neu- und Ausbau. Die Mittelverteilung muss sich künftig wieder stärker an der tatsächlichen Verkehrsbelastung orientieren. Darüber hinaus ist die nordrhein-westfälische Landesregierung aufgefordert, die finanziellen Mittel für die Erhaltung und den Ausbau des Landesstraßennetzes den dringenden Erfordernissen anzupassen, sowie die erforderlichen Planungsressourcen zur Verfügung zu stellen.

Um die Akzeptanz und das Verständnis für wichtige Infrastrukturprojekte zu erhöhen, ist es unabdingbar, dass sich die Politik zur hohen Bedeutung der Infrastruktur bekennt und gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern den hieraus abzuleitenden Handlungsbedarf erläutert. Dies gilt insbesondere auch für die Verkehrsflughäfen in NRW. Vor dem Hintergrund eines zunehmenden Wettbewerbsdrucks der Flughafenstandorte in Europa müssen sie in die Lage versetzt werden, die ihnen zugeordneten Funktionen in vollem Umfang erfüllen zu können.

Für eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur müssen alternative Finanzierungskonzepte geprüft werden.

Zur schnellstmöglichen Umsetzung des skizzierten Bedarfs im Bereich Infrastrukturerhaltung und -ausbau in Nordrhein-Westfalen sind auch neue Konzepte zur Finanzierung und baulichen Realisierung erforderlich.

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur fordern die IHK- und Handwerksorganisationen sowie Wirtschaftsverbände des Landes Nordrhein-Westfalen die Politik zum Handeln auf:

→ **NRW braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**

Wir wünschen uns eine politische Kultur für Infrastruktur. Die Politik muss sich zur hohen Bedeutung der Infrastruktur-Erhaltung und des Infrastruktur-Ausbaus bekennen und dies auch durch eine verbesserte Mittelausstattung dokumentieren.

→ **Investitionen müssen transparent und nach klaren Prioritäten erfolgen**

Projekte mit dem größten verkehrs- und gesamtwirtschaftlichen Nutzen müssen vorrangig realisiert werden. Netzwirkungen und Entlastungsmöglichkeiten für bestehende Engpässe sind stärker als bisher zu gewichten. Die Methodik der Nutzen-Kosten-Bewertung muss dies widerspiegeln. Die Priorisierung muss die Bereitstellung von Planungskapazitäten und Finanzmitteln bestimmen. Dabei muss die regionale Erschließungsfunktion der Verkehrsinfrastruktur jedoch angemessen berücksichtigt werden. Entscheidungskriterien und -wege für die Bedarfsplaneinstufung und die Priorisierung im Zuge der baulichen Umsetzung müssen transparent und nachvollziehbar sein. Planungs- und Entscheidungszuständigkeiten – auch im Verhältnis zwischen Bund und Ländern – müssen eindeutig zugeordnet werden, um Effizienz, Verantwortung und Akzeptanz zu erhöhen.

→ **Stabile Finanzierungskreisläufe schaffen Verlässlichkeit**

Einnahmen aus dem Verkehr müssen wieder in stärkerem Maße dem Verkehr zugute kommen. Dabei empfehlen sich in der Regel verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe. Diese müssen so gestaltet werden, dass Nutzerentgelte (z.B. LKW-Maut und Kanalabgabe) zweckgebunden und in voller Höhe für Infrastrukturinvestitionen verwendet werden und nicht dazu dienen, Defizite des allgemeinen Haushalts auszugleichen. Zudem darf es nicht mehr dazu kommen, dass Verkehrswegeabgaben durch eine Reduzierung der regulären Haushaltstitel für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen negativ kompensiert werden.

→ **Brücken dürfen nicht zur Achillesferse für den Standort NRW werden**

Es bedarf einer umfassenden Analyse der Schwachstellen und systematischen Abschätzung der Ausfallrisiken im Bereich der Brückenbauwerke. Die Instandhaltungsmittel müssen ebenso wie die Mittel für Ausbaumaßnahmen strikt nach den höchsten verkehrlichen Nutzen/Risiken priorisiert werden. Das prioritätengesteuerte Instandhaltungsmanagement muss deutlich verbessert werden.

→ **Eine gute und rechtzeitige Planung ist unverzichtbar**

Die über Jahre immer weiter abgebauten Planungskapazitäten müssen wieder aufgestockt werden. Ohne zusätzliches Personal

in den Verwaltungen und/oder zusätzliche Planungsmittel für eine Fremdvergabe ingenieurtechnischer Leistungen sind die immer komplexeren Planungsprozesse nicht mehr steuerbar beziehungsweise rechtssicher abzuschließen. Hinzu kommt, dass sich die Planungszeiten weiter verlängern. Wenn Nordrhein-Westfalen sich, zu Recht, dafür stark macht, dass zukünftig mehr Mittel in die verkehrs- und volkswirtschaftlich besonders rentablen Projekte nach NRW fließen, dann muss das Land auch die Voraussetzungen dafür schaffen, dass ausreichend baureife Projekte vorliegen. Es darf sich nicht noch einmal wiederholen, dass Mittel in Ermangelung baureifer Projekte in andere Bundesländer abfließen, obwohl sie für NRW vorgesehen waren.

→ **Alternative Ideen brauchen ihre Chancen**

Wir erwarten eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit auch gegenüber alternativen Finanzierungsmodellen für die Verkehrsinfrastruktur. ÖPP-Modelle im Bundesfernstraßenbau können im Einzelfall eine Alternative sein, wenn diese im Wirtschaftlichkeitsvergleich der konventionellen Finanzierung/Vergabe überlegen sind. Das gilt insbesondere für Projekte, deren Realisierung im Rahmen der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auf absehbare Zeit nicht möglich ist.

Ebenso sollte geprüft werden, wie die positiven Erfahrungen mit langfristigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen bei Schienenwegen Anwendung auch bei Straßenwegen finden können, um den Mitteleinsatz für den Erhalt des Bestandsnetzes unabhängig von Etatschwankungen zu verstetigen und flexibler zu gestalten.

→ **Co-Modalität fördern – Effizienz aller Verkehrsträger stärken**

Wir brauchen eine echte Co-Modalität und Vernetzung der Verkehrsträger, um diese in ihrer Effizienz zu stärken. Nur so kann NRW den Herausforderungen und Chancen des Güterverkehrswachstums gerecht werden. Daher sollte die nordrhein-westfälische Landesregierung neuen Technikkonzepten wie zum Beispiel dem Lang-LKW offen gegenüberstehen. Die Ergebnisse der derzeit laufenden Modellversuche können neue Handlungsspielräume aufzeigen und dazu beitragen, Verkehre unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten zu optimieren. Das gilt auch für innovative Verkehrsmanagement- und -steuerungskonzepte.

→ **Nachvollziehbare Planungen und eine zeitnahe Umsetzung erhöhen die Akzeptanz beim Bürger**

Planungen müssen verständlich sein und ihre Umsetzung muss zügig erfolgen. Politik und Verwaltung haben die Aufgabe, den Bürgerinnen und Bürgern den Nutzen der Infrastrukturmaßnahmen zu erläutern und getroffene Entscheidungen zeitnah umzusetzen. In diesem Zusammenhang kann ein umfassender Verkehrsinfrastrukturbericht, in dem regelmäßig die Informationen von Bund, Ländern und Kommunen zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur zusammengetragen werden, ein hilfreiches Instrument sein.

*Die unterzeichnenden Institutionen
möchten sich mit diesem Papier aktiv und
konstruktiv in die Diskussion zur Sicherung
und bedarfsgerechten Weiterentwicklung
der Verkehrsinfrastruktur einbringen.*



IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

IHK NRW



WESTDEUTSCHER HANDWERKSKAMMERTAG

Westdeutscher Handwerkskammertag



NW-HT

Nordrhein-Westfälischer Handwerkstag

Nordrhein-Westfälischer Handwerkstag

unternehmer nrw
Landesvereinigung der Unternehmerverbände Nordrhein-Westfalen e.V.

Landesvereinigung der Unternehmerverbände Nordrhein-Westfalen e.V.



Unternehmerverband Handwerk NRW

Unternehmerverband Handwerk e.V.



Arbeitsgemeinschaft der Kreishandwerkerschaften in NRW



Arbeitsgemeinschaft der Häfen NRW



Baugewerbliche Verbände



Bauindustrieverband NRW e.V.



Bauverbände Westfalen



Handelsverband NRW e.V.



Logistik.NRW



Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V.



Verkehrsverband Westfalen e.V.

**Gemeinsame Initiative der NRW-Wirtschaft
für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**

c/o Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen e.V.
Uhlandstraße 56 · 40237 Düsseldorf
Tel. 02 11/67 03-235 · www.bauindustrie-nrw.de

Stand: März 2013