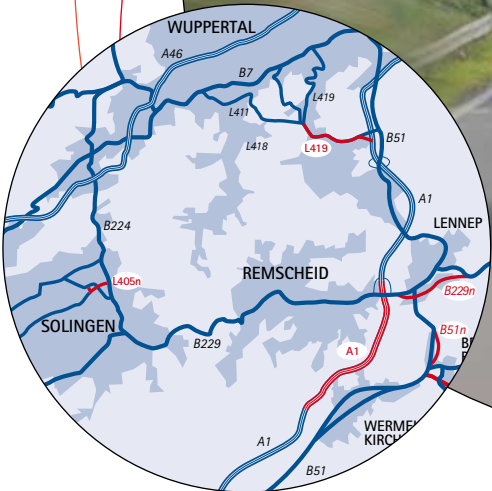




Wachstum braucht Mobilität

Verkehrspolitischer Leitfaden der Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid



Industrie- und Handelskammer
Wuppertal-Solingen-Remscheid

Inhalt:

	Seite
Vorwort von Präsident und Hauptgeschäftsführer	4
Verkehrspolitische Interessenvertretung als zentrale Aufgabe der IHKs	5
Wachstum braucht Mobilität	6
Freie Wahl des Verkehrsträgers ermöglichen	7
Mehr Geld für Verkehrswege bereitstellen	8
Verkehr und Umwelt nicht gegeneinander ausspielen	9
Verkehrsgewerbe entlasten	10
Verkehrsinfrastruktur im Bergischen Städtedreieck – Forderungen der IHK	12

Vorwort

Alle maßgeblichen Politiker, egal ob von CDU/CSU, SPD oder FDP, betonen zu Recht, dass leistungsfähige Verkehrswege für unsere moderne, arbeitsteilige Wirtschaft – und damit für Wachstum und Beschäftigung – unverzichtbar sind. In unzähligen Reden und Statements haben sich dieselben Politiker dafür ausgesprochen, dauerhaft deutlich mehr Geld in unsere Verkehrswege zu investieren. Merkwürdig nur, dass nie genug Geld bereitgestellt wird, egal welche Koalition gerade in Bund oder Land regiert. Vor allem in den westlichen Bundesländern verfallen Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßen, die Pläne für Erhalt und Ausbau sind hoffnungslos unterfinanziert. Auch die Schienenwege in Deutschland stecken in einem immensen Sanierungstau. Eine teilweise übertriebene Umweltbürokratie und die Einführung von innerstädtischen Fahrverbotszonen („Umweltzonen“) verschärfen die Situation weiter. Die Folgen spüren wir alle täglich: Im Stau oder am überfüllten Bahnsteig auf den verspäteten Zug wartend. Allein durch Staus werden jährlich Kosten von mehreren Milliarden Euro verursacht!



Friedhelm Sträter
Präsident

Zudem wird das Verkehrsgewerbe durch hohe Steuern und exorbitant steigende Mautsätze immer mehr belastet. Das Versprechen der Politik, die Mauteinnahmen 1 zu 1 in den Straßenbau fließen zu lassen und die Investitionsmittel entsprechend zu erhöhen war in Berlin schnell vergessen. So wurden immer mehr Straßen zu „Buckelpisten“ und Staufallen. Statt aber das Notwendige zu tun, flüchten sich selbst ausgewiesene Verkehrspolitikern in die Illusion, man könnte einen großen Teil der Güterverkehrsmenge auf die Schiene verlagern. Schlimmer noch: Sie versuchen diese Utopie durch immer weitere Verteuerungen und Beschränkungen des Straßengüterverkehrs zu erzwingen.

Die Industrie- und Handelskammern weisen seit Jahren auf diese Fehlentwicklungen hin und haben konkrete Verbesserungsvorschläge gemacht. Doch die falsche Politik ging weiter. Mittlerweile besteht die konkrete Gefahr, dass unsere Volkswirtschaft bleibenden Schaden nimmt – mit schlimmen Folgen für unsere Gesellschaft. Die IHK-Organisation hat deswegen den Bereich Mobilität und Verkehr zu ihrem Jahresthema 2009 gemacht. Bundesweit soll mit einer Vielzahl von Veranstaltungen und Informationen auf die existenzielle Bedeutung dieses Themas für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland hingewiesen werden.



Michael Wenge
Hauptgeschäftsführer

Die bergische IHK hat sich entschlossen, ihre Vorstellungen für eine moderne und sachgerechte Verkehrspolitik sowie den regionalen Infrastrukturausbau in Form des vorliegenden Leitfadens zu veröffentlichen. Das Papier wurde unter intensiver Mitarbeit der IHK-Verkehrsausschussmitglieder erarbeitet und von der Vollversammlung beschlossen. Die bergischen Unternehmer erwarten, dass die Anforderungen der Wirtschaft an Infrastruktur und Verkehrspolitik bei den politisch Verantwortlichen in Bund, Land und der Region Beachtung finden. Denn Wachstum braucht Mobilität!

Friedhelm Sträter

Michael Wenge



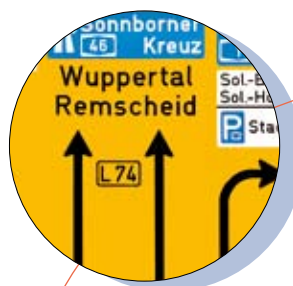
Verkehrspolitische Interessenvertretung als zentrale Aufgabe der IHKs

Die Industrie- und Handelskammern haben gemäß Paragraph 1 des IHK-Gesetzes die Aufgabe, das Gesamtinteresse der ihnen zugehörigen Gewerbetreibenden ihres Bezirkes wahrzunehmen und für die Förderung der Wirtschaft zu wirken.

Wegen der grundlegenden Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft setzen sich die IHKs seit ihrer Gründung für einen bedarfsgerechten Ausbau und den Erhalt der Verkehrswege ein. Auch nach den neusten Untersuchungen gehört die Verkehrsinfrastruktur weiter zu den drei wichtigsten Standortfaktoren für die Ansiedlungsentscheidungen von Unternehmen. Die IHKs engagieren sich in diesem Zusammenhang nicht nur für die Infrastruktur innerhalb des jeweiligen IHK-Bezirks, sondern auch für deren Einbindung in großräumige Verkehrsnetze.

Zur Durchsetzung dieser Interessen arbeiten die IHKs auf Landes-, Bundes- und Europaebene eng zusammen. Die bergische IHK ist deshalb Mitglied in der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern Nordrhein-Westfalen und im deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK). Der DIHK setzt sich mit seinem Büro in Brüssel auch auf europäischer Ebene für die Interessen der deutschen Wirtschaft ein. Angesichts der Tatsache, dass mittlerweile 80 Prozent aller verkehrspolitischen Entscheidungen durch die EU getroffen werden, wird dieses Standbein immer wichtiger.

Die bergische IHK fordert und unterstützt dringend notwendige Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen im Bergischen Städtedreieck. Sie erstellt Gutachten und Stellungnahmen zu wichtigen Infrastrukturprojekten und setzt sich für ein abgestimmtes Gesamtverkehrskonzept ein. In diesem müssen alle Verkehrsträger ihren Platz haben, und ihre spezifischen Stärken ausspielen können. Darüber hinaus setzt sie sich für die Interessen der Verkehrswirtschaft ein und unterstützt diese durch Informationen, Serviceleistungen und die Abnahme von gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen.



Mobilität ist ein wesentlicher Aspekt unseres Wirtschaftslebens. Ein funktionierender Austausch von Waren und Dienstleistungen ist Voraussetzung und Garant für Wirtschaftswachstum und damit für den Wohlstand der Gesellschaft. Gerade das überdurchschnittlich exportorientierte Bergische Städtedreieck mit seiner vorwiegend mittelständisch geprägten Wirtschaft ist dabei auf eine leistungsfähige Infrastruktur existenziell angewiesen.

Sie reduzieren Lagerbestände und erhöhen die Lieferhäufigkeit in Folge kleinerer Sendungsgrößen. Diese Entwicklungen lassen den Güterverkehr wachsen. Trotz des demographischen Wandels nimmt auch der Personenverkehr weiter zu. Die Zahl der Haushalte wächst, die Summe der Fahrzeuge pro Familie und die Anzahl der Führerscheine steigen an.

Wachstum braucht Mobilität

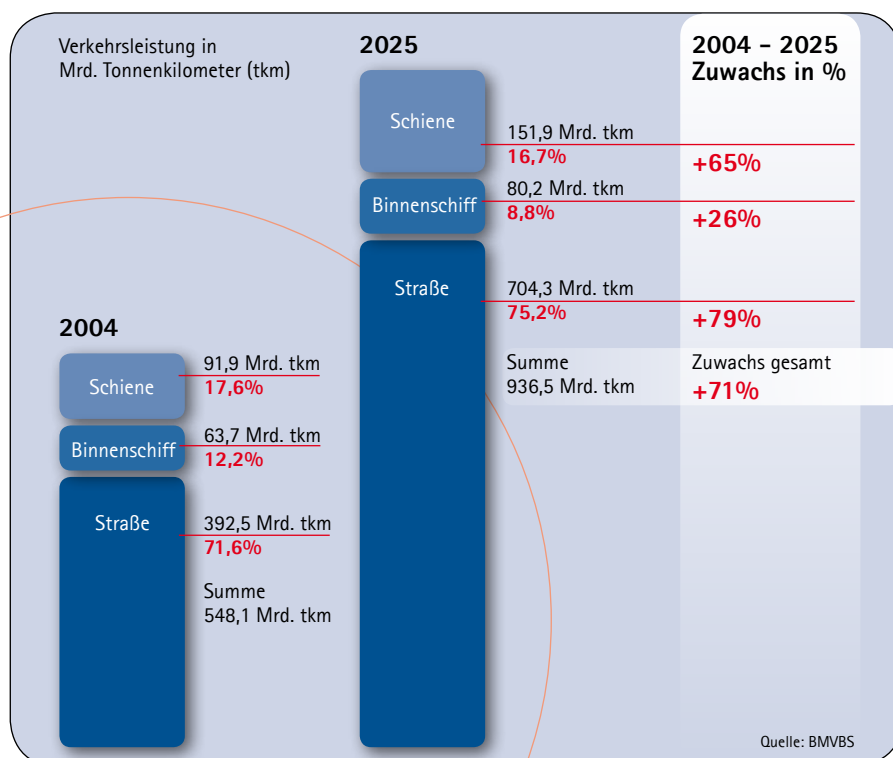


Die Mengenprognosen des zuletzt 2003 aktualisierten Bundesverkehrswegeplans sind deshalb bereits völlig überholt. Aktuelle Studien prognostizieren ein Wachstum der Güterverkehrsleistung bis 2025 um rund 70 Prozent. Der Löwenanteil wird dabei auf die Straße entfallen.

Durch die Osterweiterung der EU ist Deutschland endgültig zum europäischen Transitland geworden. Zudem erhöhen Binnenmarkt und globaler Wettbewerb den Kostendruck auf die Unternehmen. Sie verringern deshalb ihre Fertigungstiefe, spezialisieren sich und kaufen Produkte zu.

Der Alltag der Verkehr treibenden und vom Verkehr abhängigen Unternehmen wird schon heute immer schwieriger. Die Verkehrsachsen sind an vielen Stellen überlastet. An den Autobahnen fehlen Lkw-Parkplätze zur Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten. Im Schienenverkehr sind zahlreiche Knoten verstopft und die kleineren Wettbewerber der DB AG beklagen oftmals Probleme beim Trassenzugang. Auch viele der großen Luftverkehrskreuzer haben bald ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.

Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern



Die Bewältigung des Verkehrswachstums ist deshalb eine der wichtigsten Aufgaben der Politik. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, eine Umweltpolitik mit Augenmaß und der konsequente Abbau von Wettbewerbsnachteilen deutscher Verkehrs- und Logistikunternehmen gegenüber ausländischen Mitbewerbern sind aus Sicht der bergischen Wirtschaft unverzichtbar.

Rundungsdifferenzen möglich.



Freie Wahl des Verkehrsträgers ermöglichen

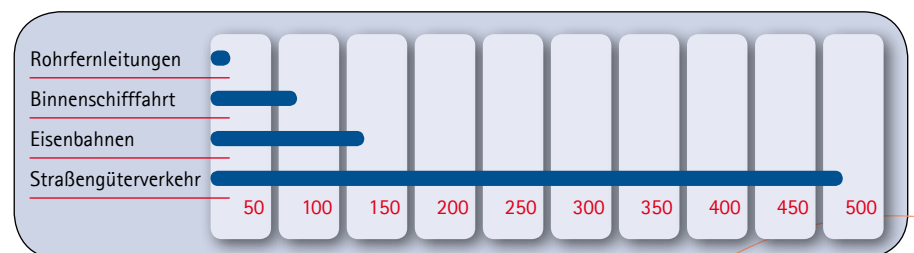
Die Wirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen und muss frei entscheiden können, welchen Verkehrsträger sie wann einsetzt. Diese Wahlmöglichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil einer freien Wirtschaftsordnung und Voraussetzung unserer arbeitsteiligen Wirtschaft. Damit diese Wahlfreiheit auch faktisch möglich ist, muss die Infrastruktur dem Bedarf entsprechend ausgebaut werden und die Politik für einen fairen Wettbewerb aller Verkehrsträger sorgen.

Derzeit ist leider oft das Gegenteil der Fall. Auf Bundes- und EU-Ebene wird versucht, die Verlagerung von Verkehren auf bestimmte Verkehrsträger zu erzwingen. Durch Verteuerung und Quersubventionierung wird insbesondere der Straßengüterverkehr gegenüber der Konkurrenz auf der Schiene benachteiligt. Jüngstes Beispiel ist die durch die EU geplante Anlastung externer Kosten des Güterverkehrs. Abgesehen davon, dass hierfür keine ausgereifte Kostenermittlungsmethode vorliegt, sollen diese Kosten nur dem Straßengüterverkehr angelastet werden. Der Masterplan Güterverkehr und Logistik sowie die jüngste Mauterhöhung sind weitere Beispiele für eine falsche, wettbewerbsverzerrende Politik, die letztlich zum Scheitern verurteilt ist. Denn die Straße ist der Verkehrsträger Nummer Eins und wird das für absehbare Zeit auch bleiben. Über 70 Prozent aller Güter werden über die Straße transportiert, von den Reisenden nutzen sogar 90 Prozent die Straße.

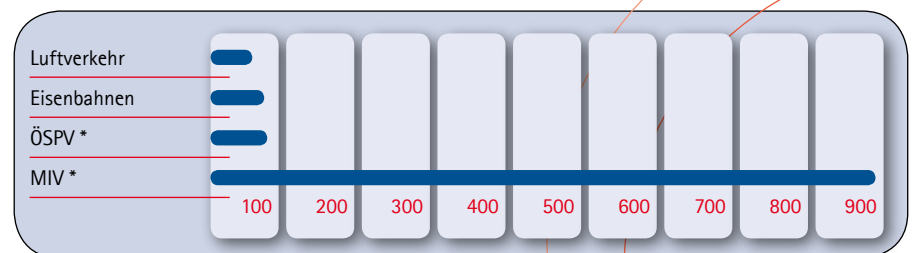
Eine flächendeckende Versorgung ist schon aus Kapazitätsgründen nur über die Straße möglich. Wollte man nur die Hälfte des prognostizierten Wachstums im Güterverkehr mit der Bahn transportieren, müsste die Kapazität der Schienenwege verdoppelt werden. Dies ist vollkommen illusorisch. Denn die Bahn baut ihr Netz nicht aus, sondern hat es im Gegenteil seit den 1990er Jahren um rund 5.000 Kilometer verringert. In keinem Land der EU wurden mehr Schienenstrecken stillgelegt als in Deutschland! Besonders betroffen sind und waren insbesondere auch Güterverkehrsstellen. Schon heute ist deshalb auch das Schienennetz chronisch überlastet. Viele Unternehmen waren deshalb gezwungen, ihre Transporte auf die Straße zu verlagern. Es wundert deshalb nicht, dass der Anteil der Bahn an den Gesamtverkehrsleistungen seit 1985 von 25 auf 15 Prozent gesunken ist.

Doch selbst bei einem drastisch erweiterten Netz könnte die Bahn den Lkw in den wenigsten Fällen ersetzen. Denn die Stärken der Bahn liegen eindeutig beim Transport von großen Gütermengen über weite Strecken. 80 Prozent des Güteraufkommens auf der Straße werden jedoch nicht weiter als 100 Kilometer transportiert. Auf solch kurzen Strecken ist die Bahn - außer bei ausgesprochenen Massengütern - weder wirtschaftlich noch ökologisch eine Alternative. Zudem ist die Bahn nicht in der Lage, die ständig wachsenden Anforderungen an Geschwindigkeit und Flexibilität zu erfüllen, die sich aus der fortschreitenden Arbeitsteilung, sinkender Lagerhaltung und kürzeren Produktzyklen ergibt. Darüber hinaus benötigt unsere Industrie zunehmend logistische Komplettlösungen. Diese Anforderungen sind nur durch den Einsatz von Lkw zu erfüllen.

Transportleistungen 2007 in Milliarden Tonnenkilometern (tkm)



Verkehrsleistungen 2006 in Milliarden Personenkilometern (Pkm)



* Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)

* Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Quelle: ADAC

Mehr Geld für Verkehrswege bereitstellen

Der Staat nimmt durch vom Kfz-Verkehr gespeiste Finanzierungsquellen (Mineralölsteuer, Kfz-Steuer, Öko-Steuer und Lkw-Maut) jährlich circa 50 Milliarden Euro ein. Trotzdem fehlt es seit langem an ausreichenden Mitteln für die Verkehrswege. Denn der Großteil dieser Einnahmen wird für andere Zwecke verwendet. Der Bund hat beispielweise 2008 lediglich 4,93 Milliarden Euro in die Bundesfernstraßen investiert. Notwendig wären nach übereinstimmender Ansicht aller Verkehrsexperten aber jährlich 7 Milliarden Euro. Die Lkw-Maut sollte die Wende bringen. Die Politik hatte versprochen, dass die Einnahmen – 2008 nach Abzug der Erhebungskosten immerhin über 2,5 Milliarden Euro – für die Finanzierung der Bundesfernstraßen eingesetzt werden.

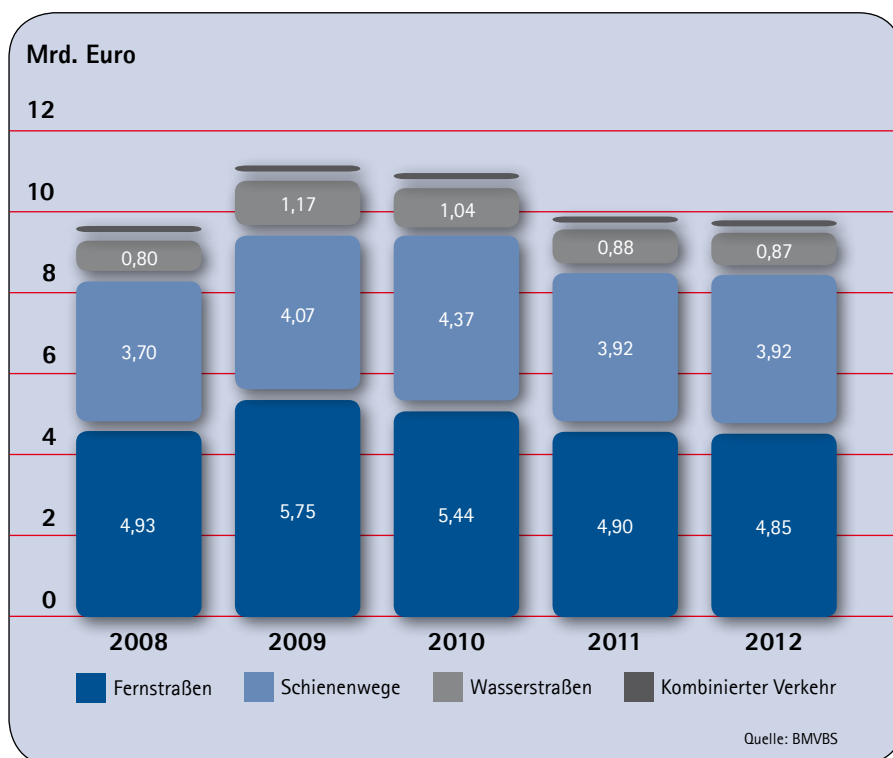
Dieses Versprechen war schnell vergessen: Das Geld wird zwar dem Haushalt des Verkehrsministeriums zur Verfügung gestellt, gleichzeitig wurden aber die allgemeinen Haushaltsmittel des Etats immer um denselben Betrag gekürzt. Hinzu kommt, dass nur 50 Prozent der Mauteinnahmen dem Straßenbau zugute kommen – die andere Hälfte wird in Schienenwege und Bundeswasserstraßen gesteckt. Effekt: Die Belastung der Transportunternehmen wurde erhöht – die Investitionen in die Straße aber keineswegs. Daran sollte sich auch durch die Mauterhöhung kaum etwas ändern. Trotz jährlicher Mehreinnahmen von über 1,5 Milliarden Euro sollten in den Jahren 2009 und 2010 nur insgesamt 400 Millionen Euro mehr in die Fernstraßen fließen, danach sollte der entsprechende Etat sogar wieder unter das heutige Niveau gesenkt werden! Im Rahmen des Konjunkturpakets „Beschäftigungssicherung und Wachstumsförderung“ hat die Bundesregierung jedoch kurzfristig auch eine Erhöhung der Investitionsmittel für die Verkehrswege beschlossen. Für die Jahre 2009 und 2010

stehen jetzt beispielsweise 5,75 beziehungsweise 5,44 Milliarden Euro für die Bundesfernstraßen zur Verfügung. Die IHK begrüßt die Aufstockung, auch wenn diese den Bedarf keineswegs deckt. Vor allem aber darf die Erhöhung nicht auf zwei Jahre beschränkt sein, sondern für die Verkehrsinfrastruktur muss dauerhaft mehr Geld bereitstehen. Bisher ist jedoch geplant, dass die Mittel für die Bundesfernstraßen bereits 2011 wieder auf nur 4,9 Milliarden sinken – damit stünde dann noch weniger Geld zur Verfügung als 2008! Dies muss unbedingt verhindert werden. Sonst wären die zusätzlichen Mittel nichts weiter als ein Strohfeder. Wie ernst die Lage ist, belegen die Zahlen. Nach dem Straßenbaubericht der Bundesregierung 2007 war bereits 2004 fast ein Viertel der Bundesstraßen nur noch „eingeschränkt gebrauchsfähig“. In Nordrhein-Westfalen sind sogar 42 Prozent der Landesstraßen in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand. Wichtige Straßenprojekte werden immer wieder hinausgeschoben, laufende Baumaßnahmen gestreckt, weil das Geld fehlt. Das Ergebnis: Immer mehr Staus und Unfälle, die zusammengerechnet Milliarden Schäden verursachen.

Mit der Infrastrukturfinanzierung „nach Kassenlage“ muss deshalb endlich Schluss sein. Aufgrund der Wichtigkeit der Verkehrswege müssen die diesbezüglichen Mittel nachhaltig erhöht werden. Die Mauteinnahmen dürfen deshalb nicht mehr als „Ersatz“ für gekürzte allgemeine Haushaltsmittel verwendet werden, sondern sie müssen dem Verkehrsetat zusätzlich zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sollten die Mautgelder möglichst ausschließlich für Straßenprojekte eingesetzt werden.

Die bergische IHK steht einer Umstellung von der Steuer- auf eine Nutzerfinanzierung grundsätzlich positiv gegenüber. Voraussetzung ist jedoch, dass der Staat weiter in der Verantwortung bleibt und dass eine Zweckbindung für die Verkehrsinfrastruktur erfolgt. Zudem darf es durch eine solche Umstellung keine Mehrbelastung für Unternehmer und Bürger geben.

Geplante Verkehrsinvestitionen 2009 bis 2012





Der Verkehr gehört – neben Industrie und privaten Haushalten – zu den großen Energieverbrauchern und Emittenten. Mit Sicherheit gehört daher die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs durch den Verkehr und die Verbesserung seiner Umweltbilanz zu den wichtigsten Aufgaben. Entgegen einem weit verbreiteten Vorurteil wurde aber gerade im Bereich des Straßenverkehrs bereits viel erreicht.

So wurde bei den Lkw durch erhebliche Investitionen in innovative Fuhrparktechnologien innerhalb von fünf Jahren das Niveau der Partikelemissionen um 41 Prozent reduziert. Bereits die derzeit überwiegend eingesetzten EURO III-Fahrzeuge stoßen nur ein Viertel der Partikelmenge aus, wie die noch vor zehn Jahren mehrheitlich eingesetzten EURO I-Lkw. Die neusten EURO IV- und V-Fahrzeuge sind noch viel sauberer. Ebenfalls rückläufig sind die Emissionen von Stickoxiden, Kohlenwasserstoff und Kohlenmonoxid. Ähnliche Entwicklungen haben beim Pkw stattgefunden. Auch die Lärmbelastung durch die Lkws hat sich drastisch verringert. So wären beispielsweise 24 Lkw der heutigen Generation nötig, um den Geräuschpegel zu erreichen, den 1970 ein einziges Fahrzeug verursacht hat.

Auch aus diesem Grund haben sich die Luftschadstoffwerte in den letzten Jahren kontinuierlich verringert. Das gilt auch für die bergischen Großstädte. Die IHK hat deshalb kein Verständnis dafür, dass aus Gründen der Luftreinhaltung in Wuppertal und zahlreichen anderen Kommunen drastische Verkehrsverbote, sogenannte Umweltzonen, eingeführt werden. Aus Sicht der IHK handelt es sich dabei um politischen Aktionismus. Alle wissenschaftlichen Untersuchungen sowie die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass derartige Verbotszonen die Feinstaubbelastung so gut wie gar nicht reduzieren.

Verkehr und Umwelt nicht gegeneinander ausspielen!

Die negativen Auswirkungen für Bürger und Wirtschaft sind dagegen enorm. Allein in Wuppertal werden 10.000 Fahrzeuge ab Februar 2009 Fahrverbote erhalten, darunter sind auch 25 Prozent aller gemeldeten Lkw. Insbesondere viele kleine Transportunternehmen sind betroffen. Sie nutzen mehrheitlich ältere Fahrzeuge und sind meist finanziell nicht in der Lage, sich kurzfristig neue Lkw anzuschaffen. Auch Filtersysteme sind teuer und zudem für viele Fahrzeugtypen gar nicht erhältlich. Ähnlich problematisch ist die Lage für die heimischen mittelständischen Busunternehmen. Auch hier gibt es kaum geeignete Filter. Ein neuer Omnibus aber kostet circa 200.000 Euro, ein Reisebus sogar 400.000 Euro. Die durchschnittliche Betriebsdauer eines Busses beträgt deshalb in Deutschland neun Jahre. Es ist gerade für Familienbetriebe unmöglich, kurzfristig neue Fahrzeuge anzuschaffen – zumal sich der Wert der Altfahrzeuge, die von Fahrverboten betroffen sind, natürlich drastisch verringert.

Sollten die Umweltzonen wie geplant 2010 verschärft werden, und auch Fahrzeuge mit roter Plakette Fahrverbote erhalten, dann dürfte in Wuppertal jeder zweite Lkw nicht mehr fahren. Bei den Bussen wären bundesweit sogar 68 Prozent aller Fahrzeuge betroffen. Einige Städte wollen ab 2010 sogar nur noch grüne Plaketten akzeptieren. Diese Norm erfüllen heute gerade einmal 3 Prozent aller Busse. Die betroffenen Unternehmen sind deshalb zurecht empört und verunsichert.

Die Zonen erschweren auch die Erreichbarkeit der Innenstädte. Diese können ihre wichtige Funktion als Verkehrs- und Wirtschaftszentren aber nur erfüllen, wenn eben diese Erreichbarkeit für den Liefer- sowie den Geschäfts- und Einkaufsverkehr sichergestellt ist. Dies gilt insbesondere auch für die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Standorten auf der „grünen Wiese“. Eine Verkehrspolitik, die einzelne Verkehrsträger benachteiligt, ist deshalb falsch. Sowohl der Individualverkehr mit dem Pkw als auch der Öffentliche Nahverkehr haben in den Innenstädten ihre Berechtigung. Dabei ist und bleibt der Pkw das wichtigste Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr. Mit Sorge beobachtet die IHK deshalb auch die Entwicklung des „Grünbuchs Stadtverkehr“ durch die EU. Hier deuten sich – gegen den Protest der Wirtschaft – bereits weitere Verkehrsverbote und -verteuerungen an.

Die Lösung für Verkehrsprobleme und damit verbundene Umweltbelastungen liegt weder in den Städten noch auf den Fernstraßen in einer unrealistischen und ideologisch geprägten Verkehrsverdrängung. Wir brauchen eine bedarfsgerecht ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, moderne Leitsysteme und in den Innenstädten die Entzerrung von Verkehrsspitzen sowie intelligente und kundenfreundliche Parkraumkonzepte. Auch in der weiter verbesserten Verknüpfung von Öffentlichem Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und Individualverkehr liegen große Chancen für eine Verringerung der Verkehrsbelastung.

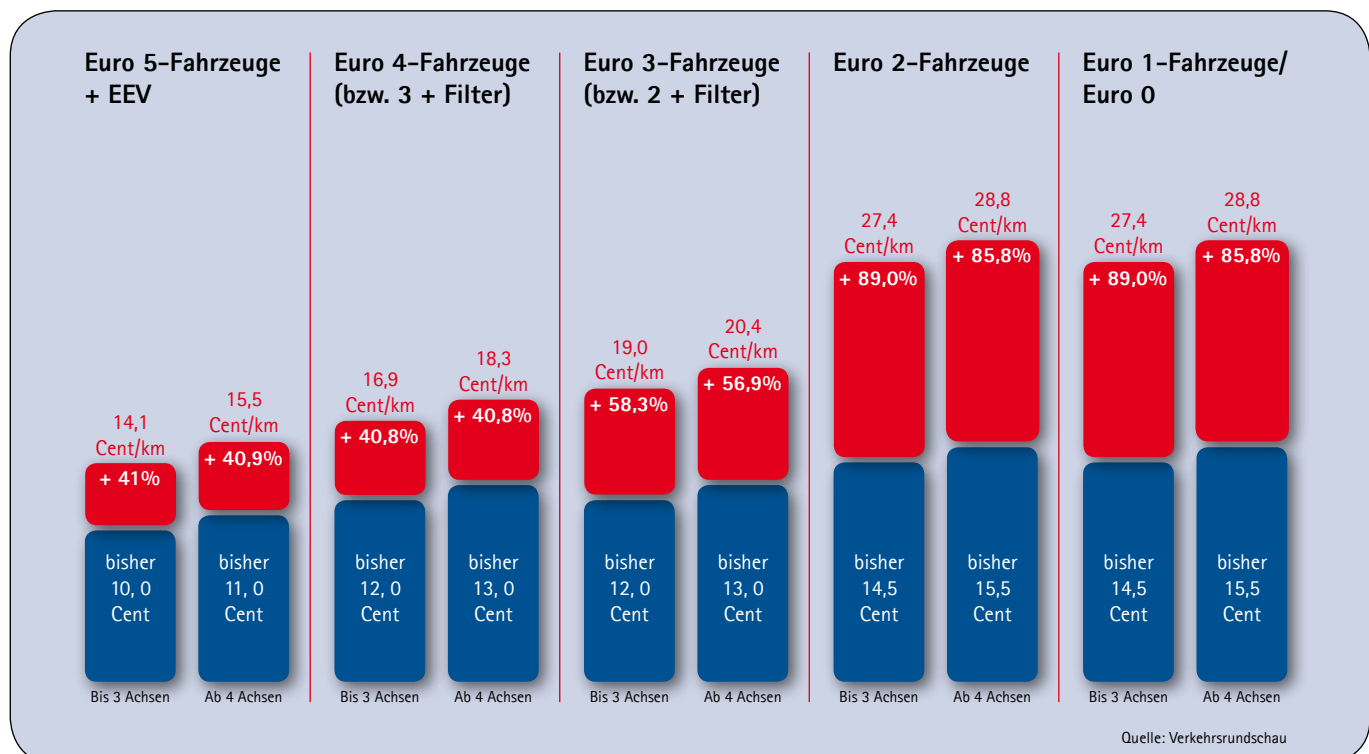
Die IHK beobachtet mit Sorge, dass das Verkehrsgewerbe – vor allem kleinere und mittelständische Transportunternehmen, Speditionen sowie Bus- und Taxiunternehmen – zunehmend unter Druck gerät. Aktuelle Insolvenzfälle traditionsreicher bergischer Unternehmen machen dies drastisch deutlich. Der Grund für diese negative Entwicklung ist vor allem die ständig steigende Kostenbelastung der Unternehmen. Die bis zur Jahresmitte 2008 extrem gestiegenen Kraftstoffpreise (plus 91 Prozent seit 2004) haben die ohnehin schon geringen Margen gedrückt. Im Gegensatz zu Großunternehmen, die vielfach entsprechende Gleitklauseln mit ihren Kunden vertraglich vereinbart haben, können kleinere Betriebe gestiegene Treibstoffkosten kurzfristig nur schwer auf ihre Auftraggeber abwälzen. Auch im Bereich der öffentlichen Personbeförderung (Linienverkehr, Taxi) können Preissteigerungen nur mit erheblicher Verzögerung weitergegeben werden. Denn bis die betreffenden Behörden die Genehmigung zu beantragten Fahrpreiserhöhungen erteilen, vergehen meist viele Monate.

In den letzten Monaten sind die Kraftstoffpreise zwar erstmals seit Jahren wieder gefallen, doch ist dies für die Unternehmen kein Grund zum Aufatmen. Denn der Grund für die sinkenden Preise ist die weltweit rückläufige wirtschaftliche Entwicklung. Wenn aber weniger produziert und verkauft wird, sinkt auch der Bedarf an Gütertransporten. Es nützt den Unternehmen nichts, wenn sie wieder günstiger Diesel tanken können, ihnen dafür aber die Aufträge wegbrechen. Und die bergischen Transportunternehmen trifft es besonders hart: Denn einer der wichtigsten Auftraggeber im Städtedreieck sind die zahlreich vertretenen Betriebe der Autozulieferindustrie – diese Branche ist aber eine der ersten gewesen, die von der weltweiten Rezession erfasst wurde und ihre Produktion deshalb drastisch herunterfahren musste. Auch für Busse und Taxis gilt: Wenn es der Wirtschaft schlecht geht, Arbeitsplätze abgebaut werden und die Menschen besorgt in die Zukunft blicken, läuft das Geschäft schlecht.

Verkehrsgewerbe entlasten

In dieser schwierigen Situation, in der zahlreiche Unternehmen wirtschaftlich mit dem Rücken zur Wand stehen, hat die Bundesregierung zum 1. Januar 2009 auch noch die Mautsätze drastisch erhöht. Statt zu entlasten, um der Branche zu helfen, die Rezession zu überstehen, wurde im Gegenteil kräftig draufgesetzt. Durchschnittlich sind die Mautkosten pro Fahrzeug um 50 Prozent gestiegen, für manche sogar um bis zu 90 Prozent. Insgesamt bedeutet dies eine Mehrbelastung des Gewerbes um nahezu zwei Milliarden Euro jährlich. Dies ist aus Sicht der bergischen IHK ebenso falsch wie inakzeptabel.

Anstieg der Mautsätze





Gegen eine umweltbezogene Spreizung der Mautsätze ist zwar generell nichts einzuwenden. Dass aber beispielsweise auch die Maut für EURO III-Fahrzeuge, die über die Hälfte der gesamten deutschen Lkw-Flotte ausmachen, um bis zu 58 Prozent angehoben wurde, ist sachlich nicht nachvollziehbar. Denn diese Fahrzeuge galten noch vor kurzem als besonders umweltfreundlich und wurden als Neufahrzeuge zugelassen. Jetzt werden sie als „alte Stinker“ abqualifiziert und ihre Besitzer per Maut abkassiert. Als unmittelbare Folge sind die Gebrauchtwagenpreise für EURO III-Fahrzeuge drastisch eingebrochen. Paradoxe Folge: Den Unternehmen fehlt so erst recht das Kapital, um – wie von der Regierung gewünscht – in neue Euro V-Fahrzeuge investieren zu können. Übrigens: Selbst für diese umweltfreundlichsten Lkw stieg die Maut um immerhin 40 Prozent! Ganz offensichtlich ging es bei der Mauterhöhung vor allem darum, die staatlichen Einnahmen zu erhöhen. Umweltpolitische Gründe spielten eher eine zweitrangige Rolle. Es verwundert deshalb nicht, dass die Bundesregierung auch keine Rücksicht darauf genommen hat, dass Lkw oft gar nicht kurzfristig ausgetauscht werden können. Die Fuhrparks sind häufig geleast und unterliegen strengen Vertragsfristen.

Die neuen Mautsätze bedeuten für die Transportbranche weitere, erhebliche Kostensteigerungen. Unternehmen, die die Mauterhöhung nicht oder nur mit zeitlicher Verzögerung an ihre Auftraggeber weitergeben können, werden schnell in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten. Auch die neuen Umweltzonen bedeuten für die Betriebe mehr Bürokratie, mehr Planungsaufwand und höhere Kosten. Weiteres Unheil droht dem Verkehrsgewerbe durch die von der EU geplante „Anlastung externer Kosten“ des Schwerlastverkehrs.

Dieser verhängnisvollen Kombination vor allem staatlich verursachter Belastungen sind immer mehr mittelständische Unternehmen nicht mehr gewachsen. Voraussichtlich werden deshalb viele Unternehmen Fahrzeuge stilllegen um Kosten zu sparen. Allein dies wird zahlreiche Arbeitsplätze kosten. Außerdem ist mit einer deutlichen Zunahme der Geschäftsaufgaben und Insolvenzen zu rechnen. Diese werden zu weiteren massiven Arbeitsplatzverlusten und zudem zu einer verstärkten Konzentration im Verkehrsgewerbe führen.

Um diese negative Entwicklung zumindest abzuschwächen, fordert die IHK eine deutliche Entlastung des Verkehrsgewerbes. Bereits 2003 – vor dem Start der Maut! – hatte die Bundesregierung dem Gewerbe zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in Europa eine jährliche Entlastung um 600 Millionen Euro zugesagt. Umgesetzt wurden davon bisher lediglich 250 Millionen Euro. Jetzt verspricht die Bundesregierung erneut, die „restlichen“ 350 Millionen Euro Entlastung – nach dann sechs Jahren – tatsächlich umsetzen zu wollen. Angesichts der seitherigen Kostensteigerungen und insbesondere der aktuellen Mauterhöhung muss dies auf die Betriebe wie Hohn wirken. Zudem sollen die 350 Millionen Euro in Form von verschiedenen Beihilfen gezahlt werden, deren Beantragung nach allen bisherigen Erfahrungen kompliziert und langwierig ist. Für die bedrängte Branche wären diese „Hilfen“ weniger als der berühmte Tropfen auf den heißen Stein.

Wirklich geholfen hätte dem Gewerbe ein Verzicht auf die Mauterhöhung oder zumindest ihre Verschiebung. Da die Bundesregierung hierzu nicht bereit war, ist auch die hohe steuerliche Belastung der Branche ein Ansatzpunkt. Infrage kommt beispielsweise eine Steuerbefreiung bei der Energiesteuer nach dem Muster der gewerblichen Schiff- und Luftfahrt (EnergieStG § 27). Eine weitere Option ist die Senkung des Energiesteuersatzes auf das EU-Mindestmaß oder zumindest auf den Durchschnittswert der EU. Auch eine Aussetzung der Öko-Steuer wäre für das Gewerbe hilfreich. Eine weitere Alternative ist die Absenkung der Mehrwertsteuer auf Kraftstoffe auf den verminderten Satz von 7 Prozent.



Verkehrsinfrastruktur im Bergischen Städtedreieck – Forderungen der IHK



Die drei bergischen Großstädte sind über die Autobahnen A 1, A 3 und A 46 – mit insgesamt 14 Anschlussstellen – sehr gut an das Bundesfernstraßennetz angebunden. Dazu bieten die A 43 und die A 535 (bis September 2007 B 224) gute Verbindungen ins benachbarte Ruhrgebiet. Eine Vielzahl von Bundes- und Landesstraßen ergänzt diese Infrastruktur. Doch diese auf den ersten Blick beeindruckende Aufzählung kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es an vielen Punkten Mängel und Lücken gibt, die so schnell wie möglich beseitigt werden müssen.

Neben dem notwendigen Lückenschluss darf auch der Erhalt bestehender Straßen nicht weiter vernachlässigt werden. Auch hier besteht im Bergischen Städtedreieck ein sehr hoher Bedarf, insbesondere bei den Landes- und den Kommunalstraßen.

Auch beim Schienenpersonenverkehr gibt es Verbesserungsbedarf. Dies betrifft sowohl den Nahverkehr als auch die Einbindung in das Fernverkehrsnetz der DB AG. Gerade bei den so wichtigen ICE-Verbindungen hat das Städtedreieck in der jüngsten Vergangenheit schmerzliche Kürzungen hinnehmen müssen.

Der IHK ist klar, dass aufgrund der Finanzsituation von Bund, Land und Kommunen nicht alle sinnvollen Projekte verwirklicht werden können. Sie hat sich in dem nachfolgenden Forderungskatalog deshalb auf diejenigen Maßnahmen beschränkt, die für die Region unverzichtbar sind. Unter allen Straßenprojekten hat für die IHK die Vollendung der Wuppertaler Südtangente zwischen A46 und A1 (L419/ Parkstraße) sowie die bessere Anbindung Solingens an die A3 (L 405n und B 229n) besonderes Gewicht.

Ob Lückenschluss oder Erhalt – nur mit einer modernen Verkehrsinfrastruktur kann die Region auch in Zukunft im globalen Standortwettbewerb bestehen. Moderne Verkehrswege sind kein verzichtbarer Luxus, sondern Grundvoraussetzung für Wirtschaftswachstum und Wohlstand.

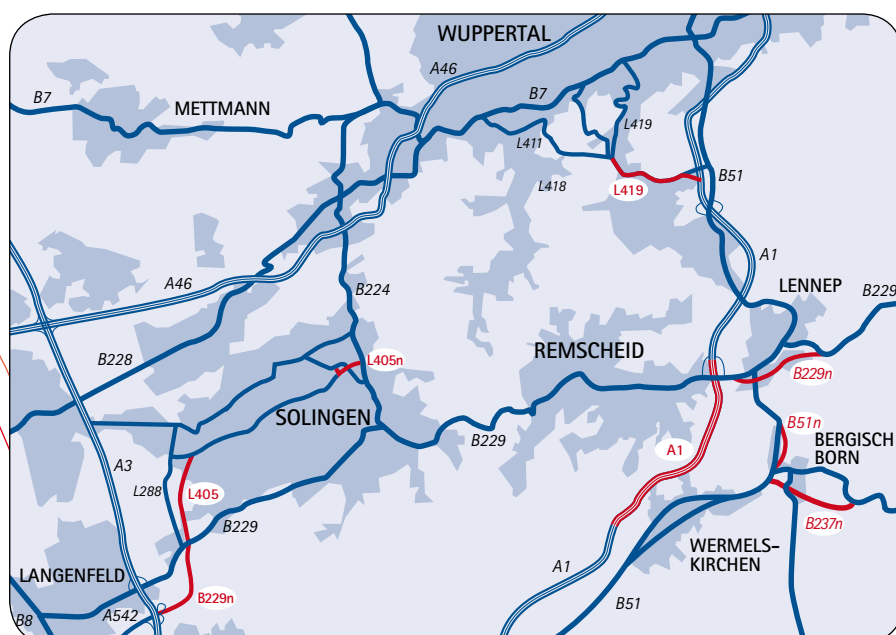
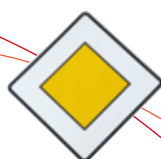
Übersicht über die wichtigsten Verkehrsprojekte im Bergischen Städtedreieck

Straße

Verkehrsprojekt	Kurzbeschreibung	siehe Seite
L 419	Aus-/ Neubau des östlichen Teils der Wuppertaler Südtangente von Lichtscheid bis zur A 1 im Bereich Blombach (neuer Autobahnanschluss)	14
B 229n/ L 405n	Bessere Anbindung Solingens an die A 3 durch Verlängerung der Viehbachtalstraße sowie Bau einer B 229n und einer neuen Anschlussstelle	15
A1	Dreistreifiger Ausbau zwischen Leverkusen und Kamen – Abschnitt zwischen Remscheid und Wermelskirchen	16
B 51n	Ortsumgehung Bergisch Born	17
B 229n	Südumgehung Remscheid-Lenep	18
B 237n	Neuführung der Straße südlich Bergisch Born	19
L 141 (alt L 405n)	Verlängerung der Viehbachtalstraße nach Norden (Frankfurter Damm bis zur B 224/ Schlagbaumer Straße)	20

Schiene

Verkehrsprojekt	Kurzbeschreibung	siehe Seite
Regionalbahn 47 „Der Müngstener“	Taktangebot erhalten und Zugmaterial modernisieren	21
ICE-/IC-Linien	Keine weiteren Kürzungen im ICE-Angebot mehr – Verbindungen nach Süden wieder ausbauen	22



• L 419

Aus-/ Neubau des östlichen Teils der Wuppertaler Südtangente von Lichtscheid bis zur A1 im Bereich Blombach (neuer Autobahnanschluss).

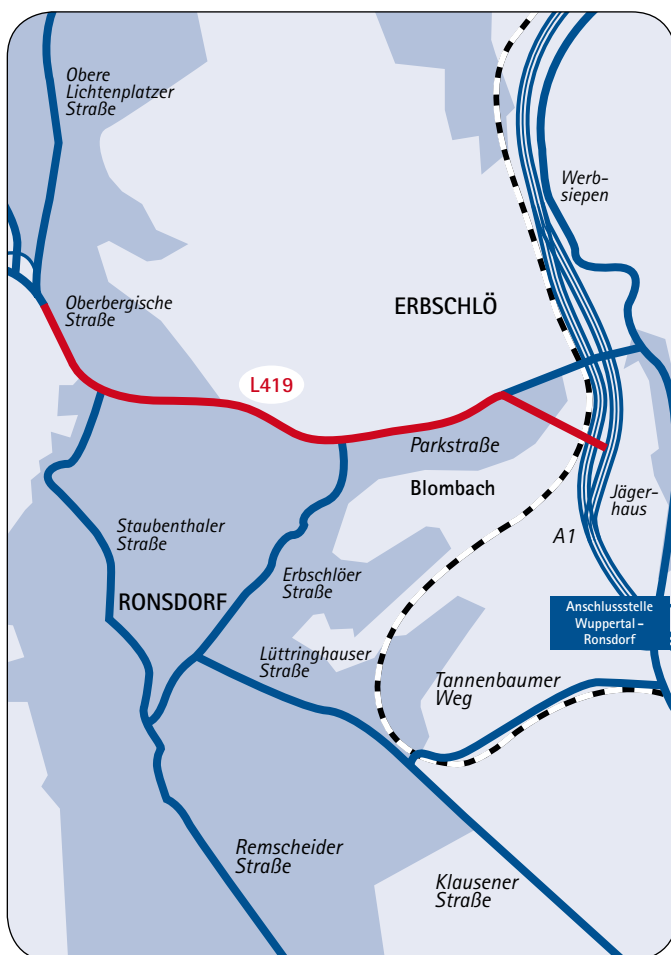
Priorität im Landesstraßenbedarfsplan: Stufe 1

Enthalten im Landesstraßenbauplan: Ja

Situation

Die Vollendung der sogenannten Wuppertaler Südtangente zwischen der A 46 und der A 1 ist eines der wichtigsten Verkehrsprojekte im Bergischen Städtedreieck. Nachdem der Tunnel Burgholz nach vierzig Jahren Planung und vier Jahren Bauzeit im März 2006 fertig gestellt wurde, muss jetzt die sanierungsbedürftige und nicht mehr leistungsfähige Parkstraße (L 419) ausgebaut und mit einer neuen Anschlussstelle an die A 1 angebunden werden.

Das Projekt ist im Landesstraßenbedarfsplan mit Dringlichkeitsstufe 1 enthalten und auch im Landesstraßenbauplan aufgeführt. Für den ersten Abschnitt zwischen Lichtscheid und Erbschlö wird derzeit die Vorentwurfsplanung erstellt. Der Vorentwurf soll in Kürze aufgestellt sein. Die weitere Planung sieht vor, dass bereits 2011 Baurecht vorliegt und mit dem Bau begonnen werden kann. Die vorgesehene Bauzeit beträgt mindestens ein Jahr. Für den zweiten Abschnitt mit dem direkten Anschluss an die A 1 ist die Finanzierung allerdings noch nicht gesichert.



Forderungen der Wirtschaft

- Planung für den ersten Bauabschnitt zügig abschließen und mit Bau beginnen
- Finanzierung für den direkten A1-Anschluss sicherstellen

• B 229n und L 405n

Bessere Anbindung Solingens an die A3 durch Bau einer B 229n zwischen Autobahnkreuz Langenfeld und Solingen-Landwehr sowie Verlängerung der Viehbachtalstraße von Ober der Mühle bis Landwehr (L 405n)

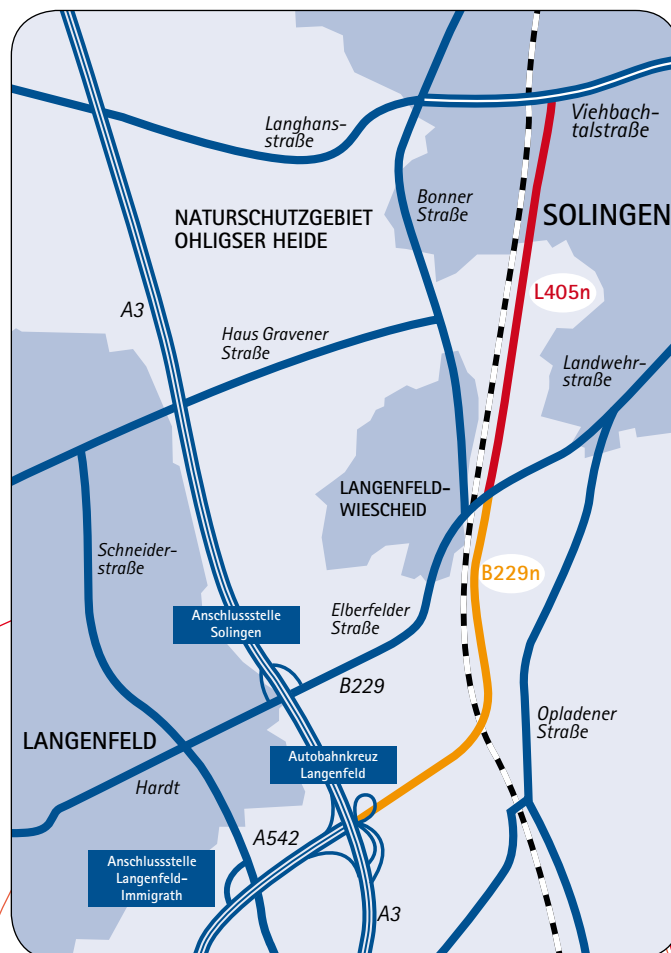
Priorität im Landesstraßenbedarfsplan (L 405n): Stufe 1

Priorität im Bundesverkehrswegeplan (B 229n): Weiterer Bedarf

Situation

Die B 229 zwischen dem Anschluss Solingen und Solingen-Landwehr ist vor allem im Berufsverkehr ständig überlastet. Daran hat auch die Verlängerung einer Abbiegespur und die Optimierung von Ampelphasen nichts ändern können. Zudem entspricht die derzeitige Anschlussstelle nicht mehr den üblichen Standards. Seit langem ist daher geplant, den Verkehr ab Solingen-Landwehr über eine B 229n zum Autobahnkreuz Langenfeld zu führen. An der Kreuzung Landwehr soll die B 229n an die ebenfalls zu bauende L 405n (Verlängerung Viehbachtalstraße) angebunden werden. Beide Projekte sind als Gesamtmaßnahme zu betrachten und würden die Anbindung Solingens an die A3 entscheidend verbessern und damit den Wirtschaftsstandort stärken.

Die damalige rot-grüne NRW-Landesregierung hatte jedoch 2004 dafür gesorgt, dass die B 229n im Bundesverkehrswegeplan in die Stufe „Weiterer Bedarf“ (nach 2015) zurückgestuft wurde. Die L 405n wurde bereits 1999 aus dem Landesstraßenbedarfsplan gestrichen. Dies geschah trotz der nachdrücklichen Proteste der IHKs in Wuppertal und Düsseldorf, der Städte Solingen und Langenfeld sowie des Kreises Mettmann. Die jetzige Landesregierung hat die L 405n - mit der höchsten Prioritätsstufe - wieder in den Landesstraßenbedarfsplan aufgenommen. Dadurch konnte die Planung für das Gesamtprojekt wieder aufgenommen werden. Als nächster Schritt wurde vereinbart, dass der Landesbetrieb Straßen NRW im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung verschiedene Trassenvarianten für die Gesamtachse B 229n/L 405n analysiert. Ziel ist es, eine neue Vorzugstrasse festzulegen. Die Ergebnisse sollen 2009 vorliegen. Mit der notwendigen Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bereits 2008 begonnen.



Forderungen der Wirtschaft

- Verkehrsuntersuchung zügig durchführen und neue Vorzugstrasse festlegen
- Planung für Gesamtprojekt weiter vorantreiben
- B 229n im Bundesverkehrswegeplan wieder hochstufen

• A1

Dreistreifiger Ausbau zwischen Leverkusen und Kamen –
Abschnitt zwischen Remscheid und Wermelskirchen

Priorität im Bundesverkehrswegeplan: Vordringlicher Bedarf
Enthalten im Fünfjahresplan

Situation

Seit Jahren läuft der dreistreifige Ausbau der A1 zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen und dem Autobahnkreuz Kamen. Angesichts der ständig steigenden Verkehrsbelastung auf dieser wichtigen Autobahn begrüßt die IHK diesen Ausbau nachhaltig, auch wenn die baustellenbedingten Behinderungen derzeit teilweise zu großen volkswirtschaftlichen Schäden führen.

Im Raum Wuppertal/Remscheid sind große Teilabschnitte bereits fertig gestellt. Der letzte Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Remscheid und Wermelskirchen soll 2010 abgeschlossen sein. Allein dort fahren derzeit täglich 65.000 Fahrzeuge – 2010 werden es bereits 80.000 sein.



Forderungen der Wirtschaft

- Ausbau zügig fortsetzen
- Ausbaubedingte Verkehrsbehinderungen minimieren

• B 51n

Ortsumgehung Bergisch Born

Priorität im Bundesverkehrswegeplan: Vordringlicher Bedarf

Situation

Die stark befahrene B 51 im Bereich Bergisch Born ist chronisch überlastet und führt mitten durch den Ortskern. Seit Jahren fordern die betroffenen Bürger deshalb eine Ortsumgehung, die östlich der jetzigen Straße, zum Teil auf einer ehemaligen Bahntrasse verlaufen soll. Hierfür musste die Bahntrasse jedoch zunächst aus den entsprechenden Bedarfsplänen gestrichen und vom Eisenbahnbundesamt entwidmet werden. Dies hat – unter anderem – zu jahrelangen Verzögerungen geführt. Nach Abschluss des Verfahrens zur Linienabstimmung hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) mit Erlass vom 26.01.2005 der abgestimmten Planung und Linienführung zugestimmt.

Derzeit ist die B 51n zwar im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten, die Planungen sind aber noch in einem sehr frühen Stadium. Zudem ist die Finanzierung nicht gesichert. Mit einem Baubeginn ist daher nach derzeitigem Sachstand nicht vor 2013 zu rechnen.



Forderungen der Wirtschaft

- Planungen beschleunigen
- Finanzierung sicherstellen

• B 229n

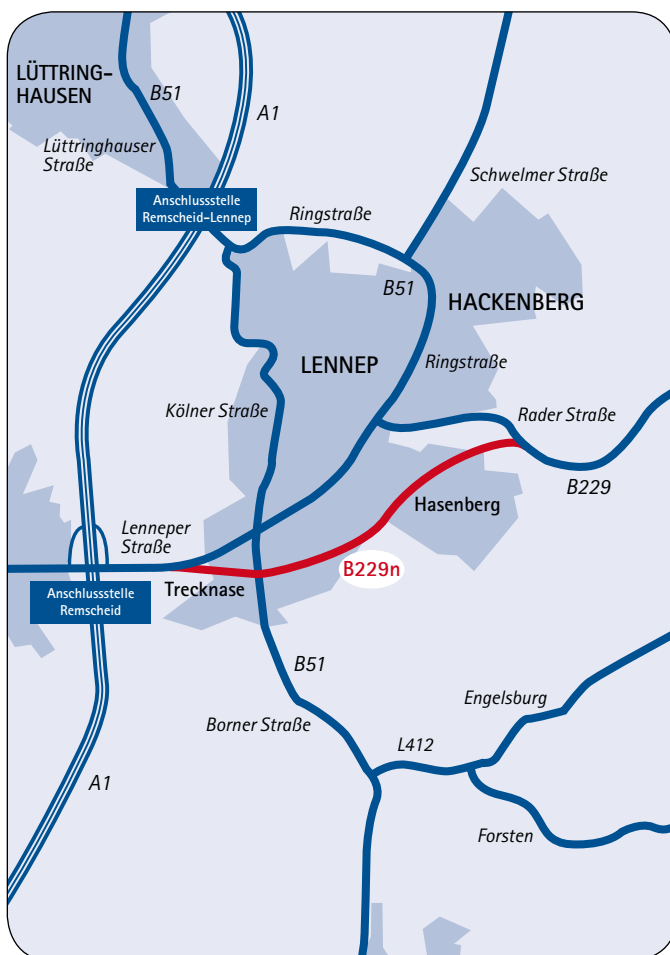
Südmumgehung Remscheid-Lennep

Priorität im Bundesverkehrswegeplan: Vordringlicher Bedarf

Situation

Die B229 (Ringstraße) zwischen Rader Straße und der Kreuzung Trecknase ist regelmäßig überlastet. Insbesondere an der Kreuzung Trecknase bricht der Verkehr häufig komplett zusammen. Abhilfe soll die B 229n schaffen, die südlich der bisherigen Straße und zum großen Teil am Rande eines Gewerbegebiets geführt werden soll. Mit der neuen Straßenführung soll auch die Anbindung der Gewerbegebiete Trecknase und Leverkusener Straße deutlich verbessert werden. Die entsprechenden Planungen lagen jedoch jahrelang „auf Eis“, unter anderem, weil bei der zuständigen Planungsbehörde des Landes die Gelder für die Planung fehlten.

Seit kurzem ist jedoch wieder Bewegung in das Projekt gekommen. Die Planung für das Linienbestimmungsverfahren läuft. Im Sommer 2007 wurde eine Verkehrszählung durchgeführt, auf deren Basis ein Verkehrsgutachten erstellt wird. Parallel läuft die Umweltverträglichkeitsstudie. In Abhängigkeit von den Ergebnissen sind die für das Verfahren erforderlichen Unterlagen zu erstellen. Zudem ist die Finanzierung der Straße noch völlig offen. Ein Baubeginn ist derzeit nicht absehbar.



Forderungen der Wirtschaft

- Linienfindung zügig aufnehmen und abschließen
- Finanzierung sichern

• B 237n

Neuführung der Straße südlich Bergisch-Born

Priorität im Bundesverkehrswegeplan: Vordringlicher Bedarf

Situation

Die geplante Neuführung der B 237 zwischen Bergisch-Born und Hückeswagen soll bestehende Siedlungsräume vom Verkehr entlasten und andererseits die Anbindung der dortigen Gewerbegebiete verbessern. Da auch diese Straße (wie die B 51n) zum Teil auf einer stillgelegten Bahntrasse verlaufen soll, entwickelte sich die Planung zäh. Da die betreffenden Bahnlinien mittlerweile aus den entsprechenden Planungen gestrichen sind, ist jetzt eine notwendige Voraussetzung für den Bau der Straße gegeben. Die Planungen befinden sich jedoch noch in einem sehr frühen Stadium. Zudem ist die Finanzierung noch nicht gesichert. Ein Baubeginn ist deshalb derzeit nicht absehbar.

Forderungen der Wirtschaft

- Planung beschleunigen
- Finanzierung sicherstellen



• L 141 (alt L 405n)

Verlängerung der Viehbachtalstraße nach Norden

(Frankfurter Damm bis zur Schlagbaumer Straße / B224)

Priorität im Landesstraßenbedarfsplan: Stufe 2

Situation

Die vierstreifige städtische Haupterschließungsachse Viehbachtalstraße endet im Nordosten mit einem äußerst ungünstigen Anschluss an die Straße Frankfurter Damm. Hier kommt es regelmäßig zu Staus und gefährlichen Situationen. Deshalb ist geplant, die Viehbachtalstraße vom Frankfurter Damm bis zur Schlagbaumer Straße (B 224) weiterzuführen. Gemeinsam mit der Fortführung der Viehbachtalstraße nach Süden und dem Bau der B 229n würde die L 141 für eine optimale Einbindung der Viehbachtalstraße in das Solinger Straßennetz sorgen.

Die Trasse war vom Landesbetrieb Straßen NRW in Tunnellage und mit vier Fahrspuren geplant, was enorm hohe Investitionskosten verursacht hätte. Nach den vor einigen Jahren prognostizierten Verkehrsmengen hätte eine Fahrspur je Fahrtrichtung ausgereicht. Auf Wunsch der Stadt hatte der Landesbetrieb deshalb zuletzt eine Kreisverkehrslösung ausgearbeitet, wobei aufgrund der Verkehrsmengen die Leistungsfähigkeit jedoch nicht gewährleistet war.

Ende 2006 wurde das Projekt im Landesstraßenbedarfsplan in die Stufe 2 zurückgestuft und die Planungen vorerst eingestellt. Ein Bau des Straßenstücks ist damit – wenn überhaupt – erst nach 2015 realistisch. Die Stadt Solingen und die bergische IHK halten die Maßnahme jedoch weiterhin für dringend erforderlich, vor allem um den Knoten Schlagbaum zu entlasten.



Forderungen der Wirtschaft

- Projekt im Landesstraßenbedarfsplan wieder hochstufen
- Anschließend Planungen zügig wieder aufnehmen

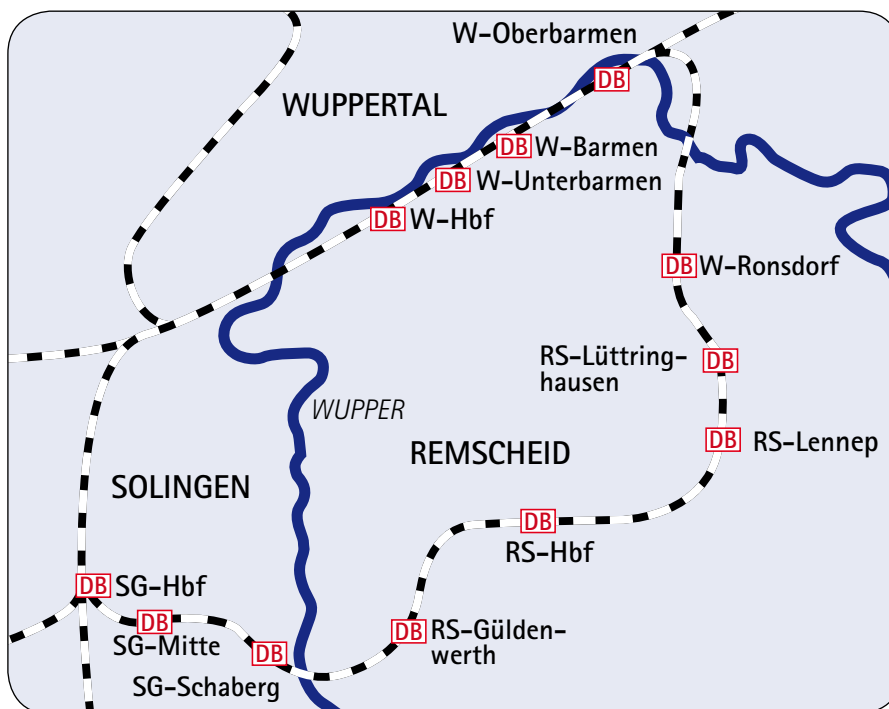
• Regionalbahn 47 „Der Müngstener“

Kursbuchstrecke 458 Wuppertal – Remscheid – Solingen

Situation

Die Regionalbahn 47 „Der Müngstener“ verbindet die drei bergischen Großstädte und ist die einzige Anbindung der Großstadt Remscheid an das Schienennetz. Nachdem Strecke und Bahnhöfe über Jahre nahezu dem Verfall preisgegeben worden waren, hat sich dies in der jüngsten Vergangenheit geändert. Durch die Aufnahme in die „Modernisierungsoffensive Personenbahnhöfe (MOF)“ wurden die Stationen an der Strecke saniert und modernisiert beziehungsweise werden dies zurzeit. Zudem wurden in Solingen zwei moderne neue Haltepunkte gebaut und der verfallene ehemalige „Hauptbahnhof Solingen“ zum Forum Produktdesign umgewandelt.

Als nächster Schritt muss jetzt die dringend notwendige qualitative Verbesserung des völlig veralteten Zugmaterials erfolgen. Allerdings ist diese von der geplanten Neuausschreibung der Betriebsleistungen auf der Strecke abhängig, die für 2009 geplant ist. Die bergische IHK begrüßt die Ausschreibung und setzt sich gemeinsam mit den drei bergischen Großstädten dafür ein, dass diese Ausschreibung die speziellen regionalen Bedürfnisse berücksichtigt. Insbesondere muss sichergestellt werden, dass die RB 47 weiterhin im gleichen Takt wie die angrenzende S 7 fährt, um für die Reisenden optimale Anschlussmöglichkeiten zu erhalten. Weitere Kürzungen des Zugangebots würden die positiven Auswirkungen der bisherigen Infrastrukturverbesserungen zunichte machen.



Forderungen der Wirtschaft

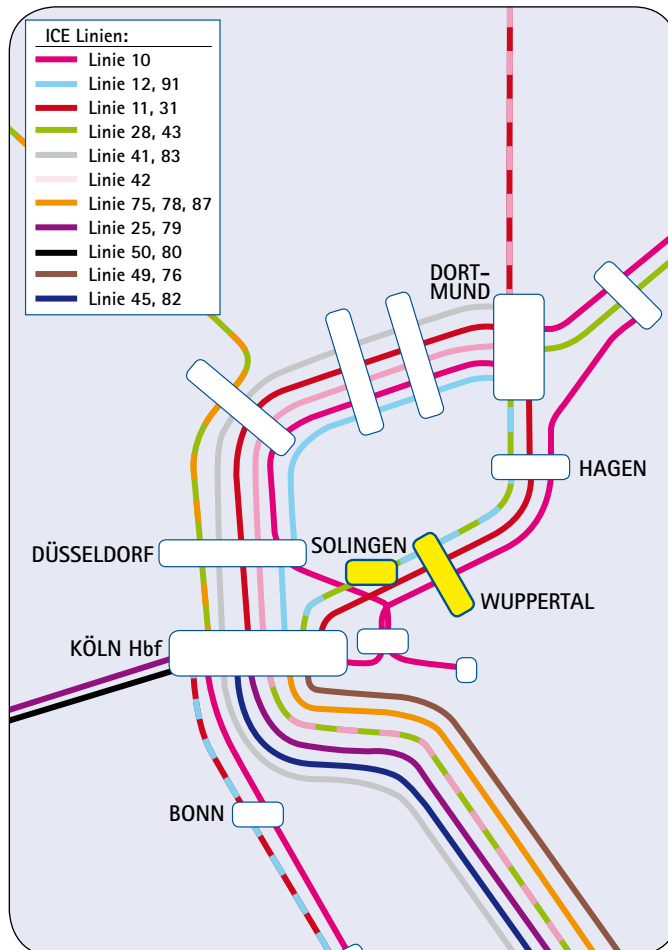
- Strecke unter Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse schnell ausschreiben
- Keine Kürzungen im Zugangebot

• ICE-/IC-Linien

Anbindung an das Fernverkehrsnetz der DB AG

Situation

Die Einbindung des Bergischen Städtedreiecks in den Schienenpersonenfernverkehr hat sich in den letzten Jahren sukzessive verschlechtert. Bis Dezember 2006 verband beispielsweise die ICE-Linie 43 von Dortmund kommend mit Halten in Wuppertal und Solingen die Region über die schnelle Neubaustrecke Köln-Frankfurt mit dem Frankfurter Flughafen und Süddeutschland. Die Bahn hat diese Linie jedoch seit Dezember 2006 weit überwiegend in Köln gekappt. Reisende aus dem Bergischen Städtedreieck müssen jetzt tagsüber mit dem IC nach Köln fahren und hoffen, dort den ICE der Linie 43 noch zu erreichen.



Die IHK hat gegen diese Kappung protestiert und fordert gemeinsam mit Verwaltung und Politik der betroffenen bergisch-märkischen Wirtschaftsregion, dass die Bahn diese Entscheidung zurücknimmt und die Anbindung der Region nach Süden wieder verbessert. Im Dezember 2007 kam es wieder zu Kürzungen im Fernverkehr. Nach einem erneuten Protest von IHK und Großstädten kam es im Juni 2008 in Berlin zu einem Gespräch zwischen Bahn-Chef Hartmut Mehdorn und hochrangigen Vertretern des Bergischen Städtedreiecks. Darin sagte Mehdorn zu, dass es keinen weiteren Abbau von Zugverbindungen geben werde, zudem sollen einzelne Zusatzangebote geprüft werden. Das gelte insbesondere für die ICE-Direktverbindung nach Süden. Außerdem sollen die Verantwortlichen in der Region künftig frühzeitig über notwendige Fahrplanänderungen informiert werden. Der Hauptbahnhof Wuppertal soll parallel zum Umbau des Döppersberg saniert, der Hauptbahnhof Solingen für ICE 1-Triebzüge ausgebaut werden.

Forderungen der Wirtschaft

- ICE-Direktverbindung nach Süden wieder einrichten
- ICE-Anbindung Solingens langfristig sichern
- Keine weiteren Kürzungen im Fernverkehr



Impressum

IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid

Heinrich-Kamp-Platz 2

42103 Wuppertal

Telefon (0202) 2490-0

Telefax (0202) 2490-999

ihk@wuppertal.ihk.de

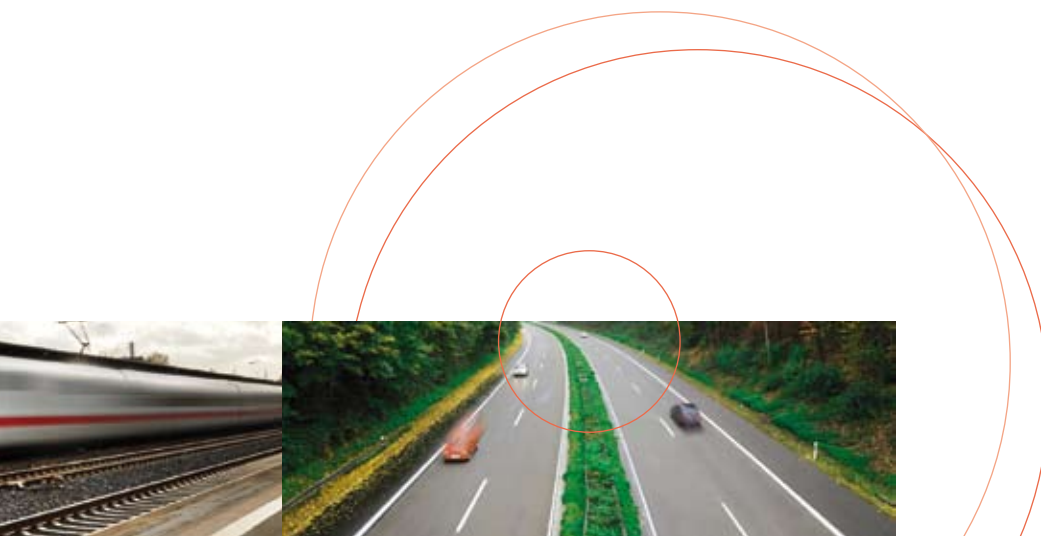
www.wuppertal.ihk24.de

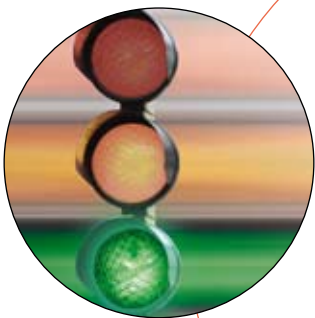
Konzept · Gestaltung · Fotografie

Werbeagentur Mantz, Solingen

Druck

Koch Werbedrucke, Remscheid





Industrie- und Handelskammer
Wuppertal-Solingen-Remscheid

Heinrich-Kamp-Platz 2
42103 Wuppertal
Telefon (0202) 2490-0
Telefax (0202) 2490-999
ihk@wuppertal.ihk.de
www.wuppertal.ihk24.de