

LEISTUNGSFÄHIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR
FÜR DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DER REGION

Verkehrsleitbild Rheinland 2016

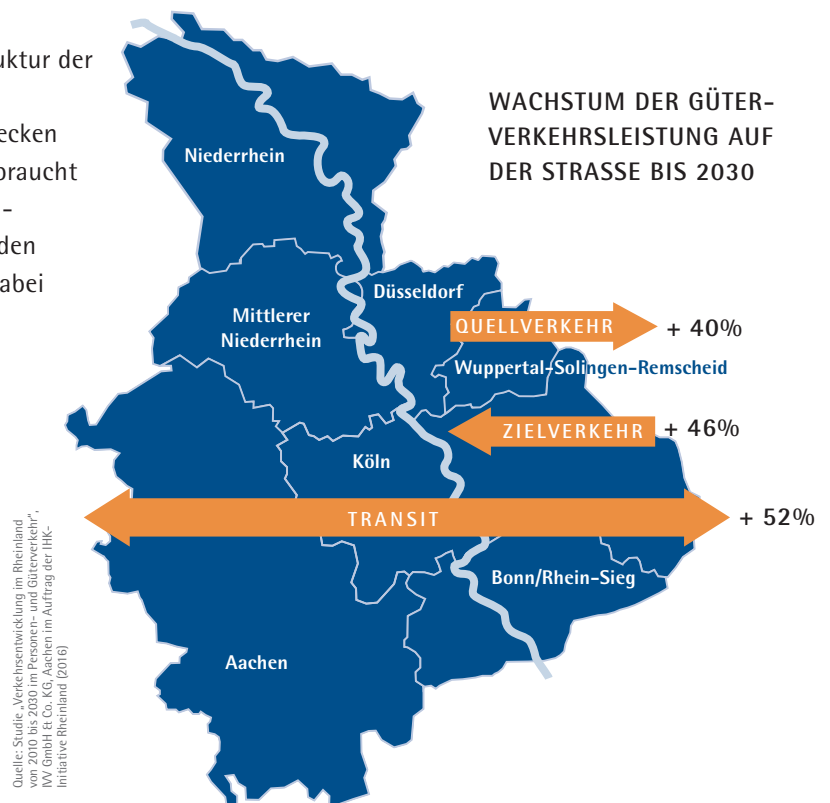


VERKEHRSLEITBILD RHEINLAND

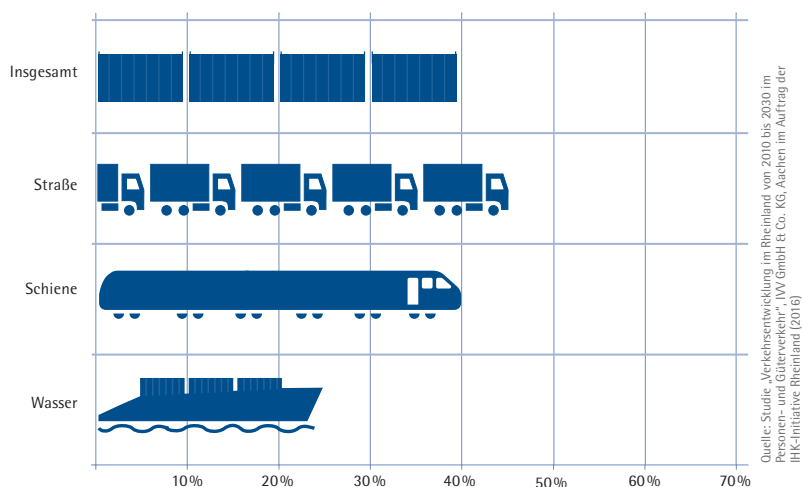
Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zentral für die Wettbewerbsfähigkeit des Rheinlands im nationalen und internationalen Wettbewerb. Die schnelle, flexible und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Sicherung des Wirtschaftsstandorts Rheinland. Die Güterverkehrsleistung im Rheinland wird bis 2030 um rund 40 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 in den nächsten Jahren überproportional zunehmen. So wird der Gütertransit auf der Straße bis 2030 um rund 52 Prozent steigen. Die Straße wird damit auch zukünftig eindeutig die Hauptlast der Güterverkehre tragen. Zuwächse werden jedoch auch beim Binnenschiff und bei der Eisenbahn zu verzeichnen sein. Die Güterverkehrsleistung auf der Schiene wird beispielsweise bis 2030 um rund 40 Prozent steigen. Fast ein Drittel des Zuwachses entfällt auf den Transit.

Das prognostizierte Wachstum stellt die Verkehrsinfrastruktur der Region vor große Herausforderungen. Schon heute sind besonders Autobahnen und Hauptschienenstrecken 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.



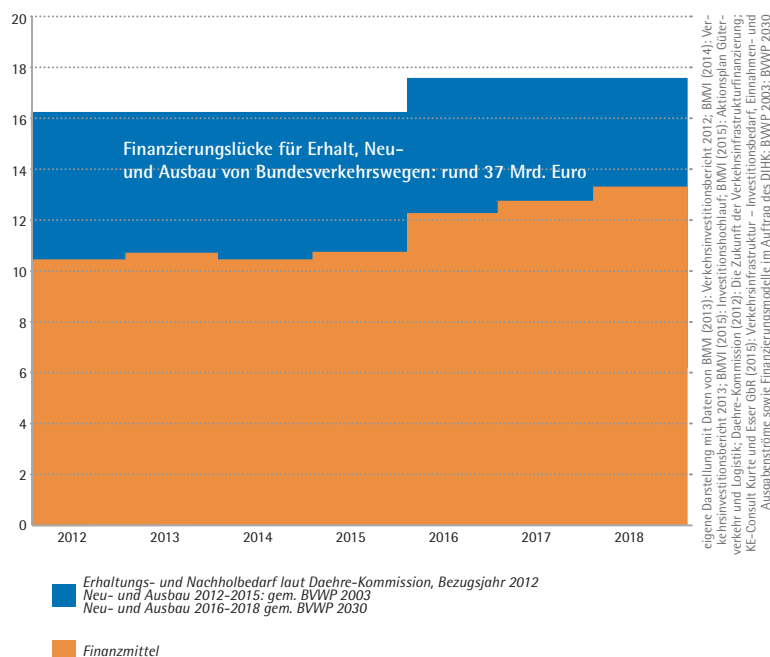
WACHSTUM DER GÜTERVERKEHRSLEISTUNG IM RHEINLAND BIS 2030



1 ENDLICH AUSREICHEND GELD FÜR DIE VERKEHRSWEGE BEREITSTELLEN

► Unsere Verkehrswege sind seit Jahrzehnten chronisch unterfinanziert. Alleine der Erhaltungs- und Nachholbedarf der Bundesverkehrswege seit 2012 beträgt jährlich drei Mrd. Euro zusätzlich. Gerade das Rheinland als wirtschaftsstarker Standort und zentrale Logistikkreuzung im Hinterland der ZARA-Häfen benötigt eine bedarfsgerecht ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Dies ist nur möglich, wenn dauerhaft mehr Geld zur Verfügung steht. Durch verschiedene Sonderprogramme des Bundes wurden die Mittel für die Verkehrswege seit 2015 erstmals wieder deutlich erhöht. Jetzt gilt es diese Steigerung zu verstetigen und den Verkehrsetat dauerhaft – über eine Legislaturperiode hinaus – auf einem angemessenen Niveau zu halten. Die bislang geplanten Erhöhungen des Verkehrshaushaltes reichen bei weitem nicht aus. Berücksichtigt man die Ausbaupläne des BVWP 2030, summieren sich die von 2012 bis 2018 fehlenden Mittel für Bundesverkehrswege bereits auf eine Finanzierungslücke von 37 Mrd. Euro. Die Finanzmittel müssen also weiterhin deutlich aufgestockt werden und dies unter folgenden Prämissen:

Die Finanzmittel sind von den jährlichen Haushaltszuweisungen abzukoppeln. Die Nutzerfinanzierung (z.B. Lkw-Maut) darf die Steuerfinanzierung nur ergänzen. Der Staat muss weiterhin auch die finanzielle Verantwortung für die öffentliche Infrastruktur tragen. Es stehen aus dem Steueraufkommen ausreichende Finanzmittel zur Verfügung. Zusätzliches privates Kapital wird daher nicht grundsätzlich benötigt. ÖPP-Modelle sollten nur dann genutzt werden, wenn sie eine wirtschaftlichere Alternative bieten und die Infrastruktur somit günstiger oder schneller bereitgestellt wird. Angesichts der maroden Infrastruktur müssen die Mittel 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.



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. 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: Derzeit wird die Statik von rund 800 Großbrückenbauwerken an Autobahnen und Bundesstraßen in NRW überprüft. Das Ergebnis ist dramatisch: mehr als die Hälfte der bisher kontrollierten Brücken müssen ersetzt werden, darunter zahlreiche im Rheinland. Das Landesverkehrsministerium geht davon aus, dass mittelfristig alle Großbrücken in NRW erneuert werden müssen, ein Großteil davon schon bald. Deshalb muss nun der notwendigen Sanierung Vorrang gegenüber Neu- und Ausbaumaßnahmen eingeräumt werden. Die Wirtschaft begrüßt daher, dass beim neuen Bundesverkehrswegeplan das Prinzip Erhalt vor Neubau gilt. Weil insbesondere der Güterverkehr in den nächsten 20 Jahren weiter deutlich zunehmen wird, dürfen der Ausbau unserer Verkehrsnetze und die gezielte Engpassbeseitigung 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.

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 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 konnten in der Vergangenheit trotz dringenden Bedarfs nicht verbaut werden. Zukünftig müssen die Planungskapazitäten und -effizienz erhöht werden. Die zusätzlich verfügbaren Planungskapazitäten der DEGES und erste Neueinstellungen von Ingenieuren sind der richtige Ansatz. Erste Erfolge zeigen sich darin, dass vom Bund zugewiesene Mittel nun auch verbaut werden. Aufgrund des komplexen Planungsrechtes und vielfältiger Beteiligungs- und Klageverfahren dauert der Infrastrukturaus- und -neubau allerdings häufig mehrere Jahrzehnte. Planungsverfahren müssen daher beschleunigt werden.

4 BINNENHÄFEN ERHALTEN UND STÄRKEN, HAFENVORRANGGEBIETE AUSWEISEN, FAHRWASSERVERHÄLTNISSE VERBESSERN

► Straßen und Schienenwege sind schon jetzt überlastet. Ausreichende Kapazitätsreserven für Güterverkehre gibt es nur noch auf der Wasserstraße. Dieser Verkehrsträger sollte daher gestärkt werden. Der Zustandsbericht zur Infrastruktur der Bundeswasserstraßen von 2016 zeigt auf, dass sich 85 Prozent der Schleusen in einem nicht ausreichenden bzw. ungenügenden Zustand befinden. Um alle Defizite in Deutschland zu beseitigen, müssten jährlich rund 1 Mrd. Euro ausgegeben werden. Tatsächlich konnten 2015 rund 400 Mio. Euro investiert werden. Hier muss deutlich nachgebessert werden. Außerdem müssen bestehende Häfen mit ihrer Infra- und Suprastruktur geschützt und ihre Weiterentwicklung ermöglicht werden. Notwendig sind vor allem ausreichende Flächen. Für die wenigen Gebiete, in denen noch Hafenentwicklungen bis hin zum Neubau möglich sind, müssen die 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 auch bei Niedrigwasser gewährleistet ist.

5 KAPAZITÄTserweiterungen Notwendig zur Verstärkten Nutzung des Verkehrsträgers Schiene

► 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 im Laufe der kommenden Jahre erwartet. Die Anbindung des Rheinlands an die ZARA-Häfen auf der Straße stößt bereits jetzt an ihre Kapazitätsgrenze. Es ist daher mit einem großen Potential an Verkehrsverlagerungen im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu rechnen. Aber auch im Regional- und Fernverkehr werden zusätzliche Ansprüche an Streckengeschwindigkeit sowie Betriebsqualität gestellt. 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. Denn die Schiene ist ein nachhaltiger und politisch gewünschter Verkehrsträger.

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, der vor konkurrierenden Raumansprüchen, etwa heranrückender Wohnbebauung, geschützt werden muss. Ebenso sollten den Flughäfen Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet werden. Durch den Einsatz lärmarmer 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.

7 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 Gewichtsbegrenzungen 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 festgefahrene 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 könnte entscheidend zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in den Ballungszentren unserer Region beitragen. Die Ausweisung von geeigneten Straßen durch die Kommunen und die Einbindung dieser Informationen in die Karten von Lkw-Navigationsgeräten ermöglicht den Fahrern, eine optimale und geeignete Route zu finden. Die Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), mit ihrer Projektgruppe mobil im Rheinland, entwickelt eine Software, die technisch den höchsten Ansprüchen entspricht und es den Kommunen in der Metropolregion Rheinland ermöglicht, ein Lkw-Vorrangroutennetz zu erfassen sowie ein Schilderkataster aufzubauen. Die Logistikindustrie begleitet das Projekt und gibt entscheidende Hinweise zum Gelingen. Es wird von der Landesregierung sowie vom VRS finanziert und soll als Modell für ganz NRW dienen. Die Industrie- und Handelskammern übernehmen dabei als Vertreter der Wirtschaft die Aufgabe, die Interessen ihrer Mitglieder zu bündeln und gegenüber den Kommunen zu vertreten, um die kommunale Abstimmung zu erleichtern.

8 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 einzelnen 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. Wir unterstützen die Ziele der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes, wenn sie verhältnismäßig sind und nicht einseitig die Wirtschaft belasten.

9 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. Neue Angebote sollten dazu beitragen, den ÖPNV als auch den motorisierten Individualverkehr sinnvoll zu ergänzen und dabei den standortspezifischen Besonderheiten Rechnung tragen. So wird die Gesamtmobilität verbessert und jeder Verkehrsträger kann seine systembedingten Vorteile bestmöglich in die Mobilitätsketten einbringen.

10 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, *Till Bornstedt*
Industrie- und Handelskammer Aachen, *Monika Frohn*
Industrie- und Handelskammer zu Köln, *Katja Wittke und Frederik Hupperts*
Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg – Wesel – Kleve zu Duisburg, *Dr. Ansgar Kortenjann*
Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein, *Bernd Neffgen und Wolfgang Baumeister*
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 Aachen
Monika Frohn

www.rheinland.ihk.de