

VERKEHRSWEGE

MIT DER INFRASTRUKTUR BRÖCKELT UNSER WOHLSTAND

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für unsere moderne arbeitsteilige Wirtschaft unverzichtbar. Das Bergische Städtedreieck konnte hier über viele Jahre seine Stärken ausspielen, denn die Region ist hervorragend ins überregionale Straßen- und Schienennetz eingebunden. Weil aber über drei Jahrzehnte viel zu wenig in den Erhalt der Verkehrsinfra-

struktur investiert worden ist, ist diese in einem schlechten Zustand. Dies gilt insbesondere für Ingenieurbauwerke wie Brücken und Tunnel. Allein in NRW sind 1850 Autobahnbrücken marode und müssen saniert oder neu gebaut werden. Die Folge: NRW ist das Stauland Nr. 1 in Deutschland und die A1, die A3 und die A46 im Bereich des Bergischen Städtedreiecks

gehören zu den Autobahnabschnitten mit der höchsten Staubelastung im Land. Auf der Schiene sieht es nicht besser aus: Verspätungen und Ausfälle erreichen immer neue Negativrekorde. Unsere Infrastruktur hat sich so von einem Pluspunkt zu einem großen Standortnachteil entwickelt, der unsere wirtschaftliche Entwicklung mittlerweile massiv gefährdet.

Wir fordern: Mehr Tempo bei Sanierung und Ausbau

Damit die Verkehrsinfrastruktur schnell wieder besser wird, bedarf es entsprechender Investitionen. Die bisher vorgesehenen Mittel reichen noch nicht einmal aus, um den Verfall abzuwenden, geschweige denn ihn zu stoppen. Das beschlossene Sondervermögen für Infrastruktur könnte hier zum „Gamechanger“ werden. Wichtig ist nun, eine nachhaltige Finanzierungs- und Sanierungsperspektive zu entwickeln, um vom „Bauen nach Kassenlage“ zu einer langfristigen und glaubwürdigen Strategie zu kommen. Dies hätte außerdem den wichtigen Effekt,

dass Infrastrukturbetreiber sowie Bauunternehmen und Ingenieurbüros neue Kapazitäten aufbauen.

Mehr Geld allein reicht aber nicht aus. Mittlerweile wurden vier Gesetze zur Planungsbeschleunigung beschlossen, aber Deutschland braucht weiterhin deutlich länger für Bauprojekte als andere Länder. Nur wenn sich – bei politisch besonders unangenehmen Einzelfällen wie beispielsweise der Rahmedetalbrücke – der Bundesverkehrsminister persönlich einschaltet, kommt es bisher tat-

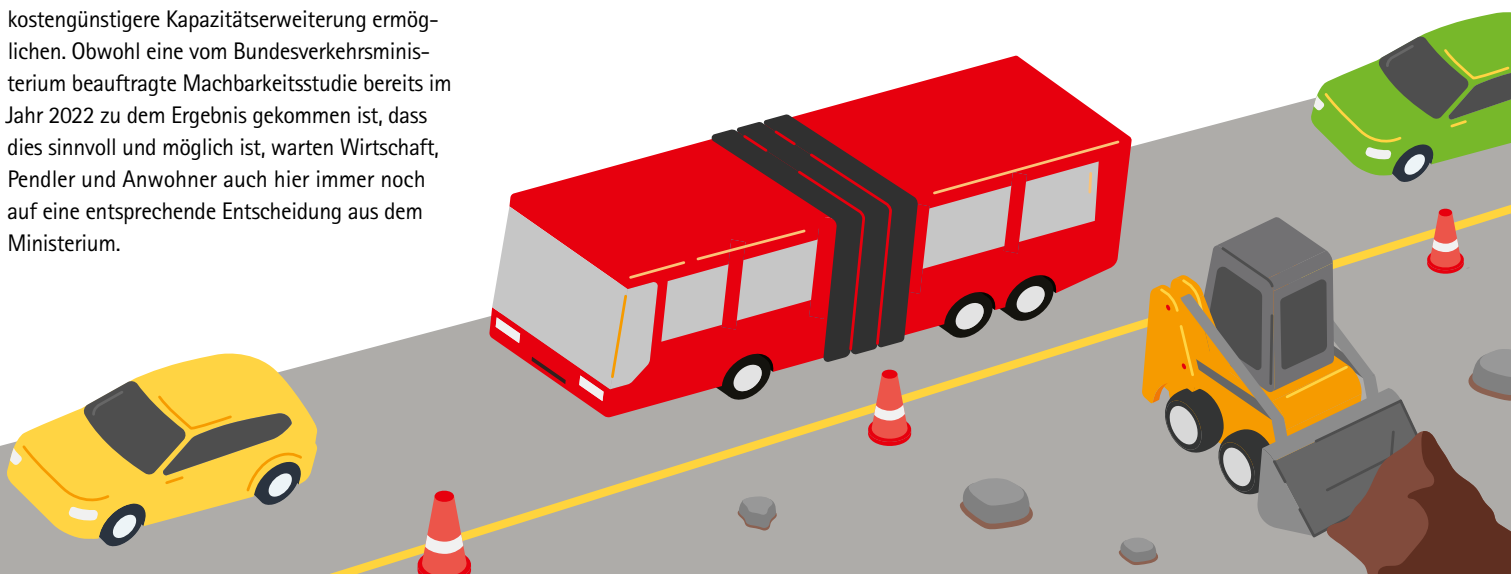
sächlich zu einer Beschleunigung. Nötig ist aber eine generelle und konsequente Vereinfachung der Genehmigungsverfahren, um schnellere, aber wirkungsgleiche Entscheidungen für alle Projekte zu erzielen. Dazu sollten Prüfungsschritte zusammengelegt oder verbindliche Fristen zur Einreichung von Einwendungen (Präklusion) auch für Träger öffentlicher Belange, insbesondere Kommunen, eingeführt werden. Ersatzbauten von Brücken sollten – auch bei Kapazitätserweiterung – generell kein Planfeststellungsverfahren erfordern.

Wir fordern: Engpässe intelligent beseitigen

Neben der Sanierung bleiben auch punktuelle Ausbaumaßnahmen wichtig, um neuralgische Flaschenhälse zu beseitigen. Nicht immer sind hierfür aber aufwändige und langwierig zu planende Ausbaumaßnahmen notwendig. Auf der A3 zwischen Hilden und Opladen beispielsweise könnte die Einrichtung einer temporären Seitenstreifenfreigabe eine schnelle und deutlich kostengünstigere Kapazitätserweiterung ermöglichen. Obwohl eine vom Bundesverkehrsministerium beauftragte Machbarkeitsstudie bereits im Jahr 2022 zu dem Ergebnis gekommen ist, dass dies sinnvoll und möglich ist, warten Wirtschaft, Pendler und Anwohner auch hier immer noch auf eine entsprechende Entscheidung aus dem Ministerium.

Auch der dringend notwendige Ausbau der L 419 (Parkstraße) kommt nicht voran. Aufgrund eines schwerwiegenden Planungsfehlers der Behörden wurde der schon vorliegende Planfeststellungsbeschluss vom Oberlandesgericht Münster Ende 2024 aufgehoben. Damit waren jahrzehntelange Planungen und ein sieben Jahre dauerndes Planfeststellungsverfahren umsonst. Die massiven

Verkehrsprobleme bestehen aber weiter und es ist auch unklar, wie lange die Blombachtalbrücke den enormen Belastungen noch standhält. Deshalb ist es dringend erforderlich, dass jetzt Alternativen entwickelt werden, die den Verkehr besser fließen lassen und auch die Autobahnanbindung verbessern. Hier sind das Land NRW und der Bund gleichermaßen in der Pflicht.



Wir fordern: **Durchdachte Verkehrskonzepte unter Berücksichtigung der Wirtschaft**

Die verlässliche Erreichbarkeit der Innenstädte mit allen Verkehrsmitteln ist und bleibt Grundlage für wirtschaftliches Handeln in unseren Zentren. Auch wenn der gesellschaftliche Wille besteht, den Umweltverbund mit Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personenverkehr zu stärken, müssen unsere Zentren auch weiterhin mit dem motorisierten Individualverkehr gut erreicht werden

können. Eine integrierte Verkehrsplanung, die alle Verkehrsträger berücksichtigt und auf die Bedürfnisse aller Nutzergruppen eingeht, ist entscheidend für die hohe Qualität unserer Innenstädte.

Die Infrastruktur hat an vielen Stellen Optimierungs- und Sanierungsbedarf. Hierbei sollte der Individual- und Lieferverkehr, der öffentliche

Personennahverkehr und der zur Verfügung stehende Parkraum konsequent auf die Innenstädte ausgerichtet werden, etwa durch intelligente digitale Lösungen, Parkraumkonzepte, Fahrradabstellflächen sowie Ladezonen. Eine erfolgreiche Umsetzung kann dabei nur mit einer guten Kommunikation, einer bedarfsgerechten Beteiligung und optimierten Übergangslösungen gelingen.

Wir fordern: **ÖPNV und SPNV stärken**

Ein verlässlicher und öffentlicher Personennahverkehr ist eine unabdingbare Voraussetzung für innerstädtische Mobilität. Er sollte daher gestärkt und punktuell ausgebaut werden.

Dazu gehören eine intelligente Nutzung von Digitalisierungspotentialen und ein einfaches Tarifsystem. Das Deutschlandticket hat sich bewährt und sollte erhalten werden. Notwendig ist allerdings eine neue Finanzierung für den ÖPNV, weil bisherige Modelle nicht mehr tragen. Hier müssen Bund und Länder endlich tätig werden. Eine Drittnutzerfinanzierung durch die Unternehmen lehnen wir dagegen ab. Die Wirtschaft trägt mit Jobtickets und Zuschüssen für Pendler bereits freiwillig zur Finanzierung bei.

Eine gute Anbindung an die Schiene ist für die bergische Wirtschaft – Betriebe wie Mitarbeiter und Tourismus – essenziell. Die Mobilität von

Fachkräften ist für den ökonomischen Erfolg ein wesentlicher Faktor. Denn der Mittelstand wirbt mit großem Einsatz um Fachkräfte, die auch aus dem Umland einpendeln können müssen. Für die Wirtschaftskraft der Region kommt daher auch der Attraktivierung des Schienenverkehrs große Bedeutung zu.

Der aktuelle Zustand ist allerdings absolut unzureichend – im Fernverkehr gibt es Jahr für Jahr neue Negativrekorde bei Zugausfällen und Verspätungen. Im Nahverkehr der Region sieht es nicht besser aus. Beispielsweise hat der erst im Dezember 2022 eingeführte RE47 (Düsseldorf-Wupper-Express) nach nur acht Monaten den Betrieb gleich wieder komplett eingestellt. Außerdem wurde der bisher ab 2028 geplante Einsatz von batterieelektrischen Zügen auf der Linie S7 („Der Müngstener“) in die 2030er

Jahre verschoben. Zudem sorgen Sanierungsmaßnahmen in den nächsten Jahren für monatelange Komplettausfälle ganzer Linien. So notwendig die Sanierungsmaßnahmen sind – wenn Züge nicht fahren, lassen Bürger das Auto nicht stehen.

Nötig sind eine auskömmliche und nachhaltige Finanzierung eines modernen, zuverlässigen und damit attraktiven Schienenverkehrsangebots im Bergischen Städtedreieck. Insbesondere fordern wir den dauerhaften Erhalt der derzeitigen ICE-Anbindungen in Wuppertal und Solingen, die Wiederinbetriebnahme der RE47 mit neuen batterieelektrischen Zügen, den Einsatz von batterieelektrischen Zügen auf der S7 wie bisher geplant ab 2028 sowie generell eine deutliche Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen und in den Zügen.

AUSBLICK

Deutschland hat seine Infrastruktur jahrzehntelang auf Verschleiß gefahren – jetzt spüren wir alle die Folgen. Ein „weiter so“ ist nicht mehr möglich, denn die Substanz ist aufgebraucht. Wenn wir den Wirtschaftsstandort Deutschland erhalten wollen, brauchen wir jetzt endlich

mutige Entscheidungen, klare Priorisierungen, ausreichende Finanzmittel, kürzere Planungsprozesse und eine umfassende Digitalisierung der Planungsbehörden. Das gilt für den Bund, das Land und die Kommunen.

Ihre Ansprechpartner

Thomas Wängler, T. 0202 2490-105,
t.waengler@bergische.ihk.de

Christian Bruch, T. 0202 2490-605,
c.bruch@bergische.ihk.de



[bergischeIHK](#)



[bergische-ihk](#)



[bergische_wirtschaft](#)

IMPRESSUM

Herausgeber
Bergische IHK
Wuppertal-Solingen-Remscheid

Heinrich-Kamp-Platz 2
42103 Wuppertal

ihk@bergische.ihk.de
T: 0202 2490-0