



Unternehmensstandort Bonn/Rhein-Sieg

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

Vorwort



Wolfgang Grießl



Dr. Hubertus Hille

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Region Bonn/Rhein-Sieg ist Teil einer global vernetzten Volkswirtschaft. Von hier aus werden Produkte und Teile weltweit transportiert. Umgekehrt werden Unternehmen und Verbraucher mit Waren und Dienstleistungen versorgt. Es liegt auf der Hand, dass die Verkehrsinfrastruktur der Region eine unabdingbare Voraussetzung dafür ist, dass die hiesigen Unternehmen ihre Wertschöpfungsketten aufrecht erhalten können. Bonn/Rhein-Sieg steht hier in einem internationalen Standortwettbewerb.

Nur wenn sie gut erreichbar sind – für ihre Lieferanten, Kunden und Arbeitnehmer – können die ansässigen Unternehmen mithalten. Brückensanierungen, Autobahnerneuerungen, Überlastungen und Staus zeigen bereits, dass es mit der Verkehrsinfrastruktur im IHK-Bezirk Bonn/Rhein-Sieg nicht zum Besten bestellt ist. Deshalb müssen wir die Infrastruktur der einzelnen Verkehrsträger weiterhin erneuern, aber auch zukunftsfähig ausbauen und erweitern.

Mit den vorliegenden Verkehrspolitischen Positionen zeigt die Industrie- und Handelskammer die wichtigsten regionalen Verkehrsprojekte auf. Werden sie umgesetzt, ist die Region für den künftigen globalen Wettbewerb gut aufgestellt.


Wolfgang Grießl
Präsident der
IHK Bonn/Rhein-Sieg

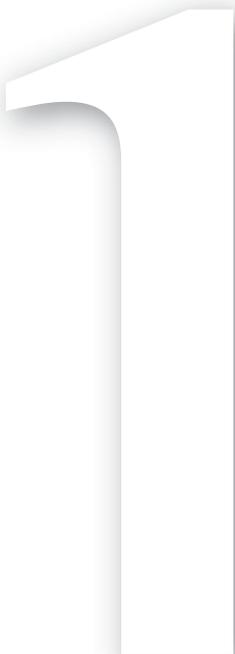

Dr. Hubertus Hille
Hauptgeschäftsführer der
IHK Bonn/Rhein-Sieg

Inhalt

1	Unternehmen im IHK-Bezirk Bonn/Rhein-Sieg	4
2	Die Verkehrssituation – Daten und Fakten	6
3	Wirtschaftliche Auswirkungen der Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur	8
4	Anforderungen an die künftige Verkehrsinfrastruktur	10
5	Fazit	12



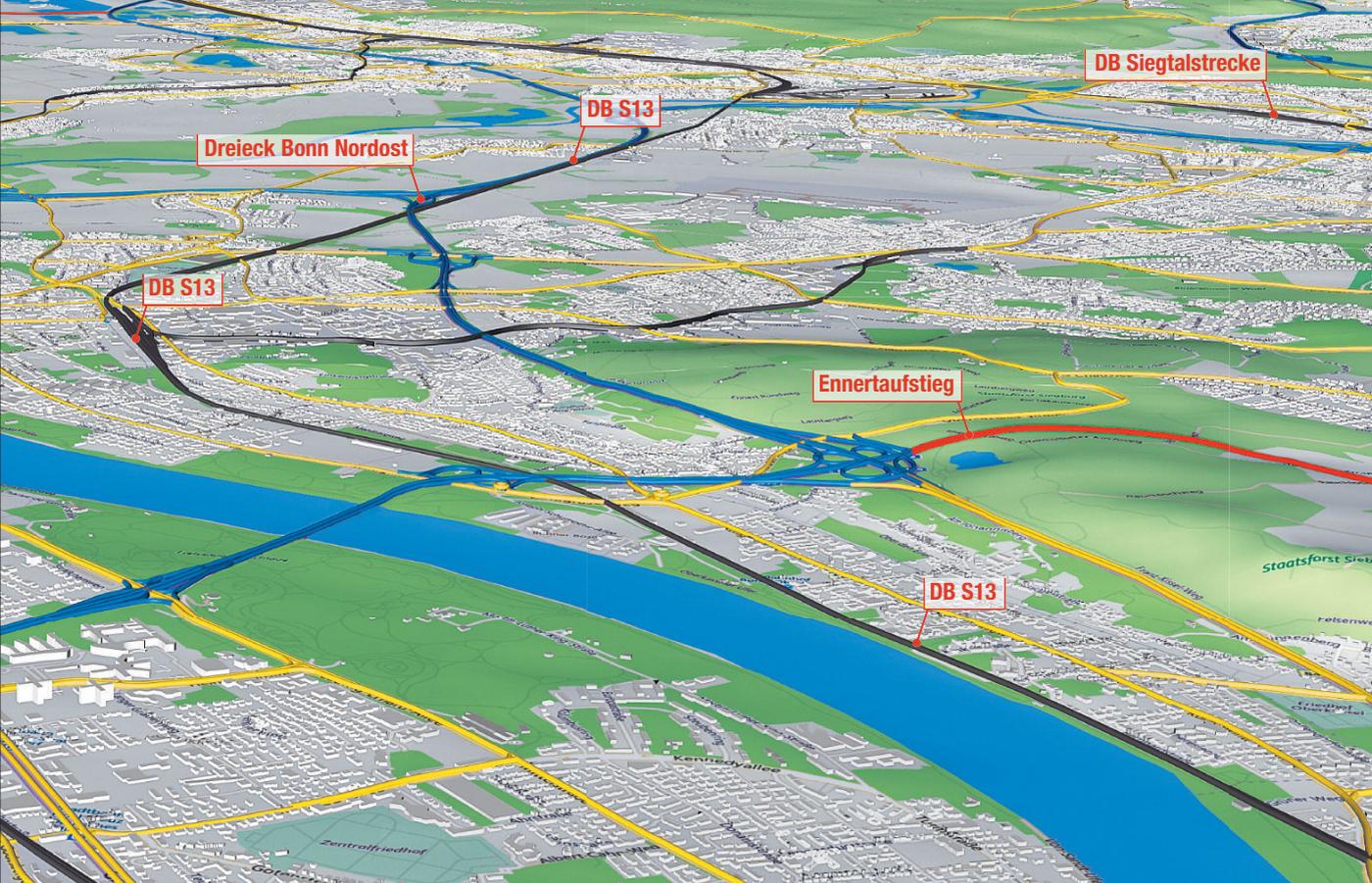
1. Unternehmen im IHK-Bezirk Bonn/Rhein-Sieg



Für das Jahr 2015 weist das Unternehmensregister für den IHK-Bezirk insgesamt circa 52.750 Unternehmen aus.¹ Davon entfallen gut 1.800 Unternehmen auf die Industrie² und rund 1.550 auf den Bereich Logistik³. Dem Baugewerbe sind knapp 1.300 Unternehmen zuzurechnen. Etwa 12.400 Unternehmen gehören zum Handel⁴ und weitere 35.700 Unternehmen zum Bereich Dienstleistungen.

Insgesamt arbeiteten im Jahr 2015 gut 313.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in den Unternehmen. Auf die Industrieunternehmen entfielen fast 40.200 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte.⁵ Im Logistikbereich waren es etwa 13.900.⁶ Im Baugewerbe waren knapp 13.700, im Handel rund 38.200 und bei den Dienstleistungen etwa 207.000 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt.

Die Unternehmen der Region bilden gemeinsam ein Netzwerk von Zulieferern, Abnehmern und Dienstleistern. Dabei übernehmen alle Sektoren wichtige Funktionen füreinander.⁷ So fragen z.B. Industrie- und Logistikunternehmen zahlreiche Leistungen aus dem Baugewerbe, dem Handel und dem Bereich der sogenannten unterneh-



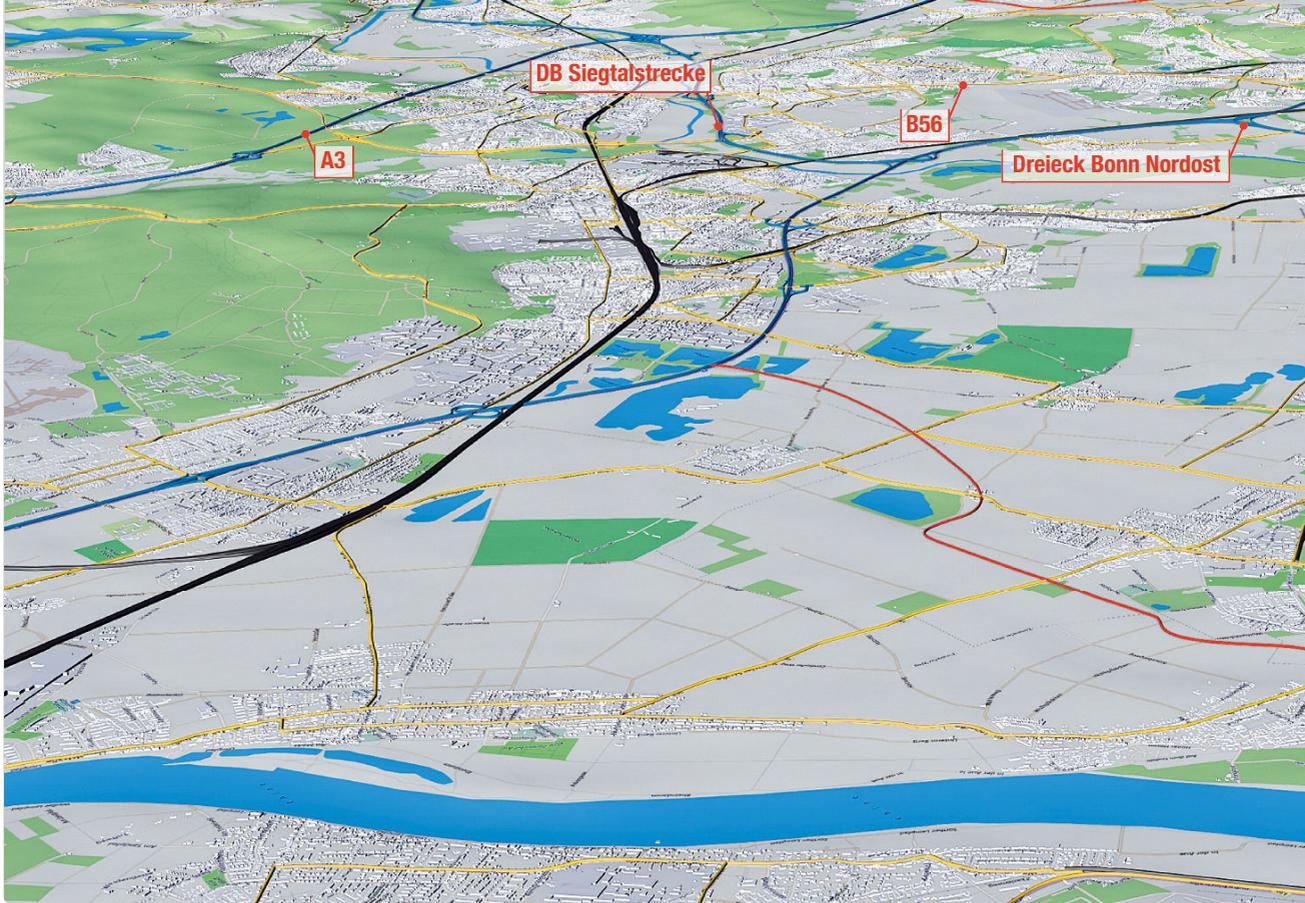
mensnahen Dienstleistungen (z.B. Unternehmensberatung, Personalberatung, Security Management, Facility Management, IT-Services, Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung, Catering,) nach und sorgen dort für Aufträge und Beschäftigung. Gleichzeitig beziehen diese Unternehmen Industrieprodukte und Logistikleistungen und sorgen auch dafür, dass Industrie- und Logistikprodukte vermarktet werden können.

Der Verbleib und die Ansiedlung von Unternehmen aller Sektoren sind deshalb für den Wirtschaftsstandort Bonn/Rhein-Sieg von großer Bedeutung. Verlagern hingegen Unternehmen den Standort, kommt es nicht selten auch zu einer Abwanderung der Geschäftspartner. Lassen sich Unternehmen nicht in der Region nieder, werden auch die entsprechenden Zulieferer und Dienstleister von einer Ansiedlung absehen. Zwar ermöglicht die Digitalisierung von Wirtschaftsprozessen hier neue Wege, aber noch immer sind viele Unternehmen im Umfeld ihrer Auftraggeber angesiedelt.⁸

Gerade vor dem Hintergrund des Wandels, den die Region infolge des Verlustes der Hauptstadtfunktion schon bewältigt hat und noch bewältigen

wird, ist es wichtig, die wirtschaftliche Basis zu sichern und den Unternehmensstandort Bonn/Rhein-Sieg zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

- 1 Quelle: DIHK Statistik (Stand: 31.12.2015).
- 2 Quelle: DIHK Statistik (Stand: 31.12.2015). Berücksichtigt wurden die Wirtschaftsabschnitte Bergbau u. Gewinnung v. Steinen und Erden (B) und Verarbeitendes Gewerbe (C). Viele der Unternehmen in diesen Bereichen weisen den Charakter industrieller Fertigung auf.
- 3 In der amtlichen Statistik ist damit der Wirtschaftsabschnitt Verkehr und Lagerei gemeint.
- 4 Berücksichtigt wurden die Wirtschaftsabschnitte Kfz-Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, Einzelhandel und Großhandel.
- 5 Quelle: Statistik-Service West – Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2015).
- 6 Quelle: Statistik-Service West – Bundesagentur für Arbeit (Stand: 30.06.2015).
- 7 Zu diesen Zusammenhängen siehe Wimmers, Stephan (2002): Industrie- und Dienstleistungsstandort Deutschland – Zur Vernetzung von Industrie und Dienstleistungen, Ergebnisse einer Unternehmensbefragung durch die IHK-Organisation im Juli 2002, Deutscher Industrie- und Handelskammertag (Hrsg.), Berlin
- 8 ebenda



2. Die Verkehrssituation

Daten und Fakten



Im IHK-Bezirk Bonn/Rhein Sieg gibt es einen erheblichen, wirtschaftlich bedingten Personen- und Güterverkehr. Dabei spiegelt sich der wirtschaftlich bedingte Personenverkehr vielfach in den Pendlerbewegungen und Kundenbesuchen wider. So pendeln täglich ca. 120.000 Arbeitnehmer in den IHK-Bezirk ein und etwa ebenso viele pendeln heraus.⁹

Im Güterverkehr werden insbesondere die von den Industrieunternehmen produzierten Waren von Logistikunternehmen zu Land, zu Wasser und in der Luft an ihre Bestimmungsorte und damit zu den Kunden in Deutschland und dem Ausland gebracht. Umgekehrt werden Tag für Tag Rohstoffe und Zwischenprodukte an die Industrieunternehmen geliefert. Damit sind die Aktivitäten der Industrie ein ganz wesentlicher Auslöser für den wirtschaftsbedingten Verkehr in der Region.¹⁰ Das gilt auch für die Versorgung des Handels im IHK-Bezirk.

Insgesamt gab es 2014 einen Bestand von gut 60.000 Lastkraftwagen in der Region.¹¹ Verglichen mit dem Jahr 2010 wird die Transportleistung im Güterverkehr bis 2025 der Bahn in der Region um fast 19 Prozent zunehmen.¹² Auf der Straße werden es rund 34 Prozent und auf dem Wasser etwa 11 Prozent sein. Damit stellt sich die Frage, inwieweit die Infrastruktur im IHK-Bezirk



Bonn/Rhein-Sieg diesen Anforderungen genügen wird oder, ob sie bereits jetzt überfordert ist. Die am stärksten belastete Autobahn der Region ist die A 59. Bereits heute fahren am Autobahndreieck Bonn Nordost (Messpunkt Nord) auf der A 59 tagesdurchschnittlich 6.500 LKWs. Am Messpunkt Süden sind es 3.000. Am Dreieck Sankt Augustin befahren die A 59 am Messpunkt Süd tagesdurchschnittlich gut 6.000 LKW und am Messpunkt Nord ebenso viele. Eine vergleichsweise geringe Belastung ergibt sich am Autobahnkreuz Bonn-Ost. Hier fahren tagesdurchschnittlich etwas mehr als 2.000 LKW am Messpunkt Nord und etwa 1.500 am Messpunkt Süd. Die am zweitstärksten belastete Autobahn ist die A 565. Am Autobahndreieck Bonn Nordost (Messpunkt West) werden dort fast 6.000 LKW im Tagesdurchschnitt gezählt. Am Messpunkt Meckenheim-Merl sind es noch etwas mehr als 3.000. An dritter Stelle ist die A 560 zu nennen, wo am Autobahndreieck Sankt Augustin (Messpunkt Ost) nahezu 4.500 LKW fahren. Rechnet man nun den Individualverkehr hinzu, hat das Straßennetz zumindest in den Spitzenzeiten seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Zwei Beispiele dafür sind die A 565 und die A 59, auf der stellenweise täglich über 100.000 bzw. fast 120.000

Fahrzeuge gezählt werden.¹³ Die täglichen Staus oder der zähfließende Verkehr mindestens morgens und abends auf den Autobahnen, aber auch auf den Durchgangsstraßen in Bonn (z.B. Reuterstraße, Adenauerallee), in Beuel (z.B. Königswinterer Str., Sankt Augustiner Str.), im nördlichen Rhein-Sieg-Kreis (z.B. auf der B 56) und im südlichen Rhein-Sieg-Kreis (z.B. Ittenbach, Königswinter, Niederholtorf) mit entsprechenden Belastungen für die Anwohner prägen das Bild. Zusätzlich Verkehr kann das Straßennetz in der Region daher nur bedingt bewältigen. Auch der Schienenverkehr hat in der Region seine Kapazitätsgrenzen erreicht, weil Nah-, Fern- und Güterverkehr häufig dieselben Gleise benutzen. Damit ist festzustellen, dass die Verkehrsinfrastruktur der Region teilweise schon überlastet ist.

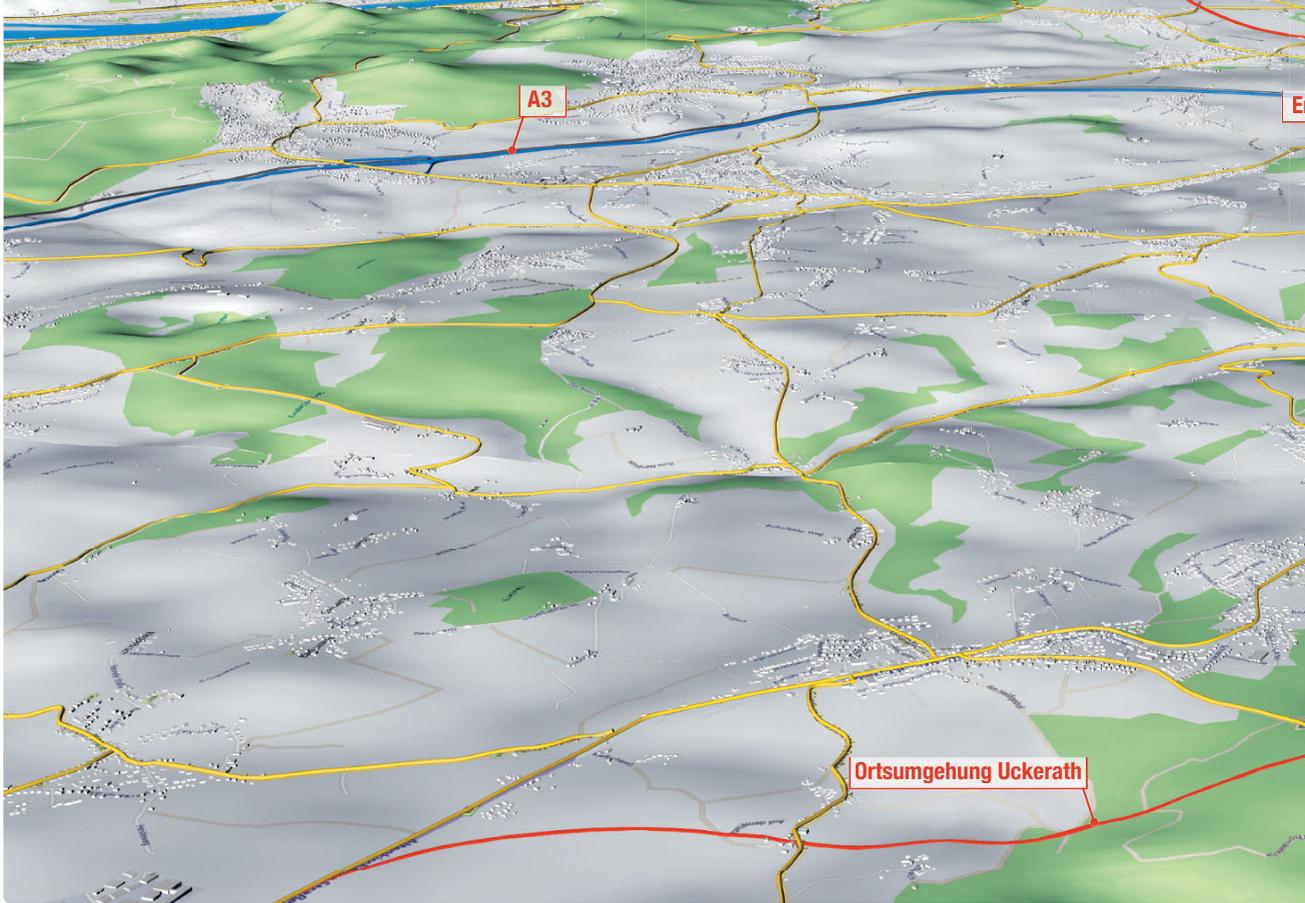
9 IHK Bonn/Rhein-Sieg (2015): Pendlerregion Bonn/Rhein-Sieg, Daten, Fakten und Positionen zu Pendlerbewegungen und Verkehrsbelastungen im IHK-Bezirk Bonn/Rhein-Sieg S. 59 f.

10 Weiter wären der Lieferverkehr für den Handel und die Dienstleistungsunternehmen zu nennen. Auch ist ein erheblicher Teil des Individualverkehrs dem Einkommenserwerb in Wirtschaftsunternehmen geschuldet.

11 Quelle: IT-NRW

12 Quelle: Verkehrsleitbild der Industrie- und Handelskammern im Rheinland (2014), Industrie- und Handelskammern im Rheinland (Hrsg.), Präsentation der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV) GmbH Co. KG, Aachen

13 Karte des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen „Verkehrsstärken Nordrhein-Westfalen – Straßenverkehrszählung 2010 an den Straßen des überörtlichen Verkehrs“



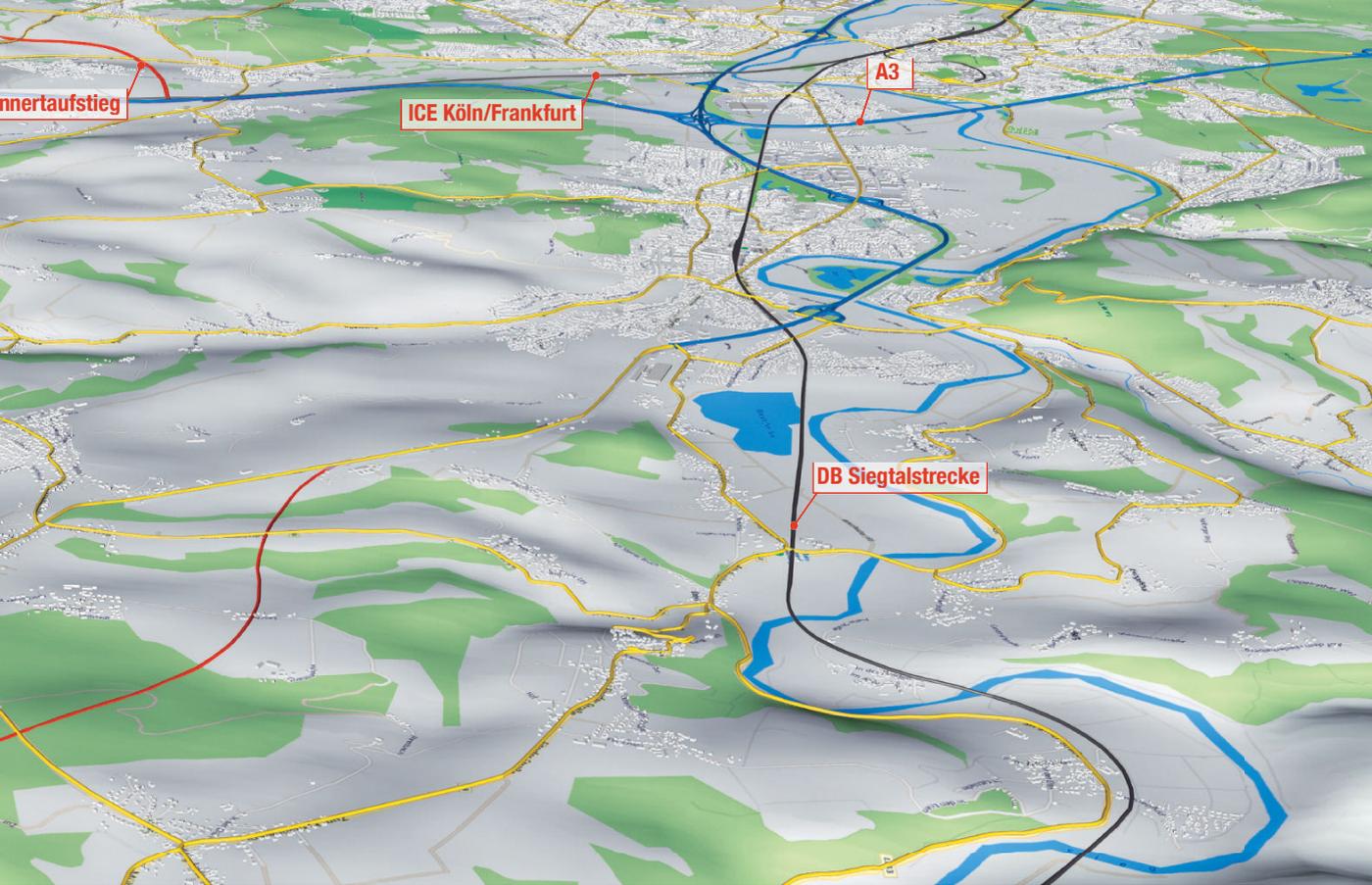
3. Wirtschaftliche Auswirkungen der Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur

3

Geht man einmal davon aus, dass nur die Hälfte der in der Region gezählten LKWs arbeitstäglich eine halbe Stunde im Stau stehen, verlieren die ansässigen Logistik-Unternehmen dadurch jährlich rund 100 Millionen Euro.¹⁴ Damit liegt es auf der Hand, dass eine Verringerung der täglichen Staus lediglich um eine Viertelstunde bereits einen nennenswerten Beitrag zur Standortattraktivität leisten könnte.

Die Unternehmen vergleichen heute die Kosten an unterschiedlichen Standorten. Wenn die Nachteile eines Standortes die Vorteile überwiegen, denken die Unternehmen auch über Produktionsverlagerungen nach. Der große Pluspunkt der Region Bonn/Rhein-Sieg ist die Nähe zu Lieferanten, Kunden und Kooperationspartnern.¹⁵ Die Betriebe finden vor Ort zuverlässige Partner und können ihre hochkomplexen Wertschöpfungsketten effizient organisieren.

Mit Blick auf die Verkehrsinfrastruktur wird die Region aber schlecht bewertet.¹⁶ Vielen Unternehmen fehlt eine Anbindung an die A 3 und damit an das Rhein-Main-Gebiet sowie die Möglichkeit,



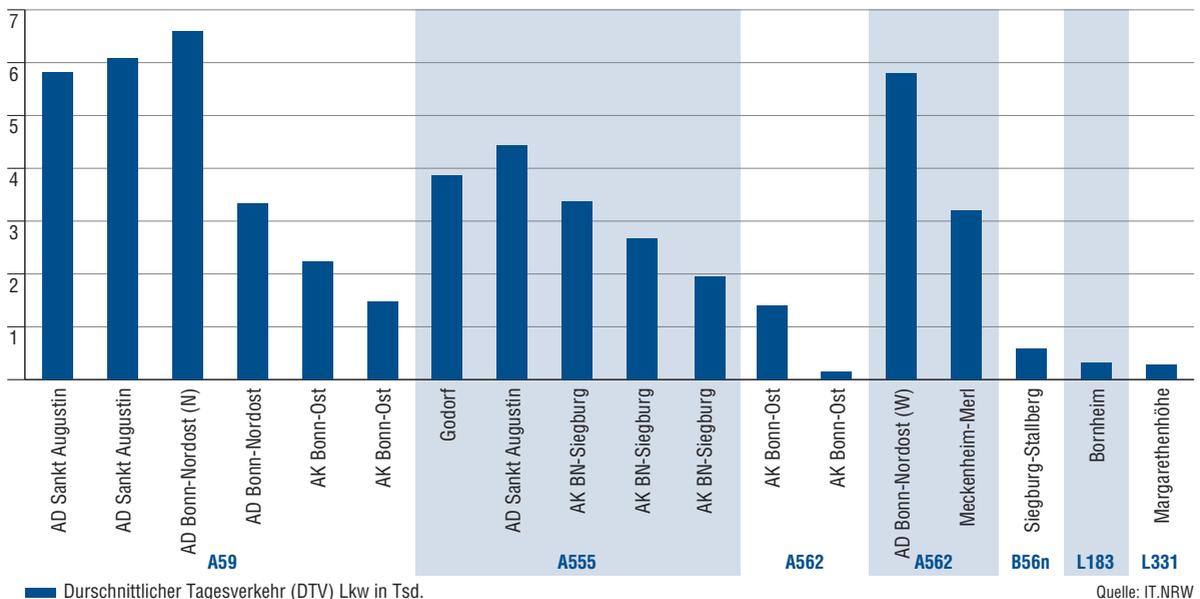
die Staus im Bonner Norden und im Rhein-Sieg-Kreis im Süden zu umfahren. Auch bereitet vielen die Notwendigkeit, die A 565 als Hochstraße sowie die Nordbrücke sanieren zu müssen, erhebliche Sorgen. Deshalb sind der Erhalt, der Ausbau und der Neubau von Straßen im IHK-Bezirk unerlässlich.

14 Berücksichtigt wurden Lohnkosten von 9,40 € zuzüglich 6,20 € Finanzierungskosten. Der Einfachheit halber wurde unterstellt, dass der LKW 12,50 € pro halbe Stunde kostet, wenn er im Stau steht. Dieser Betrag wurde dann mit der Zahl der vorhandenen LKW in der Region (30.000) und 250 Arbeitstagen multipliziert.

15 Dies zeigt eine Umfrage der IHK-Organisation aus dem Jahre 2002. Nitschke, Axel; Wimmers, Stephan (2002): Standorte in Deutschland – Ergebnisse einer Unternehmensbefragung, Frühjahr 2002, DIHK (Hrsg.), Berlin

16 ebenda

Durchschnittlicher Tagesverkehr durch Lastkraftwagen auf ausgewählten Straßen der Region im Jahr 2014



Quelle: IT.NRW



4. Anforderungen an die künftige Verkehrsinfrastruktur

4

Folgende Projekte im Straßenverkehr müssen dringend umgesetzt werden:

- Verbindung der A 565 mit der A 3 durch den Venusbergtunnel und den Ennertaufstieg (sog. Südtangente).¹⁷
- Sechsstreifiger Ausbau der A 565 zwischen Bonn-Hardtberg und Friedrich-Ebert-Brücke und Aufhebung der Ablastung der Brücke über die Sebastianstraße auf max. 44 t.
- Zügige Sanierung der A 565 (sog. „Tausendfüßler“). Danach sollte auch hier die Ablastung auf max. 44 t wieder aufgehoben werden.
- Zügige Sanierung der Friedrich-Ebert-Brücke (sog. Nordbrücke).
- Bau einer weiteren Rheinquerung von Godorf/Wesseling nach Niederkassel.
- Bau der Ortsumgehung Hennef-Uckerath.
- Bau der Ortsumgehung Much.
- Zügige Brücken- und Rampenerneuerung der Viktoriabrücke, damit auch wieder Fahrzeuge über 16 t darüber fahren können.
- Sanierung des Autobahnkreuz Köln-Wahn (A 59), um die Ablastung auf max. 44 t aufzuheben.
- Gute Erreichbarkeit der Innenstädte der Region. Das muss bei geplanten Änderungen der Verkehrsführung (kommunale Masterpläne, etc.) in Innenstädten beachtet werden.



- Bau des Autobahnanschlusses Maarstraße im Gewerbegebiet Beuel.

Auch im Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr müssen Maßnahmen ergriffen werden:

- Untersuchung, planerische Festsetzung und Erschließung zusätzlicher Schienenumschlagpunkte im Container- und Ladungsverkehr.
- Weiterhin uneingeschränkter Nachtflugverkehr in der Region.¹⁸
- Sicherung des Bonner Hafens als Gateway für den interkontinentalen Handel.
- Eine weitere Entlastung kann auch der Hafen Lüssdorf bieten, wenn dieser mit einem trimodalen Containerterminal ausgestattet wird. Dies setzt allerdings voraus, dass die Anbindung des Hafens an die Schiene durch die Rheinquerung zwischen Godorf und Niederkassel gewährleistet wird.
- Stadtverträgliche LKW-Navigation mit einem Positivroutennetz.
- Zweigleisiger Ausbau der Siegtalstrecke – allerdings mit vollständigem Lärmschutz.¹⁹

Weitere Projekte sind mit Blick auf die Verringerung des Individualverkehrs umzusetzen:

- Zügige Bauumsetzung der S 13 zwischen Troisdorf und Oberkassel für eine Schienenanbindung Bonns zum Flughafen.
- Bessere Taktung und Elektrifizierung der RB 23.

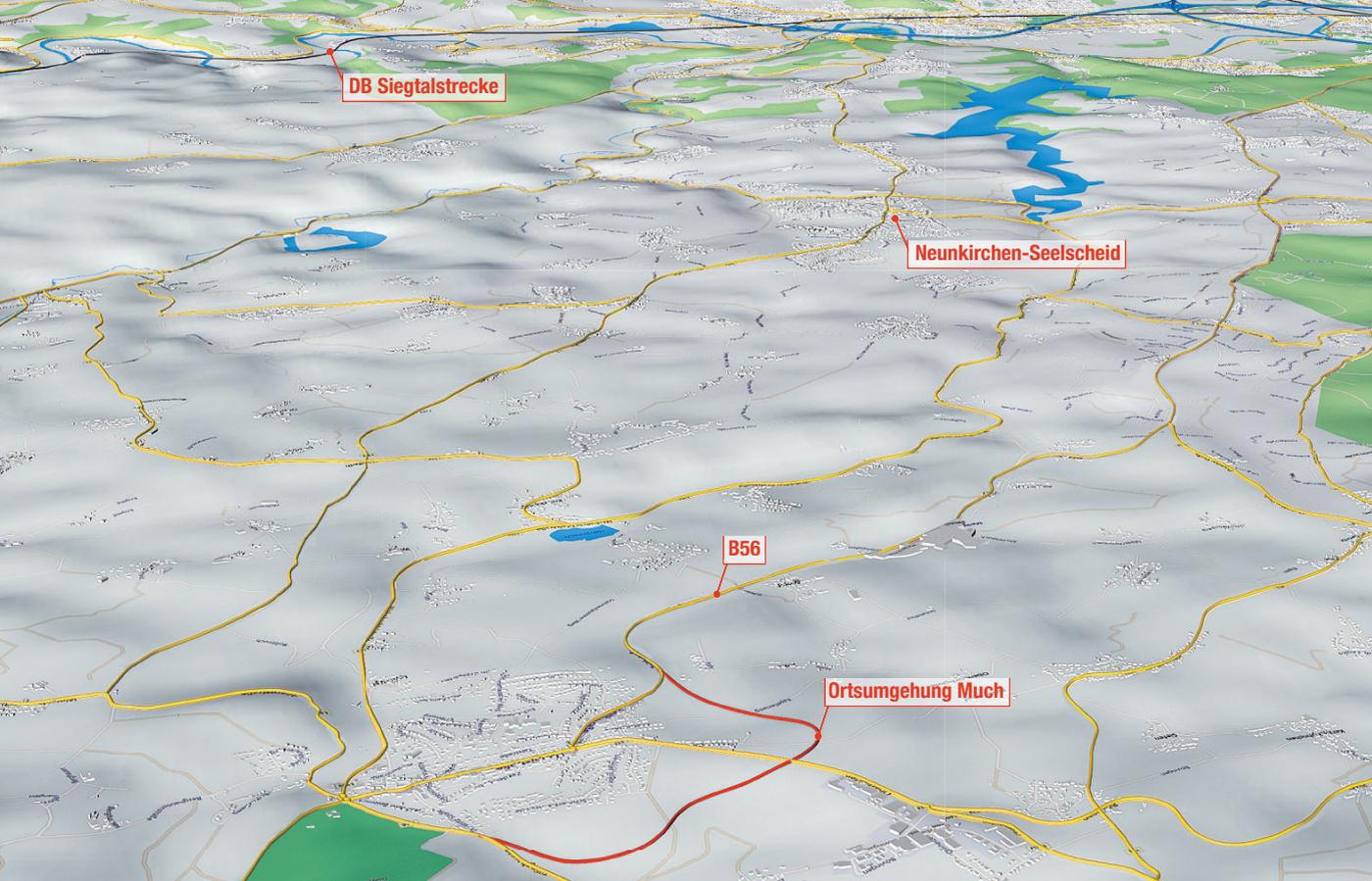
- Anbindung des WCCB an den Flughafen Köln/Bonn zwecks Erreichbarkeit ohne Zwischenstopp.

- Schaffung zusätzlicher Park & Ride-Möglichkeiten (z.B. Siegburg).
- Zügige Bauumsetzung der Hardtbergbahn, um den Bonner Westen besser an die Innenstadt anzubinden.
- Konzeptentwicklung einer Schnellverbindung zwischen dem ICE-Bahnhof in Siegburg und dem Bonner Hauptbahnhof.
- Bessere ÖPNV-Anbindung der höher gelegenen Ortsteile von Bad Honnef und Königswinter.
- Schaffung einer besseren Verbindung Eitorfs an die B 8.
- Verwirklichung der Umgehungsstraße L269/Süd in Niederkassel zur Anbindung des Gewerbegebiets Mondorf an das Fernstraßennetz.
- Bessere ÖPNV-Anbindung Neunkirchen-Seelscheids und Ausbau des Straßennetzes, um das Bundesautobahnnetz besser zu erreichen.

¹⁷ Diese Position wird von einem Teil der Unternehmen im IHK-Bezirk nicht unterstützt. Diese befürchten zusätzliches Verkehrsaufkommen, Schwerlastverkehr und, dass die erwünschten Entlastungswirkungen ausbleiben.

¹⁸ Diese Position wird von einem Teil der Unternehmen im IHK-Bezirk nur eingeschränkt unterstützt. Während diese den gewerblich bedingten Nachtflugverkehr für Güter befürworten, sprechen sie sich zugleich für ein Nachtflugverbot bei Passagierflugzeugen aus.

¹⁹ Diese Position wird von einem Teil der Unternehmen insbesondere der Touristiker im Siegtal im IHK-Bezirk nicht unterstützt. Diese befürchten zusätzliches Verkehrsaufkommen und erheblich mehr Lärm im Siegtal.



5. Fazit

Im IHK-Bezirk Bonn/Rhein-Sieg sind mehr als 52.000 Unternehmen ansässig. Sie beschäftigen den überwiegenden Teil der Arbeitnehmer in der Region und sind die Basis für den Wohlstand in einer attraktiven Region.

Damit sie diese Funktionen künftig weiter übernehmen können, muss die Verkehrsinfrastruktur ihren Anforderungen gewachsen sein. Deshalb muss die Region erheblich investieren – und zwar in den Erhalt, den Aus- und Neubau von Straßen, aber auch in den ÖPNV. Bleiben diese Maßnahmen aus, könnten viele Unternehmen der Region „den Rücken kehren“ mit entsprechenden Folgen für Wachstum und Beschäftigung. Ein wettbewerbsfähiger Unternehmensstandort braucht eine zeitgemäße und moderne Infrastruktur.



Impressum

Herausgeber und Copyright	© IHK Bonn/Rhein-Sieg Bonner Talweg 17 53113 Bonn Tel: +49 (0)2 28/22 84-0 Fax: +49 (0)2 28/22 84-170 E-Mail: info(at)bonn.ihk.de
Redaktion	Prof. Dr. Stephan Wimmers IHK Bonn/Rhein-Sieg Abteilungsleiter Industrie, Handel, Verkehr, Tourismus, Kultur Till Bornstedt IHK Bonn/Rhein-Sieg Abteilung Handel, Raumplanung, Tourismus, Verkehr
Layout	Wolfgang Siewert (w.siewert@typoplus.net) Bonn
Bildnachweise	Titelmotiv und Kartenmotive: ©Wolfgang Siewert Bonn
Stand	März 2016
Druck	Köllen Druck + Verlag GmbH Bonn



IHK Bonn/Rhein-Sieg | Bonner Talweg 17 | 53113 Bonn | Tel: +49 (0)2 28/22 84-0
Fax: +49 (0)2 28/22 84-170 | E-Mail: [info\(at\)bonn.ihk.de](mailto:info(at)bonn.ihk.de) | www.ihk-bonn.de