

IHK

Industrie- und Handelskammern
im Rheinland



VERKEHRSLEITBILD RHEINLAND



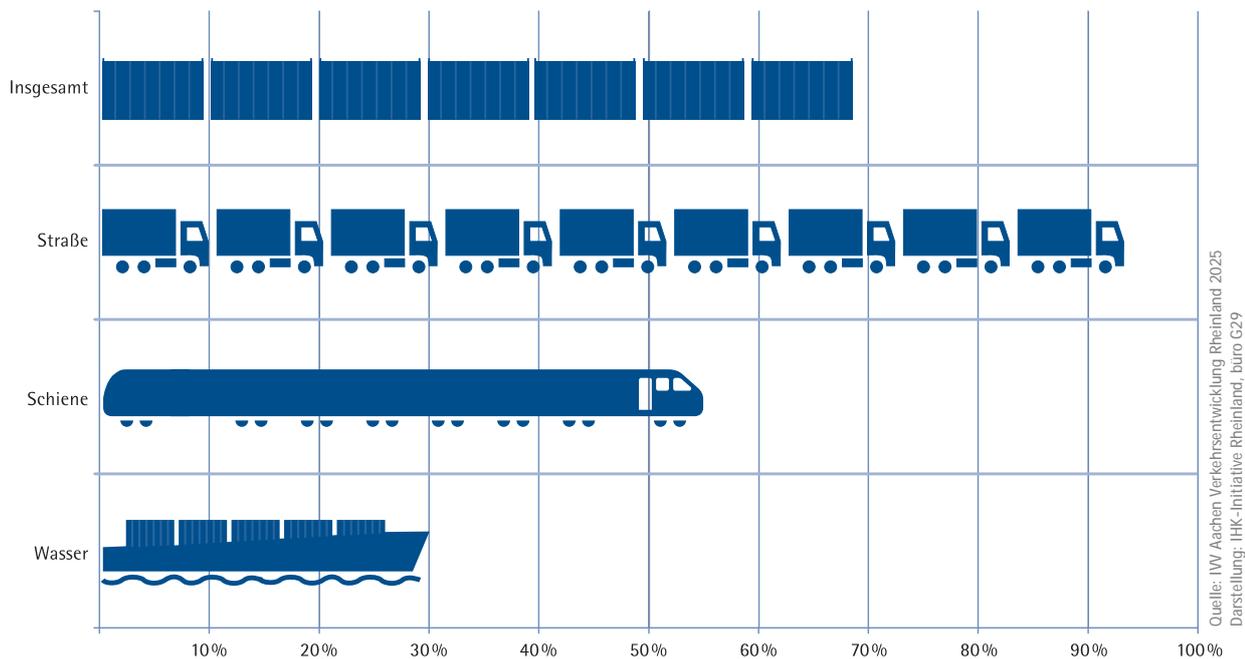
VERKEHRSLEITBILD RHEINLAND

1. Perspektive 2025: Deutliches Verkehrswachstum im Rheinland

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist mitentscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des Rheinlandes im nationalen wie internationalen Standortwettbewerb. Die schnelle, flexible und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Rheinland.

Die Güterverkehrsleistung im Rheinland wird bis 2025 um 68 % steigen und damit die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zunehmen. Das Rheinland wird aufgrund seiner geographischen Lage von den wachsenden Warenströmen besonders betroffen sein; im Transitverkehr auf der Straße wird die Güterverkehrsleistung bis 2025 um 129% steigen. Ursächlich hierfür sind insbesondere die Hinterlandverkehre aus den Seehäfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen sowie die zunehmenden Verkehrsströme auf den europäischen Ost-West-Magistralen.

Wachstum der Güterverkehrsleistung im Rheinland bis 2025



2. Freie Wahl des Verkehrsträgers bedeutet Ausbau aller Verkehrsträger

Die Wirtschaft weiß und entscheidet selbst, welche Vorteile der einzelne Verkehrsträger oder deren Kombination bieten. Deshalb ist die freie Wahl des Verkehrsträgers Bestandteil jeder freien Wirtschaftsordnung. Die spezifischen Vorteile des einzelnen Verkehrsträgers variieren – den günstigsten oder schnellsten Verkehrsträger gibt es aber nicht, da Nutzer und Güter zu heterogen sind.

Die Privilegierung einzelner Verkehrsträger ist abzulehnen, da dies in Betriebsabläufe eingreift, die Wettbewerbsfähigkeit des Transportgewerbes schmälert und gesamtwirtschaftlich zwangsläufig zu Fehlallokation führt.

Einzig der bedarfsgerechte Ausbau aller Verkehrsträger kann die Wahlfreiheit des Unternehmers garantieren und die Vorzüge der unterschiedlichen Verkehrsträger voll zur Geltung bringen.

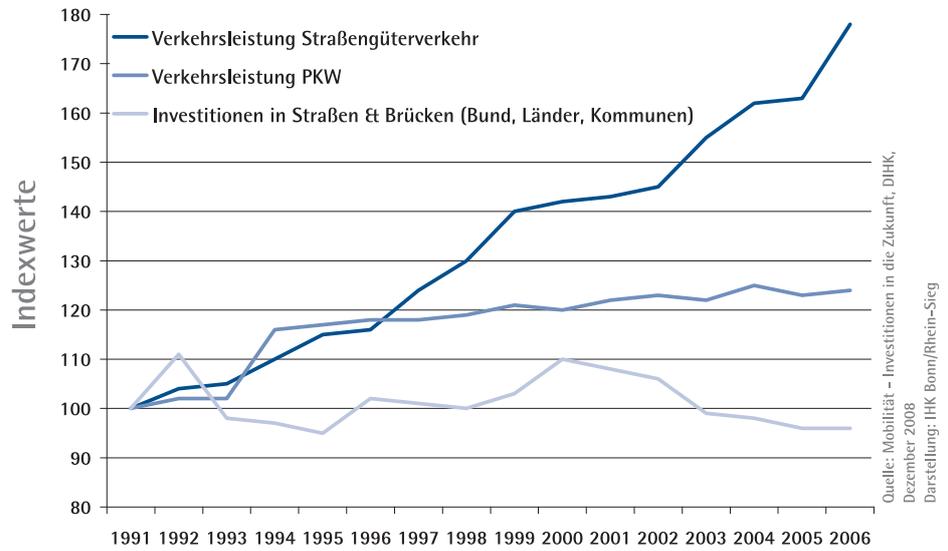
3. Verknüpfung der Verkehrsträger verbessern

Die Vernetzung der Verkehrsträger untereinander wird immer wichtiger, da gebrochene Verkehre in vielen Fällen die effizienteste Lösung sind. Der weitere Aus- und Neubau von Güterverteilzentren/Kombi-Terminals ist auch notwendig, um die systemimmanenten Vorteile des jeweiligen Verkehrsträgers besser zu nutzen und das künftige Verkehrswachstum zu bewältigen.

4. Infrastrukturausbau am Bedarf orientieren

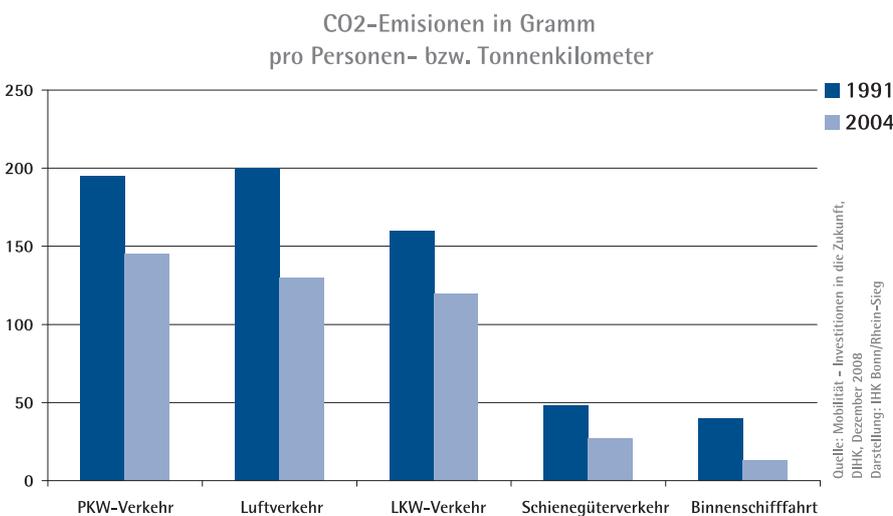
Die Verkehrsinfrastruktur ist chronisch unterfinanziert. Sobald Mängel planerisch erkannt werden, fehlt es regelmäßig an der nötigen Finanzierung. Die aus dem Verkehrsgewerbe eingenommenen Steuern und Abgaben (z. B. Mineralölsteuer, Öko-Steuer, Lkw-Maut) stehen in einem krassen Missverhältnis zu den bewilligten Mitteln.

Um den Investitionsbedarf zu decken, müssen im Bundeshaushalt jährlich 12 Mrd. Euro bereit gestellt werden. Gleichzeitig müssen auch die Planungen intensiviert werden, damit finanzierbare Projekte überhaupt realisiert werden können. Letztendlich führen Unterfinanzierung und stockende Planverfahren zu inakzeptablen Mängeln der Verkehrsinfrastruktur, wie sie heute schon vielfach zu bemerken sind.



5. Umweltschutz muss bezahlbar sein

Umweltschutz ist sinnvoll, kann aber nur umgesetzt werden, wenn die Wirtschaft das dafür notwendige Kapital erwirtschaften kann. Der Staat sollte sich deshalb auf die Vorgabe umweltpolitischer Ziele (z. B. Einhaltung bestimmter Emissionswerte, bzw. Euro-Norm) beschränken, und damit einen langfristig planbaren Entwicklungsrahmen aufzeigen. Die Wirtschaft hat in der Vergangenheit bewiesen, dass sie aufgrund technischen Fortschritts bei steigendem Transportvolumen die Schadstoffbelastung deutlich senken konnte. Das zeigt: Umweltschutz muss an der Quelle ansetzen, dafür sind aber technische Innovationen notwendig und kein ordnungspolitischer Aktionismus.



6. Ausweisung von Gewerbeflächen entlang der Verkehrsachsen

Beste Standorte für Gewerbe- und Industrieflächen finden sich schwerpunktmäßig an Hauptverkehrsachsen, denn diese Standorte lassen sich immer am schnellsten erreichen. Die Erreichbarkeit des Standortes ist für den Güterverkehr und seine komplexen Logistikketten ein ausschlaggebendes Wettbewerbskriterium. Bedeutsame Verkehrswege und -knotenpunkte finden sich in der Regel abseits der Siedlungsschwerpunkte und bieten sich als Standort für Gewerbe- und Industrieflächen an, weil dadurch Nutzungskonflikte mit Siedlungsbereichen ausgeschlossen bzw. minimiert werden.

7. Wasserwege: Ausweisung von Hafenvorranggebieten und Verbesserung der Fahrwasserhältnisse

Die Binnenschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger mit Kapazitätsreserven. Auf diese Reserve kann aber nur zugegriffen werden, wenn in den Binnenhäfen ausreichend wassernahe Flächen zur Verfügung stehen. Deshalb müssen im Landesentwicklungsplan mit Hafenvorranggebieten die planerischen Voraussetzungen geschaffen werden. Weiterhin muss die Anhebung des Wasserstandes für die Fahrrinne des Rheins durchgängig auf 2,80 Meter in voller Fahrbreite erfolgen.

8. Mehr Wettbewerb im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglichen

Um den Gesamtverkehr zu bewältigen, ist ein gut ausgebauter ÖPNV unabdingbar. Allerdings wird er aus einer Vielzahl von Quellen finanziert, sodass die tatsächliche Kostenstruktur völlig unüberschaubar geworden und die Preispolitik der Verkehrsunternehmen nicht mehr nachvollziehbar ist. Damit wird Mitbewerbern von außerhalb der Marktzugang erschwert. Mehr Wettbewerb im ÖPNV ist nur möglich bei Kostentransparenz.

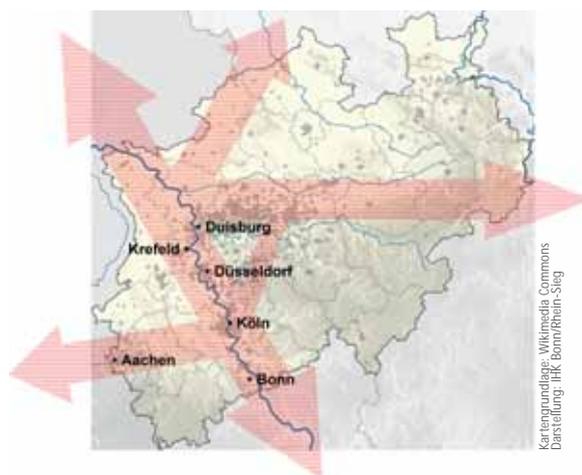
9. Flughafenstandorte sichern

Der in Nordrhein-Westfalen von der Landesregierung verfolgte dezentrale Ansatz des Luftverkehrskonzeptes, mit seinen Schwerpunktflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn wird von der Wirtschaft unterstützt. Er dient dem raumnahen Zugang und der Befriedigung der Bedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung nach Luftverkehrsdienstleistungen. Das Rheinland ist in besonderem Maße international verflochten und exportorientiert. Die vorhandenen Flughäfen, speziell Düsseldorf International und Köln/Bonn, erfüllen mit ihren Angeboten den international operierenden Unternehmen alle Wünsche nach schnellen Geschäfts- und Frachtverbindungen und sind ein gewichtiger Standortfaktor im Gefüge der internationalen Aktivitäten vieler Unternehmen. Daher muss die Leistungsfähigkeit der Flughäfen erhalten und vor konkurrierenden Raumansprüchen, etwa näher rückender Wohnbebauung, geschützt und ihre Entwicklungsmöglichkeiten gestärkt werden. Gleichzeitig sind die Schutzbelange der Bevölkerung vor Fluglärm und die Sicherheit des Flugbetriebes zu gewährleisten.

10. 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. Diese Aufgabenvielfalt kann nur erhalten werden, wenn die Erreichbarkeit durch öffentlichen und Individualverkehr gewährleistet ist. Sonst verliert der Handel in der Innenstadt gegenüber peripheren Standorten an Wettbewerbsfähigkeit. Das Angebot der Verkehrsinfrastruktur muss sich daher am tatsächlichen Verkehrsbedarf orientieren. Eine Verkehrspolitik, die einzelne Verkehrsträger benachteiligt, ist nicht gerechtfertigt. Sowohl Individual- als auch öffentlicher Verkehr haben ihre besonderen Stärken und müssen entsprechend genutzt werden können.

Perspektive 2025: Wachstum auf den Hauptverkehrsachsen



REDAKTION

Industrie- und Handelskammer Aachen
Monika Frohn

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg
Fabian Göttlich

Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf
Dr. Oliver Neuhoff

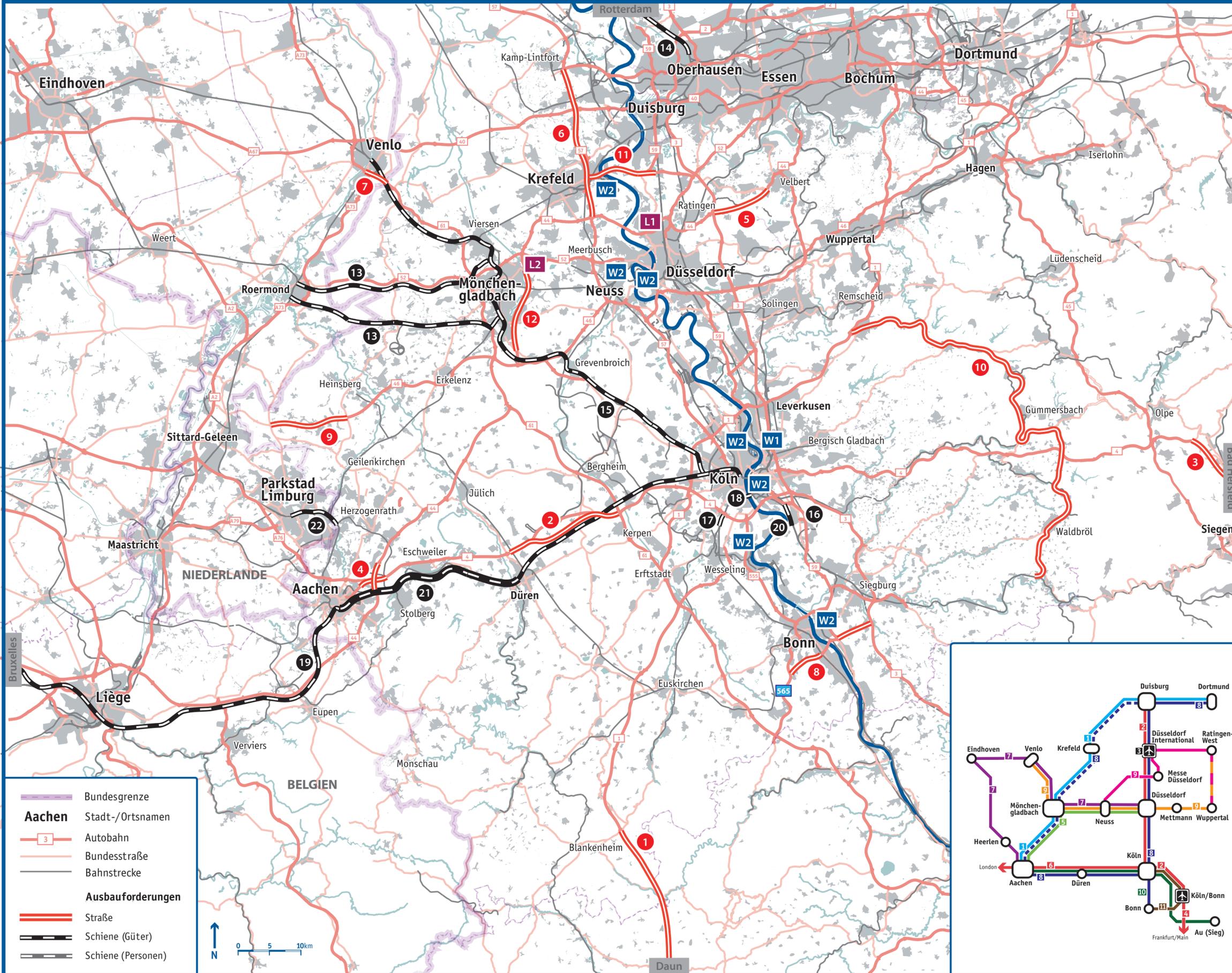
Niederrheinische Industrie- und Handelskammer
Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg
Werner Kühlkamp

Industrie- und Handelskammer zu Köln
Clemens Lueg

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Bernd Neffgen

PROJEKTLEITUNG

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg
Kurt Schmitz-Temming



Straßenprojekte

- Lückenschluss der A1 zwischen Blankenheim und Daun / A48
- 6-spuriger Ausbau der A4 zwischen Düren und Kerpen
- Weiterbau der A4 und Anschluss an das Kirchheimer Dreieck
- Ausbau Aachener Kreuz (A4/A44/A544)
- Lückenschluss der A44 zwischen Ratingen-Ost und Velbert
- 6-spuriger Ausbau der A57 zwischen Kreuz Meerbusch und der AS Kamp-Lintfort
- Lückenschluss der A61 mittels der neuen A74 (NL) an die A73 (NL) bei Venlo
- Weiterbau der A562 zwischen A3 und A565
- 3-spuriger Lückenschluss zwischen der A46 und der A2 (NL) als B56n
- Netzverbesserung durch den Bau der B256n (bis Windeck) in Verbindung mit der B237 im Oberbergischen Kreis zur Verknüpfung von A1 und A4
- B288: geplanten Ausbau zur A524 zur Ertüchtigung der B288 (linksrheinisch) nutzen
- Realisierung der L19 als Lückenschluss der A44 im Bereich Mönchengladbach

Güterverkehr (Schiene)

- Eiserner Rhein: Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung Antwerpen – Rheinland und Ruhrgebiet für den Schienengüterverkehr mit angemessenem Anschluss von Köln, Neuss/Düsseldorf und Duisburg; Trassenführung parallel zur A52; hilfsweise Reaktivierung der historischen Trasse
- Schaffung einer leistungsfähigen Schienenverbindung zum Hafen Rotterdam durch Weiterführung der Betuwe-Linie bis nach Oberhausen durch Bau eines 3. Gleises
- Ausbau der Strecke Köln – Mönchengladbach – Venlo durchgängig zweigleisig; Bau eines 3. Gleises im Bereich Mönchengladbach-Rheydt
- Anschluss des Flughafens Köln-Bonn an das Schienengüterverkehrsnetz
- Ausbau Güterbahnhof Köln-Eifelort (in Bau)
- Sanierung Kölner Südbrücke

Personenfernverkehr (Schiene)

- Vollendung der Hochgeschwindigkeitsverbindung (HGV) Köln – Aachen – Brüssel; im Zuge der Weiterführung der ICE-Verkehre nach London Ausbau der Hauptbahnhöfe in Aachen und Köln als Systemhalte dieser ICE-Verbindung (Sicherheitsschleusen, separate Wartebereiche und abgetrennte Bahnsteigbereiche)
- Beseitigung des Engpasses der HGV Köln – Frankfurt in Köln-Porz
- Sukzessiver dreigleisiger Ausbau der Strecke Aachen – Düren
- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Herzogenrath – Heerlen (NL) als Bindeglied zwischen dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetz (Systemhalt in Aachen) und dem niederländischen IC-Netz

Wasserstraßen/Häfen

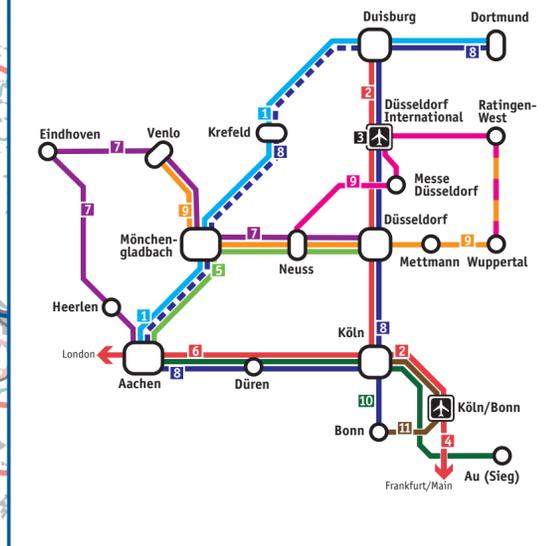
- W1 Sicherstellung der Fahrwassertiefe von 2,80 m auf dem Rhein bis Bonn
- W2 Sicherstellung und Ausweitung von Hafentflächen gemäß des Wasserstraßen- und Hafenkonzepthes des Landes Nordrhein-Westfalen

Luftverkehr

- L1 Anpassung der Betriebsgenehmigung am Flughafen Düsseldorf International an die technische Kapazität
- L2 Entwicklung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach zum Business-Airport

Verbindungsverbesserungen Schiene

(siehe schematische Darstellung)



Personenfernverkehr

- Umleitung der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung über Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach bis nach Aachen
- Verlängerung der Thalys/ICE-Verbindungen wechselseitig bis zum Flughafen Köln/Bonn oder Düsseldorf bzw. Duisburg
- Steigerung der Fernverkehrsangebote vom Flughafen Düsseldorf International
- Steigerung der Fernverkehrsangebote vom Flughafen Köln/Bonn nach Süden
- Schnelle Direktverbindung Aachen – Düsseldorf
- Stündliche Hochgeschwindigkeitsverbindung London – Brüssel – Aachen – Köln
- Stündliche IC-Verbindung auf den Achsen Eindhoven – Heerlen – Aachen und Eindhoven – Venlo – Düsseldorf im Rahmen der neuen niederländischen "Concessie Hoofdrailnet 2015"

Personennahverkehr

- Realisierung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) Dortmund – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Aachen/Bonn (Zuführung auf der Linie Aachen – Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg für den linken Niederrhein)
- Realisierung der Circle-Line (Verlängerung der S28 jeweils nach Wuppertal und Mönchengladbach/Venlo; Reaktivierung der Niederbergbahn; Bau der U81 Ratingen-West – Düsseldorf International – Messe Düsseldorf mit Rheinquering Richtung Neuss)
- S12 Au (Sieg) – Köln – Düren – Aachen, Optimierung sowie durchgehend zweigleisiger Ausbau zwischen Köln und Au (Sieg) und durchgehend dreigleisiger Ausbau zwischen Aachen und Düren
- Weiterführung der S13 bis in das Bundesviertel in Bonn