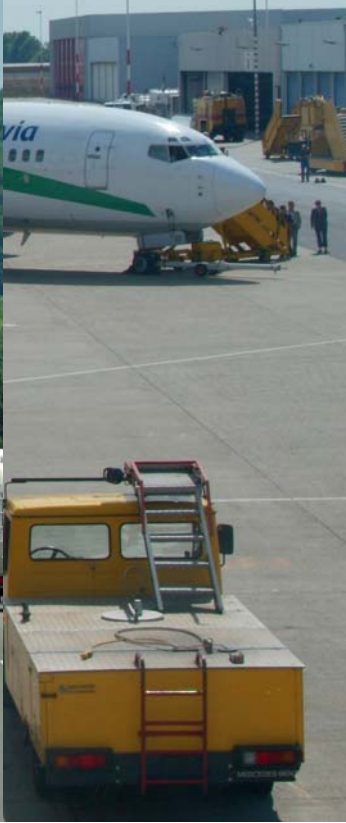


VERKEHRSLEITBILD RHEINLAND

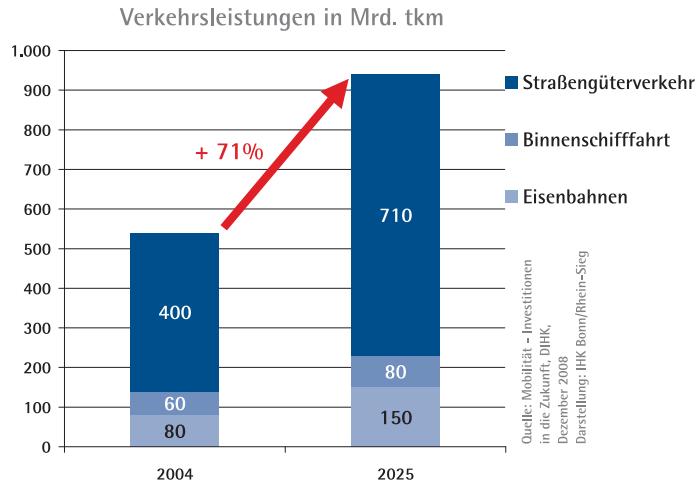


VERKEHRSLEITBILD RHEINLAND

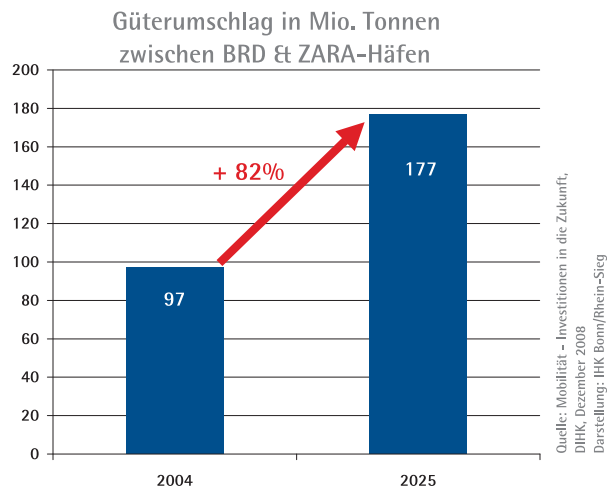
1. Perspektive 2025: Deutliches Verkehrswachstum im Rheinland

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. Zweifelsfrei wird das Verkehrsaufkommen weiter steigen und damit werden die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zunehmen. Bis zum Jahr 2025 wird z. B. ein Wachstum der Straßengüterverkehrsleistung von 79% prognostiziert. Das Rheinland wird aufgrund seiner geographischen Lage von den wachsenden Warenströmen im landes- wie bundesweiten Vergleich besonders betroffen sein. Ursächlich hierfür sind insbesondere die Hinterlandverkehre aus den Seehäfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen sowie die zunehmenden Verkehrsströme auf den europäischen Ost-West-Magistralen.

Perspektive 2025: Deutliches Verkehrswachstum



Perspektive 2025: Starkes Wachstum der Hinterlandverkehre



2. Freie Wahl des Verkehrsträgers bedeutet Ausbau aller Verkehrsträger

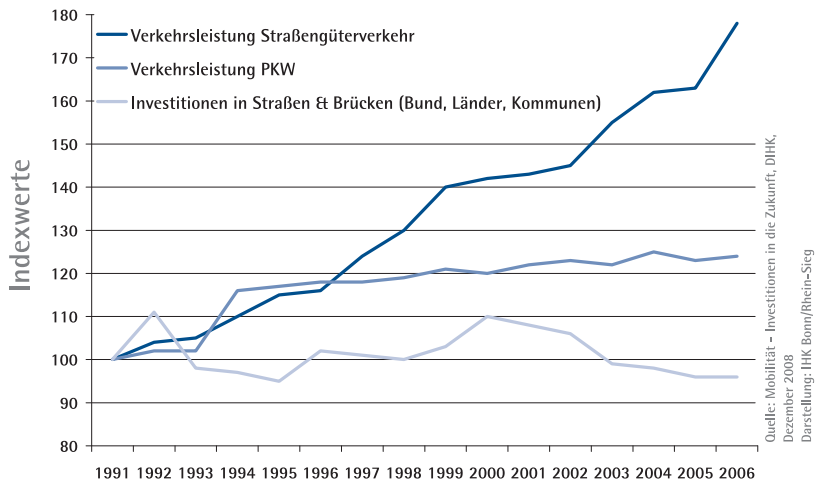
Die Wirtschaft weiß und entscheidet selbst, welche Vorteile der einzelne Verkehrsträger oder deren Kombination bieten. Deshalb ist die freie Wahl des Verkehrsträgers Bestandteil jeder freien Wirtschaftsordnung. Die spezifischen Vorteile des einzelnen Verkehrsträgers variieren – den günstigsten oder schnellsten 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.

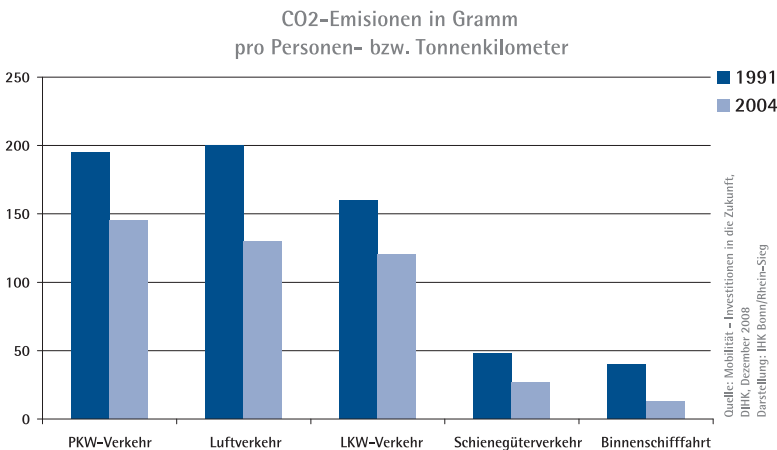
4. Infrastrukturausbau am Bedarf orientieren

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 und über 2010 hinaus auf diesem Niveau verstetigt 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. Unterschreitung 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. Verkehrsfunktion der Häfen erhalten

Die Kapazitätsreserve in der Binnenschifffahrt kann nur nutzbar gemacht werden, wenn Häfen und wasserne Flächen planerisch gesichert und ggf. neu erschlossen werden. Die verkehrswirtschaftliche Funktion nasser Standorte muss langfristig gesichert werden. Vielfach werden insbesondere innenstadtnahe Hafenflächen in attraktive, exklusive Wohnquartiere umgewidmet. Langfristig schadet der Verlust dieser Logistikkflächen sowohl der Wirtschaft als auch der Umwelt. Durch den Verlust der Hafenanlagen wird den per Schiff beförderten Gütern der landseitige Umschlag erschwert und es entstehen längere Lieferzeiten sowie höhere Wegekosten.

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 Raumanprüchen, 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

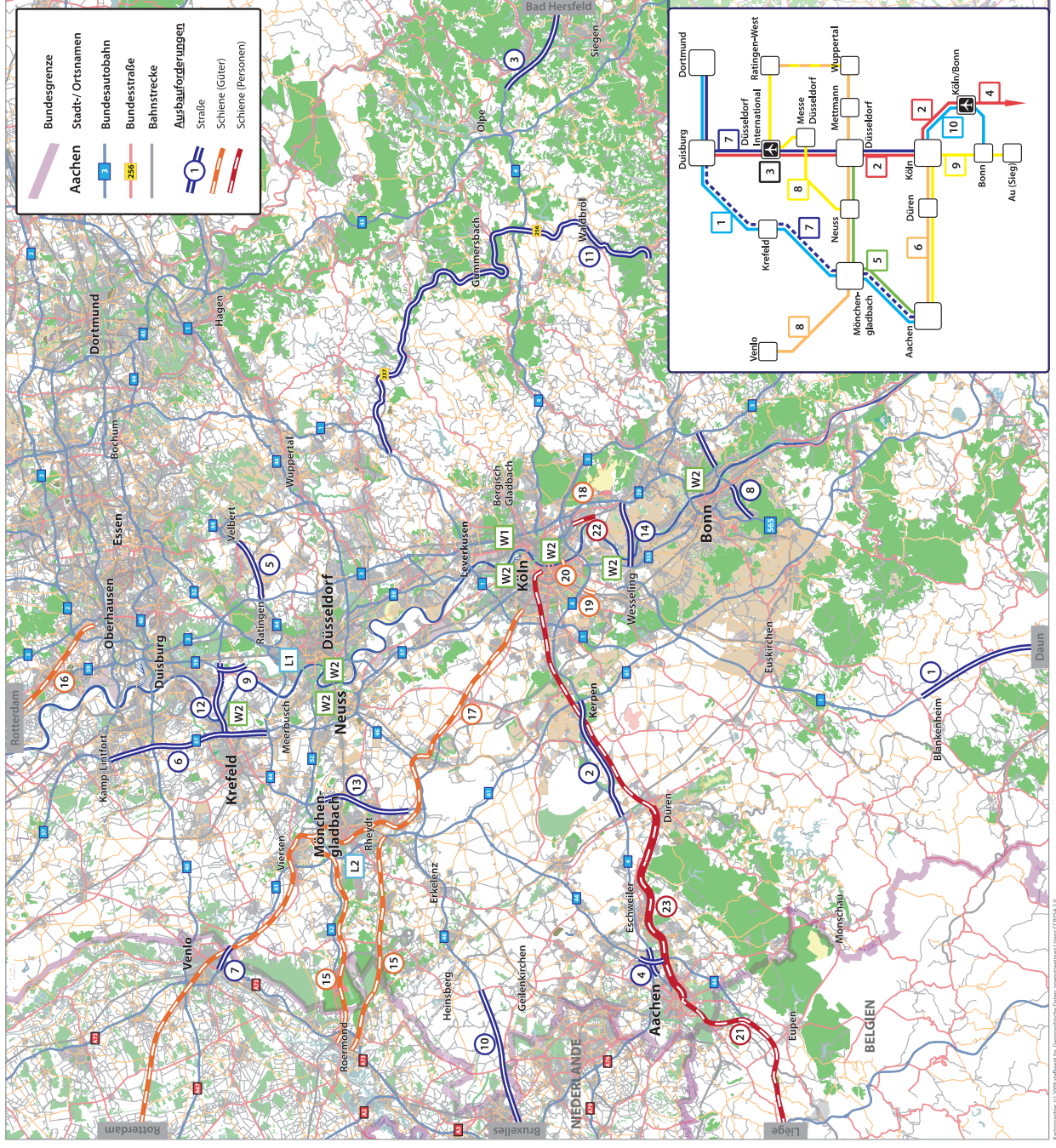
Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Krefeld-Mönchengladbach-Neuss
Bernd Neffgen

PROJEKTLEITUNG

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

Verkehrsinfrastruktur im Rheinland - Neu- und Ausbauforderungen der Industrie- und Handelskammern

Stand: Frühjahr 2009



- ### Straßenprojekte
- Lückenschluss der A1 zwischen Barkenheim und Daun
 - Erweiterung Ausbau der A4 zwischen Düren und Kerpen
 - Weiterbau der A4 und Anschluss an das Kirchheimer Dreieck
 - Umbau Aachener Kreuz (A4 / A44 / A54)
 - Lückenschluss der A44 zwischen Ratingen-Ost und Velbert
 - Erweiterung Ausbau der A57 zwischen Kreuz Meerscheid und der Anschlussstelle Kamp-Lanfort
 - Lückenschluss der A6 über die A74 (NL) an die A73 (NL) bei Venlo
 - Weiterbau der A62 zwischen A3 und A55
 - Weiterbau der B9 bis zur Anschlussstelle Duisburg-Süd; Ausbau der Anschlussstelle zu einem vollen Autobahnkreuz
 - Erweiterung des B9 bis zur Anschlussstelle Düren; Ausbau der Anschlussstelle zu einem vollen Autobahnkreuz
 - Netzerweiterung durch den Bau der B256 bis Wörnick in Verbindung mit der B327 im Oberbayerischen Kreis zur Verknüpfung von A1 und A4
 - Ausbau der B288 zwischen der A57 und der A59 zur A524
 - Realisierung der L19 ab Lückenschluss der A44 im Bereich Mönchengladbach
 - Bau der Rheinbrücke Völsdingen; Lückenschluss zwischen A59 und A555

- ### Güterverkehr (Schiene)
- Erweiterung Rhein: Schaffung einer leistungsstarken Verbindung Aachen - Rheinland und Fahrbetrieb für den Schienenpersonenverkehr mit einem angemessenen Anschluss von Köln, Neuss/Düsseldorf und Duisburg. Durchführung parallel zur A57; Erweiterte Realisierung der Aachener Rheinbrücke
 - Ausbau der Strecke Köln - Mönchengladbach - Venlo - Borsdorf durchgängig bis nach Oberhausen; Bau eines 3. Gleises.
 - Ausbau der Strecke Köln - Mönchengladbach - Venlo - Borsdorf durchgängig zweigleisig; Bau eines dritten Gleises im Bereich Mönchengladbach-Heitrig
 - Anschluss des Flughafens Köln-Bonn an das Schienengüterverkehrsnetz
 - Ausbau Güterbahnhof Köln-Eifelhof
 - Sanierung Köhler-Südbrücke

- ### Personenfernverkehr (Schiene)
- Vollendung der Hochgeschwindigkeitsverbindung (HGV) Köln - Aachen - Borsud
 - Bereitstellung des Engpasses der HGV Köln - Frankfurt im Köln-Forz
 - Sukzessiver Ausbau auf der Gleisstrassen zwischen Aachen und Düren

- ### Wasserstraßen / Häfen
- Sicherstellung der Fahrvorspanne von 2,80 m auf dem Rhein bis Köln/Bonn
 - Sicherstellung und Ausweitung von Lieferflächen gemäß dem Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen

- ### Luftverkehr
- Anpassung der Betriebsgenehmigung am Flughafen Düsseldorf International an die technische Kapazität
 - Entwicklung zum Business Airport mit entsprechender Anpassung der Startabstände in Mönchengladbach

- ### Verbinderverbesserungen Schiene
- (siehe schematische Darstellung)
- #### Personenfernverkehr
- Durchgängige Schienenverbindung über die Rheinbrücke über die Duisburger Kreuzung; Erweiterung über Duisburg-Kreftel - Mönchengladbach - Aachen
 - Verfestigung des Theiler-/ICE-Verbindungswechselkreises bis zum Flughafen Köln/Bonn oder Düsseldorf; Erweiterte Ausbau der Strecke Köln/Bonn - Düsseldorf International
 - Stärkung der Fernverkehrsangebote vom Flughafen Düsseldorf International
 - Stärkung der Fernverkehrsangebote vom Flughafen Köln/Bonn nach Süden
 - Schnelle Direktverbindung Aachen - Düsseldorf
 - Stündliche Hochgeschwindigkeitsverbindung Aachen - Köln
- #### Personenahverkehr
- Realisierung des Rhein-Alte-Express Dortmund - Düsseldorf - Köln auf der Linie Aachen - Mönchengladbach - Kreftel - Duisburg für den (linken Niederrhein)
 - Realisierung der Circle-Line (Verknüpfung der S 28 jeweils nach Wuppertal und Mönchengladbach); Verknüpfung der Niederrhein- und Mönchengladbach-Linien für den (rechten Niederrhein) mit Busanbindung Richtung Neers
 - S 12 Au (Stieg) - Köln - Düren - Aachen
 - S 13 (Weiterführung bis in das Bundesveriet in Remm)

Metropolitaphie 10/2009 Maßstab: 1:500 Geographische Daten: openstreetmap/Mapbox © 2009