

Bauindustrieverband NRW · Postfach 10 54 62 · 40045 Düsseldorf

An die Redaktionen von Wirtschafts-,
Tages- und Baufachpresse sowie
von Funk und Fernsehen

18. März 2013

Verkehrsinfrastruktur verschleißt zunehmend

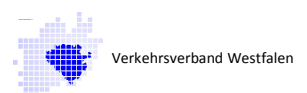
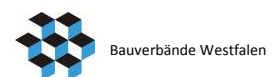
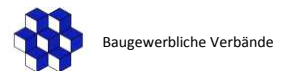
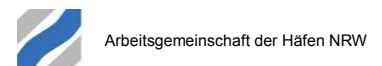
NRW-Wirtschaft sieht Standort Nordrhein-Westfalen in Gefahr

Düsseldorf. "Das Verkehrsnetz in NRW hat mittlerweile unübersehbare Risse bekommen," Mit diesen Worten umriss **Joachim Brendel**, Federführer Verkehr der IHK NRW die zunehmend kritische Lage auf den Straßen in NRW anlässlich der Vorstellung des Positionspapiers Infrastruktur und Standortqualität vor der Presse und Öffentlichkeit.

Mit dem Positionspapier richten Industrie- und Handelskammern die Handwerksorganisationen, unternehmer nrw sowie zahlreiche nordrhein-westfälische Branchenverbände der Bauwirtschaft, der Verkehrs- und Logistikwirtschaft, der Häfen und des Handels einen gemeinsamen dringenden Appell an die Politik auf Bundes- und Landesebene, den dramatisch wachsenden Investitionsstau aufzulösen, bevor der Wirtschaftsstandort NRW nachhaltig Schaden zu nehmen droht.

Die verkehrliche Erreichbarkeit, die Qualität der Verkehrswege und die Vernetzung der Verkehrssysteme gehörten zu den am häufigsten unterschätzten Größen für Wachstum und Beschäftigung. **Brendel:** "Wir fordern die Bundesregierung auf, anzuerkennen, dass nirgendwo in Deutschland die Verkehrsbelastungen und damit auch der Investitionsbedarf so hoch ist, wie in Nordrhein-Westfalen." Dies müsse sich zukünftig in einem deutlich erhöhten NRW-Anteil an den Investitionsmitteln des Bundes für Straße, Schiene und Wasserstraße widerspiegeln. "Die zunehmenden Schwachstellen der Verkehrsinfrastruktur entwickeln sich immer mehr zu einem grundsätzlichen Problem für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen. So kann und darf es nicht weitergehen."

Thomas Harten, Vorsitzender des Arbeitskreises Planung und Umwelt des Westdeutschen Handwerkskammertages erklärte, "dass die Straßen die Schlagader darstellen, welche die Handwerkswirtschaft am Laufen hält." Staus verteuerten die handwerklichen Leistungen, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen sinke. Die gute und schnelle Erreichbarkeit sowohl der Arbeits- und Betriebsstätte als auch des Kunden müsse kalkulierbar sein. Denn, so **Harten:** "In den Fahrzeugen sitzen gut ausgebildete Fachkräfte, die durch Verkehrsbehinderungen ihre Arbeitskraft nicht dort einsetzen können, wo sie gebraucht wird – auf



Baustellen, in Werkstätten, im Geschäftslokal oder bei den Kunden zu Hause.“

Die prognostizierten Zuwächse im Personen- und insbesondere im Güterverkehr aber auch die Erschließung von neuen wirtschaftlichen Potenzialen bedürften des punktuellen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur. Schließlich sei das Handwerk aufgrund seiner vielfältigen und individuellen Leistungen maßgeblich auf den Ausbau der Verkehrswege angewiesen.

Als Vertreterin der Bauindustrie wies Frau **Prof. Beate Wiemann**, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbandes NRW e.V. auf die im Jahr 2012 rückläufigen Auftragseingänge im Straßenbau um $-5,0\%$ hin. Diese Entwicklung zeige, wie restriktiv die aktuelle Straßenbaupolitik sei. Gleichzeitig erinnere sie an die im Januar dieses Jahres vorgestellten Kürzungsbeschlüsse der Landesregierung, wonach der Einzelplan Bauen, Wohnen und Verkehr mit $-15,5\%$ die größten Abstriche hinnehmen musste. Hier werde die Haushaltskonsolidierung auf dem Rücken der Baubranche ausgetragen.

Zwar sei der Handlungsbedarf unbestritten; als Dreh- und Angelpunkt habe sich jedoch die Finanzierung erwiesen. Da die öffentliche Hand auf absehbare Zeit nicht in der Lage sein werde, ihre Investitionshaushalte bedarfsgerecht auszugestalten, müssten neue Finanzierungsalternativen entwickelt werden. Hierzu gehörten auch mittelstandsfreundliche Modelle im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften.

Zu den drängendsten Problemen gehöre insbesondere die Brückensanierung. Mit 375 potentiellen Schadensbrücken liege Nordrhein-Westfalen weit vor allen anderen Bundesländern. **Wiemann**: „Eine Mammutaufgabe und Herausforderung für Auftraggeber und öffentliche Hand, die qualifiziertes Personal auf beiden Seiten erfordert. Hier ist die Bauindustrie aufs Beste gerüstet.“ Wichtig sei auch die Aufstockung der Planungskapazitäten, denn was nützen alle Gelder, wenn die Planung hinterher hinkt.

Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. und Clustermanager Logistik.NRW bringt es auf den Punkt: „Die Verkehrsinfrastruktur bildet das Nervensystem unseres Landes. Ohne Verkehrsnetze gibt es keine Mobilität und keinen Wohlstand.“ Güterverkehr und Logistik seien das Rückgrat der modernen arbeitsteiligen Wirtschaft. Innerhalb Deutschlands sei NRW der führende Logistikstandort und dies solle auch so bleiben.

Werde der Güterverkehr erschwert, weil die Verkehrsinfrastruktur marode oder voller Engpässe ist, tangiert dies nicht nur die Produktion und ihre Arbeitsplätze sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch den Güterverkehrssektor. Dieser Zusammenhang sei im Übrigen elementar für eine bessere Akzeptanz der Gütermobilität in Politik und Öffentlichkeit.

Bei der Frage der Finanzierung der notwendigen Investitionen in die Verkehrswege, so **Kösters** – werde immer wieder reflexartig eine stärkere Belastung des Güterverkehrs gefordert. Schließlich sei dieser der Verursacher. Vergessen werde hierbei, dass der Straßenverkehr und insbesondere auch der Güterverkehr bereits enorme Summen zahlen würden, die jedoch nicht zweckgebunden größtenteils in andere Ausga-

benbereiche fließen. Von den Einnahmen aus dem Straßenverkehr von jährlich ca. 55. Mrd. Euro fließen letztlich nur 18% wieder zurück in die Bundesverkehrswege. Hier müsse endlich eine andere politische Prioritätensetzung erfolgen. Notwendig sei zudem eine echte "Co-Modalität", d. h. Effizienzsteigerungen und eine bessere Vernetzung aller Verkehrsträger. Hierzu gehörten auch Konzepte wie der Lang-Lkw.

Friedrich Weege, Vorsitzender der Häfen NRW hob hervor, dass auch Häfen und Wasserstraßen Teil der Verkehrsinfrastruktur seien: "Erst im Zusammenspiel aller Verkehrsträger liegt das besondere Potential." Hier müsse die Wasserstraße ihre spezifischen Vorteile ausspielen, wie Umweltfreundlichkeit oder große Ladevolumina. Obwohl die Wasserstraße noch über freie Kapazitäten verfüge, würden diese jedoch immer wieder durch Engstellen neutralisiert. Der Zugang zum System über die Hafendstandorte sei zwar jederzeit gegeben, die Befahrbarkeit und die zukünftige Dimensionierung des Systems mit Blick auf die Entwicklung der Schiffsgrößen dagegen seien unklar. Bedarf gebe es durch die Vernetzung mit den ZARA (Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam). Gleichwohl sei offen, in welchem Maß Brückenanhebungen umgesetzt und kurzfristig angepasst werden könnten. Bis dahin bestehe ein systemischer Engpass.

Die ca. 130 Häfen an Rhein und Kanälen des westdeutschen Wasserstraßennetzes, so **Weege**, definieren das System Wasserstraße in NRW. Mit rund 125 Mio. t Schiffsumschlag werde die Hälfte des gesamten deutschen Binnenschiffsumschlages in NRW abgewickelt. Dies dokumentiere die Bedeutung Nordrhein-Westfalens auch im Bereich der Wasserstraßen.

**Bauindustrieverband
Nordrhein-Westfalen e.V.**

Stabsstelle PR

Dipl.-Volksw. Jürgen Michel

Uhlandstraße 56
40237 Düsseldorf
Telefon 0211 6703-235
Telefax 0211 6703-220
E-Mail:
j.michel@bauindustrie-nrw.de
www.bauindustrie-nrw.de