



# Wirtschaft ist Bewegung

Verkehrspolitische Positionen von IHK, Arbeitgeberverbänden und IG Metall



Heft 118 der Schriftenreihe der IHK Siegen

Juni 2015

Verfasser: Sabine Bechheim, Hermann-Josef Droege, Hans-Peter Langer

# Wirtschaft ist Bewegung

Verkehrspolitische Positionen von IHK, Arbeitgeberverbänden  
und IG Metall

## Vorwort

Die nächsten Jahre in unserer Region werden verkehrspolitisch durch die dringend erforderlichen und endlich begonnenen Sanierungsarbeiten entlang der A 45 geprägt sein. Eine Vielzahl von Baustellen wird für PKW-Fahrer und Gütertransport unvermeidlich zu längeren Fahrtzeiten und das eine oder andere Mal sicher auch zu Verdruss führen. Für große Teile der heimischen Wirtschaft ist die Autobahn die zentrale verkehrliche Lebensader. Verlängerte Transportzeiten wirken sich unweigerlich auf ihre Wettbewerbssituation aus und machen flexible Planungen erforderlich. Dabei darf der Blick auf die A 45 nicht darüber hinwegtäuschen, dass es in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein eine Vielzahl weiterer, drängender Verkehrsprobleme gibt, die konsequent angegangen werden müssen, wenn unser Wirtschafts- und Arbeitsraum nicht ins Abseits geraten soll.

Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sind Investitionen in die Zukunft. Insofern liegt falsch, wer nur aufgrund einer guten konjunkturellen Lage glaubt, die Wirtschaft „laufe“ von alleine. Bereits heute rächt sich, dass die Verkehrsinfrastruktur jahrzehntelang vernachlässigt wurde. Das zeigt das Beispiel der Schwertransporte, die für die Wirtschaft im südwestfälischen Raum eine besondere Bedeutung haben.

Das vorliegende Papier fasst die besonders drängenden Verkehrsfragen für unsere Region zusammen. Dabei handelt es sich durchaus um Fragen, die die regionale Wirtschaft existenziell betreffen. Wenn es uns hier nicht gelingt, im Konzert möglichst aller maßgeblichen regionalen Kräfte spürbare Fortschritte zu erzielen, werden es andere sein, die über die wirtschaftliche Zukunft in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein entscheiden.

Deshalb werden die nachfolgenden Positionen in einem engen Schulterschluss von den Arbeitgeberverbänden, den beiden stärksten Gewerkschaften und der IHK offensiv vertreten. Die Inhalte stellen auch einen Beitrag zum Regionalen Entwicklungskonzept des Kreises Siegen-Wittgenstein dar, das derzeit aufgestellt wird. Sie sind zudem geeignet, die allgemeine strukturpolitische Debatte, insbesondere im Kreis Olpe, nach vorne zu entwickeln. Aktuelle Prognosen zur demografischen Entwicklung zeigen, dass die Bevölkerungsentwicklung bei uns deutlich rückläufiger ist als im Landesdurchschnitt. Eine größtmögliche Mobilität und die hierfür zwingend erforderliche Infrastruktur werden vor diesem Hintergrund in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe noch wichtiger, als sie es heute schon sind.

Wir wünschen uns, dass die Standpunkte auch in ihrer Gesamtschau Eingang in die politische Diskussion finden. Unternehmer und Beschäftigte sind in ihrem täglichen Wirken nicht mit Einzelfragen, sondern mit einer Kombination von Verkehrsproblemen konfrontiert, die sich in ihrer Wirkung verstärken und deren Lösung nur gemeinsam gelingen kann.



*Klaus Gräbener*  
Klaus Gräbener  
Hauptgeschäftsführer  
IHK Siegen

*Felix G. Hensel*  
Felix G. Hensel  
Präsident  
IHK Siegen



*Thorsten Doublet*  
Dr. Thorsten Doublet  
Geschäftsführer  
Arbeitgeberverbände Siegen-Wittgenstein

*Jörg Dienenthal*  
Dipl.-Ing. Jörg Dienenthal  
Vorsitzender  
Arbeitgeberverbände Siegen-Wittgenstein



*Stephan Stracke*  
Stephan Stracke  
Geschäftsführer  
Arbeitgeberverband für den Kreis Olpe e.V.

*Arndt G. Kirchhoff*  
Arndt G. Kirchhoff  
Stv. Vorsitzender  
Arbeitgeberverband für den Kreis Olpe e.V.



*Hartwig Durt*  
Hartwig Durt  
Geschäftsführer  
IG Metall Siegen

*Tobias Tigges*  
Tobias Tigges  
2. Bevollmächtigter  
IG Metall Siegen



*André Arenz*  
André Arenz  
Geschäftsführer  
IG Metall Olpe

*Stefan Köster*  
Stefan Köster  
2. Bevollmächtigter  
IG Metall Olpe

Siegen, im Juni 2015

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	Seite
<b>Ausgangslage</b>	5
<b>Straßennetz sicher finanzieren</b>	7
<b>Größere Mittelzuweisungen für Nordrhein-Westfalen erkämpfen</b>	9
<b>Mineralölsteuer zweckentsprechend verwenden</b>	9
<b>Planverfahren beschleunigen</b>	10
<b>Schnittstellen von Schiene und Straße klug weiterentwickeln</b>	10
<b>Schiennetz ausbauen</b>	10
<b>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in vernünftigem Maß halten</b>	11
<b>Demografische Herausforderung für Bus- und Bahnverkehr annehmen</b>	11
<b>Stadtverkehr ermöglichen und Umwelt schützen</b>	12
<b>Innovationen und Alternativen im Verkehr unterstützen</b>	12
<b>Regionales Sonderthema Schwerlasttransporte konsequent angehen</b>	13
<b>Unsere Kernforderungen auf einen Blick</b>	16

## Ausgangslage

Menschen auf dem Weg zur Arbeit, Produkte auf dem Weg zum Kunden, Kunden auf dem Weg zum Dienstleister: Sie alle brauchen eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Wirtschaft ist Bewegung – und Mobilität braucht Wege.

Straßennetz, Schienenwege, Wasserstraßen und Luftwege sind in Deutschland die Basis für die Beweglichkeit von Menschen und Gütern. Diese müssen erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Denn die leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur hilft Unternehmen, wettbewerbsfähig zu bleiben und sie sichert Arbeitsplätze.

Rund 25.000 Unternehmen haben ihren Sitz in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe, mehr als 160.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gehen hier ihrer Arbeit nach. Diese Unternehmen tragen erheblich zum Wohlstand der Region, des Landes Nordrhein-Westfalen und Deutschlands bei. Die Unternehmen in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe sind Teil der stärksten Industrieregion unseres Landes. Doch unsere Unternehmen sind abhängig davon, dass sie über Straßen und Schienen erreichbar sind. Sie sind abhängig davon, dass sie ihre Kunden über Straßen und Schienen schnell erreichen können. Was für die Unternehmen gilt, gilt auch für ihre Beschäftigten, die ebenso gute Verbindungen brauchen. Die Produkte unserer Industrieregion sind vielfach aus Metall, Beton oder Kunststoff, häufig auch sehr groß und sehr schwer – sie lassen sich nicht per E-Mail verschicken.

Die Verkehrsinfrastruktur im IHK-Bezirk Siegen hat für die Anbindung und Erschließung des Wirtschaftsstandortes eine immense Bedeutung. Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen ist nicht denkbar ohne eine vernünftige und verlässliche Verkehrsanbindung. Mit Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen, des Bundes und ggf. der EU muss die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze erhalten bzw. ausgebaut werden, wollen wir uns als Wirtschaftsregion mit zahlreichen Weltmarktführern nicht abhängen lassen. Verkehrspolitik ist Standortpolitik und damit eines der zentralen Anliegen der Wirtschaft. Wollen wir hier nicht ins Hintertreffen geraten, muss dringend einiges passieren. Sonst ist die Region bald ein zwar landschaftlich reizvoller, aber wirtschaftsschwacher Landesteil.

Ein Blick in die Geschichte zeigt, wie sehr die Verkehrsinfrastruktur und die wirtschaftliche Entwicklung miteinander verknüpft sind. Wäre die wirtschaftliche Entwicklung auch nur ansatzweise so erfolgreich gewesen, wenn nicht in den 1960er Jahren die Autobahnen A 4 und A 45 unsere beiden Kreise an die großen Verkehrsachsen angeschlossen hätten? Zur Erinnerung: 1960 brauchte ein Lkw von Siegen nach Dortmund über „die Landstraße“ mehr als zweieinhalb Stunden! Dass es heute fast schon wieder so weit ist, zeigt, dass der politisch beschlossene Ausbau der A 45 dringend erforderlich ist.

Ein Großteil der Straßen- und Eisenbahnbrücken weist deutliche bauliche Mängel auf. Dem Straßenverkehr steht vielerorts nur ein defektes und sanierungsbedürftiges Wegenetz zur Verfügung, das an vielen Stellen nicht genügend Fahrzeuge aufnehmen kann. Sinkende Reisegeschwindigkeiten und Umwege sind die zwangsläufige Folge. Das Schienennetz ist abschnittsweise marode.



*Straßen und Schienen sind marode.*

Verkehrspolitisch steht die Region vor riesigen Herausforderungen, die mit konsequenten und zielorientierten Lösungen angegangen werden müssen. In allen Bereichen, von der Schiene über die Autobahnen bis hin zu Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, leben wir von der Substanz. Das wird nicht mehr lange gut gehen, wenn wir nicht schleunigst handeln.

Die finanziellen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur kommen aus Haushaltstiteln des Bundes, aus Landesmitteln und aus EFRE-Mitteln der Europäischen Union. In den letzten Monaten gab es politische Signale, dass die Etats hier endlich aufgestockt werden sollen. Das ist gut so! Denn gerade bei uns gibt es reichlich zu tun. NRW ist das wichtigste Transitland in Deutschland und der EU.



*Der Ausbau der A 45 wird „ohne Wenn und Aber“ unterstützt!*

Die Wirtschaft unterstützt den Ausbau und die Sanierung der A 45 „ohne Wenn und Aber“. Das Projekt ist für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Dort wird es voraussichtlich als vordringlicher Bedarf abgebildet. Mit der Vorlage des „Masterplans A 45“ hat die heimische Wirtschaft der Politik eine Zusammenarbeit für das Mammutprojekt angeboten, dessen Planungs- und Bauzeit sich vermutlich bis über das Jahr 2030 hinaus erstrecken wird. Sie schlägt insbesondere ein ganzheitliches Baumanagement, eine Beteiligung von Bürgern und Betrieben sowie eine größtmögliche Transparenz vor. Neben dem dringend benötigten sechsspurigen Ausbau steht die Sanierung der Talbrücken im Vordergrund, die sehr aufwendig ist und Jahre in Anspruch nimmt, wobei der Verkehr weiterlaufen muss. Neben dem eigentlichen Bau müssen auch Umleitungsstrecken so angepasst werden, dass sie den Verkehr und insbesondere den Schwerverkehr aufnehmen können. Aktive Unterstützung bietet als Partner die „Unternehmerinitiative A 45“ an.



*Die Landesstraßen in Südwestfalen sind in einem schlechten Zustand.*

Dadurch, dass von vielen Orten unserer Region aus der nächste Autobahnanschluss weit entfernt liegt, müssen Bundes- und Landesstraßen auch Verkehr aufnehmen, der eigentlich großräumig orientiert ist. Häufig sind Landes- und Kreisstraßen die einzige Verbindung zwischen den historisch gewachsenen Wirtschaftsstandorten der Region. Diese sind jedoch für eine solche Auslastung nicht ausgelegt, erhebliche Verkehrsstockungen und Staus im morgendlichen Berufsverkehr oder zur touristischen Hochsaison sind die Folgen. Anders als in den Metropolregionen an Rhein und Ruhr gibt es hier kaum Ausweichmöglichkeiten, parallele Wegführungen sind die Ausnahme. Der bauliche Zustand der Landesstraßen in Südwestfalen ist laut Landesbetrieb Straßen NRW eher schlecht. In NRW befanden sich schon im Jahr 2008 42 % der Landesstraßen in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand. In Südwestfalen waren es 58 %, also deutlich mehr als die Hälfte. Insbesondere Flickstellen, Risse und Längsunebenheiten tragen zu den Problemen bei. Besserungen sind nach wie vor nicht in Sicht.

Mit Blick auf den Verkehrsträger Schiene ist festzustellen: Sowohl bei der Ruhr-Sieg-Strecke als auch bei der Sieg-Strecke liegen die zulässigen Geschwindigkeiten derzeit teilweise deutlich unter dem üblicherweise angestrebten Standard. Das vorhandene Profil schränkt die Durchführung von Transporten im Kombinierten Verkehr erheblich ein. Im Personenverkehr liegen im Vergleich zum PKW die Fahrzeiten mit der Bahn je nach Strecke um 50–90 % höher. Der Kreistag Siegen-Wittgenstein meldete für den neuen Bundesverkehrswegeplan an, die beiden DB-Strecken leistungsfähiger auszugestalten. Das Bundesverkehrsministerium hat zwischenzeitlich verlauten lassen, dass die Ruhr-Sieg-Strecke ausgebaut werden soll.

Außer den in dieser Schrift angesprochenen Themen gibt es sicher noch weitere, wichtige Elemente der Verkehrspolitik. Dazu gehören Themen wie der Auf- und Ausbau des Radverkehrsnetzes, der Siegerlandflughafen, Konzepte zur Verkehrsvermeidung oder auch die Frage nach der Qualifizierung von Fachkräften für Logistik und Verkehr. Diese Bereiche haben wir hier ausgeklammert, da diese Diskussionen die Wirtschaft nur zum Teil betreffen oder – z. B. im Falle des Fachkräftethemas – an anderer Stelle geführt werden. IHK Siegen, IG Metall und die Arbeitgeberverbände sind aber gerne bereit, hier in den Dialog zu treten und eine Fortentwicklung zu unterstützen.

## **Straßennetz sicher finanzieren**

Wer Straßen bereitstellen will, die diese Bezeichnung verdienen, muss investieren. Seit Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, ist der Erhalt und der Ausbau der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen unterfinanziert. Dies hat einen gewaltigen Investitionsstau zur Folge, der inzwischen dazu führt, dass die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes stark eingeschränkt ist. Dem Erhalt kommt deshalb die größte Bedeutung zu: Die Politik muss sicherstellen, dass zumindest das vorhandene Straßennetz so saniert wird, dass es die Grundversorgung für Menschen und Betriebe gewährleistet. Dies schließt den Transport großer und schwerer Güter ein! Aktuell wird davon ausgegangen, dass alleine für die Bundesfernstraßen rd. 7,2 Milliarden Euro pro Jahr erforderlich sind, um die zu erwartende Finanzierungslücke bis 2030 zu schließen. Seit 1980 hat die Verkehrsstärke auf den NRW-Landesstraßen um 44 % zugenommen. Alle Prognosen weisen darauf hin, dass insbesondere der Güterverkehr auf den Straßen auch in Zukunft überwiegend zunehmen wird. Damit auch dann die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze gesichert ist, muss ein Ausbau und Neubau über die vorhandenen Wege hinaus forciert werden.

Vor Ort weiß man am besten, welche Ausbaumaßnahmen sinnvolle Entlastung bringen könnten. Wann nutzt man endlich diesen Sachverstand bei der Vergabe der Mittel?

Im Verfahren zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 hatte der Kreistag des Kreises Siegen-Wittgenstein verschiedene Ortsumgehungen im nördlichen Siegerland und Wittgenstein sowie den sechsspurigen Ausbau der A 45 von der Landesgrenze bis zum Autobahnkreuz Hagen, die Ortsumgehung Netphen-Dreis-Tiefenbach und die B 508n von Erndtebrück-Schameder bis zur hessischen Landesgrenze gefordert und als regionalen Infrastrukturbedarf beim Land NRW angemeldet. Das Land hat jedoch nur einen Teil der Maßnahmen an den Bund weitergeleitet. Zu den nicht berücksichtigten Maßnahmen gehört auch die Neuführung



*Nur ein Teil der für die Region wichtigen Projekte wurde für den Bundesverkehrswegeplan vorgesehen.*

der B 508n von Erndtebrück-Schameder bis Frankenberg. Diesen Neubau der B 508n hat allerdings das Land Hessen als Projekt angemeldet.

Auch der Kreistag des Kreises Olpe hatte verschiedene Maßnahmen vorgemerkt, darunter Ortsumgehungen in den Bereichen Lennestadt und Welschen Ennest, sowie die zur besseren Anbindung des östlichen Kreisgebietes notwendige Maßnahme B 54n Krombach (A 4) – Ortsumgehung Kirchhudem/Welschen-Ennest. Hier liegt ein Schwerpunkt auf der über den Kreis Olpe hinaus wichtigen Achse B 55n zwischen der A 45 und der B 1 im Raum Lippstadt-Erwitte. Auch diese Verbindung wurde dem Bund durch das Land gemeldet. Damit wird es endlich wahrscheinlicher, die verschiedenen Ortsumgehungen und Teilortsumgehungen entlang der Trasse sukzessiv zu realisieren. Diese regionale Verkehrsachse erhielte dadurch eine bessere Raumerschließungsfunktion. Weitere gemeldete Maßnahmen sind die B 55/B 236-Querspange von Lennestadt/Bonzelerhammer bis zur B 236 Lennestadt/Maumke und der 6-spurige Ausbau der A 45 von der Landesgrenze Hessen bis zum Autobahnkreuz Hagen.

Nicht alle für die Region entscheidenden Projekte wurden somit für den Bundesverkehrswegeplan übermittelt. Dies darf keinesfalls dazu führen, dass nun

die Kommunen als Straßenbaulastträger in ihren Bemühungen nachlassen, die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern. Dies gilt für Kreis-, Stadt- und Gemeindestraßen.

Gerade außerhalb der Ballungsräume kommt auch nachgeordneten Straßen eine Versorgungs- und Erschließungsfunktion zu. Daher gibt es keine Alternative dazu, Straßen als Versorgungstrecken zu erhalten und auszubauen, weil ansonsten ganze Gebiete von der Außenwelt abgeschnitten werden. Die besondere Raumerschließungsfunktion der Straßen für uns findet bei der Verteilung der Finanzmittel zu wenig Berücksichtigung, während die Verkehrsdichte als Kriterium zu stark bewertet wird. Hinzu kommt, dass nachgeordnete Straßen bei uns häufig die einzige Verbindung zu Produktionsstandorten sind. Im Ergebnis findet eine systematische Benachteiligung des Straßenbaus in Siegen-Wittgenstein und Olpe statt. Dies gilt

auch für die Ankündigung des Bundes, 70 % der Aus- und Neubaumittel des Verkehrsträgers Straße für die überregional wichtigen Bundesautobahnen zu reservieren und Erhaltungsinvestitionen Vorrang einzuräumen. Außerhalb der Ballungsräume sind es jedoch zum Teil Kreisstraßen, die die Versorgungsfunktion aufweisen und deshalb auch in die Betrachtung von geeigneten Routen für Schwertransporte mit einbezogen werden müssen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Autobahnen der Region absehbar über mindestens ein Jahrzehnt dem Schwerverkehr nicht zur Verfügung stehen werden.



*Die Versorgungsfunktion von Kreisstraßen wird unterschätzt.*

## Größere Mittelzuweisungen für Nordrhein-Westfalen erkämpfen

Wer Wirtschaft will, muss Verkehr ermöglichen. Als bevölkerungsreichstes Bundesland und Industriestandort ist NRW durch eine enorme Verkehrsbelastung gekennzeichnet. Die morgendlichen Staumeldungen sprechen eine deutliche Sprache: Das vorhandene Netz ist den Ansprüchen nicht mehr gewachsen.

Die Autobahnen A 4 und A 45 sind nicht nur lebenswichtig, um Pendler, Reisende und Güter in die Region und aus der Region zu befördern. Sie sind auch erheblich durch Transitverkehr belastet. Heimische Unternehmen finden für den Transport ihrer Güter daher Fernstraßen vor, die bereits mit einer hohen Grundlast versehen sind. Bereits bei kleinsten Baumaßnahmen an der Strecke oder Unfällen kommt dann der Verkehr zum Erliegen, was zu erheblichen zeitlichen Verzügen führt. Dies kostet auf Dauer Aufträge und gefährdet Arbeitsplätze. In der Region produzieren viele international erfolgreiche Firmen, die eine hohe Exportquote aufweisen. Zusammen mit allen anderen Unternehmen sorgen sie für Wirtschaftskraft und Wohlstand. Dies liegt im Interesse der öffentlichen Hand, die deshalb ihren Teil beitragen muss. Wegen des desolaten Straßennetzes am eigenen Standort haben die Unternehmen gleichwohl schon zu Beginn der Transportroute Probleme, ihre Güter auf den Weg zu bringen!

Bei der Mittelverteilung des Bundes muss aus Sicht von Unternehmen und Beschäftigten berücksichtigt werden, dass diese besondere Ausgangslage, die für den gesamten südwestfälischen Raum und damit den drittgrößten Industriestandort Deutschlands gilt, höhere Investitionen erfordert.

### Mineralölsteuer zweckentsprechend verwenden

Wer hohe Einnahmen erzielen will, muss auch investieren. Die öffentliche Hand verfügt über erhebliche Einnahmen aus Kfz- und Mineralölsteuer sowie LKW-Maut, die durch den Verkehr ausgelöst werden: derzeit etwa 55 Milliarden Euro jährlich. Nur ein Bruchteil dieser Einnahmen, nämlich ca. 15 Milliarden Euro, kommt jedoch der Verkehrsinfrastruktur wieder zugute. Die Einnahmen aus dem Verkehr werden also zum allergrößten Teil zur Finanzierung anderer politischer Aufgaben verwendet. Dies muss sich ändern: Der Transport von Gütern in kurzen Transportzeiten ist für eine starke und wettbewerbsfähige Wirtschaft zwingende Voraussetzung!

Die Lösung für die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel zugunsten einer leistungsfähigen und zukunftsgerichteten Verkehrsinfrastruktur darf nicht in immer neuen Belastungen von Bürgern und Wirtschaft bestehen! Volkswirtschaftlich zahlt sich die Investition in bessere Infrastruktur mehrfach aus.



*Viele Unternehmen in Siegen-Wittgenstein und Olpe sind durch die desolante Verkehrsanbindung benachteiligt.*

## Planverfahren beschleunigen

Wer bauen will, muss planen können. Ohne eine ausreichende Personalausstattung ist das Ziel, Bauprojekte zügig und sicher zu planen, nicht zu erreichen. Deshalb sind Bund und Land aufgefordert, in ihren Behörden genügend Fachkräfte für Planungsverfahren vorzusehen. Ebenso wichtig ist die Sorge für rechtssichere Rahmenbedingungen. Dazu sind die frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung und mehr Transparenz bei Entscheidungen bewährte Mittel. Wer frühzeitig an der Planung beteiligt ist, wird große Bauprojekte eher akzeptieren, ohne dass die Planungszeiträume und Genehmigungsverfahren länger dauern als unbedingt nötig und damit die Kosten in die Höhe treiben. Außerdem: Bei kurzfristig zur Verfügung stehenden Finanzmitteln ist der im Vorteil, der baureife Projekte vorweisen kann. Deshalb lohnt es sich, „auf Vorrat“ zu planen.

## Schnittstellen von Schiene und Straße klug weiterentwickeln



*Containerterminal in Kreuztal: Der Ausbau ist dringend notwendig.*

Wer Entlastung für die Straßen will, braucht alternative Verkehrsträger. Alles, was an Infrastruktur vorhanden ist, muss nutzbar gemacht werden. Deshalb müssen wir neben den Straßen auch andere Verkehrsträger im Auge behalten. Für viele unserer Industrieunternehmen ist es sinnvoll, sowohl die Straßen als auch die Schiene zum Transport von Gütern zu nutzen. Vielfach geschieht dies auch schon, so gibt es hier einige Unternehmen mit direktem Gleisanschluss. Doch an den Schnittstellen von Schiene und Straße kommt es häufig zu Problemen, insbesondere mit Blick auf

eine geeignete Verladeinfrastruktur. Deshalb unterstützen IG Metall, Arbeitgeberverbände und IHK den Ausbau des Containerterminals Kreuztal, der dazu führen wird, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlegt werden kann. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass einige Seehäfen die Abwicklung je nach Anlieferungsform via Schiene oder Straße per Quote festlegen, darf dieser Transportweg nicht vernachlässigt werden.

## Schienennetz ausbauen

Wer will, dass mehr Verkehr per Bahn stattfindet, muss mehr in den Gleisbau und Tunnelbau investieren. Wenn Gleisstrecken Teil der Logistikkette sind, müssen auch hier die Rahmenbedingungen stimmen. Die Verlagerung von Gütern auf die Schiene setzt voraus, dass Gleise und Brücken entsprechend saniert und ausgebaut werden. Unternehmer und Beschäftigte fordern daher unisono, dass insbesondere die Ruhr-Sieg-Strecke massiv überholt und erneuert wird. Aktuell bereiten insbesondere die Tunnel-Durchfahrten Probleme. Zwischenzeitlich hat das Bundesverkehrsministerium angekündigt, die Ruhr-Sieg-Strecke für den Güterverkehr auszubauen, um den Verkehr am Rhein zu entlasten. Damit auch die größeren Seecontainer bei uns auf der Schiene bewegt werden können, müssen hierbei vor allem Tunnelquerschnitte erweitert werden. Dabei muss klar sein, dass zusätzliche

Belastungen für Anlieger durch Lärmemissionen aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke von Beginn an möglichst verhindert werden. Die aktuellen Ausbaupläne müssen zudem die Grundlage für dringend benötigte verbesserte Rahmenbedingungen im Personenverkehr bilden. Dafür sind sie eine große Chance, da sie beispielsweise eine Inter-city-Anbindung ermöglichen, die bereits für 2019 angekündigt worden ist. Auch für die Sieg-Strecke sind Ertüchtigungen und Lärmschutzvorkehrungen in den relevanten Abschnitten dringend erforderlich. Die Herstellung der Zweigleisigkeit würde eine enorme Entlastung darstellen und eine zukunftsfähige westliche Anbindung sicherstellen.

## Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in vernünftigem Maß halten

Wer Konflikte ausgleichen will, muss Augenmaß walten lassen. Bei der Planung von Straßenbauprojekten sind die hohen Anforderungen an Ausgleichs- und Ersatzflächen oft schwierig zu erfüllen. Bau- und Infrastrukturmaßnahmen führen in der Regel zu Konfliktsituationen, weil unterschiedliche Interessen betroffen sind, insbesondere von Planungsträgern, Landwirtschaft und Naturschutz. In der Vergangenheit haben diese Konflikte nicht selten zum Stillstand geführt. Es darf nicht dazu kommen, dass Maßnahmen aufgrund von unnachgiebigen Einzelpositionen komplett blockiert oder gefährdet werden. Deshalb fordern IG Metall, Arbeitgeberverbände und IHK, dass frühzeitig mit den Interessenträgern in Kontakt getreten und ein sachorientierter Dialog gesucht wird. Beteiligung und Dialog müssen entsprechend ausgerichtet sein. Die Berechnungsgrundlagen für die Ausgleichsmaßnahmen sollten in einem vernünftigen Rahmen bleiben. Am wichtigsten wäre es aber, eine gemeinschaftliche Verantwortung zu erreichen, die konstruktive Lösungen entwickelt.

## Demografische Herausforderung für Bus- und Bahnverkehr annehmen

Wer als Standort attraktiv sein will, muss Bus- und Bahnverbindungen bieten. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Baustein für die Lebensqualität einer Region. Insbesondere Familien mit Kindern und ältere Bürger sind darauf angewiesen, dass Bus und Bahn günstig und attraktiv sind. Allerdings kann der Aufwand durch Fahrpreise nicht erwirtschaftet werden, sodass eine Kofinanzierung erforderlich ist. Tatsächlich ist der ÖPNV chronisch unterfinanziert. Aus Sicht der Landesverkehrsminister müssen die vom Bund bereitgestellten Mittel von jährlich 7,3 Mrd. Euro auf 8,5 Mrd. Euro aufgestockt werden. Die mangelnde finanzielle Ausstattung ist insbesondere im ländlichen Raum durch die demografische Entwicklung und das hier vorherrschende Refinanzierungsmodell geprägt: Der durch das Land nach Schülerzahlen finanzierte Schülerverkehr ist in den allgemein zugänglichen Linienverkehr integriert. Rückläufige Schülerzahlen

*Wichtig ist, den ÖPNV „demografie-fest“ zu gestalten.*



bedeuten daher auch geringere finanzielle Mittel für den ÖPNV. Im Ergebnis wird es für die Kreise als Aufgabenträger immer schwieriger, die Finanzierung insgesamt sicherzustellen. Zusätzlich erschwert wird die Situation durch absehbare Schulschließungen, weil in der Folge von den Busunternehmen teilweise größere Distanzen zu einzelnen Schulstandorten zurückgelegt werden müssen.

Unabhängig hiervon ist in unserer Region mit dem Schülerticket ein wichtiger Schritt getan, um den Standort für Familien interessant zu machen. Doch auch die Gestaltung des Liniennetzes und der Fahrttakte tragen dazu bei. Bei geschickter Struktur kann dadurch auch ein großer Teil des Individualverkehrs aufgefangen werden und so zu weniger Stress und Staus führen. Die ausreichende Finanzierung eines leistungsfähigen ÖPNV-Netzes ist deshalb unverzichtbar.

Trotz aller positiven Effekte muss jedoch eine kritische Diskussion geführt werden, wie alternative Modelle für den ÖPNV aussehen können. Die Fragen nach dem Streckennetz, den Taktfrequenzen oder der Einbindung von Anruf-Linien oder ehrenamtlichen Bürgerbussen müssen neu gestellt werden, um auf Dauer die Finanzierbarkeit des ÖPNV sicherzustellen.

Doch nicht nur nach „innen“, für die eigenen Bürger, ist die Anbindung per Bus und Bahn wichtig. Sie wird zunehmend zu einem bedeutenden Faktor für die Tourismuswirtschaft. Das Signal der Deutschen Bahn AG, Siegen wieder stärker in den überregionalen Bahnverkehr einzubinden, wird von Wirtschaft und Arbeitnehmern ausdrücklich begrüßt. Dass dazu ein Ausbau der entsprechenden Schienenstrecken erforderlich ist, versteht sich von selbst.

## **Stadtverkehr ermöglichen und Umwelt schützen**

Wer attraktive Standorte will, muss Innenstädte erreichbar machen. Sie müssen mit dem PKW angefahren werden können. Gleichzeitig ist der Verkehr in diesem sensiblen Bereich besonders schonend zu gestalten. Berücksichtigt werden müssen hier ausreichender Parkraum, innovative Verkehrskonzepte und neue Verkehrsmittel.

Wer eine lebendige Stadt will, sollte den Stadtverkehr nicht unverhältnismäßig teuer machen. Gesundheits- und Umweltschutz sind wichtig für die in den Städten lebenden Menschen. IG Metall, Arbeitgeberverbände und IHK stehen dafür ein, hier im Rahmen der Möglichkeiten ihren Beitrag zu leisten. Dabei ist allerdings die Verhältnismäßigkeit in allen Zusammenhängen zu beachten. Die Einrichtung von Umweltzonen ist aus unserer Sicht kein probates Mittel zur Verbesserung der Luftqualität. Allerdings sind sie für manchen Gewerbetreibenden existenzgefährdend. Deshalb sollte sorgfältig darüber nachgedacht werden, ob nicht alternative Konzepte, etwa gezielte verkehrslenkende Maßnahmen, das Ziel besser erreichen können.

## **Innovationen und Alternativen im Verkehr unterstützen**

Wer sich entwickeln will, muss Neues zulassen. Der Modellversuch zum privaten Begleitservice von Schwertransporten hat gezeigt, dass die Idee, Polizei und Staat zu entlasten, in diesem Bereich sinnvoll und zielführend ist. Trotzdem steht eine

Fortsetzung noch im Raum. In unserer Region werden innovative Car-Sharing-Modelle entwickelt und technologisch unterstützt – aber leider nicht durchgeführt. Ideen zur Elektromobilität und anderen alternativen Antriebskonzepten werden hier entwickelt und umgesetzt – in den Verkehrsplanungen von Kommunen und Kreisen findet sich dazu kaum ein Wort. So ist es bedauerlich, dass etwa mit der Menekes Elektrotechnik GmbH & Co. KG oder der INVERS GmbH in diesem Bereich führende Unternehmen ihren Sitz in der Region haben, deren Erfahrungen vor Ort nicht in geeigneter Weise abgerufen werden. Diese Beispiele zeigen, dass hier noch einiges zu tun ist.

## Regionales Sonderthema Schwerlasttransporte konsequent angehen

Seinen wirtschaftlichen Erfolg verdankt der IHK-Bezirk Siegen vorrangig einem starken Mittelstand und wenigen großen Industrieunternehmen, z. B. in der Metallverarbeitung, im Maschinenbau und der Betonfertigteilindustrie. Diese Unternehmen sind allerdings nicht nur deshalb erfolgreich, weil sie hervorragende Produkte herstellen. Sie sind es auch, weil sie ihre mit enormer Innovations- und Anpassungsfähigkeit an den Markt gefertigten Erzeugnisse weltweit verkaufen. Viele dieser Produkte sind besonders groß oder schwer – oder auch beides. Unsere Unternehmen können sich nur dann am Markt behaupten, wenn die hier hergestellten Maschinen, Fertigteile, Metallwaren oder auch für Dienstleistungen erforderliche Baugeräte ihre Kunden in aller Welt auch erreichen können. Deshalb ist diese Region besonders auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Diese hat auch Schwerlasttransporte bzw. den Transport sehr großer Güter zu gewährleisten. Das funktioniert in unserer Region aus topografischen Gründen und aufgrund mangelnder bzw. teurerer Alternativen auf der Schiene in vielen Fällen nur über das vorhandene Straßennetz.

### 10.000 Arbeitsplätze betroffen

Man kann von mehr als 50 Produktionsunternehmen, Bauunternehmen, Dienstleistern für Bau und Gewerbe sowie Speditionen und Logistikbetriebe ausgehen, die in unserer Region regelmäßig mit der Organisation von Sondertransporten befasst sind. Sie kümmern sich

### Ergebnisse der Kurzbefragung:

- 24 Produktions- bzw. Bauunternehmen und 16 Speditionen/Logistik-Unternehmen haben sich an der Befragung beteiligt.
- 16 von 24 Unternehmen aus dem Metall- und Baubereich und 12 von 16 Speditionen haben Schwierigkeiten, Schwertransporte mit einem **Gewicht** von über 30 bis etwa 50 Tonnen aus der Region zu bewegen.
- Drei Betriebe und drei Logistikunternehmen bewegen regelmäßig Lasten, die schwerer sind als **100 Tonnen**.
- Acht Unternehmen berichten von Gütern, mit denen die Durchfahrt unter Brücken schwierig wird: Sie sind **höher als 4,40 m**, auf manchen Strecken beginnen die Probleme bereits bei 3,50 m. Das trifft auch vier Speditionen.
- Und wie geht man mit Überbreiten um? Transporte von Behälterböden mit einem **Durchmesser von 5 bis 8 m** stellen die Unternehmen vor große Herausforderungen, ebenso berichten vier Speditionen von Überlängen ab 20 m, die es schwer machen, die Güter ans Ziel zu bringen.
- Die Hauptstrecken sind die Autobahnen A 4 und A 45, wobei letztere derzeit komplett ausfällt. Auch die B 54 Richtung Koblenz ist ein wichtiger Transportweg.
- Manchmal ist es bereits mühsam, die Güter von **Wittgenstein** nach Siegen zu transportieren, insbesondere seit der Baustelle auf der B 62/Lützel.
- Die Kostensteigerungen fallen unterschiedlich aus. Manche Unternehmen kalkulieren **10 %** mehr als vor zehn Jahren. Bei besonders großen und/oder schweren Transporten haben sich die Kosten vervielfacht, in manchen Segmenten gar verzehnfacht.
- Die Unternehmen berichten auch von Problemen, mit Vorprodukten beliefert zu werden. Das wirkt sich auf Liefertermine und Preise aus.

um die notwendigen Genehmigungen, arbeiten Routen aus und berechnen Transporthöhen und -längen. Dabei leben sie mit einer überbordenden Bürokratie, die es erforderlich macht, einen einzelnen Transport mehrfach genehmigen zu lassen. Auf dem Weg von Hilchenbach nach Duisburg sind das sechs Einzelgenehmigungen, mit dem entsprechenden Vorlauf und den entsprechenden Gebühren. In den genannten Betrieben arbeiten fast 10.000 Beschäftigte! Allein in diesen Produktions- und Bauunternehmen sowie Transporteuren wird ein Jahresumsatz von etwa 3,5 Milliarden Euro erzielt!

### **Gefahr der Produktionsverlagerung im Blick behalten**

Ein Beispiel aus der Praxis aus dem Jahr 2013. Wir haben zu Beginn des Jahres 2013 zwei 200 Tonnen schwere Walzenständer aus China importiert, um diese in Hilchenbach fertig zu bearbeiten. Diese Ständer kamen im Hafen Hamburg an, sind dann per Binnenschiff nach Gelsenkirchen verbracht worden und sollten anschließend per Lkw über Bundes- und Landstraßen nach Hilchenbach gefahren werden. Transportkosten ab Hamburg bis Hilchenbach ca. 125.000 Euro je Stück. Ein süddeutscher Spediteur bekam den Zuschlag für die Verbringung des Transportes. Der erste Walzenständer konnte auch mehr oder minder problemlos bis nach Hilchenbach gefahren werden. „Problemlos“ heißt in diesem Fall: vier Transportnächte und ca. 60.000 Euro Mehrkosten für das Umbauen und Ertüchtigen der Strecke. Vor Verbringung des zweiten Ständers wurde dann plötzlich eine Baustelle eingerichtet. Leider war der Lkw schon eine Nacht unterwegs. Das Fahrzeug musste dann vier Wochen stehen bleiben. Im Ergebnis konnten wir die Strecke gar nicht mehr befahren, mussten den Lkw zurück nach Gelsenkirchen beordern und diesen Transport stattdessen mit der Bahn durchführen. Mehrkosten für unser Unternehmen: 180.000 Euro.

**SMS Siemag AG, Hilchenbach,  
2100 Mitarbeiter am Standort**

Die Unternehmen aus unserer Region transportieren ihre Güter im Schwerpunkt über die A 45 nach Norden und Süden sowie die B 54 in Richtung Rheinhäfen. Dabei sind die Hauptziele die Seehäfen an Nord- und Ostsee sowie die Binnenhäfen im Ruhrgebiet und entlang des Rheins. Die Transportgüter sind dabei bis zu 150 Tonnen schwer, in Einzelfällen auch 350 Tonnen und mehr, sie haben eine Breite bis zu 6,5 Metern und können eine Länge von 40 Metern erreichen. Damit ist die Problemlage klar: Denn in unserer bergigen Region führen alle Transportwege zwangsläufig über eine Vielzahl von Brücken, die für diese Gewichte ausgelegt sein müssen. Aber auch Kurvenradien und Durchfahrtshöhen unter Brücken stellen die Transporteure vor große Probleme. Die Schwierigkeiten, die mit dem Transport auf der A 45 verbunden sind, sind hinlänglich bekannt und werden ja jetzt auch endlich angegangen. So können wir im günstigsten Fall in etwa 15 Jahren damit rechnen, dass die Trasse in dieser Richtung wieder hält, was sie einst versprach. Bei der wichtigsten Verbindung ins Rheinland, der A 4, ist dieser Prozess wahrscheinlich genauso notwendig. Gleichwohl bleibt zu hoffen, dass die A 4 zunächst als wichtigste Alternative Richtung Ruhr und Rhein erhalten bleibt. Die Baustelle auf der B 54 bei Burbach-Würgendorf sorgt für Hindernisse Richtung Rhein. Nicht nur in Nordrhein-Westfalen sind die Streckenführungen schwierig bis unmöglich geworden, ebenso gibt es in Richtung Hessen mehr und mehr Hindernisse. Wenn wir nicht aufpassen, sind wir bald gefangen im Siegerland, in Wittgenstein, im Südsauerland!

### **Informationen frühzeitig liefern, wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen**

Ein großer Stolperstein für alle Unternehmen, die mit Sondertransporten zu tun haben, ist die Informationspolitik der Genehmigungsbehörden. Nur im Ausnahmefall fühlen die Betriebe sich ausreichend und frühzeitig informiert. Weit überwiegend kommen Nachrichten über Tagesbaustellen, Straßensperren und Ähnliches nicht ausreichend oder zu spät, in Einzelfällen sogar erst kurz vor Transportstart,

manchmal auch erst während der Fahrt. Hier besteht für die Unternehmen keinerlei Planungssicherheit. Dann ist der Lkw bereits beladen und die Not für die Unternehmen groß, zumal der erhebliche Vorbereitungsaufwand sich in diesen Fällen als vergeblich offenbart. Unsere Unternehmen und ihre Beschäftigten fühlen sich von der Politik mit dieser Problematik allein gelassen. Und die Zwangslage nötigt zu drastischen Schritten: Bereits vier von zwanzig befragten Unternehmen haben Produktionen verlagert, weil die Schwerlasttransporte aus Siegerland, Wittgenstein und Olpe nicht sicher durchgeführt werden konnten. Da sind Produktionsstätten ins Ruhrgebiet gewandert, nach Ostdeutschland, aber auch ins europäische Ausland. Ist es das, was wir wollen?

### **Verkehrsinfrastruktur erhalten**

Die Transportkosten fressen bei fast allen befragten Unternehmen inzwischen die Marge auf: In den letzten zehn Jahren haben sich nach Einschätzung der Unternehmen diese Kosten um mindestens 10 %, in Einzelfällen sogar auf das Dreifache erhöht. Im Schnitt wird von einer Erhöhung der Transportkosten um etwa 30-50 % ausgegangen. Dabei spielt die Lkw-Maut eine Rolle. Der größte Teil dieser Kostensteigerung ist allerdings auf die marode Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen, die immense Umwege für den Transport großer und schwerer Güter notwendig macht. Das Know-how unserer Unternehmen ist gefragt, die Produkte sind in vielen Bereichen weltweit führend. An der Fachkräfteproblematik wird gearbeitet. Doch wie soll die Industrie hier weiter existieren, wenn die Produkte ihre Kunden nicht mehr erreichen können? Wenn die zur Produktion notwendigen Materialien nicht angeliefert werden können? Dann fallen Steuereinnahmen weg, die Arbeitsplätze werden vernichtet und die negativen demografischen Entwicklungen werden verstärkt. Ein den Anforderungen entsprechendes Straßennetz ist unabdingbare Voraussetzung für erfolgreiches wirtschaftliches Handeln in unserer Region. Die finanziellen Beiträge, die Unternehmen, z. B. über Gewerbesteuer, Kapitalertragssteuer, Kfz-Steuer und Lkw-Maut erbringen, müssen dringend auch dafür genutzt werden, den Transport der hier hergestellten Güter zu ermöglichen. Mehr als 20 Jahre ist hier viel zu wenig bis nichts investiert worden. Wenn sich dies nicht schnell ändert, gehen in Siegen-Wittgenstein und Olpe in vielen Fabriken bald die Lichter aus.

Ein Kunde aus dem Saargebiet wollte uns ein 130-Tonnen-Werkstück zur mechanischen Bearbeitung in Auftrag geben. Ergebnis: Es hätten vorab 30 Brücken nachgerechnet werden müssen (ca. 1500 Euro je Brückenberechnung) nur um eine Durchführung des Transports zu prüfen. Ergebnis wäre dann wahrscheinlich gewesen, dass eine Durchführung nicht möglich ist. Natürlich hat dieses Werkstück Deutschland nie gesehen!

**Jung Großmechanik GmbH & Co. KG,  
Bad Laasphe, 50 Mitarbeiter**

Die Fertigteilindustrie der Region führt täglich Schwertransporte im Bereich von 50-60 Tonnen durch. Durch die Ablastung der Brücken und die Begleitungsprobleme können diese nur mit größeren Umwegen und zeitlichen Verzögerungen durchgeführt werden. Zum Beispiel müssen wir Betonbinder von Siegen nach Bielefeld über Mönchengladbach fahren, die dort wegen der fehlenden Tagfahrlaubnis einen Tag lang stehen. Derlei Auswirkungen betreffen uns tagtäglich.

**Benno Drössler GmbH & Co.  
Bauunternehmung KG, 190 Mitarbeiter**

Vor Jahren war der Transport einer Schwergutkiste nach Hamburg noch innerhalb einer Nacht über die Route A 45/A 1 möglich. Die Genehmigungszeit betrug ca. eine Woche. Inzwischen führt die Strecke über die A 4 Richtung Köln, von da aus über die A 3, Oberhausen, dann über die A 2 Richtung Hannover und von da aus über die A 7 nach Hamburg. Die Transportdauer beträgt jetzt 3-4 Nächte. Die Genehmigungszeit für derartige Transporte liegt bei 4-5 Wochen. Der Kostenaufwand für diese Art Schwerguttransport ist auf das Vierfache gestiegen. Fraglich ist in diesem Zusammenhang, wie lange die „Alternativstrecken“ noch halten, denn durch die Mehrbelastung nutzen sich diese Routen noch schneller ab und stehen in absehbarer Zeit nicht mehr zur Verfügung. Die dann zu fahrenden neuen Routen werden die Kosten explodieren lassen.

**Achenbach Buschhütten GmbH & Co. KG,  
Kreuztal, 360 Mitarbeiter**

# Unsere Kernforderungen auf einen Blick:

## **Ausbau von funktionsfähigen und leistungsstarken Straßen sicherstellen!**

Die besondere Bedeutung nachgeordneter Straßen außerhalb von Ballungsräumen gilt es stärker zu berücksichtigen. Es ist vom Bund mehr Geld für das besonders vom Transitverkehr belastete Nordrhein-Westfalen vorzusehen. Staatliche Einnahmen aus dem Verkehr müssen deutlich stärker als bisher der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen. Es ist notwendig, die Planung und den Bau von Infrastruktur zu erleichtern und von bürokratischen Zwängen weitgehend zu befreien. Bauvorhaben dürfen nicht an der unverhältnismäßigen Interessenwahrnehmung Einzelner scheitern.

## **Schieneverkehr stärken!**

Der überfällige Ausbau unseres Schienennetzes muss vorangetrieben werden. Dies liegt nicht nur im regionalen Interesse. Es müssen alle Möglichkeiten für die kombinierte Nutzung der Verkehrsträger Straße und Schiene genutzt werden.

## **Chancen im ÖPNV und Individualverkehr ergreifen!**

Der Öffentliche Personennahverkehr ist als Standortfaktor für die regionale Lebensqualität unverzichtbar. Auf Dauer kann das ÖPNV-Angebot nur attraktiv bleiben, wenn auch alternative Ansätze offen diskutiert werden. Die Innenstädte gilt es für den Individualverkehr erreichbar zu gestalten.

## **Regionales Sonderthema Schwerlasttransporte konsequent angehen!**

Die überbordende Bürokratie in Form eines Genehmigungs-marathons ist nicht zumutbar. Die behördliche Informationspolitik ist hier dringend auszubauen. Dringend benötigt wird eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur für Schwertransporte, die im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit und der Vermeidung von Umweltbelastungen die teilweise abenteuerlichen Umwege entbehrlich macht.

## In der Schriftenreihe der Industrie- und Handelskammer Siegen erschienen bisher:

Die zuvor erschienenen IHK-Broschüren können bei der Industrie- und Handelskammer abgerufen werden.

Eine vollständige Liste ist im Internet unter [www.ihk-siegen.de](http://www.ihk-siegen.de) zu finden.

Heft 50	Beschäftigungswunder Dienstleistungen!	7/99	Heft 104	Agentur-Kompass Siegen-Wittgenstein/Olpe	4/2013
Heft 51	Entwicklung und Struktur außenwirtschaftlicher Aktivitäten im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen	8/99	Heft 105	Der heimische Handel im demografischen Wandel	7/2013
Heft 52	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 1999	10/99	Heft 106	Vom Brutto zum Netto (Studie Gewerbeflächen)	7/2013
Heft 53	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2000	2/2000	Heft 107	Wirtschaft im südlichen Westfalen im September 2013	10/2013
Heft 54	Die Machbarkeitsstudie der A 4 – Plädoyer für einen Weiterbau	5/2000	Heft 108	Warum bleiben ausländische Studierende nicht in unserer Region?	12/2013
Heft 55	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2000	9/2000	Heft 109	Vorfahrt für die betriebliche Erstausbildung!	1/2014
Heft 56	Öffentliche Finanzierungshilfen für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen im Jahr 2001	12/2000	Heft 110	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2014	2/2014
Heft 57	Kommunale Standortkosten im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen	1/2001	Heft 111	Studierende der Universität Siegen – Potenziale zur Fachkräftesicherung in der Region?	8/2014
Heft 58	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2001	1/2001	Heft 112	Masterplan A 45	7/2014
Heft 59	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2001	9/2001	Heft 113	Wirtschaft im südlichen Westfalen im September 2014	10/2014
Heft 60	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2002	1/2002	Heft 114	Guck mal, wer da gründet!	2/2015
Heft 61	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2002 für den IHK-Bezirk Siegen	3/2002	Heft 115	Agentur-Kompass Siegen-Wittgenstein/Olpe	1/2015
Heft 62	Einzelhandelsatlas: Verzeichnis aller großflächigen Einzelhandelsbetriebe im IHK-Bezirk Siegen	9/2002	Heft 116	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2015	2/2015
Heft 63	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2002	9/2002	Heft 117	Gewerblicher Mietpreisspiegel 2015 – 2017	3/2015
Heft 64	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2003	2/2003	Heft 118	Wirtschaft ist Bewegung	6/2015
Heft 65	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2003	9/2003			
Heft 66	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2004	2/2004			
Heft 67	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2004 für den IHK-Bezirk Siegen	6/2004			
Heft 68	Empirische Untersuchung zum IHK-Serviceangebot „Starthilfe“	7/2004			
Heft 69	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2004	9/2004			
Heft 70	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2005	1/2005			
Heft 71	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2005	9/2005			
Heft 72	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2006	2/2006			
Heft 73	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2006 für den IHK-Bezirk Siegen	8/2006			
Heft 74	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2006	9/2006			
Heft 75	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2007	1/2007			
Heft 76	Was hält die regionale Wirtschaft von den Absolventen der allgemein bildenden Schulen?	7/2007			
Heft 77	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2007	9/2007			
Heft 78	Breitbandversorgung im Bezirk der IHK Siegen	1/2008			
Heft 79	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2008	2/2008			
Heft 80	Verkehrswege und Gewerbeflächen – Motoren der Beschäftigtenentwicklung (Neuauflage)	4/2008			
Heft 81	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2008	9/2008			
Heft 82	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2008	12/2008			
Heft 83	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2009	2/2009			
Heft 84	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2009	9/2009			
Heft 85	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2010	2/2010			
Heft 86	Unternehmenssicherung im Bezirk der IHK Siegen – Notfallplanung und Nachfolgemangement	4/2010			
Heft 87	Einzelhandelsatlas – Verzeichnis aller großflächigen Einzelhandelsbetriebe im IHK-Bezirk Siegen	4/2010			
Heft 88	Standortzufriedenheit in den Kommunen des IHK-Bezirks Siegen	6/2010			
Heft 89	Was hält die regionale Wirtschaft von Absolventen allgemein bildender Schulen?	8/2010			
Heft 90	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2010	9/2010			
Heft 91	Agentur-Kompass Siegen-Wittgenstein/Olpe	11/2010			
Heft 92	Dokumentation eines schulreformpolitischen Fachgesprächs	11/2010			
Heft 93	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2010	12/2010			
Heft 94	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2011	2/2011			
Heft 95	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2011	9/2011			
Heft 96	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2012	2/2012			
Heft 97	Innovationsfähigkeit und Innovationstätigkeit heimischer Unternehmen	3/2012			
Heft 98	Werkzeugkasten „Fachkräftesicherung“	6/2012			
Heft 99	Gewerblicher Mietpreisspiegel 2012 – 2014	7/2012			
Heft 100	Gastgewerbliche Ausbildung vor strukturellen Herausforderungen	8/2012			
Heft 101	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2012	10/2012			
Heft 102	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2013	2/2013			
Heft 103	Was erwarten junge Schulabsolventen von ihren zukünftigen Ausbildungsunternehmen?	2/2013			

