



Zukunftssicher und innovativ

Leitpositionen „Verkehr und Mobilität“ der IHK Siegen

IHK Siegen

Heft 141 der Schriftenreihe der IHK Siegen

Februar 2022

Redaktion: Hans-Peter Langer, Meike Menn

Vorwort

Wirtschaft ist ohne funktionierenden Verkehr nicht denkbar. Für den wirtschaftlichen Erfolg der Region müssen Menschen und Güter verlässlich und mit einem vertretbaren Kostenaufwand transportiert werden können. Viele Unternehmen in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe sind stark exportorientiert. Dies steigert den Bedarf an einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Ob die Rahmenbedingungen hierfür stimmen oder aber vernachlässigt werden, ist am Ende ausschlaggebend dafür, ob der heimische Wirtschaftsraum auf Dauer national und international wettbewerbsfähig ist und die Menschen hier auch künftig hinreichend attraktive Arbeitsplätze finden werden.

Der Verkehrsbedarf hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Längst hat die bestehende Verkehrsinfrastruktur ihre Kapazitäts- und Belastungsgrenzen erreicht. Sinnbildlich für die dringend notwendige Erneuerung zahlreicher Brückenbauwerke sind die im Dezember 2021 erforderlich gewordene Sperrung der Talbrücke Rahmede auf der A45 und ihre gravierenden Folgen für den Wirtschaftsstandort. Sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene werden die Engpässe immer deutlicher spürbar und deren Beseitigung drängender. Deshalb dürfen wir im Erhalt und Ausbau der Infrastrukturen nicht zurückfallen.

Die Verkehrspolitik hat sich lange Zeit darauf konzentriert, wie Personen oder Güter möglichst schnell und effizient ihre Ziele erreichen. Straßen- und Schienenprojekte wurden geplant und verwirklicht, um den Anforderungen des zunehmenden Verkehrs gerecht zu werden. Mittlerweile werden Verkehrskonzepte vielfältiger und individueller. Digitale Innovationen, neue Mobilitätsformen und ein verändertes Mobilitätsverhalten spielen eine zentrale Rolle. Neue technische Möglichkeiten und veränderte Einstellungen sorgen dafür, dass wir uns und unsere Erzeugnisse künftig voraussichtlich deutlich vernetzter und weniger fossil bewegen werden.

Bis 2045 soll Deutschland klimaneutral sein. Dieses ambitionierte Ziel kann nur erreicht werden, wenn sich alle gesellschaftlichen Akteure dieser Herausforderung stellen, vertrauensvoll zusammenarbeiten und die richtigen Weichen stellen. Es gilt, entschlossen zu handeln und die notwendigen Freiräume für Innovationen und technischen Fortschritt zu erhalten. Wirtschaftliche, verkehrstechnische und ökologische Erfordernisse müssen miteinander übereingebracht werden. Ideologisch motivierte Absagen nach dem Motto „Brauchen wir nicht“ dürfen hierbei nicht leitend sein. Der Erhalt und der Ausbau bestehender Infrastruktur sowie in gebotenen Fällen auch der Neubau von Verkehrswegen sind unverzichtbar, um Wachstum und Wohlstand auf Dauer zu sichern. Die Corona-Pandemie, die Flutkatastrophe im Sommer 2021 und die Vollsperrung der A45 rückten den Zustand der Verkehrsinfrastruktur zu Recht in die öffentliche Aufmerksamkeit. Dies muss so bleiben.

Die Leitpositionen „Verkehr und Mobilität“ formulieren Erwartungen an eine zukunftsfeste Verkehrsinfrastruktur, die den Bedarfen der heimischen Wirtschaft entsprechen. Sie sollen zugleich eine Orientierung bieten, den künftigen gesellschaftlichen Anforderungen an Mobilität gerecht zu werden.



Walter Viegner
Vizepräsident der IHK Siegen



Hans-Peter Langer
Geschäftsführer IHK Siegen

Inhaltsverzeichnis

1	Verkehrsinfrastruktur: Fundament für den Wirtschaftsstandort.....	3
2	Anforderungen an die Verkehrswende	5
3	Herausforderungen für den Wirtschaftsverkehr	6
4	Güterverkehre	7
5	Personenverkehre.....	12
6	Digitale Lösungen	14
7	Verkehrsträger im Kammerbezirk.....	15
	7.1 Verkehrsträger Straße	15
	7.2 Verkehrsträger Schiene	17
	7.3 Verkehrsträger Luftraum	19
8	Finanzierung und Planung	20
9	Die IHK Siegen... ..	23
10	Forderungen der IHK Siegen im Überblick.....	25

1 Verkehrsinfrastruktur: Fundament für den Wirtschaftsstandort

Die weitere Entwicklung des Verkehrssektors wird von Wachstum geprägt sein. Berechnungen der Bundesregierung gehen von einer Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2010 bis 2030 um 38 % aus. Wirtschaft wird nicht ohne Verkehr wachsen können. Die Mobilitätspotenziale von Menschen und Gütern werden auch künftig eine entscheidende Rahmenbedingung für die meisten wirtschaftlichen Aktivitäten sein.

Verkehrswege sind auch in der heimischen Wirtschaftsregion ein wichtiges Entwicklungsfundament. Sie waren es immer. Eindrucksvoll ablesen lässt sich dies am Beispiel der Anfang der 70er Jahre fertiggestellten Sauerlandlinie. Heute leben in den Anrainerkommunen Olpe, Wilnsdorf, Burbach, Freudenberg, Wenden und Drolshagen rund 15.500 Menschen mehr als 1976. Das entspricht einem Bevölkerungszuwachs von 16,8 %. Bildlich gesprochen: Eine ganze Gemeinde ist hinzugekommen. Nur wegen ihrer oberzentralen Funktion und der damit verbundenen zahlreichen weiteren Einflussgrößen fällt die Stadt Siegen aus dieser Betrachtung heraus. Nimmt man alle übrigen Kommunen im Bezirk der IHK Siegen zusammen, die nicht Autobahnanrainer sind, zeigt sich: Dort blieb dieser positive Trend aus. Im Gegenteil: Hier weist die Bevölkerungsstatistik sogar einen leichten Rückgang auf.

Noch drastischer ist die Entwicklung bei der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten: Zwar gab es hier von 1976 bis 2019 auch bei den autobahnfernen Kommunen einen Zuwachs von 34 %, bei den Anrainern beläuft sich das Wachstum jedoch auf die Größenordnung einer ganzen Stadt mit mehr als 25.000 Einwohnern. Das entspricht einem Anstieg von 116 %! Viele namhafte Unternehmen, die sich in den letzten 40 Jahren in den Städten und Gemeinden an der



Die A45 ist für die heimische Region von größter Bedeutung.

*Der Neubau der
Autobahnbrücken
entlang der
Sauerlandlinie – wie
hier bei der Tal-
brücke Rinsdorf –
ist ein echtes
Mammutprojekt.*



Carsten Schmale

Autobahn ansiedelten, ließen sich dabei vor allem von der hohen Verkehrsgunst des neuen Firmenstandortes leiten. Die Entwicklungen rund um die A45 zeigen eindrucksvoll, wie eine Verkehrsverbindung wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand nicht nur begünstigt, sondern oft erst ermöglicht. Schon wenige Wochen nach der Vollsperrung der A45 infolge einer nicht mehr tragfähigen Brücke bei Lüdenscheid wurden weitreichende Schäden für den gesamten südwestfälischen Wirtschaftsraum deutlich. Auch deshalb ist Verkehrspolitik ein wichtiger Teil der Standortpolitik.

Da, wo Menschen arbeiten, wo Produkte zum Kunden gebracht werden müssen, wo Kunden die Beratung von Dienstleistern suchen, wird eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur benötigt. Rund 25.000 Unternehmen gehören der IHK Siegen an. Sie schaffen Arbeit für mehr als 170.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Betriebe tragen zum Wohlstand im Kammerbezirk, in Nordrhein-Westfalen und in Deutschland bei. Unter ihnen befinden sich viele Weltmarktführer, die in einem harten internationalen Wettbewerb stehen. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, muss die Infrastruktur belastbar gehalten und, wo zwingend erforderlich, aus- oder neugebaut werden. Bei der Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen muss ihr Beitrag zu einer größeren Krisenfestigkeit künftig noch stärker berücksichtigt werden. Dies kann auch bedeuten, dass in geeigneten Fällen Redundanzen geschaffen werden müssen.

Ziel muss ein leistungsfähiges Netz für die Wirtschaft sein, das auch alternative Trassen zu überlasteten Hauptachsen umfasst. Das gilt gerade auch für wirtschaftlich starke Regionen außerhalb der Ballungsräume Nordrhein-Westfalens. Wie dies im Einzelnen aussehen sollte, zeigen die nachfolgenden Kapitel.

2 Anforderungen an die Verkehrswende

Wenn über die richtigen Weichenstellungen für die Mobilität diskutiert wird, stehen seit einiger Zeit Fragen des Klima- und Umweltschutzes im Vordergrund. Die heimische Wirtschaft ist sich der hiermit einhergehenden Herausforderungen bewusst und wirkt im Rahmen ihrer Möglichkeiten daran mit, die beschlossenen Klimaziele zu erreichen. Diese gesamtgesellschaftliche Aufgabe lässt sich nur dann erfolgreich bewältigen, wenn nicht auf einseitige Restriktionen gesetzt wird, sondern vielmehr geeignete Rahmenbedingungen für die Umsetzung klima- und umweltfreundlicher Maßnahmen geschaffen werden.

Die spezifischen Besonderheiten des Wirtschaftsraumes müssen dabei im Zentrum der Betrachtung stehen: Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Ballungszentren unterscheidet sich naturgemäß von dem in suburbanen Wachstumsräumen. Wir brauchen mehr umweltverträgliche Verkehrsarten, ohne dass der motorisierte Individualverkehr verdammt wird. Der Pkw ist in der heimischen Region nicht selten das einzige realistisch nutzbare Verkehrsmittel. Es gilt deshalb, diese Lösung um das Angebot möglicher alternativer Verkehrsträger und -mittel so zu ergänzen, dass auch eine zuverlässige kombinierte Nutzung möglich wird. Es sollten systematisch Mobilitätsstationen aufgebaut werden, um das Angebot zur Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger möglichst zukunftsfähig zu machen. Mit der Verankerung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) in den Unternehmensstrukturen lässt sich dieser Prozess konsequent gestalten.

Eine Kernvoraussetzung, das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer positiv zu beeinflussen, sind die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Ausbau der ÖPNV-Anbindung der Region. Beides vermag einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten.



Das Ladesäulen-Angebot ist konsequent auszubauen.

Zudem müssen die Zentren in der Region auch künftig für den Wirtschaftsverkehr erreichbar sein. Mit digitalen Lösungen kann es grundsätzlich gelingen, ÖPNV-Angebote intelligent zu vernetzen, Car- und Bike-Sharing zu ermöglichen oder Mitfahrangebote zu verwirklichen. Der Zentrumsmonitor, ein gemeinsames Fachgutachten der IHK, der Sparkassen und Volksbanken zu den Attraktivitätsmerkmalen der Innenstädte und Zentren, zeigt deutlich, dass Besucher die Attraktivität eines Zentrums sehr stark danach bewerten, wie gut es mit dem Pkw erreichbar ist und ob hinreichend Parkmöglichkeiten bestehen. Stellplatz-Kapazitäten in den Innenstadtbereichen dürfen daher nicht einfach entfernt werden, ohne dass auskömmlicher Ersatz an anderer Stelle geschaffen wird. Auch hier bieten sich digitale Instrumente an. Ziel muss daher sein, die Erreichbarkeit ohne Pkw zu verbessern, um die Verkehrswende zu unterstützen. Dabei jedoch müssen die spezifischen Erwartungen von Betrieben und Kunden, insbesondere von Einzelhandel und Gastronomie, zwingend beachtet werden.

Informationen über Verkehrszustände, Routen, Transportangebote oder Sharing-Angebote lassen sich ebenso wie die Wahl der Verkehrsmittel und Mitfahrgelegenheiten dann besonders gut darstellen und organisieren, wenn digitale Instrumente eingesetzt werden.

3 Herausforderungen für den Wirtschaftsverkehr

Wirtschaftliches Handeln erfordert verlässliche Logistikabläufe und grenzüberschreitende Wertschöpfungsketten. Eine zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur muss dies berücksichtigen. In den letzten Jahren haben die Wirtschaftsverkehre zugenommen. Diese Entwicklung betrifft sowohl Güter- und Schwerlastverkehre als auch Liefer- und Dienstleistungsverkehre. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Es gibt mehr Lkw in sensiblen Bereichen, mehr Baustellen, Staus und Unfälle, aber auch andere Einschränkungen, wie Strecken, die für den Schwerlastverkehr gesperrt sind, Durchfahrverbote oder begrenzte Liefermöglichkeiten in innerstädtischer Lage. Für Kommunen und Unternehmen wird es immer schwieriger, die Wirtschaftsverkehre zu optimieren und die Rahmenbedingungen zu verbessern.

Arbeitsplätze müssen erreichbar sein. Durch Wachstum, Neuausrichtung oder Erweiterung von Unternehmen findet ein Zuwachs an Beschäftigten, Pendlern, Studierenden und letztlich auch an Bevölkerung statt. Die Gewinnung von Fachkräften betrifft die Unternehmen unmittelbar, wirkt sich aber auch auf eine positive Entwicklung der Region aus und stärkt deren Wahrnehmung.

Fach- und Führungskräfte müssen jedoch nicht nur gewonnen, sondern auch gehalten werden. Wichtige Standortfaktoren sind neben dem Arbeitsplatz der Wohnungsmarkt, die Verkehrsinfra-

struktur, bestehende Mobilitätsangebote sowie die allgemeine Lebensqualität. Unter anderem spielen in diesem Zusammenhang ein verändertes Mobilitätsverhalten und ein wachsendes Umweltbewusstsein der Mitarbeiter eine wichtige Rolle. Die Corona-Pandemie hat die Verbreitung digitalen Arbeitens erheblich beschleunigt. Wo Arbeitswege vermehrt entfallen, wird der eigene Pkw weniger attraktiv. Daneben gewinnen innovative, ressourcenverträgliche Mobilitätsangebote an Beliebtheit – in urbanem Umfeld stärker als in ländlichem.

Neue Antriebstechnologien auf Elektro-, Hybrid-, Wasserstoff- oder Gas-Basis gehören zu den Bausteinen der Verkehrswende, die in Verbindung mit einem veränderten Mobilitätsverhalten dazu beitragen können, die Umwelt zu entlasten und die Klimaziele zu erreichen. Voraussetzung hierfür ist vor allem eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw – auch mit Schnellladesystemen.

Innovationen aus der Region, sowohl aus dem Automotive-Sektor als auch aus anderen Branchen, etwa dem Maschinenbau, tragen dazu bei, diese Entwicklung positiv zu beeinflussen. Bei entsprechenden Förderprogrammen von Bund und Land muss allerdings auch die Forschungs- und Entwicklungsarbeit von kleinen und mittleren Betrieben in den Fokus gerückt werden.

4 Güterverkehre

Die Straßeninfrastruktur ist in die Jahre gekommen und vielerorts an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Sie muss daher baulich erneuert werden. Die Folge: Es kommt bei Gütertransporten zu Staus und Verzögerungen. Eine Verlagerung auf die Schiene scheitert am hierfür zwingend notwendigen, jahrelang vernachlässigten Ausbau der Schieneninfrastruktur, der zudem nach wie vor örtlich auf politischen Widerstand stößt.

Großraum- und Schwertransporte (GST)

Für die Industrieunternehmen im Bereich der Metallerzeugung und -bearbeitung, der Herstellung von Metallerzeugnissen und des Maschinenbaus sind insbesondere die notwendigen Straßenverbindungen von großer Bedeutung. Gerade im Siegerland müssen Maschinenbauer, Walzen- und Rohrhersteller sowie Apparat- und Behälterbauer ihre schweren und übergroßen Produkte mittels Großraum- und Schwertransporten zu den Kunden bringen. Es ist nicht nur schwieriger geworden, große Teile zur Bearbeitung an die Standorte im Kammerbezirk zu bringen; seit Jahren haben diese Unternehmen größte Schwierigkeiten, ihre schweren Maschinen und Anlagen von den Produktionsstätten zu ihren Kunden in aller Welt zu transportieren. Dabei handelt es sich nicht um Einzelfälle: Pro Jahr bearbeiten die zuständigen Stellen bei den Kreisverwaltungen Siegen-Wittgenstein und Olpe mehr als 10.000 Anträge auf Durchführung solcher Transporte. Berücksichtigt man die gesamte Wertschöpfungskette, sind alleine im Kammerbezirk rund 10.000 Arbeitsplätze betroffen.

*Großraum- und
Schwertransporte
spielen für viele
heimische Industrie-
unternehmen eine
wichtige Rolle.*



Hohe Gewichte und überdimensionale Abmessungen stellen die Unternehmen vor fast unlösbare Probleme. Ursächlich hierfür sind nicht mehr hinreichend tragfähige Brücken und enge Straßen, aber auch eine überdimensionierte Genehmigungsprozedur für diese Schwertransporte. Sie zeichnet sich vor allem durch enorme bürokratische Hürden aus. Sie bindet zudem immer mehr Personalressourcen in den Unternehmen und löst dabei hohe Kosten aus. Hinzu kommen ständig neue rechtliche Einschränkungen und kostenintensive Auflagen, etwa in Verbindung mit der privaten Begleitung der Transporte. In der Folge verlagern Betriebe schon heute Teile ihrer Produktion an verkehrsgünstigere Standorte, mitunter ins Ausland.

Die unzureichende Leistungsfähigkeit des Fernstraßennetzes für GST – viele Autobahnabschnitte und andere Straßen sind für diese Transporte gesperrt – führt dazu, dass die Unternehmen zwingend auf verlässliche Schwerlastrouten in NRW, wie etwa aus dem Siegerland zu den Binnenhäfen in Duisburg und Gelsenkirchen, aber auch in den anderen Bundesländern angewiesen sind. Trotz anderslautender politischer Ankündigungen, insbesondere auf Bundesebene, haben sich die Rahmenbedingungen für die transportdurchführenden Unternehmen und die produzierenden Betriebe, die auf GST angewiesen sind, in den vergangenen Jahren nicht wesentlich verbessert.

Abhilfe verspricht die Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV), die den Einsatz sogenannter Beliehener für die Transportbegleitung vorsieht. Das im Verordnungsentwurf vorgesehene umfangreiche Anforderungsprofil für die Qualifizierung des Personals und die zu erwartenden hohen Kosten drohen jedoch die Akzeptanz dieses Modells zu erschweren. Hier ist in der Ausführungsverordnung und in der länderspezifischen Umsetzung dafür Sorge zu tragen, möglichst praxisnahe Lösungen zu finden.

Nach wie vor können Transporte trotz Genehmigung bei plötzlich auftretenden Tagesbaustellen oder Straßensperrungen nicht wie geplant durchgeführt werden. Das verringert die Planungssicherheit für die Betriebe; schlimmstenfalls können wegen des langwierigen Genehmigungsprozederes am Ende Fristen nicht eingehalten werden. Die Folgen sind Vertragsstrafen und ein ramponiertes Image für die produzierenden Unternehmen. Im gleichen Maße, wie die heimische Produktqualität ein weltweit gutes Ansehen genießt, wächst bei ausländischen Auftraggebern längst das Unverständnis für die Genehmigungsbürokratie „Made in Germany“. Zum Teil liegen Genehmigungen veraltete statische Unterlagen zugrunde, die kaum noch Aussagekraft haben. Hier wäre eine digitale Datengrundlage notwendig, die regelmäßig aktualisiert wird.

Immer neue Kostenbelastungen drohen die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu gefährden. Bei vielen Aufträgen machen die Transportkosten inzwischen einen erheblichen Teil des Auftragsvolumens aus. Alleine die in der jüngsten Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) herbeigeführte bundesweite Angleichung der Gebühren für die Erteilung von Transportgenehmigungen hat zu einer durchschnittlichen Erhöhung der hierdurch entstehenden Kostenbelastung um ca. 300 % geführt. Eine weitere Kostensteigerung muss vermieden werden.

Das digitale Verfahren für das Genehmigungsmanagement (VEMAGS) ist technisch nach wie vor nicht optimal. Es fehlt ein funktionierender, volldigitaler und routingfähiger Arbeitsablauf. Zudem wurden und werden in vielen Behörden zu wenige Mitarbeiter für die Prüfung der Anträge eingesetzt, sodass sich gravierende Bearbeitungsstaus ergeben. In den vergangenen Jahren waren, je nach Bundesland, behördliche Bearbeitungszeiten von acht Wochen oder länger keine Seltenheit. Der Einsatz digitaler Assistenzsysteme, die eine Antragstellung unter Rückgriff auf digitale Daten erlauben, wird bislang nicht zugelassen, obwohl entsprechende Systeme auf dem Markt angeboten werden. Erst seit Kurzem öffnen sich Entscheidungsträger für eine digitale Ausgabe der umfangreichen Bestimmungen in den Genehmigungsbescheiden, die ebenso zu einer Steigerung der Sicherheit während der Fahrt führen kann („digitaler Beifahrer“). Benötigt wird eine gute und transparente Datenlage zum Zustand der Straßen. Konvoi-Fahrten sollen nicht grundsätzlich ausgeschlossen, sondern in begründeten Fällen zulässig sein.

Anpassung gesetzlicher Vorgaben zum zulässigen Lkw-Gesamtgewicht

Um die Verkehrsdichte zu verringern, werden derzeit Überlegungen hinsichtlich einer Erhöhung des zulässigen Lkw-Gesamtgewichts, etwa von 40 auf 44 Tonnen, angestellt. Bei Kombinierten Verkehren gilt dies schon heute. Denkbar ist eine Ausweitung auf die übrigen Transporte. Die Ergebnisse einer entsprechenden Vorstudie der „Initiative Verkehrsentslastung“ haben diese Forderung schon vor einigen Jahren untermauert. Auf diese Weise könnten beispielsweise auch

Elektroantriebe attraktiv werden, deren vergleichsweise schwere Akkus im Bereich des Schwerlastverkehrs zu einem geringeren Frachtvolumen führen. Hierbei sind damit zusammenhängende Fragen zu klären, wie etwa die Gültigkeit bestehender Führerscheine.

Lkw-Stellplätze

Aufgrund der konjunkturellen Entwicklung der vergangenen Jahre hat sich die Anzahl der nachts abgestellten Lkw in Deutschland in den vergangenen zwölf Jahren um ein Drittel auf fast 100.000 Fahrzeuge erhöht. Dieser Trend wird auf absehbare Zeit anhalten. Nicht nur die stark gestiegenen Verkehrsaufkommen im Schwerlastverkehr, sondern auch die Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten stellen die Fernfahrer in der Praxis regelmäßig vor erhebliche Herausforderungen. Restlos überfüllte Rastanlagen sorgen für Stress und mitunter für gefährliche Situationen: Auf vielen Rastanlagen stehen die Laster mittlerweile in den Ein- und Ausfahrten sowie auf den Grünstreifen.

Aktuell bietet die „Autobahn Westfalen“ nach eigener Angabe in ihrem Niederlassungsgebiet mehr als 9.000 Lkw-Stellplätze auf allen 251 Park- und Rastanlagen an. Die Autobahn GmbH des Bundes hat angekündigt, bis 2024 mehr als 1.000 neue Lkw-Plätze im Gebiet der Autobahn-Niederlassung Westfalen zu schaffen. Damit diese positive Entwicklung so weitergeht, hat der Bund bis 2023 jährlich 100 Mio. € für den Bau von Autobahn-Rastanlagen eingeplant. Die laufenden Anstrengungen zur Kapazitätssteigerung von Stellplatzanlagen für Lkw an den Autobahnen sind konsequent fortzusetzen.

Wo möglich, sollten digitale Chancen genutzt werden, um den Parkdruck zu verringern. Moderne Technologien eröffnen neue, besonders platzsparende Parkformen, wie das Kolonnenparken.

Die „Autobahn Westfalen“ weitet das hiesige Angebot an Lkw-Stellplätzen auf Park- und Rastanlagen aus.



Verstärktes Augenmerk muss neben der reinen Anzahl an Parkangeboten auf die Aufenthaltsqualität vor Ort gelegt werden. Das betrifft einen angemessenen Lärmschutz mittels entsprechender Vorrichtungen, damit nachts möglichst wenig Verkehrslärm in die Fahrerkabinen dringt. Es betrifft aber auch die Sicherheit von Fahrer und Ladung auf den Parkplätzen sowie die Ausgestaltung von Sanitäreinrichtungen.

Südwestfalen Container-Terminal in Kreuztal

Die 2019 von der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) eröffnete Südwestfalen Container-Terminal GmbH in Kreuztal verbindet mit Direktzügen das Siegerland mit Verona in Norditalien. Die Zuganbindung bietet Spediteuren und Transporteuren neue Möglichkeiten, den umweltfreundlicheren Eisenbahnverkehr zu nutzen. Mit der Verlagerung von Gütern auf die Schiene wird diese wieder eine wirtschaftliche und wettbewerbsfähige Rolle in der heimischen Industrie-region spielen. Dies vor allem dann, wenn die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Ausbaumaßnahmen auf der Ruhr-Sieg-Strecke und der Siegstrecke umgesetzt sind.

Innerstädtische Güterverkehre – City-Logistik

In innerstädtischen Bereichen erschweren Staus, fehlende Parkmöglichkeiten und die übliche Enge in Fußgängerzonen häufig die Auslieferung von Waren und Gütern. Die unterschiedlichen Lieferdienste mit parallelen Routen erhöhen ebenso wie das vermehrte Bestell-Konsumverhalten in kurzen Zeitfenstern das Verkehrsaufkommen. Mit einer City-Logistik, einer Bündelung von Maßnahmen zur effizienten Belieferung, werden die „letzten Meilen“ der innerstädtischen Verkehre entlastet.

In der Siegener Innenstadt sind bereits Mikrodepots für Kurier- und Paketzusteller eingerichtet. Der Luftreinhalteplan und das Klimaschutzkonzept der Stadt Siegen – verkehrliche Überlastung und bestehende Umweltauflagen – sehen einen ausgebauten Einsatz von Elektrofahrzeugen vor, um den Verkehrsfluss zu erhalten und Sperrungen zu vermeiden. Mit der Schaffung von Mikro-Hubs werden Lieferungen gebündelt: Pakete werden in kleine Container verbracht und von dort mit Lastenrädern innerstädtisch oder in Wohngebieten den Empfängern zugestellt.

Je nach Standort kann auch die Einrichtung von Abholdepots dazu beitragen, dass vermeidbare Zustellfahrten durch Paketdienstleister entfallen. Dies hängt jedoch vom jeweiligen Standort im Einzelfall ab.

5 Personenverkehre

Unternehmen sind auf die Mobilität der Beschäftigten angewiesen, denn sie müssen den Betrieb erreichen, zwischen verschiedenen Standorten wechseln oder auch Kunden, Besucher, Dienstleister und Geschäftspartner aufsuchen. Diese Berufs- und Dienststrecken erzeugen Verkehre, die überwiegend mit dem Pkw absolviert werden. Aufgrund der steigenden Verkehrsdichte und der damit einhergehenden Umweltbelastungen sind ein verändertes Mobilitätsverhalten und neue Mobilitätsangebote naheliegend.

Nahmobilität – Fuß- und Radverkehr

Kürzere Arbeitswege im Nahbereich können verstärkt zu Fuß, mit Roller, E-Scooter, Fahrrad oder E-Bike zurückgelegt werden. Vor allem E-Bikes erfreuen sich im heimischen Wirtschaftsraum stark wachsender Beliebtheit. Aufgrund der vorherrschenden Topografie handelt es sich häufig um geländegängige Zweiräder, die in erster Linie zur Freizeitgestaltung genutzt werden. Im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements können Anreize gesetzt werden, das E-Bike auch zu nutzen, um den Arbeitsweg zurückzulegen. Hierzu zählen sichere Unterstellmöglichkeiten oder besondere Leasingangebote des Arbeitgebers.

Um mehr Radverkehr zu ermöglichen, muss das Radwegenetz gezielt ausgebaut werden. Dazu gehören auch schnelle Verbindungen in stark beanspruchten Korridoren, wie der Relation Siegen-Kreuztal. Beim Aus- und Neubau von Straßen sollte grundsätzlich frühzeitig geprüft werden, ob und wie sich flankierende Radwege verwirklichen lassen.

*In puncto
Mobilitätsverhalten
zeichnet sich ein
Umdenken ab.*



MENNEKES Elektrotechnik GmbH & Co. KG

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Um den Mobilitätsbedürfnissen nachzukommen, spielt der ÖPNV bzw. die Akzeptanz von Bussen und Bahnen eine bedeutende Rolle in der Verkehrsinfrastruktur. Mit dem Schülerticket – einem kostenlosen Ticket für alle Schüler in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe – dem Azubi-Ticket, dem Semesterticket der Uni Siegen und dem JobTicket wurden bereits viele Zielgruppen für eine kostengünstige Nutzung des ÖPNV erreicht. Im nächsten Schritt gilt es, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern: Eine gute Erreichbarkeit, eine häufige Taktung und die direkte Anbindung an andere Verkehrsträger sind hierfür wesentliche Kriterien. Es ist zu begrüßen, dass der Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) die Umsetzung von 20 Mobilstationen vor Ort plant, die an das dynamische Fahrgastinformationssystem angeschlossen und mit Fahrradboxen, Sammelschließanlagen sowie Gepäckschließfächern ausgestattet sind. Je größer die Mobilstationen, desto besser die Angebotsausstattung: von der kleinräumigen Erschließung von Bürgerbussen und Fahrrädern mit dem ÖPNV bis hin zu Bike- und Car-Sharing-Möglichkeiten.

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Mit dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement können Angebote entwickelt werden, die es attraktiver machen, den ÖPNV zu nutzen oder mit dem Rad zu fahren. Zudem können neue Mobilitäts- oder Antriebsformen wie die E-Mobilität gefördert oder Fahrgemeinschaften initiiert werden. Das BMM umfasst alle Maßnahmen, die Arbeitgeber ergreifen können, um den in Zusammenhang mit dem Betrieb entstehenden Verkehr zu steuern und möglichst zu verringern. Welche Ansätze aufgegriffen und umgesetzt werden können, hängt von verschiedenen Faktoren ab, etwa von der Unternehmensgröße, den finanziellen Rahmenbedingungen und jeweils vorherrschenden Einstellungen und Überzeugungen. Das BMM ist für viele Unternehmen interessant: Es kann die Attraktivität als Arbeitgeber ebenso steigern wie die Zufriedenheit der Mitarbeiter. Unter Umständen lässt sich vor Ort Verkehrsfläche einsparen, wenn Stellplätze verzichtbar werden. Die Beschäftigten verbringen weniger Lebenszeit im dichten Verkehr oder bei der Parkplatzsuche und sparen günstigstenfalls Mobilitätskosten ein.

Car- und Bike-Sharing

Dem Wunsch nach flexiblerer und unabhängigerer Nutzung von Verkehrsmitteln kommen Sharing-Angebote für Fahrräder und Autos (mit und ohne Strom) nach. In der Region sind erste Car- und Bike-Sharing-Stationen entstanden. Zusätzlich zu dem eigenen Fuhrpark können bei Bedarf einzelne „Fahreinheiten“ hinzugebucht werden. Auf diese Weise können die Mitarbeiter gleichzeitig mobil sein, ohne dass weitere Fahrzeuge angeschafft und vorgehalten werden müssen. Die Buchungsgebühren gegenüber den Anschaffungskosten eines Pkw amortisieren sich vergleichsweise schnell. Das Sharing wird nur in Anspruch genommen, wenn ein Bedarf besteht. Hierdurch können Pkw-Fahrleistungen effizienter genutzt werden.

6 Digitale Lösungen

Die zunehmende Digitalisierung trägt zu neuen Mobilitätslösungen bei. Mit einer Routenplanung unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses und mit einem Baustellenmanagement können die Transportwege optimiert werden. Die Transportzeiten verringern sich und die Lagerhaltung kann effizienter genutzt werden. Online-Buchungssysteme reduzieren den sonst üblichen Verwaltungsaufwand. Automatisierungsprozesse eröffnen neue Chancen, Logistikabläufe und Mobilitätsketten effektiver zu gestalten. Abstands- und Spurassistenten erhöhen die Verkehrssicherheit.

Baustellenmanagement

Um trotz hoher Verkehrsdichte und einer Vielzahl notwendiger Baustellen den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten, ist eine optimale Koordinierung bestehender und geplanter Baustellen unabdingbar. Voraussetzung hierfür ist eine digitale Erfassung relevanter Bauvorhaben. Für Bundes- und Landstraßen liegen diese Daten in Nordrhein-Westfalen vor. Um eine größtmögliche Transparenz zu erreichen, ist es erforderlich, dass alle Baulastträger, und damit auch möglichst alle Kommunen, die wichtigsten Baustellen digital erfassen und zugänglich machen. Hierzu bestehen unterschiedliche technische Möglichkeiten. Die IHK Siegen gehört zu den Gründungsinitiatoren des bundesweiten Portals „IHK-Baustellen-Navi“ (baustellennavi.de), das einen umfassenden Überblick über bestehende und geplante Baustellen bietet und eine Ratgeberfunktion für Unternehmen und Kommunen bei bevorstehenden Baumaßnahmen vorhält. Auf Wunsch kann auch eine „Warnung“ vorgemerkt werden: Sollte in einem bestimmten Bereich eine Baustellenplanung erfasst werden, wird das Unternehmen automatisch frühzeitig hierüber informiert und kann eine digitale Erstberatung nutzen, um zu verhindern, dass die Logistik beeinträchtigt wird oder die Kundenfrequenz bzw. die Umsätze zurückgehen.

„Navi-Fallen“

Immer noch geraten Lkw in sogenannte „Navi-Fallen“: Fehlgeleitet durch handelsübliche Navigationsgeräte verirren sich ortsunkundige Fahrer in Bereiche, die für das Durchfahren mit Lkw ungeeignet sind – etwa Brücken, die zu niedrig sind, um sie zu unterfahren. Ebenfalls tückisch: schmale Straßen mit zu engen Kurvenradien. Befindet sich der Lkw einmal in der „Falle“, sorgt dies für hohe Kosten und Ärger. Das digitale Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation“ (SEVAS), das der Verkehrsverbund Rhein-Sieg gemeinsam mit der Logistikbranche und einigen IHKs im Auftrag des NRW-Verkehrsministeriums durchführt, schafft hier mit einem festgelegten „Vorrangnetz“ Abhilfe. Voraussetzung hierfür ist, dass die Kommunen ihre Ortskenntnis einbringen. Sämtliche Daten werden den Kartenherstellern für Navigationskarten zur Verfügung gestellt, sodass neuere Navigationsgeräte für Lkw den Fahrer frühzeitig warnen. Eine möglichst flächendeckende Beteiligung der Kommunen in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe an diesem Projekt wäre wünschenswert. Schließlich sind bei der Planung und Umsetzung von Großraum- und Schwertransporten alle Potenziale im Bereich der Digitalisierung zu nutzen (vgl. Kapitel „Güterverkehr“).

7 Verkehrsträger im Kammerbezirk

7.1 Verkehrsträger Straße

Die Straßenverkehrsinfrastruktur ist in die Jahre gekommen und zeigt in weiten Teilen deutliche Schäden auf. Hinzu kommt, dass bestehende Defizite in der regionalen Infrastrukturausstattung seit Jahrzehnten nicht behoben werden. Die A45 zwischen Gießen und Dortmund wird sechsspurig ausgebaut. Gleichzeitig werden zahlreiche Brückenbauwerke, darunter die großen Talbrücken, erneuert. Mancherorts wird zudem die Zufahrtsituation über die Anschlussstellen neugestaltet. Gemeinsam mit heimischen Unternehmen und anderen Akteuren hatte sich die IHK mit einem „Masterplan A45“ erfolgreich für den Ausbau der Autobahn eingesetzt. Wichtig ist, die Baumaßnahmen so zu planen und durchzuführen, dass hierbei weitgehend auf Vollsperrungen verzichtet werden kann. Die für den heimischen Wirtschaftsraum besonders bedeutsamen Großraum- und Schwertransporte können über große Teile der Autobahn nicht mehr geführt werden, insbesondere wegen der sogenannten „Ablastung“ von Brückenbauwerken. Ziel muss sein, dass möglichst viele der Sondertransporte die A45 künftig wieder befahren können.

Von etlichen Orten im heimischen Wirtschaftsraum liegt der nächste Autobahnanschluss verhältnismäßig weit entfernt. In der Folge müssen Bundes- und Landesstraßen auch Verkehr aufnehmen, der eigentlich großräumig orientiert ist. Landes- und Kreisstraßen zwischen historisch gewachsenen Wirtschaftsstandorten sind indes für eine solche Belastung nicht ausgelegt. Hierdurch kommt es zu Verkehrsstörungen und auch deutlich schneller zu Straßenschäden. Umleitungen sind gezwungenermaßen häufig weiträumig und setzen logistische Abläufe in den Unternehmen besonders unter Druck. Hinzu kommen Schäden aufgrund der Witterung, die im heimischen Wirtschaftsraum besondere Anforderungen an die Baumaterialien stellen.

B62/B508 (Route 57)

Der Bau der Ortsumgehungen im Zuge der B62/B508 (Route 57) hat trotz einhelliger politischer Beschlussfassungen noch nicht begonnen. In den meisten Abschnitten befindet sich das dringend benötigte Verkehrsprojekt im Stadium der Vorplanung. Der Ausbau zwischen Lützel und Erndtebrück einschließlich der Sicherung der Bahnübergänge Altenteich und Grünewald hat sich mehrfach verzögert. Auch für die Teilortsumgehung Kreuztal musste der Baubeginn aufgrund juristischer Auseinandersetzungen mehrfach verschoben werden. Angesichts jahrzehntelanger Planungen und immer wieder neuer befürwortender Beschlussfassungen zu dieser wichtigen Verkehrsverbindung zwischen den wirtschaftlichen Teilregionen Siegerland und Wittgenstein sehen viele Befürworter das Projekt mittlerweile sinnbildlich dafür, wie Gegner Verkehrsinfrastrukturprojekte auszubremsen versuchen. Wie der Ausbau der A45 ist auch die Route 57 Teil des Vordringlichen Bedarfes im Bundesverkehrswegeplan 2030. Auf hessischer Seite gibt es Bestrebungen, anknüpfend an die Route 57

eine Bundesfernstraßenanbindung bis Frankenberg/Eder zu schaffen. Die Maßnahme ist im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ des Bundesverkehrswegeplanes abgebildet.



Die Route 57 ist Teil des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2030.

L512 Olpe – Attendorn

Die Kreisstadt Olpe und die Hansestadt Attendorn haben in den zurückliegenden Jahren eine außerordentlich positive Entwicklung verzeichnet und sind heute maßgebliche wirtschaftliche Zentren. Beide Kommunen sind verkehrlich unzureichend miteinander verbunden. Die Anbindung Attendorns an die A45 und die A4 stellt in erster Linie die L512 sicher. Auf Initiative heimischer Unternehmen wurde 2018 unter Beteiligung des damaligen Landesverkehrsministers Hendrik Wüst eine Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Landesstraße mit einem dreispurigen Abschnitt zwischen Schnüttgenhof und Kraghammer Sattel angestoßen, deren Ergebnisse in eine umfangreiche Planung mündeten. Vorgesehen sind zudem eine Optimierung von Knotenpunkten, eine Neugestaltung der Parkplatzsituation und ein sicherer, breiterer Radweg entlang der Strecke.

Ausbau entlang der B55

Die B55 verbindet großräumig das Olper Land und Teile des Sauerlandes mit den in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahnen A4, A46, A44 und A2. Sie stellt eine wichtige Nord-Süd-Bundesstraßenverbindung dar. Die Leistungsfähigkeit der Straße ist durch etliche Ortslagen und den zum Teil unzureichenden Ausbauzustand auf der freien Strecke erheblich eingeschränkt. Für den Bezirk der IHK Siegen sind die Ortsumgehung Bilstein und die Querspange B55/B236 bei Grevenbrück im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen. Diese Maßnahmen gilt es konsequent umzusetzen, um den Fluss des Durchgangsverkehrs zu verbessern und den betroffenen Ortslagen städtebauliche Entwicklungsperspektiven zu ermöglichen.

Ortsumgehungen L719 Kaan-Marienborn und L893 Niederdielfen

Das Landesstraßenplanungsprogramm der nordrhein-westfälischen Landesregierung sieht die vorrangige Planung der Ortsumgehungen L719 Kaan-Marienborn (Siegen) und L893 Niederdielfen (Wilnsdorf) vor. Beide Maßnahmen schaffen nicht nur eine Entlastung für die stark von Verkehr belasteten Ortslagen, sondern verbessern die Anbindung der Gewerbestandorte im Weißtal an das Fernstraßennetz.

Spange Krombacher Höhe – L711 (Kirchhundem/Lennestadt)

Mit einer Neubaumaßnahme L711/L729 von gerade einmal 2 km Länge könnte eine erheblich verbesserte Erreichbarkeit des östlichen Kreisgebietes von Olpe in Richtung Siegen einhergehen. Die Wirtschaftsverkehre des Sauerlandes würden begünstigt, indem eine bessere Anbindung an die A45 über Lennestadt und Kirchhundem, teilweise auch über Finnentrop, erreicht würde. Das großräumige Verkehrsnetz würde durch einen sehr begrenzten Eingriff spürbar optimiert.

Sanierung und Ausbau im ländlichen Raum

Der Kunde, der zu einem Fachgeschäft möchte, der Lebensmitteltransport, der den örtlichen Supermarkt zum Ziel hat, der Schichtleiter, der pünktlich im Betrieb sein muss: Zahlreiche Wirtschaftsverkehre verlaufen tagtäglich über das nachgelagerte Straßennetz und damit oft durch Ortslagen. Das Straßennetz weist eine deutlich geringere Dichte als in den Ballungsräumen auf. Vollsperrungen zur Sanierung oder für den Ausbau von Straßen wirken sich daher im Einzelfall folgeschwer aus: Häufig müssen großräumige Umfahrungen in Anspruch genommen werden, die Transporte verteuern und verzögern. Der Einzelhandel ist nur noch eingeschränkt erreichbar und muss mit Kundenrückgängen und Umsatzeinbußen rechnen. Um Frust, Ärger und Vertrauensverlust vorzubeugen, ist eine umfangreiche und frühzeitige Information über bevorstehende Baumaßnahmen durch den Baulastträger zwingend erforderlich. Vollsperrungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden, wenn sich keine Verkürzung der Bauzeiten auf ein Maß ergibt, das unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Folgen für ansässige Betriebe vertretbar ist. Viele Verkehrswege in der Region weisen eine zu geringe Mindestbreite auf. In diesen Fällen ist zu prüfen, ob neue technische Verfahren eingesetzt werden können, mit denen sich unter Einhaltung arbeitschutzrechtlicher Vorschriften eine Vollsperrung vermeiden lässt.

7.2 Verkehrsträger Schiene

Dringenden Handlungsbedarf gibt es auch auf der Schiene, sowohl auf der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Ruhr-Sieg-Strecke (Hagen-Siegen) als auch auf der in Ost-West-Richtung verlaufenden Siegstrecke (Köln-Siegen). Der derzeitige Zustand beider Bahnstrecken verhindert, dass in nennenswertem Umfang weitere Güterverkehre auf die Schiene verlagert werden können. Ein Ausbau beider Bahnstrecken ist auch aus einem anderen Grund dringend erforderlich:

Die Rheinschiene ist einer der am stärksten belasteten Schienenverkehrswege Europas. Sowohl die links als auch die rechts des Rheins gelegene Bahnstrecke gehören zum transeuropäischen Güterverkehrskorridor, der die „ARA-Häfen“ Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam mit Italien verbindet. Ein weiterer Ausbau der Rheinstrecken ist nicht möglich, sodass dringend eine Entlastung über die Ruhr-Sieg-Strecke in Verbindung mit der Siegstrecke notwendig ist.

Ruhr-Sieg-Strecke und Siegstrecke

Voraussetzung hierfür sind entsprechende Ausbaumaßnahmen, die im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes verankert sind. Damit auch bei uns die größeren Seecontainer auf der Schiene bewegt werden können, sind insbesondere auf der Ruhr-Sieg-Strecke die Querschnitte der zum Teil mehr als 100 Jahre alten Tunnel in geeigneter Weise anzupassen.

Für die Siegstrecke sind Ausbaumaßnahmen anderer Art erforderlich: In den letzten Monaten des Zweiten Weltkrieges waren etliche Bahnbrücken über die Sieg zerstört und in der Folge in zwei Bereichen nur eingleisig wiederaufgebaut worden. Bis heute ist die Strecke zwischen den Bahnhöfen Blankenberg und Merten sowie zwischen Schladern und Rosbach im Rhein-Sieg-Kreis nur eingleisig befahrbar. Immer wieder erweisen sich diese Abschnitte als Nadelöhre: Sie machen eine Verlagerung weiterer Verkehre auf die Strecke faktisch unmöglich; Betriebsstörungen wirken sich gravierend aus, Verspätungen können nicht aufgeholt werden. Vor diesem Hintergrund ist eine durchgehende Zweigleisigkeit zwingend. Möglichen zusätzlichen Belastungen für Anlieger durch Lärmemissionen aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs ist mit geeigneten Lärmschutzmaßnahmen Abhilfe zu leisten.

*Die Siegstrecke
ist bis heute in
Teilen nur eingleisig
befahrbar.*



Carsten Schmale

Positive Effekte sind auch für den Personenverkehr und für die Verbundwirkung mit weiteren Ausbaumaßnahmen, etwa auf der Dillstrecke, zu erwarten. Während für den Ausbau auf der Ruhr-Sieg-Strecke mit den Vorplanungen begonnen wurde, steht die Entwicklung der Siegstrecke still. Die Optimierungen auf den beiden Schienenverkehrsverbindungen sind im Verbund zu betrachten. Nur durch einen Ausbau beider Strecken lässt sich die politische Forderung nach mehr Gütertransporten auf der Schiene umsetzen. Mit dem Südwestfalen Container-Terminal in Kreuztal steht hierfür eine leistungsfähige und wichtige Verladeinfrastruktur zur Verfügung.

7.3 Verkehrsträger Luftraum

Mit der dezentralen Ausrichtung des Flughafenkonzeptes in Nordrhein-Westfalen erhalten auch Regionen außerhalb der Ballungsräume Zugang zu Luftverkehrsangeboten. Im heimischen Wirtschaftsraum ist das Tor zum Luftverkehr der Siegerland Flughafen. Zentral ist der wachsende Geschäftsreiseverkehr. Die Wirtschaft engagiert sich mit finanziellen Beträgen in Millionenhöhe. Ziel ist, das für einen Regionalflughafen ohnehin vergleichsweise eher geringe Defizit weiter zu reduzieren und so den Erhalt der wichtigen Infrastruktur zu ermöglichen. Mit einem Förderverein werden nicht nur weitere finanzielle Beiträge eingeworben, sondern auch Konzepte dafür entwickelt, dass die Geschäftsfelder des Siegerland Flughafens zukunftsfest ausgerichtet werden. Dabei werden neue technologische Entwicklungen berücksichtigt und interessante Handlungsfelder, wie die medizinischen Rettungs- und Organtransporte, gestärkt. Sinnvoll ist auch, logistische Schnittstellen auszubauen, insbesondere in den nahe gelegenen interkommunalen Gewerbegebieten.



Der Siegerland Flughafen ist für die regionale Wirtschaft das Tor zum Luftverkehr.

8 Finanzierung und Planung

Es wird künftig darauf ankommen, die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur finanziell abzusichern. Die Bundes- und Landesmittel sind zuletzt deutlich angestiegen. Hieran hat die Wirtschaft erheblichen Anteil, nicht zuletzt durch die ausgeweitete Lkw-Maut und andere Verkehrsabgaben. Politik darf nun nicht in alte Muster zurückverfallen, in denen die Budgets für einen angemessenen Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur nie ausreichten – auch weil sie zuweilen für andere politische Ziele und Zwecke beansprucht wurden. Dies gilt es für die Zukunft unbedingt zu vermeiden.

Wenig hilfreich ist die Abhängigkeit der Finanzierung von den jährlichen Haushaltsbeschlüssen. Dies erschwert eine langfristige Investitionsplanung. Die öffentliche Hand verfügt über erhebliche Einnahmen aus Kfz- und Mineralölsteuer sowie der Lkw-Maut. Nur ein Bruchteil davon kommt der Verkehrsinfrastruktur wieder zugute. Das bedeutet: Die durch den Verkehr erzielten Einnahmen werden zum größten Teil zur Finanzierung anderer politischer Aufgaben verwendet. Das muss sich ändern. Die Zweckbindung der Lkw-Maut beispielsweise hat sich bewährt und sollte unbedingt beibehalten werden.

In den vergangenen Jahren lag der politische Fokus verstärkt auf dem Erhalt der Infrastruktur. Diese Ausrichtung spiegelt sich etwa im Bundesverkehrswegeplan 2030 wider. Allerdings müssen auch künftig Gelder für notwendige Neu- und Ausbaumaßnahmen bereitgestellt werden. Die Bekämpfung der Corona-Pandemie ab 2020 hat zu einer exorbitanten Neuverschuldung von mehr als 1,3 Billionen € geführt. Dabei wird es absehbar nicht bleiben. Für die nahe Zukunft muss mit erheblichen Verteilungskonflikten in den Haushaltsberatungen gerechnet werden. Eine Reduzierung der Haushaltsansätze für den Erhalt sowie den Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur hätte fatale Folgen für die Wirtschaftsleistung und damit das Steueraufkommen, auf das der Staat bei der Bewältigung der absehbaren Kostenlawine dringend angewiesen ist. Bestehende Planansätze müssen daher unbedingt erhalten werden.

Extremwetterereignisse, wie die Flutkatastrophe im Juli 2021, oder die Vollsperrung der A45 im Dezember 2021 führen immer wieder vor Augen, wie lebenswichtig funktionierende Verkehrswege sind. Die Folgen zerstörter Verkehrsinfrastruktur sind weitreichend, vor allem dann, wenn keine Ausweichmöglichkeiten für die Wirtschaftsverkehre bestehen. Die Bewertung von Neubauprojekten muss daher deutlich stärker als bislang berücksichtigen, ob das Vorhaben die Netzresilienz verbessert, also die Krisenfestigkeit des Verkehrsnetzes stärkt. Im Einzelfall muss diese Betrachtung auch erlauben, dass prophylaktisch über das bisher vorgesehene Maß hinaus weitere Neubau-Projekte geplant und umgesetzt werden.



*Auch die Arbeiten
rund um den
Verkehrsträger
Straße sind für die
Region essenziell.*

Gerade im heimischen Wirtschaftsraum kommt dem nachgeordneten Straßennetz eine Versorgungs- und Erschließungsfunktion zu. Wichtige Güterverkehre, die in anderen Regionen über Bundesstraßen durchgeführt werden, verlaufen hier über Landes- oder gar Kreis- und Gemeindestraßen, die hierfür häufig nicht ausgelegt sind. Die besondere Erschließungsfunktion der Straßen und ihre außergewöhnliche Belastung in der Substanz im ländlich geprägten Raum finden nach wie vor zu wenig Berücksichtigung in der Verteilung der Finanzmittel. Kommunen sind zunächst selbst verantwortlich für die Priorisierung ihrer Aufgaben und damit für die entsprechende Mittelbereitstellung. Dort, wo sie chronisch unterfinanziert sind, müssen Hilfen des Landes vorgehalten werden, um die Gemeindestraßen vor dem Verfall zu bewahren.

Selbst bei finanzierungsgesicherten Infrastrukturprojekten blockieren immer häufiger lange Genehmigungsverfahren Ausbaumaßnahmen. Auch für zentrale Bauvorhaben besteht somit nach Jahrzehnten der Planung kein Baurecht. Prominentes Beispiel ist die Route 57. Die Ansätze des Bundes zur Beschleunigung der Verfahren, etwa durch das Planungsbeschleunigungsgesetz 2018 und 2020, werden daher ausdrücklich begrüßt. Sie müssen stringent fortgeführt werden.

Wünschenswert wären einheitliche Verfahren für alle Infrastrukturen. Derzeit kommen Fachgesetze zum Einsatz, die völlig unterschiedliche Abläufe vorsehen, obwohl die inhaltlichen Anforderungen größtenteils ähnlich sind. Mit einheitlichen Verfahren würde die Planung von Infrastrukturprojekten transparenter. Wichtig ist zudem eine Reduzierung der Planungsstufen in einem integrierten Hauptsacheverfahren (Zusammenfassen von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren). Lange Verfahren und verschiedene Planungsstufen führen häufig dazu, dass

Gutachten (Naturschutz, Gewässerschutz etc.) wiederholt und aktualisiert werden müssen. Starke Verzögerungen sind die Folge. Der für Gutachten zu leistende Aufwand sollte reduziert werden.

Zielführend wäre ein eigenes Anhörungsverfahren im Vorfeld des Planrechtsverfahrens: Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung bewirkt, dass Konflikte rechtzeitig identifiziert werden, damit sie ggf. noch vor Beginn des Verfahrens ausgeräumt werden können. Auch verkürzte Gerichtsverfahren und eine neue, europarechtskonforme Präklusionsregelung wirken planungsbeschleunigend. Hierfür hat sich das Land NRW in den vergangenen Jahren verstärkt eingesetzt. An dieser Ausrichtung sollte dringend festgehalten werden. Mit Blick auf die gesamte A45 ist eine Beschleunigung der Verfahren zur Erneuerung der Talbrücken unbedingt erforderlich. Die politisch angekündigten gesetzlichen Maßnahmen sollten hierfür so schnell wie möglich Anwendung finden.

Gleichzeitig ist dafür Sorge zu tragen, dass auf allen Planungsebenen genug Fachpersonal eingesetzt wird. Dem Personalabbau aus der Vergangenheit muss mit gezielten Maßnahmen begegnet werden. Hierzu gehört auch, die Ausbildungsmöglichkeiten für Planer zu erhalten und auszubauen. Schließlich trägt auch die Nutzung bzw. Entwicklung digitaler Technologien, wo immer sie möglich ist, zur Beschleunigung von Planverfahren bei.

9 Die IHK Siegen ...

- setzt sich für den Erhalt sowie den notwendigen Aus- und Neubau von Infrastruktur ein und macht sich für eine gemeinsam mit der Wirtschaft auszugestaltende Verkehrswende stark
- vertritt die Interessen der heimischen Wirtschaft im engen Austausch mit Vertretern aus Politik und Verwaltung in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe, auf Ebene der Bezirksregierung, des Landes und des Bundes
- wirkt über die Beteiligung an Anhörungsverfahren in Zusammenarbeit mit IHK NRW und dem DIHK an der Ausarbeitung gesetzlicher Vorgaben mit
- berät in Form sachkundiger Vertretung kommunale politische Gremien in Wirtschafts- und Verkehrsfragen
- gibt verkehrsfachliche Einschätzungen im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung ab
- bringt ihre fachliche Kompetenz in ministerielle Arbeitsgruppen ein, etwa beim Thema Schwertransporte
- beauftragt Fachbüros und Institute mit der Erstellung von Studien und fachlichen Untersuchungen und stellt so wissenschaftliche Grundlagen für politische Entscheidungen zur Verfügung
- ermöglicht über den Industrie- und Verkehrsausschuss einen Austausch und eine fachkundige Beratung und Beschlussfassung zu relevanten Themen
- betreut die Interessen der Transport- und Logistikbranche über den Arbeitskreis Verkehrswirtschaft
- bietet Veranstaltungen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement an



Die IHK Siegen
nimmt eine wichtige
Beratungsfunktion
ein.

- beteiligt sich an regionalen und überregionalen Aktionen zur Unterstützung der Verkehrswende (Beispiel: Europäische Mobilitätswoche)
- vertritt die Interessen der heimischen Wirtschaft durch die Mitgliedschaft im Verkehrsverband Westfalen e.V.
- unterstützt aktiv die Initiative Route 57 für eine Ortsumgehungskette zwischen Siegerland und Wittgenstein, um die wirtschaftlichen Teilregionen besser zu verbinden
- unterstützt den Förderverein Siegerland Flughafen Dreiländereck e.V., der sich für den Erhalt und die zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Regionalflughafens einsetzt
- nimmt hoheitliche Aufgaben gegenüber den Straßenverkehrsämtern bei Anträgen auf Zulassung zum Güter- und Personenverkehr wahr
- führt verkehrsrechtliche Prüfungen, wie die Fachkundeprüfungen zu Gefahrguttransporten, durch
- moderiert Gespräche zwischen dem Straßenbaulastträger und betroffenen Unternehmen bei besonders konfliktreichen Straßenbauvorhaben

10 Forderungen der IHK Siegen im Überblick

Verkehrsinfrastruktur: Fundament für den Wirtschaftsstandort

- Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan zügig umsetzen
- Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur an wirtschaftlichen Bedarfen ausrichten
- Redundanzen vorsehen und Verkehrsträger stärker vernetzen, um die Resilienz von Verkehrswegen zu steigern
- frühzeitig über geplante Bauvorhaben informieren

Anforderungen an die Verkehrswende

- Herausforderungen für die Mobilität zur Erreichung der Klimaziele annehmen
- umweltverträgliche Verkehrsarten stärker verbreiten
- Erreichbarkeit ohne Pkw verbessern
- Ladesäuleninfrastruktur für E-Mobilität flächendeckend ausbauen
- Infrastruktur für Fahrradverkehre und Fußgänger verbessern

Herausforderungen für den Wirtschaftsverkehr

- Schienenverkehr stärken
- Möglichkeiten des Kombinierten Verkehrs ausbauen
- den Einsatz alternativer Antriebstechniken für den Güterverkehr attraktiv gestalten
- Betriebliches Mobilitätsmanagement einsetzen
- digitale Lösungen einsetzen, um über Strecken und Mobilitätsangebote zu informieren

Güterverkehre

- bei Großraum- und Schwertransporten Genehmigungsverfahren beschleunigen, bundesweites Schwerlasttroutennetz ausweisen, Auflagendichte reduzieren, neue rechtliche Vorgaben praxisverträglich umsetzen, neue Kostenbelastungen vermeiden, digitale Assistenzsysteme und Konvoifahrten in begründeten Fällen zulassen
- Schienengüterverkehre stärken und technologische Neuentwicklungen nutzen
- City-Logistik einführen, um Zentren verkehrlich zu entlasten

Personenverkehre

- ÖPNV attraktiver gestalten und als Standortvorteil für die regionale Lebensqualität nutzen
- Betriebs- und Aufenthaltsqualitäten in Zügen und an Bahnhöfen steigern
- Mobilstationen einrichten
- Bike- und Car-Sharing-Angebote aufbauen

Digitale Lösungen

- Verkehrsfluss durch aktive Baustellenkoordination verbessern
- „Navi-Fallen“ wirksam vermeiden
- Automatisierungsprozesse für Logistikabläufe und Mobilitätsketten nutzen
- Sicherheit durch digitale Assistenzsysteme erhöhen

Verkehrsträger im Kammerbezirk

- A45 durchgängig sechsspurig ausbauen und Brücken erneuern
- Ortsumgehungskette Route 57 (B62/B508) bauen
- Beschleunigungsmaßnahmen an der B55 (Olper Land) umsetzen
- L512 Olpe – Attendorn zeitnah ausbauen
- Bau der Ortsumgehung L893 Niederdielfen und der Ortsumgehung L719 Kaan-Marienborn zügig vorantreiben
- Planungen für die Querspange L711/L729 (Krombacher Höhe) aufnehmen
- Vollsperrungen bei Sanierungsarbeiten möglichst vermeiden
- Ruhr-Sieg-Strecke und Siegstrecke zügig ausbauen
- Siegerland Flughafen zukunftsfest weiterentwickeln

Finanzierung und Planung

- Mittel für Infrastruktur bei Bund und Land auf hohem Niveau verstetigen
- Bestehende Haushaltsansätze in ihrem Volumen beibehalten
- Weitere Aus- und Neubauprojekte zur Stärkung der Netzresilienz vorsehen
- Zweckbindung von Verkehrseinnahmen durchsetzen

- Planung und Bau der Verkehrsinfrastruktur durch Bürokratieabbau und Reduzierung von Planungsstufen erleichtern und beschleunigen
- Angekündigte Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung für die A45 schnellstmöglich anwendbar machen
- Kommunen mit ausreichend Finanzmitteln für den Erhalt und den Ausbau von Kreis- und Gemeindestraßen ausstatten
- Planungskapazitäten ausbauen
- Anreize für die Ausbildung von Verkehrsplanern schaffen
- Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Mobilität der Universität Siegen bei der Erstellung von Verkehrskonzepten einbinden

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 zu finden.

Heft 50	Beschäftigungswunder Dienstleistungen!	7/1999	Heft 103	Was erwarten junge Schulabsolventen von ihren zukünftigen Ausbildungsunternehmen?	2/2013
Heft 51	Entwicklung und Struktur außenwirtschaftlicher Aktivitäten im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen	8/1999	Heft 104	Agentur-Kompass Siegen-Wittgenstein/Olpe	4/2013
Heft 52	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 1999	10/1999	Heft 105	Der heimische Handel im demografischen Wandel	7/2013
Heft 53	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2000	2/2000	Heft 106	Vom Brutto zum Netto (Studie Gewerbeflächen)	7/2013
Heft 54	Die Machbarkeitsstudie der A 4 – Plädoyer für einen Weiterbau	5/2000	Heft 107	Wirtschaft im südlichen Westfalen im September 2013	10/2013
Heft 55	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2000	9/2000	Heft 108	Warum bleiben ausländische Studierende nicht in unserer Region?	12/2013
Heft 56	Öffentliche Finanzierungshilfen für Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen im Jahr 2001	12/2000	Heft 109	Vorfahrt für die betriebliche Erstausbildung!	1/2014
Heft 57	Kommunale Standortkosten im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Siegen	1/2001	Heft 110	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2014	2/2014
Heft 58	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2001	1/2001	Heft 111	Studierende der Universität Siegen – Potenziale zur Fachkräftesicherung in der Region?	8/2014
Heft 59	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2001	9/2001	Heft 112	Masterplan A 45	7/2014
Heft 60	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2002	1/2002	Heft 113	Wirtschaft im südlichen Westfalen im September 2014	10/2014
Heft 61	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2002 für den IHK-Bezirk Siegen	3/2002	Heft 114	Guck mal, wer da gründet!	2/2015
Heft 62	Einzelhandelsatlas: Verzeichnis aller großflächigen Einzelhandelsbetriebe im IHK-Bezirk Siegen	9/2002	Heft 115	Agentur-Kompass Siegen-Wittgenstein/Olpe	1/2015
Heft 63	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2002	9/2002	Heft 116	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2015	2/2015
Heft 64	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2003	2/2003	Heft 117	Gewerblicher Mietpreisspiegel 2015 – 2017	3/2015
Heft 65	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2003	9/2003	Heft 118	Wirtschaft ist Bewegung	6/2015
Heft 66	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2004	2/2004	Heft 119	Wie gehen Abiturienten mit ihrer Berufswahl um?	8/2015
Heft 67	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2004 für den IHK-Bezirk Siegen	6/2004	Heft 120	Wirtschaft im südlichen Westfalen im September 2015	9/2015
Heft 68	Empirische Untersuchung zum IHK-Serviceangebot „Starthilfe“	7/2004	Heft 121	Gewerbe- und Industriegebiete brauchen Breitband – jetzt!	1/2016
Heft 69	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2004	9/2004	Heft 122	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2016	3/2016
Heft 70	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2005	1/2005	Heft 123	Wirtschaft im südlichen Westfalen im September 2016	10/2016
Heft 71	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2005	9/2005	Heft 124	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2017	3/2017
Heft 72	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2006	2/2006	Heft 125	Agentur-Kompass Siegen-Wittgenstein/Olpe	3/2017
Heft 73	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2006 für den IHK-Bezirk Siegen	8/2006	Heft 126	Wirtschaft im südlichen Westfalen im September 2017	11/2017
Heft 74	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2006	9/2006	Heft 127	Was erwarten Studierende von ihren zukünftigen Arbeitgebern?	11/2017
Heft 75	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2007	1/2007	Heft 128	Gründen in der Gastronomie	1/2018
Heft 76	Was hält die regionale Wirtschaft von den Absolventen der allgemein bildenden Schulen?	7/2007	Heft 129	Industriepolitische Leitlinien der IHK Siegen	1/2018
Heft 77	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2007	9/2007	Heft 130	Gewerblicher Mietpreisspiegel 2018 – 2020	2/2018
Heft 78	Breitbandversorgung im Bezirk der IHK Siegen	1/2008	Heft 131	Leitgedanken zur Einzelhandelsentwicklung	4/2018
Heft 79	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2008	2/2008	Heft 132	Bürokratie abbauen – wirtschaftliches Handeln befreien	4/2018
Heft 80	Verkehrswege und Gewerbeflächen – Motoren der Beschäftigtenentwicklung (Neuaufgabe)	4/2008	Heft 133	Die Wirtschaft im südlichen Westfalen im September 2018	11/2018
Heft 81	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2008	9/2008	Heft 134	Gründen im Einzelhandel – Denkanstöße und Tipps für einen erfolgreichen Start	3/2019
Heft 82	Gewerblicher Mietpreisspiegel im Jahr 2008	12/2008	Heft 135	Die Wirtschaft im südlichen Westfalen im Frühjahr 2019	2/2019
Heft 83	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2009	2/2009	Heft 136	Kaufkraftzahlen im südlichen Westfalen 2019	2/2020
Heft 84	Wirtschaft im südlichen Westfalen im Sommer 2009	9/2009	Heft 137	Die Wirtschaft im südlichen Westfalen im Herbst 2020	10/2020
Heft 85	Wirtschaft im südlichen Westfalen zum Jahresbeginn 2010	2/2010	Heft 138	Kaufkraftzahlen im südlichen Westfalen 2020	12/2020
Heft 86	Unternehmenssicherung im Bezirk der IHK Siegen – Notfallplanung und Nachfolgemanagement	4/2010	Heft 139	Überblick in Zahlen 2020	2/2021
Heft 87	Einzelhandelsatlas – Verzeichnis aller großflächigen Einzelhandelsbetriebe im IHK-Bezirk Siegen	4/2010	Heft 140	Kaufkraftzahlen im südlichen Westfalen 2021	11/2021
Heft 88	Standortzufriedenheit in den Kommunen des IHK-Bezirks Siegen	6/2010	Heft 141	Zukunftssicher und innovativ – Leitpositionen „Verkehr und Mobilität“ der IHK Siegen	2/2022
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			



Industrie- und Handelskammer Siegen

Hauptgeschäftsstelle
Koblenzer Straße 121 · 57072 Siegen
Telefon: 0271 3302-0
Telefax: 0271 3302-400
E-Mail: si@siegen.ihk.de
Internet: www.ihk-siegen.de

Geschäftsstelle Olpe
In der Trift 11 · 57462 Olpe
Telefon: 02761 9445-0
Telefax: 02761 9445-40
E-Mail: oe@siegen.ihk.de