

Verkehrsinfrastruktur in Mittelhessen -
Forderungen der Wirtschaft und des Regionalmanagements

V erkehrsinfrastruktur

Positionspapier der Arbeitskreise Verkehr im IHK-Verbund Mittelhessen
und Verkehr/Logistik beim Regionalmanagement MitteHessen e.V.

Verkehrsinfrastruktur in Mittelhessen

	Seite
Präambel	4
Teil I: Verkehrspolitische Rahmenbedingungen	5
I.1 Verkehr im Wandel	5
I.2 Engpassfaktor Verkehr	5
I.3 Auch im Verkehr: Markt- statt Planwirtschaft	7
I.4 Infrastruktur bereitstellen	8
I.5 Bundesverkehrswegeplanung	8
I.6 Finanzierung der Infrastruktur	10
I.7 Landesplanung	13
Teil II: Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur in Mittelhessen	14
II.1 Straßenbau	14
II.1.1 Bundesautobahnen	14
II.1.2 Bundesstraßen	15
II.1.3 Ortsumgehungen durch Bundesstraßen	16
II.1.4 Abstufung von Bundesfernstraßen in Autobahnnähe	17
II.1.5 Autohöfe	18
II.2 Schienenwege	18
II.3 Luftverkehr	20
II.3.1 Ausbau Flughafen Frankfurt	20
II.3.2 Verkehrslandeplätze	21

Präambel

Die Infrastruktur für Straßen-, Schienen- und Luftverkehr ist von entscheidender Bedeutung für das Wachstum und die Entwicklung eines Wirtschaftsstandorts. Die Optimierung der Standortbedingungen durch einen bedarfsgerechten Ausbau sowie den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ist daher ein zentrales Ziel für das Regionalmanagement MitteHessen e.V. und die mittelhessischen Industrie- und Handelskammern (IHKs).

Dabei geht es nicht nur um die Infrastruktur innerhalb der Region oder des jeweiligen IHK-Bezirks, sondern auch um deren Einbindung in großräumige Verkehrsnetze. Zur Durchsetzung dieser Interessen arbeiten IHKs auch auf Landes- und Bundesebene, sowie europaweit eng zusammen. Dies geschieht in den Eurochambers, dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK), der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs und dem IHK-Verband Mittelhessen. Regional erfolgt eine Koordination zwischen dem IHK-Ver-

Wilfried Schmied

Vorsitzender des Regionalmanagements MitteHessen e.V.

Wolfgang Bork

Vorsitzender der Arbeitskreise Verkehr des IHK-Verbands Mittelhessen und Verkehr/Logistik beim Regionalmanagement MitteHessen e.V.

Markus Gilbert

Verkehrspolitischer Sprecher des IHK-Verbands Mittelhessen

bund Mittelhessen und dem Regionalmanagement MitteHessen e.V.

Die vorliegende Broschüre enthält die Anforderungen des Regionalmanagements und der mittelhessischen Wirtschaft an einen bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrswege. Teil I basiert auf der verkehrspolitischen Position der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs. Teil II benennt die konkreten Projekte zur Verkehrsinfrastruktur, die aus Sicht des Regionalmanagements MitteHessen und der Wirtschaft im Bereich der IHKs Dillenburg, Gießen-Friedberg, Limburg, Marburg und Wetzlar, vorrangig sind. Ebenfalls aufgeführt sind die wichtigsten Infrastrukturprojekte in unmittelbarer Nachbarschaft dieses Wirtschaftsraumes, die für den Bereich Mittelhessen ebenfalls hohe Bedeutung haben.

Die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die absehbare Entwicklung im Personen- und Güterverkehr ist unabdingbare Voraussetzung für eine positive wirtschaftliche Entwicklung unserer Region.

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen Teil I

I.1 Verkehr im Wandel

So wie jeder Mensch über unterschiedliche Fertigkeiten und Kenntnisse verfügt, hat auch jede Region – sei es aufgrund gewachsener Strukturen oder natürlicher Gegebenheiten – unterschiedliche Schwerpunkte ihrer Wirtschaftsleistung. Angesichts dieser Unterschiede ist es eine notwendige Voraussetzung zur Steigerung des Wohlstandes, dass jeder Mensch seine Fertigkeiten und Kenntnisse optimal einsetzen kann und Güter und Dienstleistungen dort produziert werden, wo dies effizient ist.

Der Trend zur Globalisierung setzt sich weiter fort. Die Unternehmen sind hierdurch einem zunehmenden internationalen Wettbewerb ausgesetzt. Wachsende Produktvielfalt und die Forderung nach ständiger Verfügbarkeit bei gleichzeitig steigendem Kostendruck zwingen die Unternehmen dazu, konsequent Kostensenkungspotentiale zu erschließen und bisherige Produktionsstrategien zu überdenken. In der betrieblichen Praxis führte dies zu neuen Produktions-, Lagerhaltungs- und Distributionsstrategien. Hierdurch haben sich die Güterstrukturen verändert, die Sendungsgrößen und die Reaktionszeiten spürbar verringert.

Voraussetzung für individuelle Mobilität sowie wettbewerbsgerechte Produktion und Dienstleistungen ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die einen schnellen, flexiblen, zuverlässigen und kostengünstigen Transport von Gütern und Personen ermöglicht.

Hier ergeben sich in Deutschland zunehmend Defizite, die insbesondere im Standortwettbewerb der Regionen zu Nachteilen führen. Auch in Mittelhessen werden Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, deren gesamtwirtschaftlicher Nutzen unbestritten ist, nicht oder viel zu spät realisiert. Manche Projekte liegen seit Jahren – in einigen Fällen sogar seit Jahrzehnten – in den Schubladen.

I.2 Engpassfaktor Verkehr

Prognosen für das Verkehrsmengenaufkommen sind Voraussetzung für politische Entscheidungen, die in Zukunft erforderliche Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Bei Planungs- und Realisierungszeiten selbst kleinerer Infrastrukturprojekte von über 10 Jahren stellen Prognosen für den Zeitraum bis 2015 den Bedarf dar, der bei der heutigen Infrastrukturplanung bereits jetzt berücksichtigt werden muss.

Der European Transport Report der Prognos AG aus dem Jahr 2002 prognostiziert ein Wachstum des Personenverkehrs in Deutschland von 17 % in der Zeit von 2001 bis 2015. Für den Güterverkehr rechnet die Prognos AG in Westeuropa und in Deutschland in der Zeit zwischen 2001 und 2015 mit einem Wachstum von 45 %. Der Straßengüterverkehr wird danach in Deutschland um 46 % und der Schienengüterverkehr um 44 % wachsen.

Dies ist angesichts der bisherigen Entwicklung eine ausgesprochen vorsichtige Prognose. In den letzten 11 Jahren (1991 – 2001) nahm der Straßengüterverkehr in Deutschland um 42 % zu, während der Schienengüterverkehr im gleichen Zeitraum um 5 % zurückging. Um

ein annähernd gleiches Wachstum wie im Straßengüterverkehr zu erreichen, bedarf es daher ganz erheblicher Anstrengungen im Schienenverkehr um Effizienz und Kapazität zu erhöhen. Nur wenn diese Aufgaben von der Deutschen Bahn AG und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgreich gelöst werden, kann die Prognose zutreffen. Ansonsten wäre ein weitaus höheres Wachstum des Straßengüterverkehrs erforderlich, um die Erfordernisse eines steigenden Transportaufkommens erfüllen zu können.

Der Luftverkehr wird sich zwischen 2001 und 2015 – eine Entwicklung der heutigen Rahmenbedingungen ohne schwerwiegende Umbrüche vorausgesetzt – voraussichtlich

weltweit verdoppeln. Die Passagierzahlen werden um vier bis fünf Prozent im Jahr zunehmen. Soweit absehbar, gilt dies in etwas abgeschwächter Form auch für den Verkehr von, nach und in Deutschland (plus drei bis vier Prozent im Jahr). Die Zahl der Flugbewegungen, die für die Kapazität von Start- und Landebahnen entscheidend ist, wächst aufgrund leicht zunehmender Flugzeuggrößen etwas geringer.

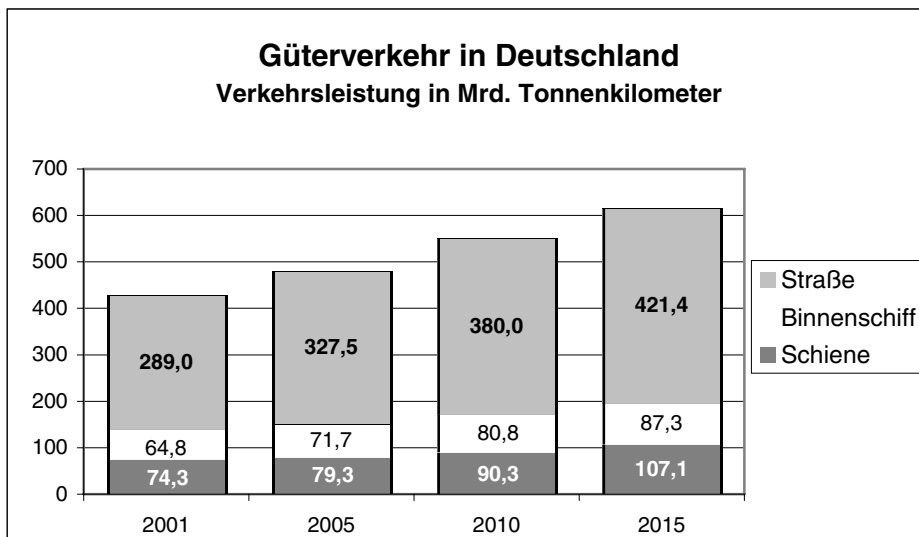
1.3 Auch im Verkehr: Markt- statt Planwirtschaft

Die Wirtschaft steht nicht mehr nur in einem nationalen und europäischen, sondern in einem weltweiten Wettbewerb. Verkehrswege sind die Lebensadern der Wirtschaft, Mobilität ist die Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Entwicklung von Regionen. Funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist daher mitentscheidend im internationalen Standortwettbewerb. Unabdingbar ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Infrastruktur, die eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ermöglicht. Mehr denn je muss daher die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität verkehrspolitisches Ziel sein, weil deren Gewährleistung zu einem immer entscheidenderen Faktor für die Stärke eines Wirtschaftsstandortes wird.

Die Wirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen: Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr. Sie nutzt die spezifischen Systemvorteile, die Verkehrsträger jeweils einzeln oder in Kombination bieten. Diese freie Wahlmöglichkeit der Verkehrsträger ist wesentlicher Bestandteil unserer Marktwirtschaft und unabdingbare Voraussetzung für eine arbeitsteilige Wirtschaft. Eine freie Wahl in diesem Sinne kann aber nur stattfinden, wenn alle Verkehrsträger leistungsfähig ausgebaut und gut miteinander verknüpft sind, um ihre Systemvorteile voll entfalten zu können.

Verkehr integriert Wirtschafts- und Lebensräume. Die Erreichbarkeit der Regionen sowie die europäische Integration hängen wesentlich von hochwertigen Infrastrukturen und einer leistungsfähigen Verkehrswirtschaft ab. Dies bedeutet für Deutschland in seiner zentralen Lage innerhalb Europas Herausforderung und Chance. Die Region Mittelhessen kann nur dann die Chancen nutzen, die ihre günstige Lage am Rande eines der prosperierendsten europäischen Wirtschaftszentren bietet, wenn die Verkehrswege der genannten Entwicklung angepasst werden. Dies ist Voraussetzung um den natürlichen geografischen Standortvorteil zu nutzen, um wettbewerbsfähig und attraktiv für Neuansiedlungen und Betriebserweiterungen zu bleiben.

Quelle: Prognos AG, eigene Berechnung



I.4 Infrastruktur bereitstellen

Die Verkehrsinfrastruktur ist ein unverzichtbares Rückgrat für Wirtschaft, Beschäftigung und Mobilität. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums im Personen- und Güterverkehr ist ihre Leistungsfähigkeit weiterhin zu steigern.

Der nachfragegerechte Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Aufgaben des Staates. Bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben muss sich der Staat insbesondere an dem Bedarf von Bevölkerung und Wirtschaft orientieren. Dieser wird bestimmt durch einen gestiegenen individuellen Mobilitätsbedarf, den zusammenwachsenden europäischen Binnenmarkt, den globalen Wettbewerb, die immer stärkere Arbeitsteilung der Wirtschaft und die Zunahme der Transportweiten. Weltweite und bestandsarme Beschaffung, kleinere Sendungsgrößen und ein rückläufiger Anteil geringwertiger Massengüter führen zu höherer Verkehrsfrequenz, zur Veränderung der Verkehrsstruktur und verlangen nach Innovationen in der Verkehrstechnik und -organisation. Im Personenverkehr nehmen Häufigkeit und Entfernungen der Fahrten ebenfalls zu.

Zur besseren Nutzung der Stärken der einzelnen Verkehrsträger ist deren Zusammenarbeit zu verbessern, z.B. durch Informationsdienstleistungen entlang der Transportketten und effiziente Umschlagetechniken. Integriertes Verkehrsmanagement wird zusammen mit einer optimalen Verkehrsinfrastruktur eine der entscheidenden Strategien sein. Dies ist gemeinsame Aufgabe der Verkehrswirtschaft und der öffentlichen Hand. Der Nutzen einer verkehrsträgerübergreifenden Zusammenarbeit und der Bildung von Transportketten (intermodale Mobilität) für die Verkehrskunden ist hoch und soll stärker kommuniziert werden.

I.5 Bundesverkehrswegeplanung

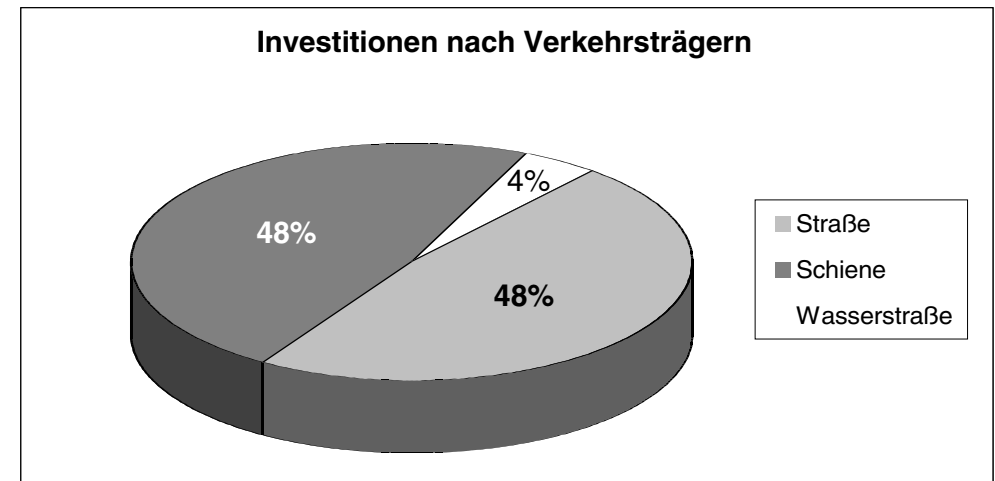
Die Investitionspolitik der Bundesregierung im Bereich der Bundesverkehrswege basiert seit Mitte der siebziger Jahre auf einer verkehrsträgerübergreifenden Planung in Form von so genannten Bundesverkehrswegeplänen. Diese werden für Zeiträume von in der Regel zirka zehn Jahren von der Bundesregierung aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Ein Bundesverkehrswegeplan ist ein Investitionsrahmenplan für die in Zuständigkeit des Bundes zu errichtende Verkehrsinfrastruktur. Durch diesen Plan sollen – unter Berücksichtigung der ökologischen und raumordnerischen Aspekte sowie einer volkswirtschaftlichen Bewertung –

die Prioritäten für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bestimmt werden. Die geplanten Neu- und Ausbauprojekte werden in Dringlichkeitsstufen (so genannte Bedarfskategorien) eingeordnet.

Am 2. Juli 2003 hat die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan 2003 beschlossen, der den völlig unterfinanzierten Bundesverkehrswegeplan 1992 ablösen soll. Der neue Plan bildet zugleich die Grundlage der beiden Entwürfe des Ersten Gesetzes zur Änderung des Schienenwegeausbaugesetzes und des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit den jeweils als Anlage enthaltenen Bedarfsplänen für die Schienenwege des Bundes bzw. für die Bundesfernstraßen. Diese Gesetzesentwürfe wurden ebenfalls am 2. Juli 2003 vom Bundeskabinett beschlossen. Die rechtlich maßgeblichen Ent-

scheidungen sind noch vom Gesetzgeber durch eine Novellierung des Fernstraßenausbaugesetzes und des Schienenwegeausbaugesetzes mit deren jeweiligen Bedarfsplänen zu treffen.

Fast 2.000 Projekte wurden für den Bundesverkehrswegeplan 2003 untersucht und einer Prüfung nach den Kriterien Kosten-Nutzen-Verhältnis, Umweltrisiko und Raumwirksamkeit unterzogen. Für den Zeitraum 2001 bis 2015 ergibt sich für die Bereiche Schiene, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen ein Finanzvolumen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro. Etwa 56 % der Investitionen – und damit rund zehn Prozent mehr als im Bundesverkehrswegeplan 1992 – sind für den Erhalt der bestehenden Verkehrswege vorgesehen, rund 44 % für deren Aus- und Neubau. Der Schwerpunkt der Investitionen



wird damit vom Aus- und Neubau zum Erhalt der Bestandsnetze verlagert.

Für den Verkehrsträger Straße sind insgesamt 77,5 Mrd. Euro vorgesehen, für die Schiene 63,9 Mrd. Euro und für die Wasserstraßen 7,5 Mrd. Euro. Für die Schiene sollen außerhalb des Bundesverkehrswegeplans 2003 bis 2015 weitere rund 14 Mrd. Euro aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes¹ eingesetzt werden. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Verkehrsträger entspricht dabei leider in keiner Weise der auf Seite 6 dargestellten Verkehrsleistungsprognose.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 zeigt deutlich, dass sich die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur – ungeachtet der überragenden Bedeutung guter Verkehrsverbindungen im internationalen Standortwettbewerb – auch in Zukunft nicht am wirklichen Bedarf orientieren soll, sondern dass umgekehrt das als Bedarf deklariert wird, was den viel zu eng gesetzten Finanzrahmen nicht sprengt. Für zahlreiche Projekte, die gesamtwirtschaftlich ein ausgezeichnetes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und die für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der

¹ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs

betroffenen mittelhessischen Städte und Gemeinden von entscheidender Bedeutung sind, besteht durch die Einstufung in den »weiteren Bedarf« oder die gar nicht erst erfolgte Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan kaum Hoffnung auf zügige Realisierung.

1.6 Finanzierung der Infrastruktur

Wie im vorangegangenen Abschnitt eingehend dargestellt, ist die Straßeninfrastruktur in Mittelhessen – wie auch insgesamt in Deutschland – trotz ihrer überragenden Bedeutung nachhaltig unterfinanziert. Dies führt zu vermeidbaren Standortbelastungen, die nicht länger hingenommen werden können. Die Finanzierung ist dem tatsächlichen Bedarf anzupassen. Die erforderlichen Mittel könnten durch Umschichtungen in den öffentlichen Haushalten bereitgestellt werden. Das Aufkommen aus Einnahmen aus dem Verkehr wäre mehr als ausreichend, um das gesamte Straßennetz in einem qualitativ und quantitativ guten Zustand zu erhalten.

Die Wirtschaft ist grundsätzlich auch bereit, einen Umstieg von einer Steuerfinanzierung zu einer Nutzerfinanzierung mitzutragen. Allerdings darf ein solcher Systemwechsel weder zu Mehrbelastungen der Wirtschaft noch zu hohen Transaktionskosten führen. Die Auf-

kommensneutralität muss gewährleistet sein.

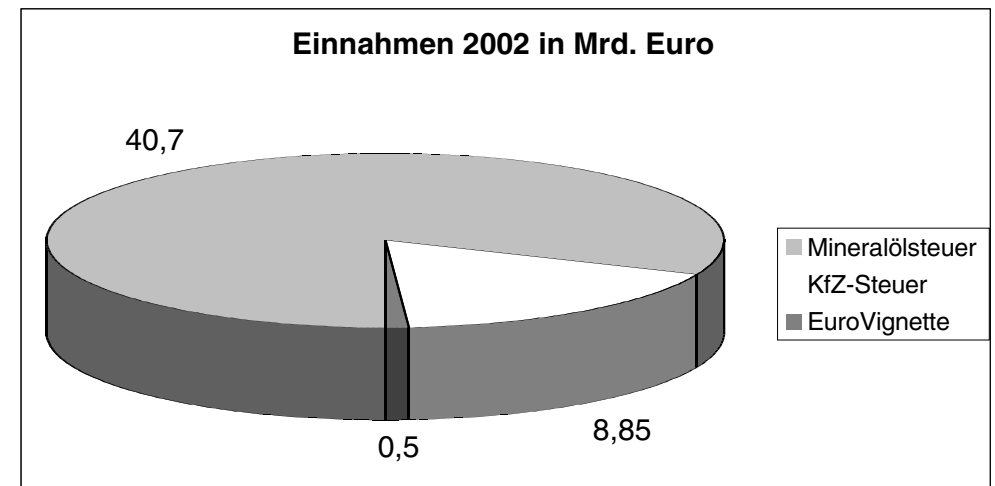
Eine private Finanzierung von Straßenbauvorhaben kann nur in besonders gelagerten Ausnahmefällen in Betracht kommen. Es muss bei dem Grundsatz bleiben, dass der Staat den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten und zu finanzieren hat. Die Möglichkeit einer Privatfinanzierung von Verkehrsinfrastruktur darf nicht darauf hinauslaufen, dass der Staat aus seiner Verantwortung für einen bedarfsgerechten Infrastrukturausbau entlassen wird.

Bei Vorfinanzierungsmodellen, bei denen die Mittel von einem privaten Geldgeber vorgestreckt werden, erfolgt nur eine Verschiebung der

Zahlungen in die Zukunft, der Finanzbedarf bleibt unverändert. Die Alternative wären private Mautstrecken. Mit ihnen könnten zwar die öffentlichen Kassen entlastet werden, die Zeche zahlen müsste aber der Straßennutzer: Da Verkehrswege, die über Entgelt refinanziert werden, zu den Investitionen mit besonders langer Amortisationsdauer gehören, sind sie für Anleger nur bei der Aussicht auf eine hohe Rendite interessant. Diese Rendite müsste ebenfalls von den Nutzern aufgebracht werden.

Auch die geplante Lkw-Maut bringt nicht die Lösung für die Finanzmiserie im Straßenbau. Bei Aufstellung des vorliegenden Bundesverkehrswegeplans 2003 wurden bereits Einnahmen von jährlich rund 3,5 Mrd. Euro durch die Maut erwartet.

Quelle: BMF, Berlin



Dennoch bleiben die geplanten Investitionen im Straßenbau auf dem zu niedrigen Niveau der Vorjahre. Es steht zu befürchten, dass die allgemeinen Haushaltsmittel für den Straßenbau in gleichem Umfang zurückgefahren werden, wie Mittel aus der Lkw-Maut zufließen.

Die Maut katapultiert das deutsche Transportgewerbe im Vergleich mit den Unternehmen in den anderen EU-Mitgliedsstaaten an die Spitze bei den direkten Abgaben - und zugleich bei der Wettbewerbsfähigkeit an das Ende der Skala. Bei Einführung der Maut müssen der angekündigten Absenkung der Kfz-Steuer weitere Maßnahmen folgen, um eine Harmonisierung im europäischen Wettbewerb zu erreichen.

Ein geeigneter Indikator für die zu geringe Investitionsquote im Straßenbau ist der Modernitätsgrad. Er ist seit Ende der 70er Jahre langsam aber stetig gesunken. Dies bedeutet, dass seitdem die Reinvestitionen geringer ausfallen als der Werteverzehr durch Abnutzung und Alterung an den bestehenden Anlagen.

Die vorhandene Infrastruktur wird dem wachsenden Verkehr nicht mehr gerecht. Zunehmende Staus verursachen nicht nur direkte Kosten durch die verlängerten Fahrzeiten. Sie verringern zudem die Berechenbarkeit von Transporten. Konsequenz: Effizienzsteigernde Tourenoptimierungen können nicht realisiert werden. Die Empfänger von Waren können eine Kosten sparende bestandsarme Versorgung nur in

Ansätzen durchführen, wenn sie nicht Gefahr laufen wollen, dass es zu Produktionsstörungen kommt. Lückenschlüsse und die Anbindung strukturschwacher Regionen können nicht realisiert werden. Bemühungen, Investitionen in diese Gebiete zu ziehen, sind in vielen Fällen vergeblich.

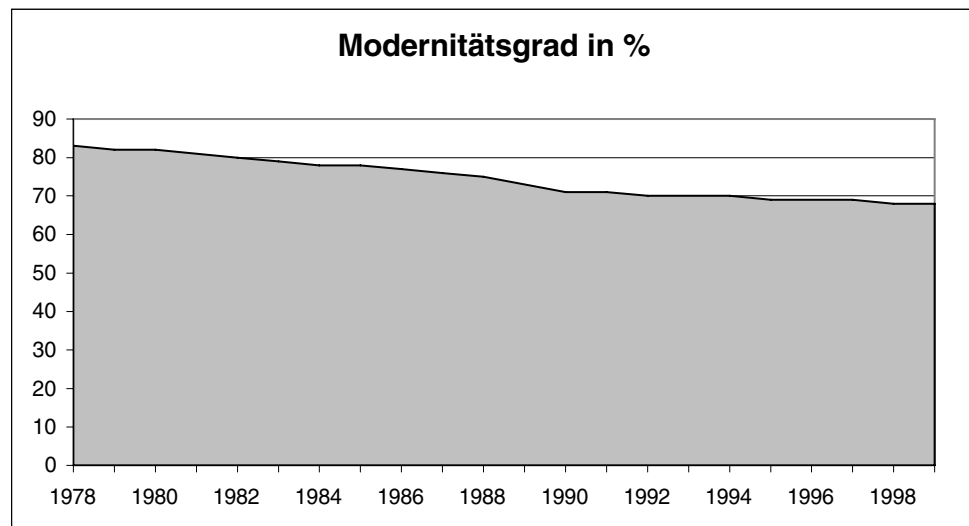
1.7 Landesplanung

Im Landesentwicklungsplan Hessen 2000, der die Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen enthält, wird unter Punkt 7 ausgeführt, maßgebend für die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur sei eine Befriedigung des Mobilitätsbedarfs der Bevölkerung sowie des Transportbedarfs der Wirtschaft in allen Regionen des Landes und ihren Teilräumen im Einklang mit ökologischen, ökonomischen und sozialen Erfordernissen.

Bezogen auf den Straßenverkehr wird im Landesentwicklungsplan Hessen 2000 unter Punkt 7.3.1. klargestellt, dass Hessen als zentrales Transitland in Europa und zur Erhaltung seiner Funktion als Wirtschaftsstandort sichere und leistungsfähige Straßen für den überregionalen und regionalen Personen- und Güterverkehr benötigt. Die Substanz und die Funktionsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes, so heißt es weiter, sollen er-

halten und modernisiert werden. Neben einigen Lückenschlüssen im Bundesautobahnnetz Hessens bestehe insbesondere ein großer Bedarf an Ortsumgehungen. Zur Begründung wird u. a. darauf hingewiesen, dass das Verkehrssystem Straße Träger des größeren Teils der Mobilität der Bevölkerung und der Verkehrsleistung für die Wirtschaft ist und dass auf absehbare Zeit die Hauptlast des Personen- und Güterverkehrs auf den motorisierten Individualverkehr entfallen und über die Straße abgewickelt werden wird.

Quelle: DIW, Berlin



Teil II Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur in Mittelhessen

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur ist für die Wirtschaftlichkeit arbeitsteiliger Produktionsprozesse, die Verteilung der Güter und die Ansiedlung von Unternehmen der entscheidende Standortfaktor. Die zentrale Lage Mittelhessens in Deutschland, in den europäischen Verkehrsnetzen und auch die Lage zwischen den wirtschaftsstarken Regionen Frankfurt-Rhein/Main, Köln/Bonn und Rhein/Ruhr bieten Potenziale, die aufgrund von eklatanten Engpässen in wichtigen Verkehrsverbindungen nicht ausgeschöpft werden können.

II.1 Straßenbau

Wir sehen mit Sorge, dass bereits seit Jahren die Investitionen, insbesondere im Straßenbau, erheblich hinter der Verkehrsentwicklung zurückbleiben und Staus bis zum Verkehrsinfarkt zum täglichen Bild auf unseren Straßen gehören. Um dem gegenwärtigen und künftigen Straßenverkehrsaufkommen gerecht zu werden, müssen mehr Mittel – vor allem für Bundesfernstraßen – bereitgestellt werden. Die Finanzierung ist dem tatsächlichen Bedarf anzupassen, die Planungsverfahren sind zu beschleunigen.

Mehrere Maßnahmen zum Aus- und Neubau von Straßen sind un-

verzichtbar, um leistungsfähige überregionale Verbindungen auf Dauer sicherzustellen und um auch abseits der Fernverbindungen gelegene Wirtschaftsräume verlässlich in das überregionale Netz zu integrieren. Wichtig ist dabei insbesondere, die verschiedenen Projekte nicht nur einzeln, sondern im Gesamtzusammenhang zu betrachten, um die Netzwirkung zu erkennen und zu verbessern.

Für den Bereich Mittelhessen (IHKS Dillenburg, Gießen-Friedberg, Limburg, Marburg und Wetzlar) müssen insbesondere folgende überragend wichtige Straßenbauprojekte zügig fertig gestellt werden:

II.1.1 Bundesautobahnen

A 4:
Der Lückenschluss zwischen der Anschlussstelle Krombach und dem Hattenbacher Dreieck ist im Hinblick auf die künftig weiter zunehmenden Ost-West-Verkehrsbeziehungen unverzichtbar.

Bereits in der vom Bund in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie vom April 1999 wurde hierfür ein Nutzen/Kosten-Faktor von 5,0 ermittelt. Eine künftige EU-Erweiterung wird die jetzt schon hohe Bedeutung dieser Ost-West-Magistrale noch weiter steigern.

A 5:
Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen im Bereich Gambacher Kreuz bis zum geplanten Anschluss der A 49 bei Gemünden sowie von sechs auf acht Fahrstreifen im Bereich Gambacher Kreuz bis AK Bad Homburg. Das Gambacher Kreuz sollte gleichzeitig zu einem echten Autobahnkreuz ausgebaut werden. Die Erweiterung des anschließenden Abschnitts vom Gambacher Kreuz bis zum geplanten Anschluss der A 49 bei Gemünden sollte zeitgleich mit dem Lückenschluss der A 49 fertiggestellt werden. Nordöstlich Gemünden wird die A 49 für Entlastung sorgen. Südwestlich davon ist insbesondere der Abschnitt Reiskirchener Dreieck bis Gemünden aber schon der heutigen Verkehrsbelastung nicht gewachsen.

A 45:
Fertigstellung des Ausbaus auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen vom Gambacher Kreuz bis Gießener Südkreuz und von Wetzlar-Ost bis Siegen.

Die nur 8,8 km lange Strecke vom Gambacher Kreuz bis Gießener Südkreuz stellt einen eklatanten Engpass dar. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Im weiteren Verlauf ist die A 45 von Wetzlar-Ost in Richtung Siegen dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Auch hier ist ein durchgehender Ausbau auf 6 Fahrstreifen erforderlich.

A 49:
Lückenschluss zwischen Bischhausen und der A 5 bei Gemünden durch Neubau von vier Fahrstreifen mit Standstreifen.

Das Planungsverfahren für diesen Abschnitt läuft bereits seit Jahrzehnten mit der inzwischen abgeschlossenen Linienbestimmung und einer bereits erfolgten, sehr sorgfältigen Abwägung der ökologischen Risiken. Die bisherigen Planungen haben lange genug gedauert. Die Linienbestimmung darf nicht erneut in Frage gestellt werden, und ggf. noch offene naturschutzfachliche Fragen müssen rasch geklärt werden, um endlich diese Lücke im Fernstraßennetz zu schließen.

II.1.2 Bundesstraßen

B 3 / B 3a:
Schließen des noch fehlenden Abschnitts durch Ausbau nach Autobahnstandard vierstreifig mit Standstreifen zwischen Weimar/Roth und Marburg.

Kapazitätserhöhung durch die projektierten Ausbaumaßnahmen und Ortsumgehungen (OU) zwischen Langgöns und Karben. Priorität hat dabei der im Planungsverfahren bereits weit fortgeschrittene Abschnitt Friedberg-Karben. Um die gewünschte Entlastungswirkung zu erzielen, sollte aber auch der ebenfalls hoch belastete Bereich von Butzbach bis Langgöns zeitnah ausgebaut werden.

B 49:
Erweiterung von zwei auf vier Fahrstreifen zwischen Wetzlar und Limburg. Der bereits begonnene Ausbau dieses Abschnitts ist zügig fertig zu stellen, da die bereits heute hohe Verkehrsbelastung dieser Ost-West-Verbindung in den nächsten Jahren im Zuge der EU-Osterweiterung absehbar überdurchschnittlich anwachsen wird.

B 62:
Im Bereich Kreuztal bis Alsfeld ist in dieser ebenfalls wichtigen Ost-West-Verbindung eine Leistungssteigerung durch teilweisen Neubau und mehrere Ortsumgehungen – wie schon seit langem projektiert – erforderlich. Noch im Vorentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde im Abschnitt Alsfeld-Kirtorf bei dort insgesamt fünf vorgesehenen Ortsumgehungen ein Nutzen/Kosten-Faktor von 6,1 ermittelt. Trotz dieses hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzens, gibt es kaum erkennbare Aktivitäten zu Umsetzung dieser Projekte. Insbesondere wenn der Lückenschluss der A 4 noch nicht erfolgen sollte, ist diese Maßnahme zur Bewältigung der zunehmenden Ost-West-Verkehre unabdingbar.

II.1.3 Ortsumgehungen durch Bundesstraßen

Ortsumgehungen sind eine wichtige Strategie zur Verstetigung der Verkehrsströme und tragen zugleich zur

Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner in den Ortsdurchgangsstraßen bei. Zugleich werden die Unfallrisiken minimiert und Umweltbelastungen durch Stauvermeidung in den Ortszentren reduziert. Ein attraktives Wohnumfeld ist immer auch ein wichtiger Standortfaktor für die auf qualifiziertes Fachpersonal angewiesene Wirtschaft.

Deshalb müssen folgende Ortsumgehungen, für die zum Teil die Planungsprozesse sehr weit fortgeschritten sind, auf jeden Fall und unabhängig von der Integration in den Bundesverkehrswegeplan 2003 gebaut werden:

B 8:
Zwischen Bad Camberg und Elz (OU Bad Camberg, Bad Camberg/Erbach, Bad Camberg/Würges, OU Limburg/Lindenholzhausen und OU Elz)

B 45:
OU Niddatal/Ilbenstadt

B 49:
OU Reiskirchen und Reiskirchen-Lindenstruth

B 54:
Südumgehung Limburg/Diez

B 62:
OU Biedenkopf-Eckelshausen

B 252:
OU Münchhausen, Simtshausen, Todenhausen, Wetter, Nd-Wetter, OU Lahntal/Göttingen

B 253:
Zwischen Dillenburg und Biedenkopf (OU Dillenburg/Frohnhausen und Eschenburg/Wissenbach, OU Breidenbach)

B 254:
Zwischen Alsfeld und Fulda (OU Alsfeld/Eudorf, OU Lauterbach und Lauterbach/Maar, OU Wartenberg/Angersbach und OU Wartenberg/Landenhausen)

B 255:
OU Herborn-Seelbach, SO-OU Gladenbach und OU Weimar

B 275:
Zwischen Bad Nauheim und Lauterbach (OU Ober-Mörlen und Bad Nauheim, OU Friedberg, OU Ossenheim, OU Florstadt/Niederflorstadt/Ober-Florstadt, OU Florstadt/Nieder-Mockstadt, OU Ranstadt/Ober-Mockstadt, OU Ortenberg/Selters, OU Lauterbach/Blitzenrod)

B 277:
OU Haiger

B 453:
Neubau der Lahnbrücke zwischen Dautphetal-Wolfgruben und Biedenkopf-Eckelshausen

B 455:
Zwischen Rosbach und Schotten (Leistungssteigerung in Rosbach, OU Friedberg/Dorheim und OU Nidda/Borsdorf)

B 457:
OU Hungen und OU Büdingen/Büches

B 521:
OU Altenstadt

II.1.4 Abstufung von Bundesfernstraßen in Autobahnnähe

Die mittelhessische Wirtschaft protestiert gegen die Überlegungen, Abschnitte der B 277, B 457 und B 489 abzustufen, bevor die dort bislang geplante Ortsumgehungen realisiert sind. Diese Abschnitte werden oft auch als Umleitungsstrecken für die Autobahn genutzt.

Die in den meisten dieser Fälle bereits seit Jahrzehnten durchgeführten Planungen und Verwaltungsverfahren sowie die z.T. bereits umfangreichen Vorleistungen drohen verloren zu gehen, wenn sich der Bund in diesem Planungsstadium von seinen Aufgaben zurückzieht. Wir haben durch die sehr langen Planungsverfahren im deutschen Straßenbau ohnehin Standortnachteile. Weitere Verzögerungen durch einen Wechsel der Verantwortlichkeit im laufenden Planungsverfahren mit einer anschließend völlig ungewissen Finanzierung sind nicht hinnehmbar.

Dies betrifft folgende geplanten Ortsumgehungen:

B 277:
OU ABlar

B 457:
OU Ortenberg/Bleichenbach, OU Büdigen, OU Nidda und Ranstadt

B 489:
OU Hungen/Inheiden und OU Hungen/Utphe

II.1.5 Autohöfe

Alle bekannten Prognosen weisen auf einen weiteren starken Anstieg des Straßengüterverkehrs in Deutschland nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Osterweiterung der EU hin. Die aktuelle Prognose der Prognos AG zum Europäischen Straßengüterverkehr bis 2010 erwartet Steigerungsraten bei der Verkehrsleistung von jährlich durchschnittlich 3,0 %.

Deshalb ist es insbesondere im Transitland Hessen wichtig, dass den Güterkraftverkehrsunternehmen für ihre LKW und deren Fahrer genügend Einrichtungen geboten werden, um für ausreichenden Service und Dienstleistungen für die Vielzahl der Trucks zu sorgen. Autohöfe gewährleisten, dass die Menge der LKW nicht in die Städte einsickert und dort zusätzliche und

überflüssige Belastungen verursacht. Autobahnraststätten alleine können dies nicht leisten.

Die entsprechenden Initiativen insbesondere der Straßenverkehrsgenossenschaften sollten marktorientiert unterstützt werden. Die Einrichtung eines Autohofes im Umfeld des Gambacher Kreuzes wird ausdrücklich befürwortet.

II.2 Schienenwege

Die Deutsche Bahn AG als Hauptanbieter von Schienenverkehrsleistungen, aber auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs), konsolidieren derzeit ihr Angebot, sowohl im Güterverkehr (Aufgabe von Gleisanschlüssen oder Wegfall der Bedienung von Gleisanschlüssen) als auch im Personenverkehr. Begründet wird dies mit einer zu geringen Nachfrage bzw. mit einem zu geringen Kostendeckungsgrad.

In einigen Bereichen versuchen gerade private EVUs mit neuen Konzepten diese Leistungen zu übernehmen. Im Güterbereich betrifft dies vor allem Einzelwagenverkehre und die Bedienung von Gleisanschlüssen. Leider gelingt diese Umstellung auf andere EVUs häufig nicht, so dass zu dem im Schaubild dargestellten Rückgang der Gleisanschlüsse zusätzlich zahlreiche noch vorhandene Anschlüsse nicht mehr genutzt werden. Aus der Sicht der Wirtschaft sind gerade auch

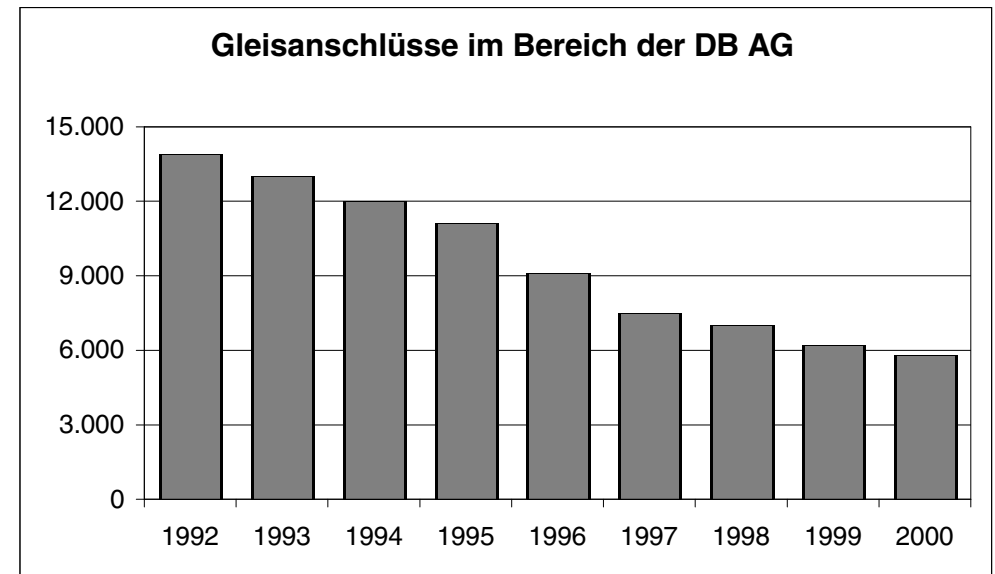
angesichts der aktuellen Verkehrsprognosen alle Anbieter von Bahnverkehrsleistungen aufgefordert, die Potenziale, die Mittelhessen für den Transport von Waren und Personen auf der Schiene bietet, verstärkt zu nutzen.

Im Personenverkehr treten auf verschiedenen Ebenen Wettbewerber auf. Im Nahverkehr werden zunehmend Leistungen öffentlich ausgeschrieben. Im Fernverkehr werden ebenfalls neue Angebote entwickelt. Die mittelhessischen IHKS begrüßen diese Entwicklung hin zu mehr Wettbewerb. Es ist allerdings sicherzustellen, dass eine faire Gestaltung der Konditionen für Streckennutzung, Fahrplanabstimmung und Vertaktung mit anderen

Verkehren zwischen den neuen Anbietern und der Deutschen Bahn AG gewährleistet ist. Dieser diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz für Mitbewerber wäre aus der Sicht der mittelhessischen IHKS am besten durch eine Trennung von Netz und Betrieb zu gewährleisten.

Von den erheblichen Investitionen in den Ausbau der ICE-Strecken profitiert die Region Mittelhessen, insbesondere der Bereich um die Städte Gießen, Wetzlar und Marburg, bislang kaum. Die Anbindung dieser größten deutschen Stadtregion ohne ICE-Halt an das Fernverkehrsnetz ist unzureichend. Eine Optimierung des Fahrplans, der Einsatz besseren Wagenmaterials und technischer Beschleunigungsmög-

Quelle: DIW, Berlin



lichkeiten (z.B. Neigezugtechnik) sind dringend erforderlich. Priorität haben hierbei schnelle, direkte und sinnvoll getaktete Verbindungen zum Flughafen Frankfurt und zu den ICE-Halten Frankfurt, Kassel, Limburg und Fulda. Die Erhaltung des ICE-Haltes in Limburg ist dabei für Mittelhessen von besonderer Bedeutung.

Bei der Schieneninfrastruktur liegt, nach der abgeschlossenen

- Sanierung der Main-Weser-Bahn und dem geplanten
- viergleisigen Ausbau von Frankfurt nach Bad Vilbel, die Priorität für Mittelhessen in der
- Verbesserung der Strecke Gießen-Wetzlar-Dillenburg-Siegen.

Auch Nebenstrecken sollten weiterhin erhalten und wo erforderlich modernisiert werden. Einige wichtige Beispiele hierfür sind:

- Lahntalbahn zwischen Wetzlar und Koblenz
- Vogelsbergbahn zwischen Gießen und Fulda
- Lahn-Kinzig-Bahn von Gießen über Nidda nach Gelnhausen
- Nidda-Friedberg
- Stockheim-Bad Vilbel

Damit werden aktuell dem öffentlichen Personennahverkehr sinnvolle Strukturen ermöglicht und langfristig die Optionen auf eine Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gesichert. Auch die zunehmende Bedeutung für den Tou-

risimus, die gerade die Lahntalstrecke und die Vogelsbergbahn besitzen, unterstreichen die Notwendigkeit des Streckenerhalts. Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung im Personenverkehr durch Verbesserungen bei Fahrplan und Wagenmaterial sind zu prüfen und ggf. umzusetzen.

II.3 Luftverkehr

II.3.1 Ausbau Flughafen Frankfurt

Die Erreichbarkeit des Flughafens Rhein-Main spielt eine wesentliche Rolle für die Unternehmen. Die Vielfalt der Flugziele und die hohe Zahl der Direktverbindungen in alle Welt ist für alle Branchen ein wesentlicher Standortvorteil des Rhein-Main-Gebiets. Die Zufriedenheit ist derzeit – insbesondere bei den Unternehmen, die auf das Transportmittel Flugzeug angewiesen sind – überdurchschnittlich (96 % der Befragten), wie eine Umfrage des IHK Forums Rhein-Main vom Mai 2002 bei 5000 Unternehmern gezeigt hat.

Der Flughafen Frankfurt zählt zu den wichtigsten Weltflughäfen. Am Standort des Flughafens befinden sich rund 500 Unternehmen, Institutionen und Behörden, die jährlich ca. 4 Mrd. Euro an Betriebsausgaben und Investitionen tätigen. Mit rund 63.000 Beschäftigten, davon etwa 32.000 bei der Deutschen Lufthansa und 16.000 beim Fraport

Konzern, ist der Flughafen die größte Arbeitsstätte in Deutschland. Bei Zulieferern und Dienstleistern sind in Deutschland weitere 105.000 Arbeitsplätze, davon in Hessen 80.000, vom Flughafen abhängig.

In Europa weisen Regionen mit Flughäfen internationaler Drehscheibenfunktion (Paris, London, Amsterdam, Frankfurt, Mailand) im internationalen Vergleich Spitzenwerte beim Bruttoinlandsprodukt je Einwohner auf. Hinzu kommt, dass ein internationaler Flughafen mit Drehscheibenfunktion die Attraktivität der Region als Standort für international agierende Unternehmen und ihre Zentralen steigert, insbesondere für Banken, Versicherungen und sonstige Dienstleistungen. Allerdings stößt die Kapazität des Flughafens heute schon an ihre Grenzen. Aus diesem Grunde plant die Fraport AG eine Kapazitätserweiterung. Dies ist dringend erforderlich, um den Beitrag des Flughafens zur Attraktivität des Rhein-Main-Gebiets zu erhalten.

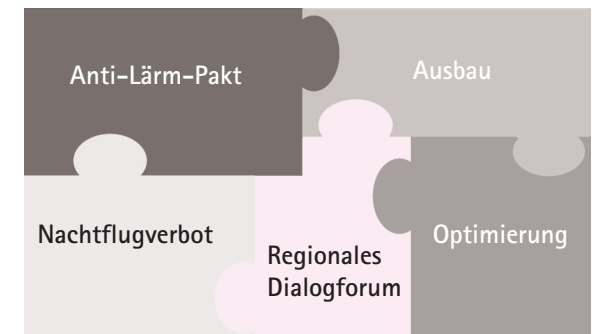
Gleichwohl ist den IHKs bewusst, dass eine zusätzliche Lande- und/oder Startbahn zu zusätzlichen Belastungen für Wohn- und Gewerbestandorte führt. Diese müssen in erträglichen Grenzen gehalten werden. Daher ist ein Festhalten am Ergebnis des Mediationsverfahrens zwingend geboten. Nur die Umsetzung seiner fünf Bestandteile (Ausbau, Nachtflugverbot, Optimierung,

Anti-Lärm-Pakt und Dialogforum) kann die notwendige Akzeptanz des Flughafenausbaus im Rhein-Main-Gebiet schaffen.

II.3.2 Verkehrslandeplätze

Für Unternehmen sind gute Verkehrsverbindungen ein wichtiger Standortfaktor. Mit zunehmender Internationalisierung der Wirtschaft steigt in diesem Zusammenhang die Bedeutung von Flugverbindungen. Das Netz der großen Flughäfen wird ergänzt durch ein weiteres Netz von kleineren Flugplätzen, sogenannten Verkehrslandeplätzen, oder Flugplätzen der Allgemeinen Luftfahrt.

Auf den Verkehrslandeplätzen starten und landen meist kleinere Flugzeuge des Geschäftsreiseverkehrs. Diese Flugplätze haben den Vorteil, dass sie für die Unternehmen aus den jeweiligen Regionen gut erreichbar sind. Zusätzlich ist die Abfertigung (Parkplätze, Check-In etc.) deutlich unkomplizierter als an den großen Flughäfen. Für Unterneh-



men ist weiterhin positiv, dass schnell und unproblematisch Frachtlieferungen (z.B. Ersatzteile) abgewickelt werden können. Zudem sind eigene Mitarbeiter bei Dienstreisen schneller und flexibler, Kunden können den Unternehmensstandort leichter erreichen.

Für die mittelhessischen IHKs sind Verkehrslandeplätze wie z.B. Gießen/Lützellinden oder auch der in der Nähe zu Mittelhessen liegende, größere Siegerlandflughafen wichtige Bestandteile des Verkehrsnet-

zes. Diese Flugplätze sind in ihrer Funktion für die Geschäftsfliegerei zu sichern und wenn möglich weiterzuentwickeln.

Der Flugplatz Reichelsheim mit seinen rund 45.000 Flugbewegungen ist bereits heute ein wichtiger Standortfaktor für die regionale Wirtschaft. Um diese Bedeutung zu erhalten und den zunehmenden Sicherheitsanforderungen zu entsprechen ist es erforderlich, dort die vorhandene Landebahn zu verlängern.

Herausgeber: IHK-Verbund Mittelhessen und
Regionalmanagement MitteHessen e.V.
c/o IHK Gießen-Friedberg
Standortpolitik
Lonystraße 7
35390 Gießen

Stand: März 2004

