

VERKEHRSLEITBILD DER IHK AACHEN



DIE SITUATION AUF DEUTSCHEN STRASSEN

Staus prägen nach wie vor die Situation auf deutschen Straßen. Sie verursachen jährlich einen volkswirtschaftlichen Schaden von rund 120 Milliarden Euro. Etwa 4,7 Mrd. Stunden verbringen Bundesbürger insgesamt jährlich im Stau. Ungeachtet aller politischen Anstrengungen, Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, wird nach wie vor der größte Teil auf dem Straßennetz abgewickelt. Dennoch hat sich der Güterverkehr bei einer zunehmenden Gesamtmenge in den Jahren 2001 (8 Prozent) bis 2005 (9 Prozent) leicht zum Vorteil des Verkehrsträgers Schiene entwickelt.

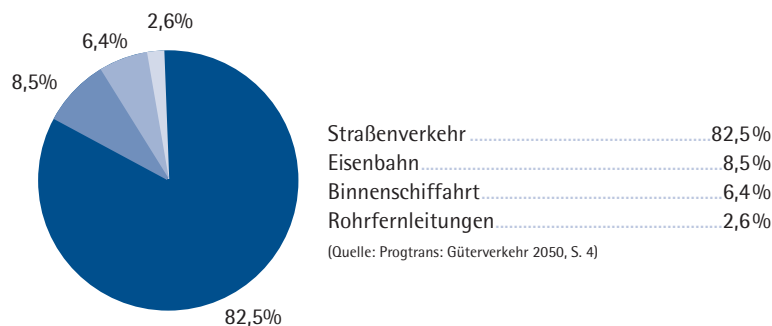
Durch die Öffnung der Grenzen nach Osten, die weiter fortschreitende internationale Arbeitsteilung, Just-in-Time Produktion sowie die damit verbundene Lagerhaltung auf der Straße hat sich die Verkehrssituation insbesondere im Transitland Nordrhein-Westfalen weiter verschärft.

Der Modal Split im Personenverkehr ist nach wie vor stark auf die Straße ausgerichtet. 2005 wurden insgesamt 96 Prozent aller Fahrten im Personenverkehr über die Straße absolviert.

Modal Split Personenverkehr 2005 in Deutschland



Modal Split Güterverkehr 2005 in Deutschland



Durch ansteigende Kraftstoffpreise stagniert zwar bundesweit die Gesamtfahrleistung bei 590 Milliarden Fahrzeugkilometern im Personenverkehr pro Jahr, jedoch sind für die gleiche Fahrleistung immer mehr Pkws auf deutschen Straßen unterwegs. Trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen ist der Kraftfahrzeug-Bestand in Deutschland seit Jahrzehnten kontinuierlich ansteigend: in den Jahren 2003 bis 2007 ist er bundesweit um 3,5 Prozent auf über 57 Millionen Fahrzeuge auf deutschen Straßen angestiegen. Somit kommen für das Jahr 2007 in Deutschland auf 100 Einwohner bereits 68 Fahrzeuge. Experten erwarten sogar einen Verkehrszuwachs von 20 Prozent im Autoverkehr bis 2025.

Die Güterverkehrsleistung im Binnenverkehr wird sich laut einer Prograns-Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bis 2030 gegenüber 2005 von 300 Milliarden Tonnenkilometern auf beinahe 440 Milliarden Tonnenkilometer um 50 Prozent erhöhen. Der grenzüberschreitende Verkehr (Empfang und Versand) wird sich sogar überproportional gegenüber dem Binnenverkehr entwickeln: hier werden für den Zeitraum 2005 bis 2030 Wachstumsraten von 75 Prozent prognostiziert. Noch dramatischer sind die Entwicklungen im Transitverkehr. Hier geht die Studie von einem Wachstum von über 135 Prozent für den gleichen Zeitraum aus.

Der Güterverkehr von und nach Nordrhein-Westfalen (NRW) spielt bundesweit bereits heute eine bedeutende Rolle: jede vierte Tonne (23 Prozent) an Gütern, die über die Straße nach Deutschland gelangt, hat als Zielregion NRW. Ebenfalls beim Versand von Gütern ist NRW im Vergleich mit anderen Bundesländern mit über 25 Prozent der Gesamtausfuhr führend. Allein der Versandverkehr aus NRW in andere Staaten nahm zwischen 2005 und 2006 um 8,8 Prozent zu. Der Güterverkehr verzeichnet enorme Wachstumsraten, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Die zentrale geographische Lage Deutschlands innerhalb Europas führt in der EU der 27 zudem zu einer Zunahme des Transit- und des Fremdverkehrs.

Auch in der Region Aachen ist die Verkehrsbelastung im Zeitraum von 2001 bis 2007 enorm gewachsen. Die Pkw-Zulassungen sind von 658.000 (2001) auf ca. 770.000 (2007) angestiegen, was einem Zuwachs von 17 Prozent entspricht. Der Motorisierungsgrad im Kammerbezirk ist über dem bundesdeutschen Durchschnitt: der Kreis Euskirchen hat mit 648,5 Kfz/1000 Einwohner sogar einen der höchsten Motorisierungsgrade Nordrhein-Westfalens. Die Prognose des Pkw-Bestandes vom für Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr aus dem Jahre 2002 für das Jahr 2015 wurde im Kammerbezirk bereits 2004 überschritten. Im Jahr 2006 waren im Kammerbezirk somit 5 Prozent mehr Fahrzeuge als im Bundesdurchschnitt angemeldet.

Der hohe Motorisierungsgrad wirkt sich auch auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung der Strassen im Kammerbezirk aus. Insbesondere die A 4 ist mit einer durchschnittlich täglichen Verkehrsstärke (DTV) von über 60.000 Fahrzeugen stark ausgelastet. An manchen Messpunkten der A 4 werden sogar Werte von rund 70.000 Fahrzeugen pro Tag gemessen. Die A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Aachen und der Anschlussstelle Alsdorf wird in den nächsten Jahren bei dem prognostizierten Verkehrswachstum ebenfalls an ihre Belastungsgrenzen stoßen. Schon 2006 wurden an der Anschlussstelle Broichweiden 58.300 Fahrzeuge täglich gezählt.

Insbesondere der grenzüberschreitende Güterverkehr gewinnt in der Aachener Region immer mehr an Bedeutung. Bundesweit wurden im Jahr 2006 13,3 Prozent mehr Güter mit dem Lkw nach Deutschland eingeführt und 4,1 Prozent mehr aus Deutschland ins Ausland ausgeführt als noch 2005. So fuhren am Grenzübergang der A 44 Vetschau im Jahr 2005 durchschnittlich über 6.800 Lkws pro Tag nach Deutschland ein. Über die A 4 (Grenzübergang Lichtenbusch) kamen in diesem Jahr täglich bereits durchschnittlich über 7.000 Lkws nach Deutschland. Schon heute wird ein Großteil des gesamten deutschen Außenhandels mit den Benelux-Staaten und Frankreich über diese Autobahn abgewickelt. Hieraus resultiert die starke Beanspruchung der A 4 insbesondere durch den Güterverkehr. Neben dem Güterverkehr spielt die A 4 zudem eine große regionale Bedeutung für die täglichen Pendler zwischen Aachen und Köln.

DIE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER AACHEN FORDERT:

Die Bundes- und Landesstraßen in der Region Aachen müssen den heutigen wie den prognostizierten zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen angepasst werden.

Das heißt:

- Die Netz-, Zubringer- und Erschließungsfunktion von Straßen muss sichergestellt werden.
- Bundesfernstraßen als übergeordnetes Netz für die großräumige Erschließung verbinden deutsche und europäische Oberzentren miteinander. Landesstraßen hingegen sind die Versorgungsadern für Flächenregionen und übernehmen eine Zubringerfunktion zu den Bundesfernstraßen.
- Die Anbindung an das angrenzende niederländische und belgische Straßennetz der Euregio Maas-Rhein muss bei Verkehrsprojekten im Aachener Kammerbezirk besondere Berücksichtigung finden. Die Netz-, Zubringer- und Erschließungsfunktion der Infrastruktur in der Aachener Region darf nicht gefährdet, sondern muss weiter ausgebaut werden. Ein Abschnüren von Verkehrsachsen bedeutet für Unternehmen einen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit, was längerfristig zu einem Arbeitsplatzabbau führt.

Konkret:

- Systematischer, bedarfsgerechter und zeitnaher Ausbau auf Basis parlamentarischer Beschlüsse
- Verkürzung der Planungszeiten
- Kontinuität in der Finanzmittelbereitstellung
- Bedarfsgerechte Finanzmittelbereitstellung
- Zweckmittelbindung der Einnahmen aus der entfernungsabhängigen LKW-Maut

FOLGENDE VERKEHRSPROJEKTE SIND VON BESONDERER RAUMWIRKSAMKEIT FÜR DIE AACHENER REGION:

Der Lückenschluss der Autobahn A 1 zwischen Blankenheim und Adenau ist eine unabdingbare Voraussetzung zur Überwindung der Strukturschwäche der Eifelregion. Dieser Lückenschluss würde unter anderem die Standortbedingungen für Investoren und den Fremdenverkehr verbessern. Der Bau von Ortsumgehungen würde ebenfalls für mehr Sicherheit und Umweltschutz sorgen. Gleichzeitig könnte die Pendlerproblematik in der Eifelregion geschmälert und somit die Wirtschaftskraft gestärkt werden. Insbesondere für das strukturschwache Schleidener Tal hat zum Beispiel die B 266 eine besondere Raumwirksamkeit als wichtige Verbindung zwischen dem Aachener Süden und dem Kreis Euskirchen über Zülpich in den Kölner Raum. Bei den weiteren Planungen ist insbesondere der durch den Nationalpark Nordeifel induzierte Verkehrszuwachs zu berücksichtigen.

Auch die Idee einer Schnellstraße zwischen der deutschen Autobahn A 1 bei Blankenheim und der belgischen Fernstraße E 42 bei St. Vith ist als wichtiges Verkehrsprojekt weiter zu verfolgen. Eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung besteht zurzeit in diesem Raum nicht. Angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse, die auch aufgrund der Osterweiterung der Europäischen Union starke Verkehrsströme in West-Ost-Richtung generieren, ist dieses Projekt von großer Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftsräumlichen Struktur der Region.

Ein weiteres Projekt mit großer Raumwirksamkeit ist der Bau der B 258 als Ortsumgehung von Roetgen sowie Konzen und Imgenbroich. Die B 258 ist die wichtigste Verbindung zwischen der Eifel und der Region Aachen sowie dem Autobahnnetz. Auch der Bau der B 258n zwischen Aachen-Richterich und der deutsch-niederländischen Grenze ist dringend erforderlich. Durch den geplanten Anschluss an den Parkstad Buitenring auf niederländischer Seite erhält das Projekt eine ganz besondere grenzüberschreitende Bedeutung. Darüber hinaus sollen mit dieser Maßnahme die innerörtlichen Straßen nördlich von Aachen insbesondere vom Fernverkehr entlastet werden. Die Entlastungswirkung für Herzogenrath wäre sehr groß.

Insbesondere im Hinblick auf die günstige Lage des Kreises Heinsberg zwischen den Wirtschaftszentren von Rhein und Maas wird die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme B 56n als Verlängerung der A 46 und Anschluss an das niederländische Fernstraßennetz über die A 2 deutlich. Die grenzüberschreitende Erreichbarkeit in der Region zwischen beiden Ländern wird durch diese Maßnahme stark verbessert mit positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt. Nach Fertigstellung dieser Maßnahme wird – abgesehen von der ohnehin prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme – mehr Verkehr durch die bessere Verknüpfung niederländischer und deutscher Wirtschaftszentren generiert. Auch wenn dieses Projekt nicht als Autobahn konzipiert ist, sollte es jedoch so dimensioniert sein, längerfristig den Mobilitätswüchsen gerecht zu werden.

Die A 4 ist Teil bedeutender europäischer Transportkorridore, die insbesondere die Benelux-Staaten sowie Frankreich und Großbritannien mit dem südlichen und östlichen Mitteleuropa verbinden. Zudem stellt die A 4 eine wichtige Verkehrsachse für zunehmende Pendlerbewegungen dar. Aufgrund hoher Verkehrsbelastungen ist der lückenlose dreispurige Ausbau der A 4 zwischen Aachen und Köln von großer Bedeutung.

Für den Dürener Raum sind insbesondere die beiden Ortsumgehungen Düren und Soller im Zuge der B 56 von besonderer Bedeutung, da sie eine verbesserte verkehrliche Anbindung zwischen dem Dürener und Euskirchener Raum bewirken. Durch diese Maßnahmen wird die A 4 mit den beiden Autobahnen A 1 und A 61 besser angebunden.

Industrie- und Handelskammer Aachen
Monika Frohn
Theaterstraße 6 – 10
52062 Aachen

Telefon 0241 4460-102
Telefax 0241 4460-149
E-Mail monika.frohn@aachen.ihk.de
Internet www.aachen.ihk.de