



## Kind oder Karriere?

Beides! Wie Managerinnen aus Nordrhein-Westfalen Beruf und Familie kombinieren. **SEITE 26**

## Zum Duell!

Wir haben den Chef der AOK Rheinland im Laufen herausgefordert. Unser Reporter schnappt jetzt noch nach Luft. **SEITE 28**



www.daa-wirtschaftsakademie.de

# WIRTSCHAFT

IN NORDRHEIN-WESTFALEN

Nr. 01 | NOVEMBER 2014 | Preis 3,90 Euro

RHEINISCHE POST

## EDITORIAL



Liebe Leserin,  
lieber Leser,

neulich stand NRW mal wieder still. 300 Kilometer Stau an einem Dienstag im November. Bröckelnde Brücken, marode Straßen, Dauerbaustellen – Verschleiß und Frust sind Alltag auf unseren Straßen. Um in der Autosprache zu bleiben: Das bevölkerungsreichste Bundesland fährt auf den Felgen. Dabei weiß jeder Hobbyökonom, dass ein funktionierendes Verkehrsnetz ein entscheidender Standortfaktor ist. Für unsere neue Wirtschaftszeitung war das Thema Infrastruktur daher gesetzt: Warum beweist Deutschland bei Großprojekten neuerdings so wenig Planungs- und Ingenieurstalent? Wie lassen sich Finanzierungslücken schließen? Und was bewegt eigentlich einen Lkw-Fahrer im täglichen Kampf gegen Schlaglöcher, Baustellen und die Zeitvorgaben seines Chefs? Solche Fragen beantworten wir in einem Schwerpunkt auf acht Seiten. Außerdem erklärt uns eine kluge Frau aus einer männerdominierten Branche, wie es besser ginge.

### Kohle und Stahl – Bits und Bytes

Das zweite Megathema der Wirtschaft ist die Digitalisierung. Gerade die klassische Industrie steht vor einer Revolution, ausgelöst von einer Fülle neuer Technologien. Der Handwerker aus Oer-Erkenschwick, der Ersatzteile aus dem 3-D-Drucker bezieht. Der Maschinenbauer aus dem Sauerland, der Produktionsstätten in aller Welt über Computer vernetzt. Der Konzernchef aus Düsseldorf, der Innovationen in sozialen Netzen diskutiert: Die Digitalisierung erfasst alle Branchen und die gesamte Wertschöpfungskette. Sie ist eine Jahrhundertchance für Nordrhein-Westfalen, wo industrielle Erfahrung und Unternehmertum auf ein beispielloses Forschernetz treffen. Unsere Autoren haben sich auf eine Tour durch die Industrie 4.0 begeben. Für Unternehmer sicher besonders spannend: die Tipps meines Kollegen Johannes Bornewasser, wie ihr Betrieb auf Google besser gefunden wird.

### Eine Zeitung für die Wirtschaft

Mit WIRTSCHAFT in Nordrhein-Westfalen geben wir all jenen eine publizistische Heimat, die – um ein chinesisches Sprichwort zu zitieren – dem Wind der Veränderung mit dem Bau einer Windmühle und nicht einer Mauer begegnen. Wir spüren Trends und Themen auf, die den Wohlstand von morgen sichern. Wir stellen Persönlichkeiten vor, die Dinge vorantreiben, aber nicht immer im Rampenlicht stehen. Und wir geben praktische Anregungen für alle Bereiche des Unternehmerlebens. Sollten wir ein wichtiges Thema vergessen haben, helfen Sie uns. Fragen, Anregungen und gern auch Kritik bitte an: [chefredakteur@rheinische-post.de](mailto:chefredakteur@rheinische-post.de) Ich wünsche eine angenehme Lektüre!

Michael Bröcker, Chefredakteur



## Ein Land zerbröseln

Die Wirtschaft ächzt unter der maroden Infrastruktur – vor allem in NRW. Höchste Zeit, dass wir uns dem Problem stellen.

VON THOMAS REISENER

Im Schnitt hat jeder Bundesbürger 65 000 Euro auf der hohen Kante. 5,2 Billionen Euro haben die Deutschen in Aktien, Sparbücher und andere Geldanlagen investiert. Aber wenn die Leverkusener Autobahnbrücke über Jahre hinweg vor sich hinbröseln, reicht es gerade mal für ein paar Tempo-60-Schilder und eine Vollsperrung für Lkw. Das Geld für den Neubau muss der Staat erst mühsam zusammenkratzen.

Noch so ein Paradox: Deutschland exportiert die weltbesten Maschinen und unfassbar gute Autos. Aber wenn wir im eigenen Land eine große Halle mit ein paar Asphaltspalten davor bauen wollen, können wir weder die Kosten noch den Zeitplan berechnen. Statt eines Hauptstadtdingens produziert das Mutterland der Ingenieure dann eine Lachnummer.

Infrastruktur ist ein Verliererthema. Schon das Wort riecht nach Abgasen. Vielleicht lässt die Politik es auch deshalb links liegen. Einmal jährlich veröffentlicht das Weltwirtschaftsforum eine Rangliste der Länder mit der besten Infrastruktur. 2008 lag die Bundesrepublik noch auf Platz drei. Inzwischen ist sie auf Platz sieben zurückgefallen. Wie lange kann die viertgrößte Wirtschaftsmacht der Welt sich das leisten?

### Nirgendwo sind die Staus länger

Allein die Staus kosten die deutsche Volkswirtschaft 16,2 Milliarden Euro pro Jahr. Das Chaos bringt die Lieferketten der Industrie durcheinander, und Angestellte kommen zu spät zur Arbeit. Mit 221 000 Staukilometern führte NRW im vergangenen Jahr die bundesweite Negativliste an. 375 Autobahnbrücken sind hier inzwischen so marode, dass Lastwagen sie nur noch eingeschränkt befahren dürfen – wenn überhaupt. Von den 4400 Eisenbahnbrücken in Deutschlands größtem Bundesland sind sogar 1800 Sanierungsfälle. 195 will die Bahn in den nächsten zehn Jahren in Angriff nehmen. Was aus den übrigen 1600 werden soll? Das weiß sie selbst nicht.

Die Folgen spürt zum Beispiel SMS. Der Düsseldorfer Mittelständler ist das, worauf NRW-Politiker immer so stolz sind: ein Hidden Champion. Der Weltmarktführer für Stahlwerke produziert seine tonnenschweren Anlagenteile im siegerländischen Hilchenbach. Bis zum Jahr 2008 brauchte SMS nur eine Nacht, um einen 90-Tonnen-Transport zum Hamburger Hafen zu schaffen. Aber inzwischen sind auf der Sauerlandlinie (A45) und der A1 so viele Brücken marode, dass die

Lkw-Fahrer permanent ausweichen müssen. Heute dauert der Transport dreimal so lang. Transporte von mehr als 90 Tonnen sind auf der Strecke gar nicht mehr möglich. Die muss SMS nun umständlich über Binnenhäfen wie Duisburg zu den Nordseehäfen verschiffen. Das dauert acht bis zehn Tage.

Was solche Umwege, fehlende Gleise, falsch geschaltete Ampeln und die ewigen Baustellen die Volkswirtschaft kosten, hat noch nie jemand berechnet. Eine Faustformel des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) gibt zumindest ein Gefühl: Zehn Milliarden Euro für den Ausbau von Straßen, Stromnetzen und anderer Infrastruktur erhöhen die Wirtschaftsleistung dauerhaft um 2,5 Milliarden Euro pro Jahr.

Von dieser „Infrastrukturdividende“ ist Deutschland weit entfernt. Im April 2013 erhielt eine hochkarätige Kommission um Ex-Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig einen brisanten Auftrag. Die Länder wollten wissen, was der Staat investieren muss, um wenigstens den Verfall zu stoppen. Das jährliche Defizit beträgt 7,2 Milliarden Euro. In seinem Buch „Die Deutschland-Illusion“ stellt der Chef des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), Marcel Fratzscher, fest: Deutschland ist „auf einem absteigenden Pfad“ und lebt „von seiner Substanz“.

Woher das Geld zur Rettung der Infrastruktur kommen soll, weiß niemand. Die Pkw-Maut für Ausländer hilft jedenfalls nicht weiter: Das Blamageprojekt von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU), von dem nicht einmal seine eigene Union überzeugt ist, bringt bestenfalls 600 Millionen Euro pro Jahr. Also weniger als zehn Prozent des Bedarfs. Zusätzliche Kredite verbietet die Schuldenbremse, höhere Steuern die Konjunktur.

Deshalb wird jetzt der Ruf nach dem „dritten Weg“ laut: die wundersame Lösung des Problems mithilfe der privaten Wirtschaft. Dafür hat sich die Szene ein Wortmonster ausgedacht, das noch schrecklicher als „Infrastruktur“ klingt: „Öffentlich-private Partnerschaft“, abgekürzt „ÖPP“. Die Idee: Wenn der Staat kein Geld für Brücken und Autobahnen hat, soll die Privatwirtschaft sie doch bauen. Dafür darf sie dann von den Nutzern Gebühren kassieren.

Kritiker halten das für eine Pseudolösung. Erstens würde der massenweise Einsatz von „ÖPP“ auch zur massenhaften Erhebung von Nutzergebühren führen – da könnte der Staat ja gleich die Steuern erhöhen. Zweitens zahlen private Bauherren im Schnitt sechs Prozent Zinsen für ihre Kredite, der Staat aber

**Sanierungsfall:** 375 Autobahnbrücken in Nordrhein-Westfalen mussten schon für Lkw gesperrt werden.

„**Deutschland lebt von seiner Substanz**“

Marcel Fratzscher, Chef des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung

nur zwei Prozent. Der Bundesrechnungshof hat sieben solcher privat finanzierten Straßenprojekte in Deutschland untersucht. Ergebnis: Fünf wären billiger gewesen, wenn der Staat sie selbst durchgeführt hätte.

### Neue Straßen? Der Proteststurm ist sicher

Selbst wenn genug Geld für die Sanierung der Infrastruktur da wäre: Sie muss ja nicht nur erhalten, sondern auch ausgebaut werden. Die weltweite Arbeitsteilung jagt immer größere Warenströme über den Globus. Zu den Brennpunkten des Welthandels zählt das Rheinland. Hier kreuzen sich vier von Europas wichtigsten Transitstrecken, weshalb sich allein der Güterverkehr im Rheinland bis 2025 verdoppelt. Ohne neue Autobahnen und Schienentrassen wird der Verkehr in NRW bald kollabieren. Die scheitern aber an den Protesten der Anwohner. Zu Recht: Verkehrslärm macht auf Dauer krank. Dieser Zielkonflikt ist ebenso wenig lösbar wie das Geldproblem.

Deshalb wird die Infrastruktur für Politiker auch immer ein Verliererthema bleiben – begleitet vom ewigen Klagedreiklang „zu teuer“, „zu wenig“ und „zu laut“. Wir müssen trotzdem darüber reden. Sonst verlieren wir alle.

# MARKT EUCH DAS.

Wo die Wirtschaftsführer sind, ist Colliers Düsseldorf als lokaler Leader im Immobilien-Markt nicht weit: Ganz vorne bei repräsentativen Büroflächen, ausgerichtet auf Ihre speziellen Bedürfnisse.

0211 862 062-0

www.colliers.de

