

# Die Metropolregion Ruhr muss mobil bleiben!



Verkehrspolitisches Positionspapier  
der Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet



# Vorwort

Mobilität ist die Grundlage für jegliche wirtschaftliche Interaktion. Pendler auf dem Weg zur Arbeit, Produzenten von Gütern, Dienstleistungsunternehmen und Verbraucher profitieren gleichermaßen von guten Verkehrsverbindungen. Jede Region braucht eine leistungsfähige Infrastruktur, um die individuelle Mobilität der Menschen zu sichern und die logistischen Anforderungen der Wirtschaft zu erfüllen.

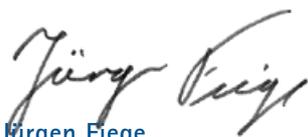
Das Wachstum der Wirtschaft war in den zurückliegenden Jahrzehnten mit steigenden Verkehrsmengen und Verkehrsleistungen verbunden. Allein in Deutschland stieg von 2000 bis 2009 die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 7,5 Prozent und im Güterverkehr um 23 Prozent.

Aufgrund der Zunahme der Verkehre ist unsere Verkehrsinfrastruktur bereits heute häufig nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen weitgehend störungsfrei abzuwickeln. Nordrhein-Westfalen ist Stauland Nr. 1 in Deutschland. Rund ein Drittel aller Staus finden hier statt! Angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse, insbesondere beim Güterverkehr (plus 70 Prozent bis 2025), ist es auch angesichts nur begrenzt möglicher Verkehrsverlagerungen auf die Schiene und das Binnenschiff zwingend erforderlich, das Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz sowie unsere Flughäfen leistungsfähiger zu gestalten.

Erhalt und Ausbau der Verkehrsnetze sind somit von hoher Bedeutung für die Gesellschaft, für die Standortsicherung und -verbesserung der Wirtschaft sowie für die Bereitstellung von Arbeitsplätzen. Eine gezielte Weiterentwicklung, insbesondere die Beseitigung von Netzlücken und Engpässen, ist daher unverzichtbar.

Mit dem nunmehr vorliegenden Positionspapier stellen die Ruhr-IHKs die wesentlichen Herausforderungen der Infrastruktur der kommenden Jahre dar und leiten daraus die entsprechenden Forderungen für die regionale Wirtschaft ab.

Wir freuen uns auf Ihre Reaktionen und die Diskussion mit Ihnen!



**Jürgen Fiege**

Präsident der IHK Mittleres Ruhrgebiet



**Udo Dolezych**

Präsident der IHK zu Dortmund



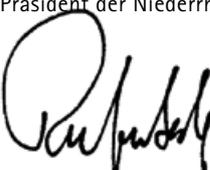
**Burkhard Landers**

Präsident der Niederrheinischen IHK



**Dirk Grünewald**

Präsident der IHK zu Essen



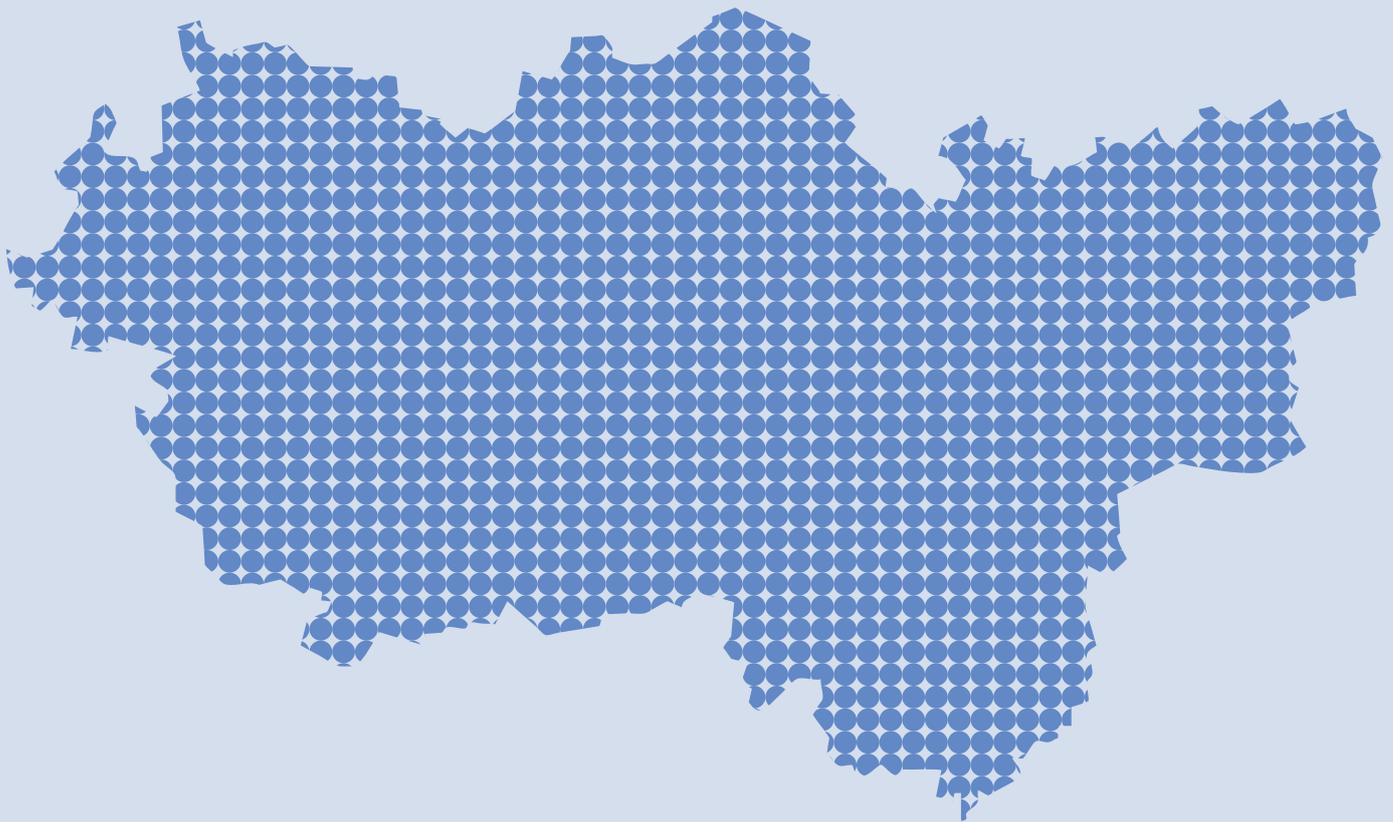
**Harald Rutenbeck**

Präsident der Südwestfälischen IHK



**Dr. Benedikt Hüffer**

Präsident der IHK Nord Westfalen



# Inhalt

<b>Die Metropolregion Ruhr</b> .....	<b>7</b>
<b>Standortfaktor Mobilität – Anspruch und Wirklichkeit</b> .....	<b>9</b>
Verkehrsentwicklung und freie Wahl der Verkehrsträger	
Planung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur	
<b>Erreichbarkeit der Zentren</b> .....	<b>13</b>
Individualverkehr / Öffentliche Personenverkehre / Wirtschaftsverkehr	
<b>Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur für die Logistikregion Ruhr</b> .....	<b>16</b>
Straße / Schiene / Wasserstraßen und Häfen / Luftverkehr und Flughäfen	
<b>Verkehr und Umwelt</b> .....	<b>23</b>
<b>Zentrale Verkehrsprojekte für das Ruhrgebiet</b>	
<b>Straße</b>	
A 40: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Kaiserberg und der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen und Bau des „B1-Tunnels“ zwischen Märkische Straße und B 236 in Dortmund . . .	<b>25</b>
A 42: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Herne und der Anschlussstelle Bottrop-Süd . . . . .	<b>26</b>
A 43: Sechsstreifiger Ausbau zwischen der Anschlussstelle Recklinghausen/Herten und dem Autobahnkreuz Bochum/Witten . . . . .	<b>27</b>
A 45: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Dortmund-West und dem Autobahnkreuz Hagen . . . . .	<b>28</b>
A 52 / B 224: Ausbau der B 224 zur A 52 von der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer bis zum Autobahnkreuz Essen-Ost . . . . .	<b>29</b>
A 57: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Kamp-Lintfort und dem Autobahnkreuz Meerbusch . . . . .	<b>30</b>
A 59: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg und der Anschlussstelle Duisburg-Hamborn . . . . .	<b>31</b>
A 445: Bau zwischen Hamm-Rhynern und Werl-Nord . . . . .	<b>32</b>
<b>Schiene</b>	
Rhein-Ruhr-Express . . . . .	<b>33</b>
Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Münster – Lünen (– Dortmund) . . . . .	<b>34</b>
Betuwe-Linie . . . . .	<b>35</b>
Eiserner Rhein . . . . .	<b>36</b>
Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke für den Güterverkehr . . . . .	<b>37</b>
<b>Liste weiterer wichtiger Verkehrsprojekte</b> .....	<b>38</b>



# Metropolregion Ruhr

Die Metropolregion Ruhr ist der drittgrößte Ballungsraum in Europa. In nur drei Stunden Fahrtzeit können von hier aus über 60 Millionen Konsumenten erreicht werden. Im Umkreis von 500 Kilometern lebt mehr als ein Drittel der EU-Bevölkerung.

Die Metropolregion Ruhr ist eine der herausragenden Logistikstandorte Europas. Etwa 3.000 Logistikunternehmen und -einrichtungen haben hier ihren Sitz, 160.000 Beschäftigte arbeiten in der Logistik oder in logistiknahen Branchen. Über 30 der Top-100-Logistikunternehmen sind hier beheimatet. Fragt man Logistiker, so nennen sie in der Regel zwei Kriterien, die den Standort Metropolregion Ruhr auszeichnen: Zum einen hat die Region durch ihre geografische Lage einen außerordentlich günstigen Direktzugang zu den wichtigen nationalen und internationalen Märkten. Zum anderen überzeugt die Metropolregion Ruhr durch ihr dichtes Verkehrsnetz. Punkten kann die Region aber auch durch ihre Tradition: Viele Konzernzentralen haben ihren Sitz in Städten wie Essen oder Dortmund, weil sie in früheren Zeiten die Nähe zur Schwerindustrie gesucht haben. 16 der 100 umsatzstärksten Unternehmen Deutschlands haben ihren Sitz in der Metropolregion Ruhr.

Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit sind aber genauso eng mit der Metropolregion Ruhr verbunden und werden über Spitzenforschung und die Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft belegt. So hat ein Zusammenschluss der führenden Logistikforschungseinrichtungen, der Wirtschaft und weiteren Institutionen dazu geführt, dass die Region mit dem Effizienz-Cluster LogistikRuhr in der welt-

weiten Forschungslandschaft einen Spitzenplatz einnimmt.

Die Metropolregion Ruhr verfügt grundsätzlich über ein dichtes Verkehrsnetz. Die Region ist damit gut erschlossen und an die anderen wichtigen Wirtschaftsräume in Europa und der Welt angebunden. Das engmaschige Straßen-, Wasserstraßen- und Gleisnetz war in der Vergangenheit der Garant für die positive Entwicklung des Standortes. Die Kapazitäten der Infrastruktur stoßen jedoch seit vielen Jahren an ihre Grenzen und halten mit der Entwicklung nicht mehr Schritt. Alle derzeitigen Prognosen, Studien und Untersuchungen haben die gleiche Grundaussage: Der Verkehr wird zunehmen. Die Diskrepanz zwischen der Verkehrsnachfrage und der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur macht die Metropolregion Ruhr anfällig. Dies gilt insbesondere in den Wirtschaftsbereichen, die in besonderem Maße von einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur und Logistik abhängig sind. Dieser Entwicklung muss entschieden entgegengewirkt werden. Gerade damit die Metropolregion Ruhr den Anschluss an Regionen, mit denen sie im Wettbewerb steht, nicht verliert und auch weiterhin als Wirtschafts- und Agglomerationsraum eine hohe Attraktivität ausstrahlt.

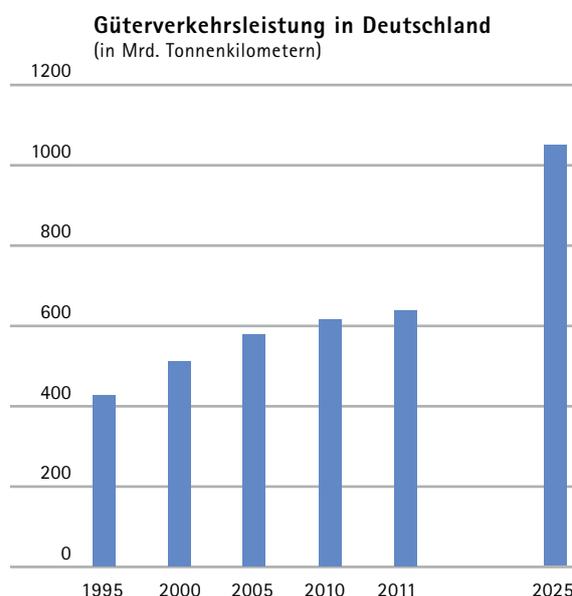


# Standortfaktor Mobilität – Anspruch und Wirklichkeit

## Verkehrsentwicklung und freie Wahl der Verkehrsträger

Für die Wirtschaft ist die Mobilität von Personen und Gütern unentbehrlich. Die Globalisierung der Märkte und die hieraus resultierende weltweite Arbeitsteilung lassen insbesondere den Güterverkehr weiter anwachsen. Infolgedessen ist die Qualität der Verkehrsinfrastruktur einer Region ein entscheidendes Kriterium im internationalen Standortwettbewerb. Der permanente Wettbewerb der Wirtschaftsregionen und die damit verbundenen wachsenden Anforderungen an den Wirtschaftsstandort Ruhr erfordern eine ständige Überprüfung und Optimierung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote.

Alle Prognosen weisen darauf hin, dass die Straße auch in Zukunft der wichtigste Verkehrsträger bleiben wird. Nach Berechnungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung (BMVBS) wird die Güterverkehrsleistung bis ins Jahr 2025 um bis zu 70 Prozent zunehmen. Der größte Teil dieses Wachstums wird auf den Straßengüterverkehr entfallen. Eine umfangreiche Verlagerung von Transporten auf die Schiene ist unter anderem wegen fehlender Kapazitäten im derzeitigen



Schiennetz nicht möglich. Zudem kann eine flächendeckende Verteilung von Waren auch zukünftig nur unter Einbeziehung des Lkws gewährleistet werden. Um das prognostizierte Verkehrswachstum abwickeln zu können, muss die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger gesteigert werden.

Unabhängig hiervon unterstützen die Ruhr-IHKs die verkehrspolitische Zielsetzung, unter anderem im Bereich der Pendlerverkehre intelligent vernetzte Verkehrssysteme zu entwickeln.

Unternehmen und Bürger müssen selbst entscheiden können, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten. Die freie Wahl des Verkehrsträgers ist ein integraler Bestandteil einer freien Wirtschaftsordnung und Voraussetzung unserer arbeitsteiligen Wirtschaft. Damit diese Wahlfreiheit auch weiterhin möglich ist, muss die entsprechende Infrastruktur verkehrsträgerübergreifend ertüchtigt werden. Hier ist die Politik ebenso gefordert wie bei der Aufgabe, einen fairen Wettbewerb der verschiedenen Verkehrssysteme und -anbieter zu ermöglichen.

### Forderungen der Wirtschaft

- › Vorausschauende Analyse von Engpässen und deren Ertüchtigung.
- › Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger steigern.
- › Freie Wahl der Verkehrsträger für Unternehmen und Bürger.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010), Verkehr in Zahlen 2010/2011, 39. Jahrgang; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010), Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen; DVZ, 04.02.2012.

## Planung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Zu einer Wachstumsbremse haben sich mittlerweile die oft mehrere Jahrzehnte in Anspruch nehmenden Planverfahren für Verkehrsinfrastrukturprojekte entwickelt. Ein komplexes Fachplanungsrecht, ein immer engmaschigeres Netz von umwelt- und naturschutzrechtlichen Regelwerken, zum Teil entgegenstehende Interessen von Anwohnern, Landwirtschaft und Naturschutzverbänden sowie ein umfangreiches Instrumentarium zur Einlegung von Rechtsmitteln führen dazu, dass wichtige Lückenschlüsse und Ausbauvorhaben von der ersten Planung bis zur Fertigstellung oft eine Generation und mehr benötigen oder sogar an unüberwindbaren Widerständen scheitern. Unternehmerische Investitionsentscheidungen brauchen jedoch verlässliche Rahmenbedingungen. Deshalb muss sich die Wirtschaft darauf verlassen können, dass ein nach rechtsstaatlichen Verfahren erlangtes Baurecht auch tatsächlich wahrgenommen werden kann.

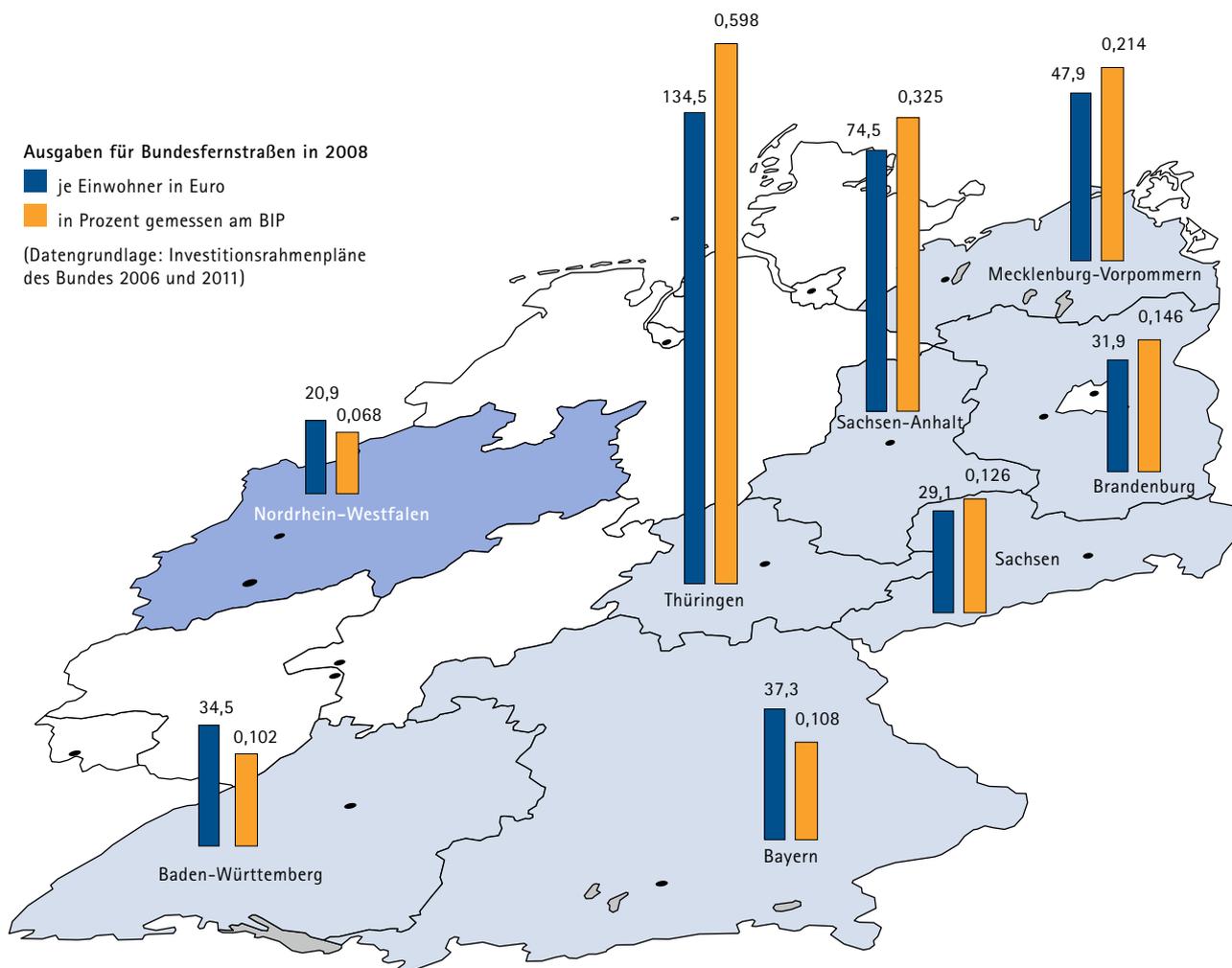
Neben der Problematik der langen Planungszeiträume wird auch die unzureichende Ausstattung der Investitionshaushalte sowohl im Bund als auch in NRW zunehmend zum limitierenden Faktor bei der notwendigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

Und dies, obwohl Lkw-Maut (3,3 Milliarden Euro im Jahr 2011), Energiesteuer (ehemals Mineralölsteuer, 36,04 Milliarden Euro im Jahr 2011), Kfz-Steuer (8,42 Milliarden Euro im Jahr 2011) und Luftverkehrssteuer (905 Millionen Euro) jährlich rund 50 Milliarden Euro in die öffentlichen Kassen spülen (vgl. Bundesministerium für Finanzen 2012). In die Erhaltung und den Ausbau des Verkehrsnetzes fließt hiervon nur ein Bruchteil. So investiert der Bund jährlich rund 10 Milliarden Euro in sein Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz. Zum Vergleich: Die benachbarten Niederlande nehmen für ihr deutlich kleineres Verkehrsnetz genauso viel Geld in die Hand.

Ein Ausweg könnte in der Abkopplung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung vom Bundeshaushalt liegen. Ein eigener Finanzierungskreislauf für die Bundesfernstraßen, der sich aus den Mauteinnahmen und einem festzuschreibenden Anteil aus dem Mineralölsteuereinnahmen des Bundes speist, würde der Verkehrspolitik ihre Handlungsfähigkeit zurückgeben und die zeitnahe Umsetzung volkswirtschaftlich rentabler Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gewährleisten.

Unabhängig von der Ausgestaltung des zukünftigen Finanzierungsrahmens für die Verkehrsinfrastruktur stellt sich die Frage der Verwendung der knappen Infrastrukturmittel des Bundes und deren Verteilung auf die Bundesländer. Nordrhein-Westfalen ist das bevölkerungsreichste Bundesland. Seine Wirtschaftskraft und der hierdurch induzierte Ziel- und Quellverkehr, aber auch der das Land querende Transitverkehr, führen zu hohen Be- und regelmäßigen Überlastungen der Verkehrsnetze, und hier insbesondere der Autobahnen im Ruhrgebiet. Hieraus leitet sich ein besonders hoher Erhaltungs-, aber auch Ausbaubedarf für das Fernstraßennetz ab. Bezogen auf ihre Bevölkerung oder auch Wirtschaftskraft haben jedoch andere Bundesländer bei der Zuweisung von Bundesmitteln für das Fernstraßennetz die Nase klar vorn. Insbesondere in den östlichen Bundesländern, aber auch in Bayern oder Baden-Württemberg wurde etwa im Jahr 2008 zwei- bis fünfmal so viel Geld in den Straßenbau investiert wie in NRW.

Noch eklatanter ist das Missverhältnis zwischen Bevölkerung/Wirtschaftskraft und Infrastrukturinvestitionen bei der Schiene: Hier flossen zwischen 2001 und 2010 nur ganze zwei Prozent aller Investitionen in Projekte innerhalb der Grenzen Nordrhein-Westfalens.



#### Forderungen der Wirtschaft:

- › Verkehrsfinanzierung modernisieren und umstellen.
- › Die Finanzierung vom allgemeinen Bundeshaushalt entkoppeln.
- › Geschlossene Finanzungskreisläufe für alle Verkehrsträger einführen.
- › Infrastrukturinvestitionen verstärkt am tatsächlichen Bedarf ausrichten.
- › Stärkere Berücksichtigung von NRW und vor allem des Ruhrgebiets bei der Mittelzuweisung des Bundes.
- › Beschleunigung der Verfahren und Verlässlichkeit für Investitionsentscheidungen.



# Erreichbarkeit der Zentren

Die innerstädtischen Zentren im Ruhrgebiet müssen für Handel, Gewerbe, Kultur, Tourismus und Wohnbevölkerung erreichbar bleiben. Das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement im Ruhrgebiet (Verkehrsleitsysteme, Mobilitätsberatung, zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote) ist konsequent weiterzuentwickeln, um den weiterhin steigenden Mobilitätsanforderungen von Bevölkerung und Wirtschaft gerecht werden zu können.

## Individualverkehr

Trotz der in den vergangenen Jahren erfolgten Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs wird auch zukünftig ein nennenswerter Anteil des Berufs-, Wirtschafts-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs mit dem eigenen Fahrzeug abgewickelt werden. Auch unter dem Aspekt der Emissionsreduzierung gilt im Zuge aller verkehrsplanerischen und verkehrssteuernden Maßnahmen das Ziel, einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss anzustreben. Die bewusste Herbeiführung von Verkehrswiderständen im Individualverkehr, etwa mit der Zielsetzung den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu forcieren, hat sich als untaugliches Instrument erwiesen. Hierzu gehört auch die bewusste Verknappung eines zentrumsnahen Parkraumangebotes. Derartige Beschränkungen und Verbote erschweren die Erreichbarkeit der innerstädtischen Einkaufs- und Versorgungszentren. Sie schwächen den innerstädtischen Einzelhandel und fördern Ansiedlungen „auf der grünen Wiese“. Dies widerspricht den geltenden städtebaulichen Zielen der Landesplanung in NRW.

### Forderungen der Wirtschaft:

- › Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur sicherstellen.
- › Erreichbarkeit der Innenstädte gewährleisten und durch Mobilitäts- und Verkehrsmanagement weiter optimieren.

Stattdessen müssen die finanziellen Mittel für den Erhalt und den bedarfsgerechten Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastrukturen in den Ruhrgebietsstädten gesichert und erhöht werden. Es muss außerdem Klarheit über eine Nachfolgeregelung für die kommunale Straßenfinanzierung in NRW geschaffen werden.

Die Erreichbarkeit von Innenstädten kann zudem durch ein städtisches Mobilitäts- und Verkehrsmanagement (Verkehrsleitsysteme, Mobilitätsberatung, Mobilitätsangebote wie das Job-Ticket) verbessert werden. Innovative Ansätze und Modellvorhaben sollten zeitlich begrenzt auch finanziell gefördert werden.

## Öffentliche Personenverkehre

Leistungsfähige Öffentliche Personennahverkehre (ÖPNV) und Schienenpersonenfernverkehre (SPFV) sind gerade in der Metropolregion Ruhr unverzichtbar, um das steigende Verkehrsaufkommen abwickeln zu können. Der ÖPNV übernimmt eine wesentliche Funktion bei der Mobilität innerhalb des Ballungsraumes Ruhr, der SPFV bei der Anbindung des Ruhrgebietes an die weiteren nationalen Wirtschaftszentren. Im Vergleich zu anderen großen europäischen Metropolregionen (Berlin, Paris, London) sind Organisationsstruktur, Bedienungsangebot und -qualität sowie Kosteneffizienz aufgrund der polyzentrischen Struktur des Ruhrgebietes optimierungsbedürftig. In den vergangenen Jahren wurden an verschiedenen Stellen Verbesserungen erreicht. Besonders im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bestehen jedoch weiterhin Qualitätsmängel. Um die Situation zu verbessern, sollte das

Ruhrgebiet noch konsequenter den Wettbewerb nutzen. Hierfür gibt es in ländlichen Regionen – beispielsweise in Westfalen – positive Beispiele. Dort wurden durch die Zweckverbände bereits 70 Prozent der SPNV-Leistungen im Wettbewerb ausgeschrieben. Ergebnis dort: Erhebliche Verbesserungen bei den Leistungen, dem Fahrzeugmaterial aber auch im Service und – hieraus resultierend – gestiegene Reisesendenzahlen.

Auch die weitere Öffnung des straßengebundenen ÖPNV-Marktes für den Wettbewerb ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen an das ÖPNV-System im Ruhrgebiet sowie unter Beachtung der Interessen des privaten mittelständischen Gewerbes zu prüfen.

Die zunehmende Öffnung der Märkte und die Kooperation über Verkehrsverbundgrenzen hinweg müssen im Sinne einer verbesserten Kostentransparenz und -effizienz geschehen. Die bestehenden Finanzierungssäulen im ÖPNV müssen transparenter werden und – auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – auf ihre Nachhaltigkeit überprüft werden.

Gleichzeitig fordert der rasante Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur im Ruhrgebiet in den 1970er-, 1980er- und 1990er-Jahren seinen Tribut. Insbesondere die unterirdisch verlaufenden Stadtbahnnetze bedürfen zunehmend grundlegender Sanierungen. Die Ruhr-IHKs fordern Bund und Land auf, erforderliche (Re-) Investitionen in die ÖPNV/SPNV-Infrastruktur unter Beachtung der Grundsätze von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit auch weiterhin sicherzustellen, um Planungssicherheit bei Kommunen und Verkehrsunternehmen zu schaffen.

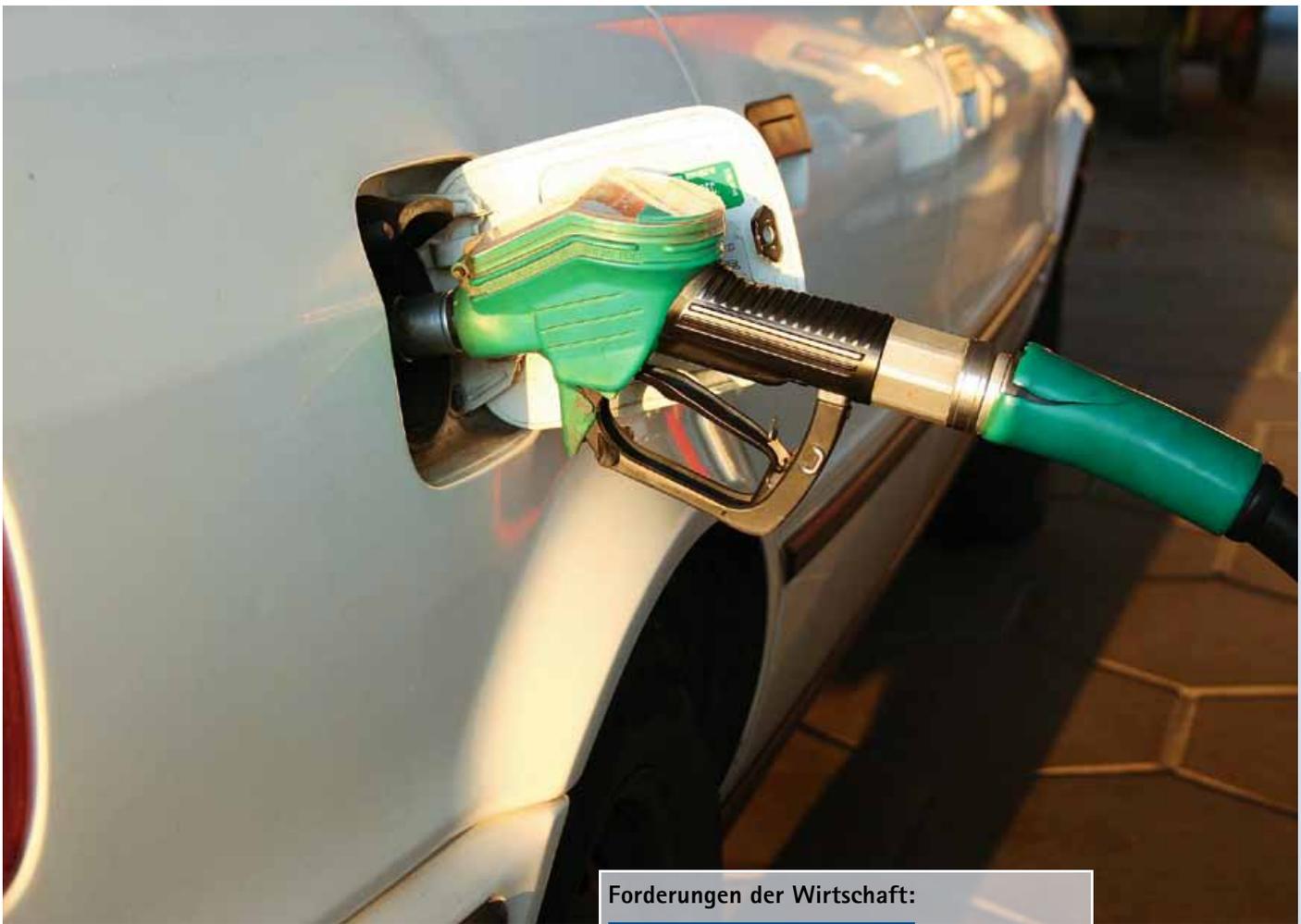
Der Rhein-Ruhr-Express als neues leistungsfähiges, schnelles und vertaktetes Verkehrsangebot ist für das Ruhrgebiet von besonderer Bedeutung. Der Bund ist aufgefordert, unter Berücksichtigung des Planungsfortschrittes die erforderlichen Mittel rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.



#### Forderungen der Wirtschaft:

- › Weitere Öffnung der SPNV-/ÖPNV-Märkte für den Wettbewerb prüfen, um Kosteneffizienz und Innovationen zu fördern.
- › Spezifische Anforderungen an das ÖPNV-System im Ruhrgebiet beachten.
- › Interessen der mittelständischen Busunternehmen berücksichtigen.
- › Finanzierung transparenter machen und effizienter gestalten.
- › Durch eine verstärkte Kooperation der Verkehrsunternehmen den Subventionsbedarf des ÖPNV/ SPNV reduzieren.
- › Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur unter Beachtung der Grundsätze von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit sicherstellen, um Planungssicherheit für Kommunen und Verkehrsunternehmen zu schaffen.
- › Jobtickets auch für Unternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern anbieten.
- › Rhein-Ruhr-Express als neues, leistungsfähiges, schnelles und vertaktetes Verkehrsangebot realisieren.
- › Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Münster – Lünen (– Dortmund).

Der nur eingleisige Streckenabschnitt zwischen Münster und Lünen führt zu regelmäßigen Störungen im Betriebsablauf im SPNV und SPNV. Eine schnelle Beseitigung des Engpasses durch einen zweigleisigen Ausbau ist daher zwingend erforderlich.



## Wirtschaftsverkehr

Wegen der hohen Siedlungsdichte in der Metropolregion Ruhr und der limitierten Ressourcen (Infrastruktur, Umwelt) sieht sich der städtische Güterverkehr mit zahlreichen Problemen konfrontiert. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Ruhr und die Funktionsfähigkeit der Innenstädte als zentrale Versorgungsbereiche ist ein funktionierender Ver- und Entsorgungsverkehr von großer Bedeutung. Daher unterstützen die Ruhr-IHKs die Planungen zum Aufbau eines ruhrgebietsweiten Vorrangnetzes und Leitsystems für den Lkw-/Lieferverkehr. Darüber hinaus sind bei allen städtebaulichen Planungen die Anforderungen des städtischen Liefer- und Entsorgungsverkehrs zu berücksichtigen.

Einen wichtigen Beitrag bei der Erarbeitung von Lösungen im Rahmen der Stadtlogistik leistet das EffizienzCluster LogistikRuhr im Verbundvorhaben „Urban Retail Logistics“. Das Verbundvorhaben zielt darauf ab, die Bünde-

### Forderungen der Wirtschaft:

- › Vorrangrouten für den Lkw-Verkehr ausweisen. Zufahrtsbeschränkungen so definieren, dass Alternativstrecken in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen und Kosten für Umwegfahrten vermieden werden.
- › Innovative Konzepte zur Warenbündelung und -verteilung sowie zur Schnittstellenoptimierung unterstützen.
- › Erreichbarkeit der Innenstädte für Liefer- und Entsorgungsverkehr sicherstellen und verbessern.

lung von Warenströmen sowie die Entwicklung individueller Services gleichzeitig beherrschbar zu machen, logistische Infrastrukturen und Schnittstellen zwischen Fernverkehr und der Feindistribution im urbanen Raum weiterzuentwickeln und neben neuen Formen von Handels- und Nahversorgungskonzepten auch neue Bestellmöglichkeiten und Belieferungswege für den Kunden zu erforschen.

# Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur für die Logistikregion Ruhr





# Straße

Bis 2025 wird der Güterverkehr um bis zu 70 Prozent anwachsen. Den Großteil dieses Wachstums wird die Straße aufnehmen müssen. Auf zahlreichen Autobahnabschnitten im Ruhrgebiet kommt es aber bereits heute regelmäßig zu Überlastungen und kilometerlangen Staus durch ein hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle und Baustellen. Das bedeutet eine zunehmende Unkalkulierbarkeit der Transporte für die Wirtschaft im Ruhrgebiet und damit erhebliche zusätzliche Kosten. Das grundsätzlich durchaus dichte Fernstraßennetz im Ruhrgebiet benötigt dringend sowohl Instandsetzungs- als auch Erweiterungsinvestitionen in beträchtlichem Umfang. Auch die Kapazität der Lkw-Parkplätze an den Autobahnrastanlagen muss dringend aufgestockt werden. Unzureichender Ausbau, fehlende Lückenschlüsse oder Fahrbahnschäden beeinträchtigen die logistischen Prozessketten und schwächen Image und Attraktivität der Wirtschaftsregion Ruhr.

Die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet erwarten daher von der Bundes- und Landespolitik, die Bundesfernstraßen und Landesstraßen in der Region auch weiterhin zukunftsgerecht auszubauen. Dies gilt auch für das kommunale Straßennetz. Gerade in Zeiten knapper öffentlicher Mittel müssen die Infrastrukturinvestitionen dort eingesetzt werden, wo sie den größten verkehrlichen und damit volkswirtschaftlichen Nutzen entfalten.

Besonders kritisch ist die Situation an zahlreichen Brücken, die zum Großteil zwischen den 1960er- und 1980er-Jahren errichtet wurden und inzwischen ihren Zenit längst überschritten haben. Bei mehr als 300 Großbrücken an den Bundesfernstraßen in NRW besteht in den kommenden zehn Jahren dringender Handlungsbedarf. Auch der Gesamtzustand der Brücken an den Landesstraßen wird im Straßenzustandsbericht des Landes NRW mit nahe-

zu 50 Prozent als kritisch/ungenügend bzw. noch gerade ausreichend bewertet.

Neben einer ausreichenden Finanzierung für die Erhaltung und den Ausbau des Straßennetzes ist ein straffes und rechtssicher durchgeführtes Planverfahren eine wichtige Voraussetzung, um dringende Lückenschlüsse und Ausbauprojekte zeitnah umsetzen zu können. Dem Landesbetrieb Straßenbau NRW sind die hierfür erforderlichen Planungsressourcen zur Verfügung zu stellen.

Die aus Sicht der Ruhrgebiets-IHKs vordringlichen Bundesfernstraßenprojekte sind:

- A40: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Kaiserberg und der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen und Bau des „B1-Tunnels“ zwischen Märkische Straße und B 236 in Dortmund
- A 42: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Herne und der Anschlussstelle Bottrop-Süd
- A 43: Sechsstreifiger Ausbau zwischen der Anschlussstelle Recklinghausen/Herten und dem Autobahnkreuz Bochum/Witten
- A 45: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Dortmund-West und dem Autobahnkreuz Hagen
- A 52/B 224: Ausbau der B 224 zur A 52 von der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer bis zum Autobahnkreuz Essen-Ost
- A 57: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Kamp-Lintfort und dem Autobahnkreuz Meerbusch
- A 59: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg und der Anschlussstelle Duisburg-Hamborn
- A 445: Bau zwischen Hamm-Rhynern und Werl-Nord

Weitere Informationen zu den vorgenannten Projekten sind den Projektblättern ab Seite 25 zu entnehmen.



## Schiene

Das Ruhrgebiet verfügt über ein vergleichsweise dichtes Schienennetz. Die Eisenbahn übernimmt eine wichtige Funktion im Bereich des nationalen und internationalen Güterverkehrs. Im Schnittpunkt mehrerer europäischer Eisenbahnmagistralen ist die Region ein strategisch günstig gelegener Quell- und Zielort von Massen- und Stückgütern. Leistungsfähige Schienengüterverkehrsknoten und Umschlagterminals, zum Beispiel in Dortmund, Duisburg, Hagen, Hamm und Herne, dienen als Drehscheiben für den nationalen und europäischen Güterverkehr.

Die Möglichkeiten, auch den regionalen Güterverkehr über die Bahn und das Binnenschiff abzuwickeln, sind begrenzt. Die spezifischen Eigenschaften der Bahn und die Verfügbarkeit des Netzes, vor allem aber auch die Frage der Wirtschaftlichkeit von Transporten, machen die Straße in diesem Entfernungsbereich in der Regel alternativlos. Dennoch bietet die Verknüpfung der Verkehrsträger weitere Effizienzgewinne. Diese können aber nur ausgeschöpft werden, wenn die verschiedenen Verkehrsträger sich als Teil eines logistischen Gesamtsystems und nicht als Konkurrenten betrachten.

Die verkehrspolitisch gewünschte Stärkung des Schienengüterverkehrs kann vor allem durch mehr Wettbewerb forciert werden. Ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz ist gerade für kleinere Privatbahnen eine wesentliche Voraussetzung, um Planungssicherheit für erforderliche Investitionen zu haben. Die Politik ist aufgefordert, die erforderlichen Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen.

Die große Bedeutung der ZARA-Häfen für die Ruhrwirtschaft führt dazu, dass zukünftig in noch größerem Umfang entsprechende Hinterlandverkehre auf das Ruhrgebiet zurollen werden. Laut eines Gutachtens des Verkehrsverbandes Westfalen aus dem Jahr 2011 werden die Seehafenhinterlandverkehre in Tonnenkilometer (tkm) bis 2025 im Mittel um 168 Prozent zunehmen. Hierfür ist vor allem eine Ertüchtigung der entsprechenden Schienengüterverkehrsstrecken und -knotenpunkte unabdingbar.

Die Ruhr-IHKs erwarten von Bund und Land, dass die Finanzierungszusagen für den Bau eines dritten Gleises zwischen Emmerich und Oberhausen (Fortsetzung der Betuwe-Linie) verlässlich sind und bei Vorlage des Baurechts unverzüglich mit der Baumaßnahme begonnen wird. Darüber hinaus unterstreichen sie die Dringlichkeit einer politischen Einigung zur Frage der Streckenführung des „Eisernen Rheins“. Von Bedeutung sind in diesem Zusammenhang auch der Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke und der mehrgleisige Ausbau auf der Ost-West-Achse zwischen Dortmund und Hamm.

### Forderungen der Wirtschaft

- › Diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz sichern.
- › Engpässe im Schienennetz beseitigen.
- › Aktuelle Ausbauprojekte forcieren.



## Wasserstraßen und Häfen

Das Ruhrgebiet verfügt über eines der dichtesten Wasserstraßen- und Hafensysteme Europas, welches sich als wichtiger Standortvorteil für den Logistikstandort Ruhr darstellt. Als herausragende Schnittstellen für die Binnenschifffahrt in der Region sind der Rhein, der größte Binnenhafen Europas in Duisburg sowie der größte Kanalhafen Deutschlands in Dortmund zu nennen. Darüber hinaus verfügt das Ruhrgebiet über weitere leistungsfähige Häfen, die u. a. durch den Datteln-Hamm-Kanal, den Dortmund-Ems-Kanal, den Rhein-Herne-Kanal und den Wesel-Datteln-Kanal einen direkten Zugang zur Nordsee ermöglichen.

Das Binnenschiff und die Binnenhäfen sind Teile der internationalen Transportkette, die über die großen Seehäfen die Entwicklung in den Binnenhäfen zu einem wesentlichen Teil mit steuern. Für das Ruhrgebiet haben die ZARA-Häfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen eine besondere Bedeutung. Alleine über den Rhein wurden am Grenzübergang Emmerich im Jahr 2010 162 Millionen Tonnen Güter per Binnenschiff transportiert (vgl. WSD West 2011). Für 2015 wird eine Steigerung auf 200 Millionen Tonnen prognostiziert. Neben den ZARA-Häfen wird in Zukunft auch der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven für die Wirtschaft im Ruhrgebiet an Bedeutung gewinnen.

Eine wesentliche Voraussetzung für eine Stärkung der Binnenschifffahrt im Ruhrgebiet ist der beschleunigte Ausbau des Wasserstraßennetzes und die Einrichtung und Weiterentwicklung leistungsfähiger Schnittstellen zur Straße und Schiene. Die unzureichende Finanzausstattung für die Binnenwasserstraßen blockiert eine zeitnahe, positive Entwicklung der Binnenschifffahrt. Daher müssen die Mittel für den Unterhalt der Wasserstraßen ebenso nachhaltig angehoben werden, wie die Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen, zum Beispiel für eine dringende Anhebung der Kanal-

brücken, um zwei- bis dreilagige Containerverkehre zu ermöglichen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die begrenzten finanziellen Mittel primär auf die verkehrsstarken Binnenwasserstraßen zu konzentrieren.

Eine Voraussetzung, um die Potenziale der Binnenschifffahrt stärker nutzbar zu machen, ist die planerische Sicherung und Entwicklung von Häfen und wassernahen Gewerbe- und Industrieflächen. Vielfach werden insbesondere innenstadtnahe Hafenflächen in exklusive Wohnquartiere oder Kultur- oder Gastronomieanlagen umgewidmet. Langfristig schadet diese Aufgabe strategisch wichtiger Industrieflächen sowohl der Wirtschaft als auch der Umwelt, denn durch den Verlust von Hafen- und sonstigen Umschlagsanlagen wird den per Schiff beförderten Gütern der landseitige Umschlag erschwert oder gar unmöglich gemacht.

Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung der Binnenschifffahrt erwarten die Ruhr-IHKs, dass Nordrhein-Westfalen weiterhin Sitz einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion bleibt.

### Forderungen der Wirtschaft

- › Durchgängiger Ausbau des Kanalnetzes für den zwei- bis dreilagigen Containerverkehr und Erweiterung/Neubau der Schleusen für das Großmotorgüterschiff.
- › Konzentration der begrenzten finanziellen Mittel auf verkehrsstarke Wasserstraßen.
- › Einrichtung und Weiterentwicklung von leistungsfähigen Schnittstellen zur Straße und Schiene.
- › Häfen sowie Gewerbe- und Industrieflächen mit Wasserstraßenanbindung planerisch sichern und entwickeln.
- › NRW muss weiterhin Sitz einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion bleiben.



## Luftverkehr und Flughäfen

Das Ruhrgebiet hat über die Flughäfen Düsseldorf und Dortmund Zugang zum internationalen Luftverkehrsnetz. Ergänzende Funktionen kommen dem Flughafen Münster/Osnabrück (für das nördliche Ruhrgebiet) sowie den Flughäfen Paderborn/Lippstadt (für das östliche Ruhrgebiet) und Weeze (für das westliche Ruhrgebiet) zu. Die Flughäfen sind durch ihre direkte Straßenanbindung aus den verschiedenen Teilräumen des Ruhrgebiets gut erreichbar. Über eine direkte Schienenanbindung verfügt hingegen nur der Düsseldorfer Flughafen.

Das Netz der bedeutsamen Verkehrsflughäfen wird ergänzt durch verschiedene Verkehrslandeplätze, die dem wachsenden individuellen Geschäftsreiseluftverkehr mit firmeneigenen oder gecharterten Maschinen dienen. Nicht nur international tätige Großkonzerne, sondern auch kleine und mittlere Unternehmen unterhalten heute weitverzweigte internationale Geschäftsbeziehungen, bei denen die besondere Flexibilität des Geschäftsreiseluftverkehrs häufig deutliche Zeit- und damit auch Kostenvorteile bietet.

Die Luftverkehrswirtschaft geht davon aus, dass sich der Luftverkehr in Europa in weniger als 20 Jahren mehr als verdoppeln wird (vgl. Airbus 2009). Um diese wachsende Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Passagier- und Frachtverkehr abwickeln zu können, ist ein funktionsfähiges Luftverkehrssystem für die Wirtschaft im Ruhrgebiet ein zunehmend wichtiger werdender Standortfaktor.

Eine von der IHK zu Dortmund beauftragte Vergleichsstudie aus dem Jahr 2010 kommt zu dem Ergebnis, dass das Luftverkehrsangebot im Ruhrgebiet im internationalen Vergleich mit anderen Ballungsräumen nur unterdurchschnittlich ist. Es werde weder eine aufkom-

mensnahe Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage gewährleistet noch eine ausreichende Flughafenkapazität zur Verfügung gestellt, um im Wettbewerb der europäischen Metropolregionen bestehen zu können.

Infolge des Wachstums im Luftverkehr stoßen die für das Ruhrgebiet bedeutsamen Verkehrsflughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen. Hinzu kommen betriebliche Restriktionen. Grundsätzlich sollen die Flughäfen die vom Markt nachgefragten Verkehrsangebote auch abwickeln können. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit und um an dem prognostizierten Wachstum partizipieren zu können, ist es deshalb erforderlich, notwendige Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen konsequent umzusetzen. Bei der Diskussion über Veränderungen oder Neufestlegungen von Nachtflugbeschränkungen und Betriebszeiten sind die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel sowie die Anforderungen der Airlines hinsichtlich eines wirtschaftlichen Flugbetriebs angemessen zu berücksichtigen.

### Forderungen der Wirtschaft

- › Stärkung und Weiterentwicklung der für das Ruhrgebiet bedeutsamen Verkehrsflughäfen.
- › Angemessene Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte bei der Diskussion über die Notwendigkeit von Nachtflugbeschränkungen oder der Optimierung von Betriebszeiten.





# Verkehr und Umwelt

Der Gesundheits- und der Umweltschutz rücken immer mehr in den Fokus der politischen Aktivitäten. Die IHKs im Ruhrgebiet bekennen sich zur hohen Priorität des Gesundheits- und auch des Umweltschutzes und setzen sich für den Schutz vor und den Abbau von bestehenden Gesundheits- und Umweltgefährdungen ein.

Gesundheits- und Umweltschutz kosten Geld – den Staat und vor allem auch die Wirtschaft. Aufgrund der teils gravierenden finanziellen Folgen setzen Maßnahmen in diesem Bereich zwingend voraus, dass zur Bewertung möglicher Maßnahmen eine solide und aktuelle Datengrundlage zur Verfügung steht. Weitere unabdingbare Voraussetzungen liegen in einer nachvollziehbaren Ursache-Wirkungs-Analyse und in einer sachgerechten Nutzen-Kosten-Abwägung unter Berücksichtigung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Belange.

Aus Sicht der Ruhr-IHKs wurden bei der Festlegung und räumlichen Ausweitung der Umweltzonen im Ruhrgebiet die vorgenannten Aspekte häufig nicht beachtet. Umso wichtiger ist es, diese methodischen Anforderungen bei möglichen weiteren Veränderungen der Umweltzonen zu beachten und den Umweltnutzen und die mobilitätsbeschränkenden Wirkungen von Maßnahmen im Sinne der Verhältnismäßigkeit der Mittel gegeneinander abzuwägen.

Die Schonung der natürlichen Ressourcen, die Verbesserung der Umweltbilanz und des Gesundheitsschutzes haben aus Sicht der Ruhr-IHKs eine hohe Bedeutung. Gleichzeitig ist aber gerade in einer Industrieregion wie dem Ruhrgebiet zu berücksichtigen, dass Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung aneinander gekoppelt sind und Gewerbe- und Industriegebiete gerade dazu geschaffen wurden, Verkehre und Emissionen gezielt zu bündeln – letztendlich auch deshalb, um andere, sensiblere Bereiche zu entlasten.

## Forderungen der Wirtschaft

- › **Nachvollziehbarere Daten- und Entscheidungsgrundlagen bei der Festlegung von Umweltzonen/Eingriffen in den Verkehr.**
- › **Angemessene Berücksichtigung wirtschaftlicher Belange bei der Diskussion über mobilitätsbeschränkende Maßnahmen.**
- › **Optimierung des Verkehrsflusses als einen der wichtigsten Bestandteile auch eines nachhaltigen Umwelt- und Gesundheitsschutzes (Schaltung „grüner Wellen“, Lkw-Routenkonzepte, Baustellenmanagement).**
- › **Schaffung integrierter Mobilitätskonzepte, damit Pkw, Lkw, Bus, Bahn und Fahrrad sich ergänzen und nicht in Konkurrenz zueinander stehen.**

# Zentrale Verkehrsprojekte für das Ruhrgebiet



# Straße

**A 40: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Kaiserberg und der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen und Bau des „B1-Tunnels“ zwischen Märkische Straße und B 236 in Dortmund**

## Projektstatus

### Planungsstand:

- AK Kaiserberg bis AS Essen-Frohnhausen: Entwurfsplanung in Bearbeitung.
- B1-Tunnel: Das Planfeststellungsverfahren für den „B1-Tunnel“ ist abgeschlossen worden. Eine erfolgreiche Klage hat das Projekt zunächst gestoppt. Das Planfeststellungsverfahren muss erneut durchgeführt werden.

### Bedarfsplan:

Vordringlicher Bedarf des BVWP.

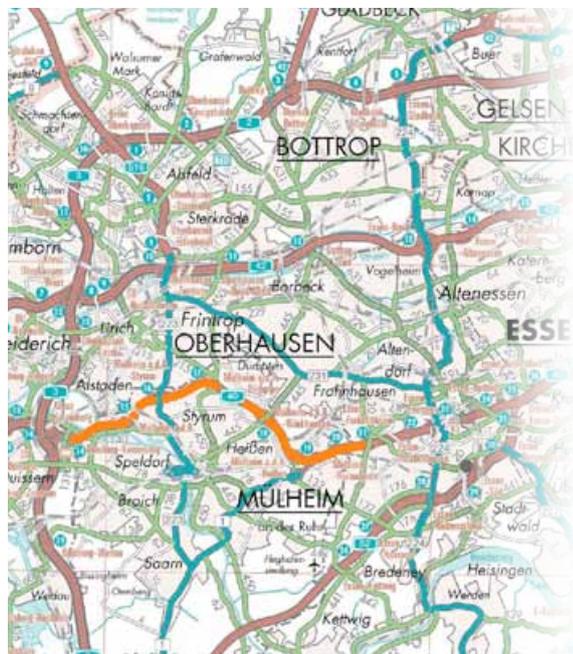
## Bedeutung

Die A 40 ist Teil einer der wichtigsten West-Ost-Achsen des weiträumigen Verkehrs in NRW. Neben ihrer Funktion als verbindende West-Ost-Achse zwischen den Niederlanden und dem Ruhrgebiet hat die A 40 im Abschnitt zwischen Duisburg und Essen eine sehr hohe Bedeutung als Zubringer zum größten Binnen-

hafen Europas sowie zu weiteren Logistikzentren. Durch die Verlegung der heutigen Ortsdurchfahrt im Abschnitt zwischen Märkische Straße und der B 236 in die Tieflage (Tunnel) und der hiermit verbundenen Beseitigung höhengleicher Kreuzungen wird die Leistungsfähigkeit der B 1 deutlich erhöht. Gleichzeitig wird der Ausbau die Immissionsbelastung im Bereich der Randbebauung deutlich entlasten. Da die Ausbaumaßnahmen westlich dieses Teilstücks bereits begonnen haben und auch im Osten konkrete Formen annehmen, würde sich das städtische Teilstück noch stärker zu einem Nadelöhr entwickeln.

## Forderungen der Wirtschaft

- › Ziel bleibt die durchgängige 6-Streifigkeit der A 40 zwischen Autobahnkreuz Duisburg-Kaiserberg und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna.
- › Die für die Gesamtrealisierung des Projekts erforderlichen Planungsschritte sind zügig voranzutreiben.
- › Die Straßenbauverwaltung ist aufgefordert, die erforderlichen Plananpassungen für den B1-Tunnel zügig vorzunehmen und die erneute Planfeststellung schnellstmöglich einzuleiten.
- › Im Zuge der mittelfristigen Finanzplanung müssen ab 2015 entsprechende Mittel eingeplant werden.



## A 42: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Herne und der Anschlussstelle Bottrop-Süd

### Projektstatus

#### Planungsstand:

Derzeit keine Planungsaktivitäten.

#### Bedarfsplan:

Bisher nicht im BVWP berücksichtigt.

### Bedeutung

Die A 42 verläuft von Kamp-Lintfort im Westen nach Dortmund im Osten durch das nördliche Ruhrgebiet. Sie ist im Autobahnnetz direkt an die A 57 im Westen und an die A 43 und A 45 im Osten angebunden. Der Bereich östlich des AK Herne ist dreispurig ausgebaut. Westlich des AK Herne bis zur Anschlussstelle Bottrop-Süd ist die A 42 zweispurig ausgebaut. Der Emscherschnellweg nimmt von seiner Bedeutung her einen hohen Stellenwert im Autobahnssystem des Ruhrgebietes ein. Als mittlere der drei West-Ost-Verbindungen A 40, A 42 und A 2 ist die A 42 die zentrale Ausweichstrecke bei hohem Verkehrsaufkommen auf den anderen Strecken, vor allem bei Stausituationen auf dem stark frequentierten Ruhrschnell-

weg (A 40). Die A 42 ist für Verkehre aus Norden kommend über die A 43 die erste Wahl für alle Zielverkehre im nördlichen Ruhrgebiet. Auch für die Erreichbarkeit des Duisburger Hafens z. B. für Güterverkehre, die für den Export bestimmt sind oder für Importverkehre, die Destinationen in Osteuropa haben, ist die A 42 von erheblicher systematischer Bedeutung innerhalb der Logistikstandorte Ruhrgebiet und NRW. Die starke tägliche Fahrzeugfrequenz von bis zu 90.000 Fahrzeugen bedeutet für die Strecke eine Kapazitätsauslastung. Weitere Kapazitäten, die über den Ausbau der A 43 sowie allgemein prognostiziert werden, können in dem beschriebenen Zustand nicht mehr aufgenommen werden.

### Forderungen der Wirtschaft

- › Aufnahme der A 42 in den BVWP 2015.
- › Auftrag durch Politik an die Planungsbehörden, die konkreten Planungen anzugehen.
- › Budgetierung und Aufnahme der Maßnahme in den IRP.



## A 43: Sechsstreifiger Ausbau zwischen der Anschlussstelle Recklinghausen/Herten und dem Autobahnkreuz Bochum/Witten

### Projektstatus

#### Planungsstand:

- AS Recklinghausen/Herten bis AK Herne: Planfeststellungsverfahren kurz vor dem Abschluss.
- AK Herne bis AS Bochum-Riemke: Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens in 2013 vorgesehen.
- AK Bochum-Riemke bis AK Bochum: Entwurfsplanung kurz vor dem Abschluss.
- AK Bochum bis AK Bochum/Witten: Entwurfsplanung in Bearbeitung.

#### Bedarfsplan:

Vordringlicher Bedarf des BVWP.

### Bedeutung

Die A 43 Münster/Wuppertal ist die bedeutendste Nord-Süd-Verbindung im zentralen Ruhrgebiet. Zudem stellt sie eine wichtige Verbindungsspanne zwischen den West-Ost-Autobahnen im Ruhrgebiet, der A 2 (Oberhausen/Hannover), der A 42 (Oberhausen/Dortmund) und der A 40 (Venlo/Dortmund) dar. Derzeit ist die Leistungsfähigkeit der A 43 vor allem durch die hohe Stauanfälligkeit auf dem Teilstück zwischen Recklinghausen und Bochum sehr eingeschränkt.

Erforderlich und geplant ist daher ein sechsspüriger Ausbau des rund 20 km langen Teilstücks zwischen der Anschlussstelle Recklinghausen/Herten und dem Autobahnkreuz Bochum/Witten.



#### Forderungen der Wirtschaft

- › Zeitnahe Start der erforderlichen Vorplanungen für alle Bauabschnitte.
- › Einhaltung der Zeitplanung und Bereitstellung der erforderlichen Mittel – auch über die Festlegungen des IRP 2011–2015 hinaus.

## A 45: Sechsstreifiger Ausbau der Autobahn zwischen dem Autobahnkreuz Dortmund-West und dem Autobahnkreuz Hagen

### Projektstatus

#### **Planungsstand:**

Entwurfsplanung in Bearbeitung.

#### **Bedarfsplan:**

Vordringlicher Bedarf des BVWP.

### Bedeutung

Die Autobahn A 45 ist eine wichtige Nord-Süd-Magistrale im europäischen Straßennetz, die das Ruhrgebiet mit südlich gelegenen Wirtschaftsregionen wie z. B. der Rhein-Main-Region verbindet. Die Mitte der 70er-Jahre fertig gestellte Autobahnverbindung zwischen Dortmund und Aschaffenburg muss aufgrund der extremen klimatischen Einflüsse und der topographischen Gegebenheiten (Durchschneidung des Mittelgebirges Sauerland) sowie des zunehmenden Lkw-Verkehrs saniert und ausgebaut werden. Viele der über 60 Brücken der Strecke müssen instandgesetzt oder sogar ersetzt werden. Wie Verkehrszählungen und Studien belegen, hat die teils vier- bzw. fünf-streifig ausgebaute Autobahn in bestimmten Teilstrecken ihre Kapazitätsgrenzen weit überschritten. Tägliche Staus sind die Folge. Der sechsspurige Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Dortmund-West und dem Autobahnkreuz Hagen ist für die Ruhrwirtschaft von großer Bedeutung. Langfristig ist auch der Ausbau der Gesamtstrecke zwischen Dortmund und Gießen anzustreben.



### **Forderungen der Wirtschaft**

- › Zügige Fortsetzung der begonnenen Planungsschritte mit dem Ziel, einen durchgängigen sechsstreifigen Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Dortmund-Nordwest und dem Autobahnkreuz Hagen schnellstmöglich zu erreichen.
- › Bei den Instandsetzungsmaßnahmen der Brückenbauwerke sollten zukünftige Erweiterungen der Autobahn berücksichtigt werden.

## A 52/B 224: Ausbau der B 224 zur A 52 von der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer bis zum Autobahnkreuz Essen-Ost

### Projektstatus

#### Planungsstand:

- AS Gelsenkirchen-Buer-West bis AS Essen/Gladbeck: Keine Planungsaktivitäten.
- AK Essen-Nord bis AS Essen/Gladbeck: Planfeststellungsverfahren eingeleitet.
- AK Essen-Nord bis AK Essen-Ost: Entwurfspaltung in Bearbeitung

#### Bedarfsplan:

Vordringlicher Bedarf des BVWP.

### Bedeutung

Die A 52 / B 224 ist die wichtigste Verkehrsverbindung vom Münsterland durch das Ruhrgebiet nach Düsseldorf. Der fehlende Autobahnabschnitt zwischen Gelsenkirchen-Buer und Essen führt regelmäßig zu Staus auf der B 224 und am Autobahndreieck Essen-Ost. Seit mehr als 20 Jahren existieren Planungen, diese Verkehrsachse dem wachsenden Verkehrsaufkommen anzupassen und die B 224 zwischen Gelsenkirchen-Buer und der A 40 zur A 52 auszubauen. Mit dem geplanten Ausbau entstünde zudem eine wichtige Verbindungsspanne zwischen den in West-Ost-Richtung verlaufenden Autobahnen A 2, A 42 und A 40. Zudem würde die Erreichbarkeit der regionalen Gewerbestandorte verbessert und das nachgeordnete Straßennetz entlastet.



- › Für die Teilabschnitte „Autobahnkreuz Essen-Nord bis Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck“ sowie „Autobahnkreuz Essen/Gladbeck“ sind die laufenden Planfeststellungsverfahren zeitnah abzuschließen. Nach Vorlage des Baurechts ist mit dem Bau zu beginnen.
- › Die Entwurfsplanung für den Teilabschnitt „Autobahnkreuz Essen-Nord – Autobahndreieck Essen-Ost“ sind zum Abschluss zu bringen, um das Planfeststellungsverfahren einleiten zu können.
- › Für den Ausbauabschnitt nördlich des Autobahnkreuzes Essen/Gladbeck sollten die Möglichkeiten für eine einvernehmliche Lösung mit der Stadt Gladbeck zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft werden.

## A 57: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Kamp–Lintfort und dem Autobahnkreuz Meerbusch

### Projektstatus

#### Planungsstand:

Vorplanung in Bearbeitung.

#### Bedarfsplan:

Vordringlicher Bedarf des BVWP.

### Bedeutung

Die A 57 nimmt neben den regionalen Verkehren im Ballungsraum Rhein-Ruhr bedeutende Transitströme, insbesondere aus den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam, auf. Sie dient zudem als linksrheinische Alternativtrasse zu den rechtsrheinisch parallel verlaufenden Autobahnen A 59 und A 3. Aufgrund des hohen Schwerlastanteils sind insbesondere im Bereich Krefeld bereits heute zahlreiche Staus zu verzeichnen. Nur durch den sechsstreifigen Ausbau zwischen den beiden Autobahnkreuzen Kamp-Lintfort (A 42) und Strümp (A 44) lässt sich diese Situation langfristig lösen. Im Zuge der Maßnahme werden durch Lärmschutzmaßnahmen die Lärmwerte halbiert.



### Forderungen der Wirtschaft

- › Der sechsstreifige Ausbau des Abschnitts ist zwingend erforderlich, da insbesondere die weitere Entwicklung der Hafenstandorte (Duisburg, Düsseldorf-Neuss, Krefeld) sowie zunehmende Transitverkehre ein weiterhin steigendes Schwerverkehrsaufkommen erwarten lassen.
- › Die erforderlichen Planungsschritte sind zügig voranzutreiben.

---

## A 59: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg und der Anschlussstelle Duisburg-Hamborn

### Projektstatus

#### Planungsstand:

Vorplanung in Bearbeitung.

#### Bedarfsplan:

Im weiteren Bedarf des BVWP berücksichtigt.

### Bedeutung:

Die A 59 bildet parallel zur A 3 die zentrale Nord-Süd-Entlastungsachse im westlichen Ruhrgebiet. Sie fungiert als wichtige Verbindung zwischen den Autobahnen A 42, A 40 und der A 524. Der südliche Ast der A 59 ist im Stadtgebiet Duisburg bereits 6-streifig ertüchtigt. Die südliche Anbindung an die A 3 über die A 524 wird derzeit ausgebaut. Der Umbau des Breitscheider Kreuzes befindet sich in der Umsetzung. Die B 8n Richtung Düsseldorf ist für den Verkehr freigegeben worden. Damit die A 59 aber ihre volle Entlastungswirkung, die durch die vorgenannten abgeschlossenen und in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen vorbereitet ist, tatsächlich entfalten kann, muss eine 6-streifige Weiterführung bis zum Autobahnkreuz Nord erfolgen. Im Paket mit der Ertüchtigung der A 42 (Autobahnkreuz Herne bis Autobahnkreuz Essen-Nord) wird durch diese Maßnahme eine durchgängig 6-streifige Alternative zu den überlasteten Autobahnen A 40 und A 3 geschaffen.

---



### Forderung der Wirtschaft:

- › Das Projekt sollte prioritär geplant und in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.

## A 445: Bau zwischen Hamm–Rhynern und Werl-Nord

### Projektstatus

#### Planungsstand:

Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

#### Bedarfsplan:

Vordringlicher Bedarf des BVWP.

### Bedeutung

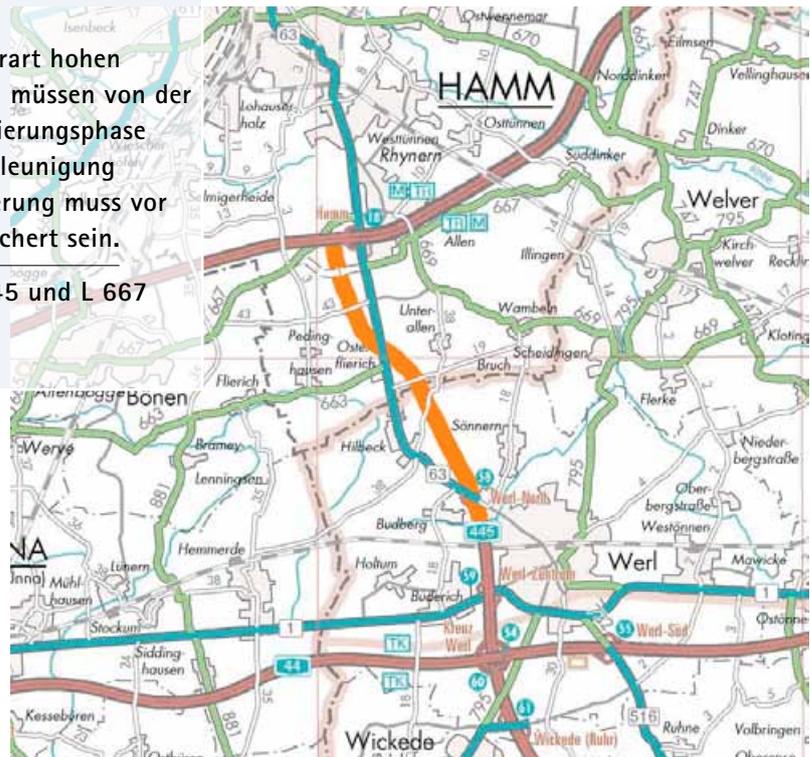
Durch den Lückenschluss der A 445 zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern wird eine direkte Verbindung zwischen den drei parallel verlaufenden Ost-West-Autobahnen A2 Oberhausen – Hannover, A 44 Dortmund – Kassel und A 46 Hagen – Bestwig geschaffen. Genau in dieser Verbindungsfunktion liegt auch der besondere verkehrswirtschaftliche Wert dieses nur 8 km langen Autobahnteilstücks. Denn auf diese Weise entsteht eine zusätzliche Nord-

Süd-Querverbindung zwischen diesen Autobahnen, die einen Umstieg zwischen der A 2, der A 44 und der A 46 bereits östlich der A 1 mit ihren hochbelasteten Autobahnkreuzen Kamen, Dortmund-Unna und Hagen ermöglicht. Dieser wichtige Netzeffekt der Autobahn A 445 führte sicherlich auch zu dem extrem hohen Nutzen-Kosten-Faktor von 22,4 für den Lückenschluss zwischen Werl-Nord und Hamm-Rhynern, wobei dieser damit zum am besten bewerteten Autobahnprojekt in NRW wurde.

Die A 445 befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.

### Forderungen der Wirtschaft

- › Für ein Projekt mit einem derart hohen volkswirtschaftlichen Nutzen müssen von der Planungsphase bis zur Realisierungsphase alle Möglichkeiten der Beschleunigung genutzt werden. Die Finanzierung muss vor Ende der Planungsphase gesichert sein.
- › Der zeitgleiche Bau von A 445 und L 667 (Zubringer) ist anzustreben.



# Schiene

## Rhein-Ruhr-Express

### Projektstatus

#### Planungsstand:

Planungen für verschiedene Teilabschnitte in Bearbeitung.

#### Bedarfsplan:

Nicht im BVWP berücksichtigt.

### Bedeutung

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist als schnelles und vertaktetes Verkehrsangebot für das Ruhrgebiet von besonderer Bedeutung. Schon heute sind die bestehenden Linien zumindest in den Spitzenzeiten überlastet. Der RRX soll Rückgrat des Schienennahverkehrs im Ruhrgebiet werden. Er soll weitgehend unabhängig von anderen Zugsystemen verkehren und mit attraktiven Reisezeiten die Zentren im Rhein-Ruhr-Gebiet miteinander verbinden.

Im Kernruhrgebiet sollen mit vier Linien 15-Minuten-Takte erreicht werden. Linienverlängerungen über das Ruhrgebiet hinaus

binden auch den Niederrhein (Oberhausen – Emmerich), das Münsterland (Dortmund – Münster) stündlich sowie die Haltepunkte Kamen und Hamm im Halbstundentakt mit ein.

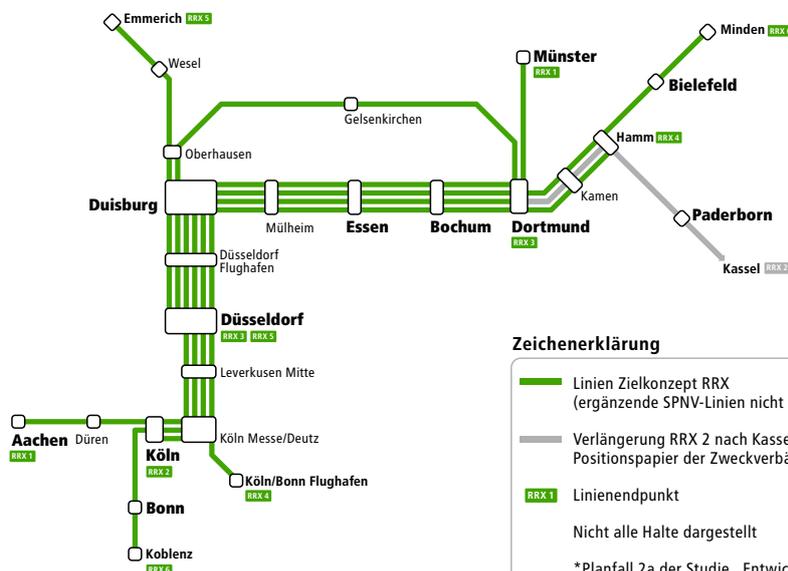
Im Ruhrgebiet sind dafür die folgenden Infrastrukturvoraussetzungen zu schaffen:

- Sechsgleisiger Ausbau von Düsseldorf-Reisholz bis Duisburg-Großenbaum.
- Punktuelle Maßnahmen in Essen-Steele, Essen-Steele-Ost und Bochum Langendreer.
- Umgestaltung des Spurplans im Großknoten Dortmund.
- Umbaumaßnahmen an den Bahnhöfen Duisburg-Rahm, Essen-Steele, Dortmund Hbf und Kamen.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Infrastrukturmaßnahmen wird es auch zu einer wesentlichen Verbesserung des Lärmschutzes kommen.

### Linien Zielkonzept RRX

gemäß RRX-Studie\*



### Zeichenerklärung

- Linien Zielkonzept RRX (ergänzende SPNV-Linien nicht dargestellt)
- Verlängerung RRX 2 nach Kassel gemäß Positionspapier der Zweckverbände
- RRX 1 Linienendpunkt
- Nicht alle Halte dargestellt

\*Planfall 2a der Studie „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen“

erstellt durch **KCITF** Kompetenzzentrum  
Integrativer Taktfahrplan NRW

### Forderungen der Wirtschaft

- › Aufgrund der enormen Bedeutung des Projekts müssen insbesondere die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zügig umgesetzt werden.
- › Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des hieraus zu entwickelnden Schienenwegeausbauplans sind die erforderlichen Infrastrukturvorhaben, soweit bedarfsplanrelevant, einzustellen.

## Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Münster – Lünen (– Dortmund)

### Projektstatus

#### **Planungsstand:**

Ausbauplanung in Bearbeitung.

#### **Bedarfsplan:**

Vordringlicher Bedarf des BVWP.

### Bedeutung

Der Streckenabschnitt ist Bestandteil der Schienenverkehrsachse zwischen dem Ruhrgebiet und Hamburg und wird im stündlichen IC/ICE-Verkehr bedient. Im Schienenpersonen-nahverkehr wird der Streckenabschnitt ebenfalls im Stundentakt (Regionalbahn zwischen Münster und Dortmund) befahren.

Die Strecke gehört zu den letzten verbliebenen eingleisigen Abschnitten im deutschen Fernverkehrsnetz. Die durch die erforderlichen Kreuzungsvorgänge bedingten Wartezeiten führen immer wieder zu Verspätungen, die sich in das weitere Fahrplangefüge des SPNV und SPNV fortsetzen.

Nur der zweigleisige Ausbau des 42 km langen Teilstücks zwischen Münster und Lünen ermöglicht zukünftige Taktverdichtungen im SPNV oder auch im SPNV. Er ist Voraussetzung für die geplante Integration der Stadt Münster in das Bedienungskonzept des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX). Für den Fernverkehr sind vor allem die Fahrzeitgewinne von Bedeutung. Es ist eine Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 200 km/h geplant.



- Forderungen der Wirtschaft**
- › Das Planverfahren ist zügig zum Abschluss zu bringen.
  - › Der Bund wird aufgefordert, die erforderlichen Mittel rechtzeitig einzuplanen und bei vorliegender Baureife unverzüglich mit dem Bau zu beginnen.

## Betuwe-Linie

### Projektstatus

#### Planungsstand:

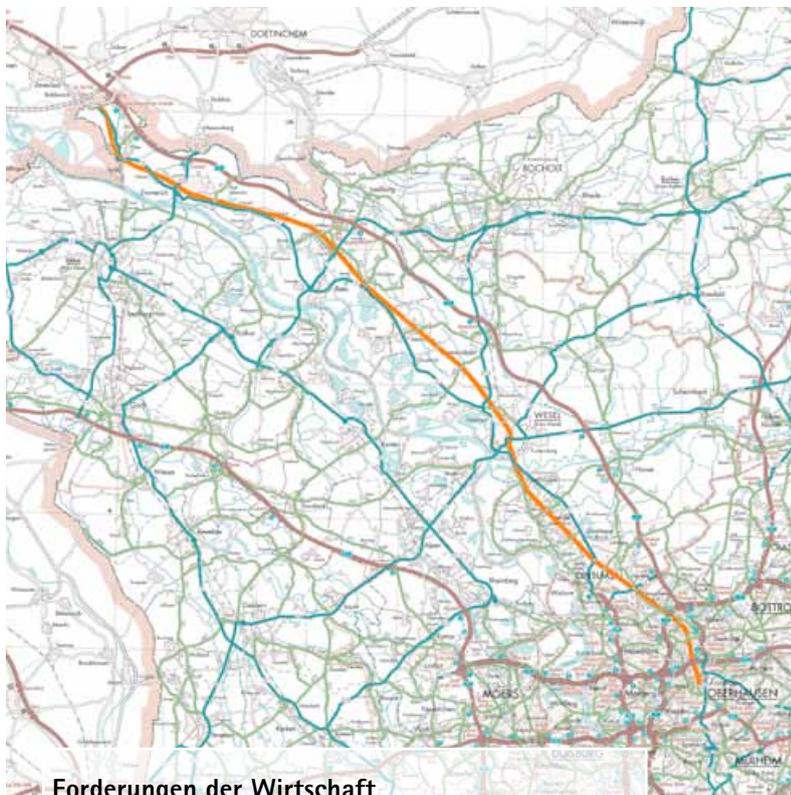
Teilabschnitte im Planfeststellungsverfahren.

#### Bedarfsplan:

Vordringlicher Bedarf des BVWP.

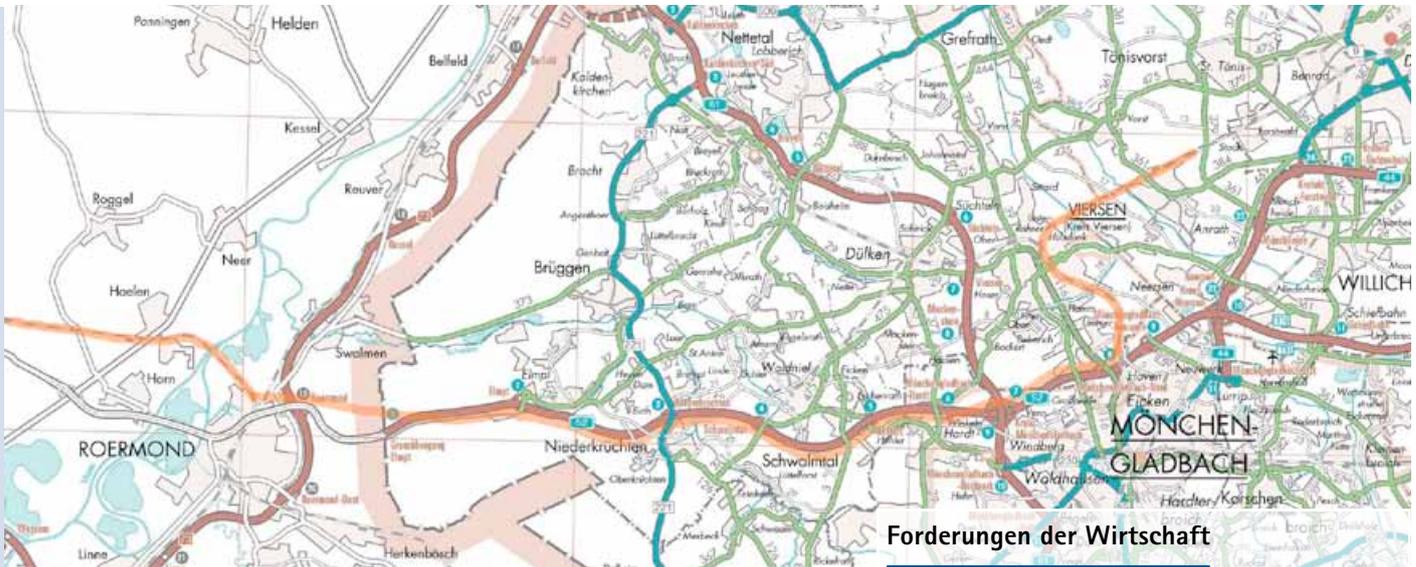
### Bedeutung

Aufgrund enormer Mengenzuwächse, insbesondere im Seehafen Rotterdam, ist absehbar, dass die derzeit zweigleisige Schienenstrecke ca. 2017 kapazitätsmäßig ausgelastet ist. Da gleichzeitig im Jahre 2013 auf diesem Abschnitt ein internationaler Schienenverkehrskorridor für den Güterverkehr aufgebaut wird, können die Kapazitätsengpässe zu Einschränkungen des regionalen Verkehrs (Güter und Personen) führen. Die Verkehrsbelastung ist auch heute bereits so hoch, dass die Bevölkerung wegen des fehlenden Lärmschutzes leidet. Ein weiteres großes Problem sind die vielen höhengleichen Bahnübergänge an der Strecke. Die Kapazitätsauslastung führt zu einer enormen Trennwirkung. Der dreigleisige Ausbau verbunden mit Lärmschutzmaßnahmen und der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge erhöht die Leistungsfähigkeit und schafft Spielraum für den regionalen Verkehr.



### Forderungen der Wirtschaft

- › Als Teil der Magistrale Rotterdam – Genua ist die Verbindung zwischen Emmerich und Oberhausen insbesondere als Güterverkehrsstrecke von enormer Bedeutung.
- › Die Unternehmen an Rhein und Ruhr profitieren jedoch nicht nur von der verbesserten Güterverkehrsanbindung. Auch das Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr benötigt Kapazitäten für die weitere Entwicklung. Diese setzt voraus, dass die Strecke schnellstmöglich und leistungsfähig ausgebaut wird.



Forderungen der Wirtschaft

## Eisener Rhein

### Projektstatus

#### Planungsstand:

Derzeit keine Planungsaktivitäten.

#### Bedarfsplan:

Vordringlicher Bedarf des BVWP.

### Bedeutung

Was die Betuwe-Linie für den Hafen Rotterdam ist, ist der Eisener Rhein für den Hafen in Antwerpen. Die Schienennetzkapazitäten zwischen dem zweitwichtigsten Seehafen in der Westrange und dem Land Nordrhein-Westfalen sind in absehbarer Zeit erschöpft. Dies gilt beispielsweise für die Strecke von Venlo nach Kaldenkirchen sowie für den Bahnknoten Aachen. Es besteht grundsätzlich Einigkeit zwischen den beteiligten Staaten, dass der Eisener Rhein notwendig ist. Dabei präferieren die Belgier und die Niederländer eine Reaktivierung der historischen Trasse des Eisernen Rheins. Das Land Nordrhein-Westfalen setzt sich für eine leistungsfähige Variante entlang der A 52 (zweigleisig und elektrifiziert) ein.

- › Die historische Strecke des Eisernen Rheins ist kapazitätsmäßig so eingeschränkt, dass eine Überlastung aufgrund der Mengensteigerungen im Hinterlandverkehr von Antwerpen absehbar ist. Die Wirtschaft fordert deshalb gemeinsam mit dem Land Nordrhein-Westfalen und allen im Landtag vertretenen Fraktionen einen leistungsfähigen Ausbau entlang der A 52. Nur so ist gewährleistet, dass wir eine nachhaltige, d. h. dauerhafte Lösung für die zusätzlichen Verkehre zwischen Nordrhein-Westfalen und dem Seehafen Antwerpen erhalten.



### Forderungen der Wirtschaft

- › Der Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke für den Schienengüterverkehr muss in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen werden. Anschließend ist umgehend mit den Planverfahren zu beginnen.

## Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke für den Güterverkehr

### Projektstatus

#### Planungsstand:

Derzeit keine Planungsaktivitäten.

#### Bedarfsplan:

Weitere Bedarf des BVWP.

### Bedeutung

Die Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen über Siegen, Gießen nach Frankfurt stellt für den Güterverkehr auf der Schiene aus dem und in das Ruhrgebiet sowie für den Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar. Da die beiden Schienenverbindungen von Köln aus durch das Rheintal nach Karlsruhe schon seit längerer Zeit an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen und der wachsende Gütertransport auf diesen Strecken aufgrund der hohen Geräuschemission auf den zunehmenden Widerstand bei den Rheintalanwohnern stößt, suchen das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn AG nach geeigneten Ausweichstrecken. Als möglicher Bypass für das Rheintal könnte die Ruhr-Sieg-Strecke fungieren. Um diese Funktion für den Güterverkehr wahrnehmen zu können, wäre ein Ausbau der Strecke notwendig. Für den Transport der großen seegängigen High-Cube-Container auf der Schiene müssten die Tunnelprofile entlang der Ruhr-Sieg-Strecke aufgeweitet werden. Darüber hinaus gilt es, bestehende Steigungsstrecken für die schweren Güterzüge zu entschärfen.

### Weitere für das Ruhrgebiet wichtige Straßenbauprojekte

- › A 1 Autobahnkreuz Kamen – Anschlussstelle Hamm-Bockum/Werne
- › A 44 Ruhralleetunnel Essen
- › A 46 Anschlussstelle Hemer – Neheim-Hüsten
- › A 524/B 288 Duisburg-Serm – Krefeld
- › B 58 Ortsumgehung Wesel
- › B 63 Ortsumgehung Hamm
- › B 474 Ortsumgehung Datteln sowie Ortsumgehung Waltrop
- › B 483 Ortsumgehung Schwelm



## Impressum

### Herausgeber:

Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet  
Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Hagen und  
Nord Westfalen

### Redaktion:

Joachim Brendel, IHK Nord Westfalen  
Daniel Janning, IHK Nord Westfalen  
In Zusammenarbeit mit der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit  
der IHK Nord Westfalen

### Bearbeitung:

Rouven Beeck, IHK Mittleres Ruhrgebiet  
Kerstin Groß, IHK Mittleres Ruhrgebiet  
Ocke Hamann, Niederrheinische IHK Duisburg Wesel Kleve  
Gerhard Hammer, IHK zu Essen  
Stefan Peltzer, IHK zu Dortmund  
Stefan Schreiber, IHK zu Dortmund  
Jan Tornow, Südwestfälische IHK zu Hagen

### Karten:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Fachcenter  
Vermessung/Straßeninformationssysteme

### Fotonachweis:

www.fotolia.com: Günter Menzl (Titel, S. 6 und 20),  
Aamo (Titel, S. 6 und 17), Solog (Titel, S. 6 und 18),  
Otto Durst (Titel, S. 6 und 19), Sculpies (S. 8), KK (S. 12),  
Daniel Ernst (S. 14), Maria P. (S. 15), flashpics - Fotolia  
(S. 16), Franz Pflügl (S. 21), Andrea Lehmkuhl (S. 22),  
panthermedia.net: Rainer Junker (S. 24),  
Andrejs Pidjass (S. 38)

### Gestaltung/Layout:

elemente designagentur GbR, Münster

### Stand: April 2013

Alle Angaben ohne Gewähr.  
Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit  
Genehmigung der Herausgeber.

