



Projekte für das Ruhrgebiet

Projekt	Länge in km	Planungsstand	Einstufung im BVWP*
A1 Dortmund - Münster			
8-streifiger Ausbau AS Schwerte – AK Dortmund/Unna	9,8	OP	WB*
8-streifiger Ausbau nördlich AS Unna-Zentrum – AK Kamen	3,6	OP	-
6-streifiger Ausbau AK Kamen – DEK-Brücke (südlich AK Münster Süd)	31,3	VEG	VB-E
A40 Duisburg - Dortmund			
6-streifiger Ausbau AK Kaiserberg – AS Essen-Frohnhausen	13,7	VP	VB-E
6-streifiger Ausbau AS Essen-Frohnhausen – AD Essen-Ost	5,9	OP	-
6-streifiger Ausbau AS Bochum-Stahlhausen – AK Dortmund-West	16,5	OP	VB-E
6-streifiger Neubau B 1-Tunnel zwischen AS Dortmund und AS Dortmund-Ost	6,2	VP	WB
6-streifiger Aus- bzw. Neubau zwischen AS Dortmund-Ost – AK Dortmund/Unna	9,5	PE	VB-E
A 42 Bottrop – Herne			
6-streifiger Ausbau AS Bottrop-Süd – AK Herne	18,2	OP	VB-E
A 43 Bochum – Marl			
6-streifiger Ausbau AS Witten-Heven – AS Marl-Sinsen	20,4	VE, VEG, PA	VB-E
A 44 Dortmund – Werl			
6-streifiger Ausbau AK Dortmund/Unna – AK Werl	18,4	VE	WB*
A 45 Dortmund			
6-streifiger Ausbau westlich AS Dortmund-Süd – AK Dortmund-West	9,4	VP	WB*
6-streifiger Ausbau – AK Dortmund-West – AS Dortmund-Hafen	1,1	OP	-
A 52 Breitscheid – Essen			
6-streifiger Ausbau AK Breitscheid – AS Essen-Rüttenscheid	13,5	OP	VB-E
A 59 Duisburg			
6-streifiger Ausbau AK Duisburg – AS Duisburg-Marxloh	6,4	VP	VB-E
Lückenschluss A 445 (B 63)			
6-streifiger Neubau AS Werl-Nord – AS Hamm/Rhynern	8,1	PE	VB
Lückenschluss A 52 (B 224) Essen – Gladbeck			
6-streifiger Neubau AD Essen-Ost – AK Essen-Nord	7,1	VEA	WB*
4-streifiger Neubau AK Essen-Nord – AS Gelsenkirchen-Buer	6,3	PA bzw. UVS	VB bzw. VB-E
Lückenschluss A 44 (B 227) Velbert – Essen			
4-streifiger Neubau Essen-Ruhrallee-tunnel – AS Essen-Bergerhausen	3,1	LBV	WB*
Lückenschluss A 524 (B 288)			
4-streifiger Ausbau AS DU-Serm – AS Krefeld-Uerdingen (A 57)	6,9	OP	WB*

* Entwurf des Bundesverkehrswegeplans, Stand 17.03.2016

Legende:

OP:	Ohne Planungsbeginn	LBV:	Linienbestimmung in Vorbereitung	VE:	Vorentwurf in Bearbeitung
VEA:	Vorentwurf abgeschlossen	VEG:	Vorentwurf genehmigt	VP:	Vorplanung läuft
PA:	Planfeststellung beantragt	PE:	Planfeststellungserörterung stattgefunden		
VB:	Vordringlicher Bedarf	VB-E:	Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung		
WB*:	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	WB:	Weiterer Bedarf		

Impressum

Herausgeber: IHK zu Dortmund, IHK zu Essen, IHK Mittleres Ruhrgebiet, Niederrheinische IHK, IHK Nord Westfalen, Südwestfälische IHK zu Hagen
Redaktion: Jan Borkenstein, Daniel Kleineicken (IHK zu Essen)

Die vollständige Studie unter: www.ihks-im-ruhrgebiet.de

STRESSTEST STRASSE

Wie leistungsfähig sind die Straßen im Ruhrgebiet?



Bildernachweis: iStock, Grafikkontor



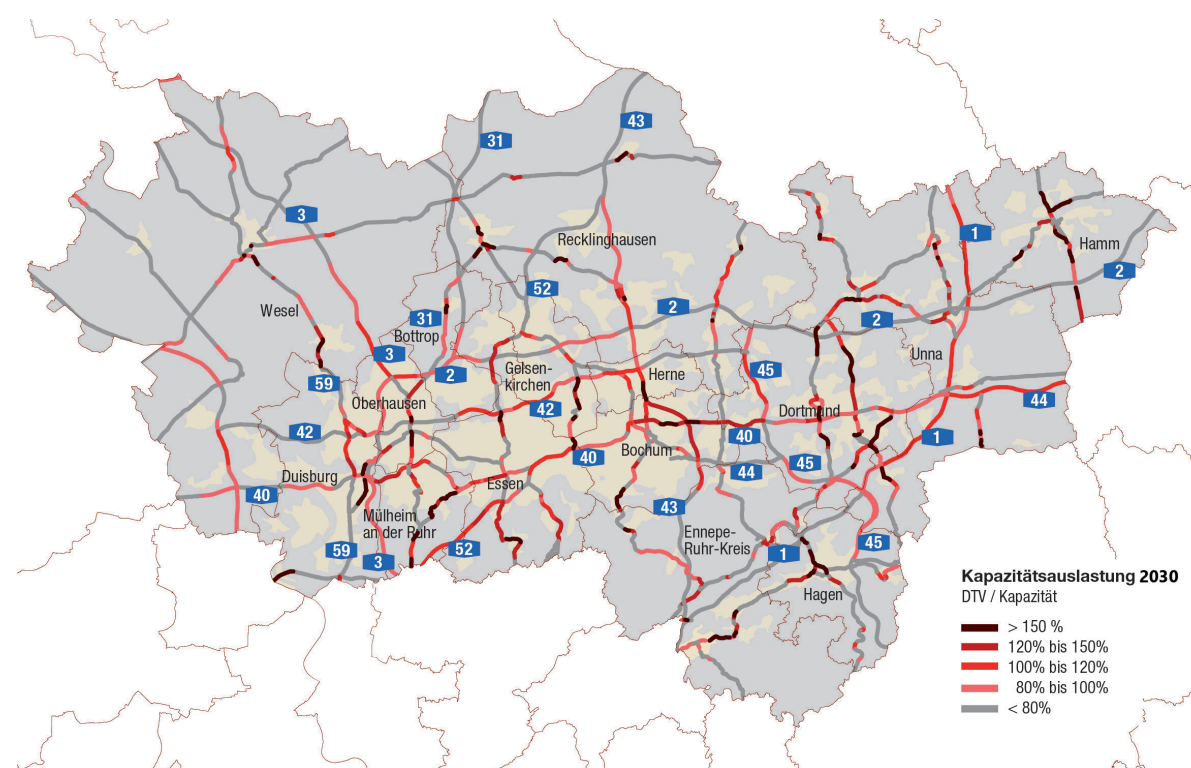
Stresstest Straße

Wie leistungsfähig sind die Straßen im Ruhrgebiet?

Das Ruhrgebiet verfügt grundsätzlich über ein engmaschiges Straßennetz. Aber: Die bestehenden Kapazitäten sind an vielen Stellen lange erreicht. Tägliche Staus sind die Folge.

Das Ruhrgebiet gehört zu den am meisten belasteten Regionen in Deutschland. Wegen ansteigender Verkehrsmengen – gerade im Güterbereich – besteht die Gefahr, dass das Ruhrgebiet an Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit verliert. Dabei sind die Planbarkeit von Transporten, die Einhaltung von Lieferterminen und die Erreichbarkeit von Standorten zentrale Kriterien für den Unternehmenserfolg.

Die IHKs im Ruhrgebiet haben daher eine Untersuchung in Auftrag gegeben, welche die Auswirkungen des zukünftigen Verkehrsmengenwachstums auf die Straßen- und Stausituation verdeutlicht. Ziel ist es, Engstellen zu identifizieren, Bewusstsein zu schaffen und Lösungsansätze aufzuzeigen.



Zentrale Ergebnisse der Studie

Güterverkehr: Plus 24 % im Jahr 2030

Das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr wird bis 2030 in Nordrhein-

Westfalen nur leicht um insgesamt 3 Prozent zunehmen. Im Straßengüterverkehr wird mit 24 Prozent Zuwachs dagegen eine dynamischere Entwicklung erwartet.

Das Problem: Schon heute sind die Straßen des Ruhrgebiets in vielen Teilen überlastet. Selbst eine nur geringe Zunahme verschärft daher die Situation im Ballungsraum Ruhr weiter.

Als Annahme der Untersuchung wurden für das Zieljahr 2030 nur solche Projekte als realisiert angesehen, die bereits im Bau sind oder als

indisponibel gelten. Alle für den Bundesverkehrswegeplan aktuell zur Bewertung stehenden Projekte sind nicht mit eingeflossen.

Das Gutachten geht davon aus, dass ohne die neuen Verkehrsprojekte im Jahr 2030 **304 Kilometer Autobahn und Bundesstraße** im Revier mit **mehr als 100 Prozent** überlastet sind. Bei 96 km beträgt die Auslastung sogar mehr als 150 Prozent. Damit ist die Leistungsfähigkeit der Straßen im Ruhrgebiet deutlich eingeschränkt.

Mehr als 300 km Straßen über 100 % ausgelastet

Stautunden: Plus 44 % im Jahr 2030

Die Folgen sind spürbar: **91.000 Stautunden** täglich erwarten die **Auto- und Lkw-**

Fahrer im Jahr 2030, wenn nichts geschieht. Verglichen mit dem Wert aus 2010 bedeutet das eine Steigerung um 44 Prozent. Dabei weisen nahezu alle Autobahnen im Ruhrgebiet eine übermäßige Kapazitätsauslastung auf. Zusätzlich zählen auch die fehlenden Lückenschlüsse der Bundesstraßen 1, 63, 224, 227 und 288 zu den deutlich überlasteten Strecken.

Ausfallszenarien

Das gesamte Straßennetz im Ruhrgebiet leidet unter ausgebliebenen Erhaltungsmaßnahmen und einem wachsenden Sanierungstau. Eine weitere Verschlechterung der Lage an einzelnen Stellen wird aufgrund der massiven Sanierungsaufgabe immer wahrscheinlicher. Ausfälle, Sperrungen und Beeinträchtigungen werden künftig das Bild stärker prägen.

Die Studie hat daher anhand von einigen Ausfallszenarien überprüft, welche Auswirkungen einzelne Ausfälle für das gesamte Netz – auch für die

nachgeordneten Landes- und Kommunalstraßen – im Ruhrgebiet mit sich bringen.

Ergebnis: Der Ausfall an einem Punkt wirkt sich aufgrund der räumlichen Ballung an weiteren Stellen im Ruhrgebiet negativ aus. Ausfälle im Westen der Region bringen einen signifikanten Anstieg von Verkehrsmengen und Stautunden im Zentrum und im Osten des Ruhrgebiets. Viele Ausweichstrecken gerade auch im kommunalen Bereich sind bereits heute schon stark ausgelastet. Die Übernahme weiterer Verkehre im Falle von Umleitungen oder Sperrungen führt zu Überlastungen auf den Alternativrouten.

Stau im gesamten Ruhrgebiet

Beispiel: Wenn die A 3 nördlich und die A 40 westlich von Kaiserberg aufgrund auftretender Brückenproblematiken gesperrt werden müssen, führt dies zu erheblichen Beeinträchtigungen in der Region: Die Verkehre verlagern sich vor allem ins südöstliche Ruhrgebiet. Die tägliche Staubebelastung im RVR-Gebiet nimmt dadurch um 10.000 Fahrzeugstunden zu. Die Fahrleistung wächst im Gesamtnetz um 361.000 Fahrzeugkilometer im Personenverkehr und um 20.000 Kilometer im Schwerverkehr.



Fazit und Handlungsbedarf

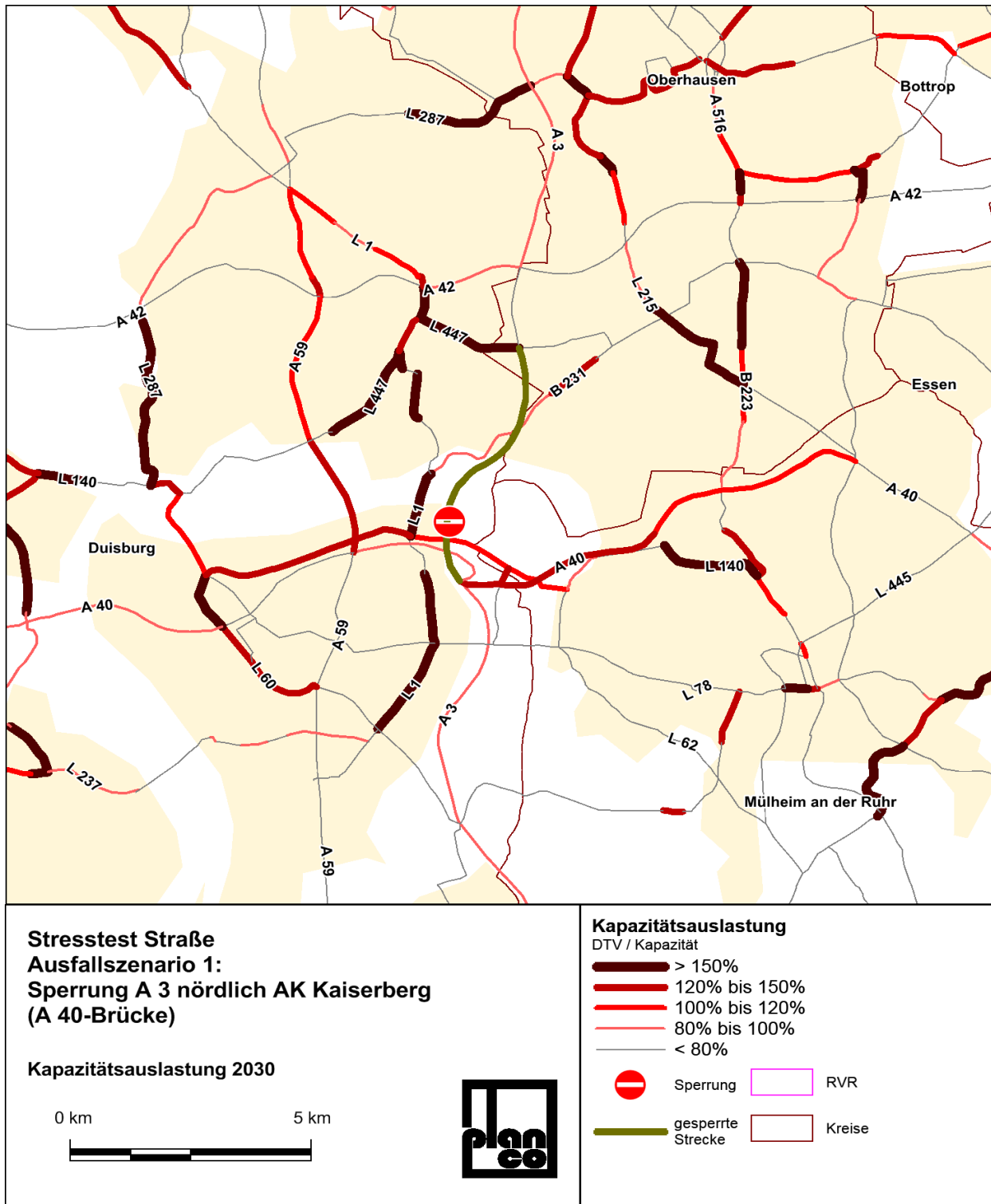
Die Straßen im Ruhrgebiet sind schon heute zum Teil deutlich überlastet. Das prognostizierte Verkehrswachstum wird diese Lage weiter verschlechtern, sofern nicht von allen politischen Ebenen entschlossen entgegengesteuert wird. Folgende Maßnahmen sind notwendig:

- ✓ Der überwiegende Teil der wichtigen Verkehrsprojekte im Ruhrgebiet ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und positiv bewertet worden. Hier müssen Bund und Land gemeinsam daran arbeiten, diese Vorhaben zügig zur Baureife zu bringen und umzusetzen. Jede erfolgreich abgeschlossene Kapazitätserweiterung entlastet die Straßen und bringt Linderung bei einem möglichen Ausfall.
- ✓ Der Bund muss Verkehrsprojekte, die im Entwurf des BVWP trotz einer guten Wirtschaftlichkeit oder spürbaren Erweiterung der bestehenden Kapazität bislang gar nicht oder nur unzureichend berücksichtigt sind, unbedingt in den Vordringlichen Bedarf aufnehmen. Das Ruhrgebiet sollte die Projekte geschlossen unterstützen. Verkehr macht an kommunalen Grenzen nicht halt.
- ✓ Die Wahrscheinlichkeit von Ausfällen aufgrund von Baumaßnahmen, Brückenablastungen oder anderen Ereignissen steigt. Mit jedem Ausfall gehen Beeinträchtigungen einher – nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen. Um die zusätzlichen Belastungen so gering wie möglich zu halten, müssen sich die unterschiedlichen Baulastträger (Land, Kommune, DB, etc.) noch besser koordinieren, das Baustellenmanagement optimieren sowie einen wirksamen Kommunikationsprozess umsetzen. Das Jahrzehnt der Baustellen sollte mit Kompass und guter Planung angegangen werden.

Ausfallszenario I im Kreuz Kaiserberg

Das Autobahnkreuz Kaiserberg zur Verbindung der Autobahnen A 3 und A 40 ist ein wichtiger und hoch belasteter Knoten im Autobahnnetz. Hinsichtlich der Brücke der A 3 über die A 40 wird aufgrund des schlechten baulichen Zustandes ein Ausfallrisiko gesehen. Im Falle einer Sperrung der A 3 sind die 110.000 Fahrzeuge, die im Jahr 2030 voraussichtlich die Strecke nutzen werden, zu einer Änderung der Fahrtroute gezwungen. Der Schwerverkehr nutzt vor allem die Alternativstrecke über die A 59 sowie die A 42.

Kapazitätsauslastung



Die Sperrung der A 3 führt in Duisburg zu einer besonders hohen Zunahme der Fahrzeiten um mehr als 5.000 Fahrzeugstunden täglich. Insgesamt entstehen im Gesamtnetz Fahrzeitverluste von 61.000 Fahrzeugstunden täglich gegenüber dem Bezugsfall 2030. 7.000 Stunden der Fahrzeitverluste entstehen im Schwerverkehr. Beispielhaft nehmen die Fahrzeiten zu Hauptverkehrszeiten zwischen Duisburg und Gladbeck um 19 Minuten und zwischen Ratingen und Oberhausen um 27 Minuten zu.

überlastete Ausweichstrecken

Ausweichverkehre führen zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens in anderen Gebieten des Ruhrgebietes und damit verbunden einem Anstieg der Fahrzeiten sowie zunehmenden Einschränkungen. Im Gesamtnetz steigt die Fahrleistung gegenüber dem Bezugsfall um 242.000 Fahrzeugkilometer im Personenverkehr und um 5.000 Fahrzeugkilometer im Schwerverkehr.

Die tägliche Staubelastung im Gesamtnetz Nordrhein-Westfalens steigt auf 511.000 Fahrzeugstunden im Stau. Im gesamten Ruhrgebiet nimmt die tägliche Staubelastung auf gut 98.000 Fahrzeugstunden zu. Stauschwerpunkte sind dabei der Raum Bochum und der Kreis Recklinghausen. Das Ausfallszenario macht sich örtlich durch eine deutliche Zunahme der Staubelastung im Raum Duisburg bemerkbar. Ausweichrouten über die L 1 oder L 447 sind hochgradig belastet und zeigen Kapazitätsauslastungen von über 150 Prozent. Der weit überwiegende Teil der Staubelastung entsteht im Personenverkehr. Mehr als die Hälfte des Staus entfällt auf das Autobahnnetz.

Handlungsbedarf

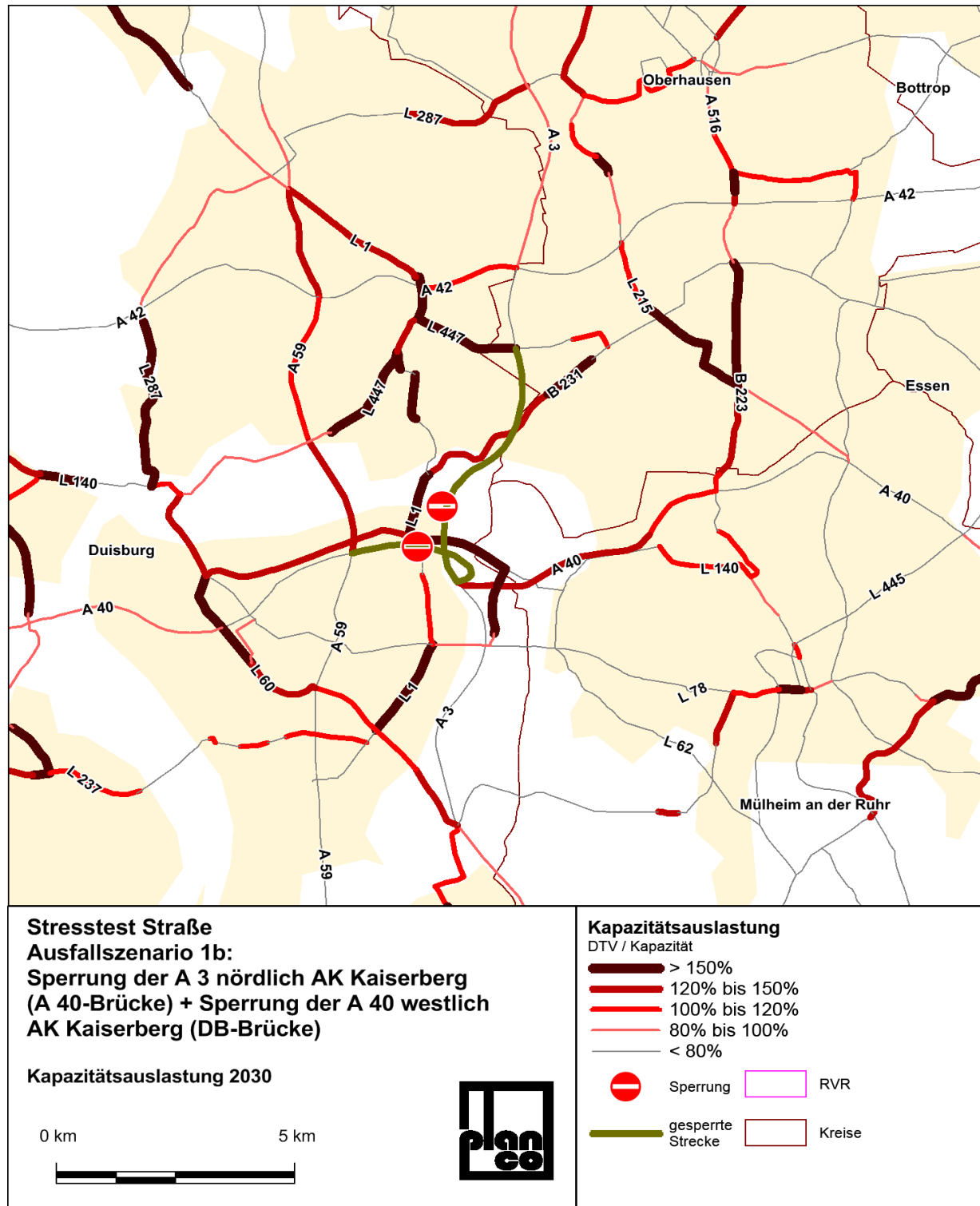
Um einen Ausfall wie im beschriebenen Szenario möglichst zu vermeiden oder dessen Auswirkungen zu verringern, sind einerseits Unterhaltungsmaßnahmen in den Streckenabschnitt zu intensivieren. Andererseits sind Sperrzeiten durch ein effizientes Baustellenmanagement zu reduzieren und mit Bauarbeiten im weiteren Streckennetz sinnvoll zu koordinieren. Darüber hinaus sind leistungsfähige Ausweichstrecken für die Verringerung der Ausfallrisiken von erheblicher Bedeutung:

- Ausbau der A 3 auf 8 Fahrstreifen zwischen Breitscheid und Oberhausen mit Umbau des AK Kaiserberg einschließlich Sanierung der Brücke
- Neubau der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp im Zuge der A 40 und ggf. Erweiterung der A 40 auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen zwischen dem AK Moers und dem AK Duisburg-Nord
- Ausbau der A 42 auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen zwischen Oberhausen und Essen
- Ausbau der A 59 in Duisburg auf 6 Fahrstreifen zwischen A 40 und Duisburg-Fahrn
- Vierspuriger, kreuzungsfreier Ausbau der A 524/B 288 zwischen A3/A59 und A 57
- Instandsetzung Ruhrorter Brückenzug (OB Karl-Lehr-Brücke) im Zuge der L 140

Ausfallszenario II im Kreuz Kaiserberg

Das Ausfallszenario II unterstellt ergänzend zum alleinigen Ausfall der A3-Brücke über die A 40 eine Sperrung der A 40 zwischen dem Autobahnkreuz Kaiserberg und dem Autobahnkreuz Duisburg. Anlass für die begründete Sorge eines Ausfalls ist die Baufälligkeit der Eisenbahnbrücke über die A 40. Im Falle der Sperrung der beiden Abschnitte wären 160.000 Fahrzeuge gezwungen, alternative Routen zu wählen. Der Schwerverkehr wird sich dabei vorrangig auf die A 42, A 59 sowie die B 223 verlagern. Durch die übrigen Verkehre ist das nachgeordnete Netz stark belastet.

Kapazitätsauslastung



Die Sperrung der A 3 und der A 40 führen in Duisburg zu einer weiteren Zunahme der Fahrzeiten. Die Fahrzeitverluste summieren sich im Gesamtnetz auf 62.000 Fahrzeugstunden täglich und sind vor allem bei großräumigen Verkehrsverlagerungen spürbar. Dies zeigt sich etwa im Raum Dortmund. Grundsätzlich verschlechtert sich die Verkehrssituation entlang des A 1 / A 43-Korridors im östlichen Ruhrgebiet, während die Fahrzeiten entlang der zentralen Achsen durch das Ruhrgebiet (z.B. in Essen) aufgrund der Sperrung eher abnehmen.

Bezogen auf einzelne Relationen nehmen die Fahrzeitverluste leicht gegenüber dem Ausfallszenario I zu. In Spitzenzeiten dauert die Fahrt zwischen Duisburg und Gladbeck 21 Minuten länger und zwischen Ratingen und Oberhausen müssen 31 Minuten zusätzliche Fahrzeit eingeplant werden.

überlastete Ausweichstrecken

Die Verlagerungswirkungen der Sperrung verdeutlichen auch die Veränderungen der Fahrleistungen in den anderen Regionen des Ruhrgebietes. Aufgrund der Sperrung werden nach Möglichkeit der Raum Duisburg und angrenzende Bereiche gemieden. Die Verkehre verlagern sich vor allen in den südöstlichen Teil des Ruhrgebietes und führen damit dort zu einer angespannten Verkehrssituation. Im Gesamtnetz führen die erforderlichen Verlagerungen zu einer Fahrleistungszunahme um 361.000 Fahrzeugkilometer im Personenverkehr und 20.000 Fahrzeugkilometer im Schwerverkehr.

Die Stausituation verschärft sich noch einmal und nimmt im Gesamtnetz Nordrhein-Westfalens auf 532.000 Fahrzeugstunden zu. Im Ruhrgebiet steigen die Fahrzeugstunden im Stau auf knapp 102.000 pro Tag. Ein Stauschwerpunkt ist der Raum Bochum.

Handlungsbedarf

Um einen Ausfall wie im beschriebenen Szenario möglichst zu vermeiden oder dessen Auswirkungen zu verringern, sind einerseits Unterhaltungsmaßnahmen in den Streckenabschnitt zu intensivieren. Andererseits sind Sperrzeiten durch ein effizientes Baustellenmanagement zu reduzieren und mit Bauarbeiten im weiteren Streckennetz sinnvoll zu koordinieren. Darüber hinaus sind leistungsfähige Ausweichstrecken für die Verringerung der Ausfallrisiken von erheblicher Bedeutung:

- Ausbau der A 3 auf 8 Fahrstreifen zwischen Breitscheid und Oberhausen mit Umbau des AK Kaiserberg einschließlich Sanierung der Brücke
- Neubau der Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp im Zuge der A 40 und ggf. Erweiterung der A 40 auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen zwischen dem AK Moers und dem AK Duisburg-Nord
- Ausbau der A 42 auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen zwischen Oberhausen und Essen
- Ausbau der A 59 in Duisburg auf 6 Fahrstreifen zwischen A 40 und Duisburg-Fahrn
- Vierspuriger, kreuzungsfreier Ausbau der A 524/B 288 zwischen A3/A59 und A 57
- Instandsetzung Ruhrorter Brückenzug (OB Karl-Lehr-Brücke) im Zuge der L 140