



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.ihs-im-ruhrgebiet.de

Bildernachweis: iStock, Grafikkontor

STRESSTEST STRASSE

Wie leistungsfähig sind die Straßen im Ruhrgebiet?



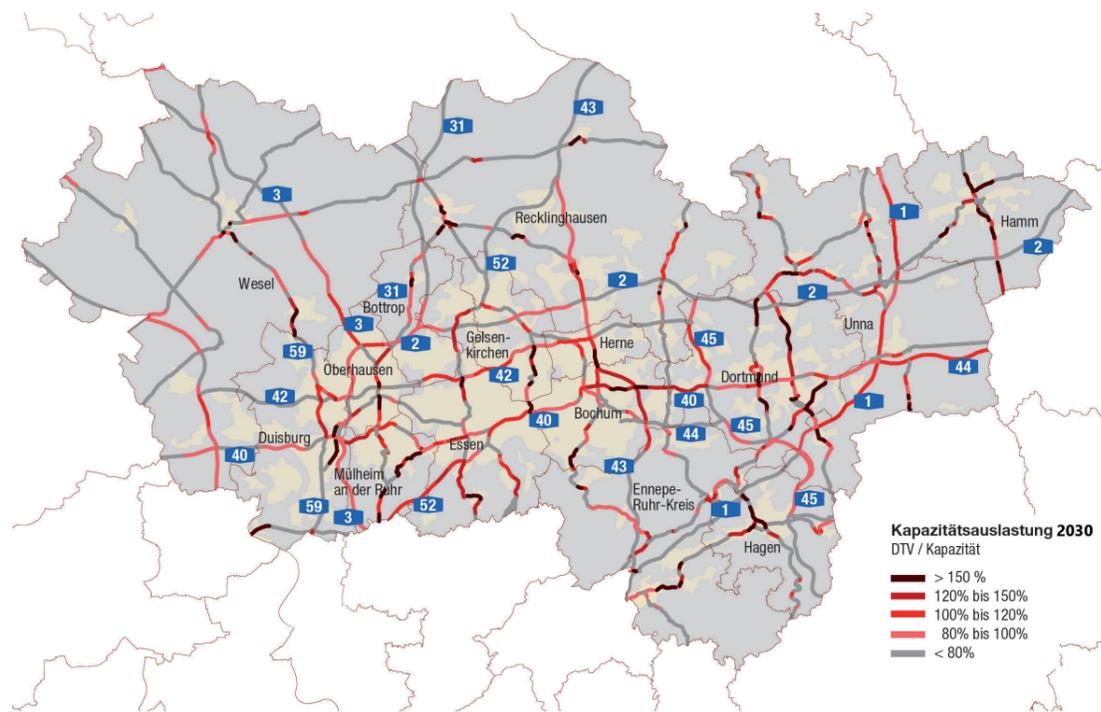


Stresstest Straße Wie leistungsfähig sind die Straßen im Ruhrgebiet?

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 Sanierungsstau. 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 Baulasträger (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.