

PRESSEMITTEILUNG

Metropole Ruhr, 31.10.2012

Finanzierungsstau im Ruhrgebiet beenden

Busexkursion: Ruhrwirtschaft demonstriert Landesverkehrsminister Groschek und Bundespolitikern den Nachholbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur

Die Wirtschaftsförderung metropoleruhr, die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet sowie der Initiativkreis Ruhr haben heute den Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, Landesverkehrsminister Michael Groschek sowie Mitglieder des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag eingeladen, sich selbst ein Bild über die Verkehrssituation an der Ruhr zu machen. Hintergrund sind die immer deutlicher werdenden Nachholbedarfe bei Erhaltung und Ausbau der Straßen-, Schienen- und Wasserwege sowie im Stadt- und Straßenbahnnetz. Die Initiatoren fordern eine deutliche Anhebung der Investitionsmittel des Bundes für das stark belastete Verkehrssystem in der Metropolregion Ruhr.

Das Ruhrgebiet ist einer der wichtigsten europäischen Verkehrsknoten. Hier treffen verschiedene internationale Verkehrsachsen mit weiterhin stark wachsenden Transitverkehren auf das erhebliche Ziel- und Quellverkehrsaufkommen einer Metropolregion mit rund fünf Millionen Einwohnern. Die Folge: Vor allem das Straßen- und Schienennetz, aber auch die Infrastruktur im ÖPNV geraten täglich an ihre Belastungsgrenzen. Besserung ist kaum in Sicht, im Gegenteil: Vor allem die weiterhin wachsenden belgischen und niederländischen Seehäfen werden den Güterverkehr an Rhein und Ruhr bis zum Jahr 2025 nochmals um rund 50 % anwachsen lassen.

Erste Ergebnisse einer von den Initiatoren beauftragten Studie zeigen, dass mit 43,5 Millionen Tonnen/km im Jahr 2025 in der Metropole Ruhr über Schiene, Straße und Wasser so viele Güter transportiert werden wie in keiner anderen im Vergleich betrachteten Metropolregion in Deutschland. Mehr als 35 % der Autobahnstrecken im Ruhrgebiet sind hoch belastet. In den Vergleichsregionen liegt dieser Anteil deutlich niedriger (z. B. Region Stuttgart: 17 %).

Geht es um die Verteilung der Finanzmittel, ergibt sich ein ganz anderes Bild: Dort schneiden die Vergleichsräume offenbar deutlich besser ab als das verkehrlich hochbelastete Ruhrgebiet.

Darüber hinaus weisen die bisherigen Untersuchungsergebnisse darauf hin, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Ruhrgebietes in besonderer Weise auch den überregional und international tätigen Unternehmen in anderen Regionen Deutschlands und damit der Volkswirtschaft insgesamt zugute kommen. Sie stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und fördern damit Wachstum und Beschäftigung in ganz Deutschland.

Im Zuge der Busexkursion wurden Orte angefahren, an denen die Nachholbedarfe bei der Erhaltung und beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur besonders deutlich werden und die damit exemplarisch für den Finanzierungsstau im Ruhrgebiet stehen:

Station 1: Duisburger Hafen

Mit über 40.000 direkt und indirekt abhängigen Arbeitsplätzen generiert der Logistikstandort Duisburg eine Wertschöpfung von 2,7 Milliarden Euro pro Jahr.

Um die Binnenschifffahrt und die Hafenwirtschaft im Ruhrgebiet und in ganz NRW weiter zu stärken, sind die Wasserstraßen auszubauen, aktuelle und potenzielle Hafenstandorte zu sichern und zu entwickeln sowie die landseitigen Zuwegungen leistungsfähiger zu gestalten. Die von der Landesregierung vorgeschlagenen Maßnahmen wie die Rheinvertiefung und der weitere Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes sind notwendige Infrastrukturmaßnahmen, um die Potenziale der Binnenschifffahrt im Güterverkehr noch besser nutzen zu können.

Station 2: B 224 (A 52) / A 42

Der Ausbau der B 224 zur A 52 ist für das gesamte Ruhrgebiet von besonderer Bedeutung.

Zwischen der AS Essen/Gladbeck und dem AK Essen-Nord würde die A 52 als wichtiges Bindeglied zwischen den Ost-West-Autobahnen A 2 und A 42 fungieren und eine bessere Verteilung der Verkehre ermöglichen. Auch für den Abschnitt nördlich der AS Essen/Gladbeck muss weiterhin eine Ausbaulösung gefunden werden.

Einen weiteren Engpass bildet die A 42 zwischen dem AK Herne und der AS Bottrop-Süd. Die aktuelle Verkehrsbelastung und die Verkehrsprognosen unterstreichen, dass hier ein 6-streifiger Ausbau erforderlich ist.

Station 3: Straßenbahnhaltestelle „Abzweig Katernberg“, Essen

Viele ÖPNV-Anlagen sind überaltert, so dass es zu Störungen bis hin zum Stillstand kommen wird, wenn nicht in die Erneuerung und Modernisierung investiert wird. Zu den Anforderungen zählen z. B. Barrierefreiheit, neue Sicherheitsstandards, sowie veränderte Informationsbedürfnisse des Fahrgastes. Am Beispiel der Haltestelle „Abzweig Katernberg“ in Essen wird deutlich: Überirdische und unterirdische Trassen, Fahrtreppen und Aufzugsanlagen, Gleis- und Fahrleitungsanlagen sowie das Zugsicherungssystem (heute noch Relais-Technik) und die Informations- und Kommunikationssysteme müssen dringend erneuert werden.

Station 4: Spedition Graf Transporte GmbH, Bochum

Staubedingte Verspätungen bei der Warenanlieferung, Wartezeiten an den Rampen, hohe Personalkosten, Sprit- und Materialverbrauch sowie Konventionalstrafen durch die Auftraggeber erhöhen die Kosten für Logistikunternehmen um ein Vielfaches. Unternehmer Gerard Graf fordert von der Politik die Einlösung des Versprechens, die durch die Mautgebühren erzielten Einnahmen vollständig und zusätzlich in die Verbesserung des Bundesfernstraßennetzes zu investieren. Ein geschlossener Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ wäre aus Sicht der Speditionswirtschaft der richtige Weg, um die dringend notwendigen Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz dauerhaft sicherzustellen.

Station 5: B 1 – Tunnel, Dortmund

Die B 1 auf Dortmunder Stadtgebiet ist in Verbindung mit der A 40 im Westen und der A 44 im Osten eine der am stärksten befahrenen West-Ost-Achsen in NRW. Hier sollen durch die Verlegung der Ortsdurchfahrt der B1 im Abschnitt zwischen Märkische Straße und der B 236 in die Tieflage (Tunnel) die regionalen und überregionalen Verkehre deutlich entflochten und leistungsfähiger gemacht werden.