

IMPRESSUM

„Das Ruhrgebiet – Verkehrsinfrastruktur auf dem Prüfstand“

Herausgeber:	Industrie- und Handelskammern Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Hagen und Nord Westfalen
Erstellung:	Industrie- und Handelskammer im mittleren Ruhrgebiet zu Bochum als die im Realisierungszeitraum federführende Ruhrgebiets-IHK
Redaktion:	Wulf-Christian Ehrich Stefan Postert
Bearbeitung:	Joachim Brendel Gerd Hammer Werner-Georg Kölling Werner Kühlkamp Stefan Schreiber Jan Tornow
Karten und Bilder:	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, CD-Rom zum Bundesverkehrswegeplan Deutsche Bahn AG Heinz Schaper IHK zu Dortmund Flughafen Dortmund GmbH
Druck:	rybaczyk digital business center GmbH & Co. KG, Dortmund
Inhaltlicher Sachstand:	Februar 2003 Alle Angaben ohne Gewähr.

Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Herausgeber.

Vorwort

Das Wachstum von Wirtschaft und Wohlstand war in den zurückliegenden Jahrzehnten mit steigenden Verkehrsmengen, Fahrleistungen und Verkehrsleistungen verbunden. Allein in Deutschland konnte in den Jahren 1991-1996 eine Zunahme der Verkehrsleistungen im Personenverkehr um 5 % und im Güterverkehr um 16 % verzeichnet werden. Ein Zusammenhang zwischen Wirtschaftsentwicklung und insbesondere der Zunahme des Güterverkehrs ist dabei signifikant.

Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind somit grundlegende Voraussetzung für eine positive Entwicklung der Gesellschaft, für die Standortsicherung und -verbesserung in der Wirtschaft, für die Bereitstellung von Arbeitsplätzen und für die Gewährleistung einer Wohlstand und Wachstum garantierenden Mobilität. Die Auffassung, dass für Verkehrsmengen und Transportbedürfnisse der Wirtschaft – je nach Weltanschauung oder Kassenlage – die Stellschrauben vor- oder zurückgedreht werden können, ist nicht nur fundamental falsch, sondern zudem außerordentlich gefährlich. In diesem Zusammenhang ist auch vor falschen Hoffnungen zu warnen, die aus Vorstellungen zur Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum entstehen. Durch einzelne Rationalisierungsmaßnahmen kann zwar grundsätzlich eine Abschwächung des Verkehrswachstums erreicht werden. Diese kann jedoch einen an der weiterhin zunehmenden Nachfrage orientierten Substanzerhalt und eine Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur in keinem Fall ersetzen.

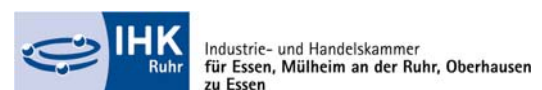
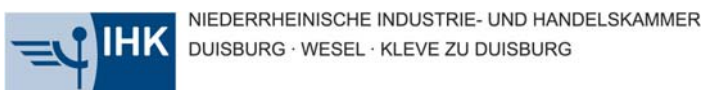
Vor diesem Hintergrund und um eine bedarfsgerechte Entwicklung im Ruhrgebiet zu forcieren, das wirtschaftliche Wachstum voranzutreiben und die infrastrukturellen Standortvorteile des Ruhrgebiets im nationalen und internationalen Wettbewerb der Regionen zu verbessern, haben die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet das Impulspapier „Das Ruhrgebiet - Verkehrsinfrastruktur auf dem Prüfstand“ erarbeitet.

Anlass für die Erstellung dieses gemeinsamen Positionspapiers der Industrie- und Handelskammern Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Hagen und Nord Westfalen sind zum einen die aktuellen Neuaufstellungen/Fortschreibungen der übergeordneten Infrastrukturleitplanungen, wie beispielsweise des Bundesverkehrswegeplans, der Integrierten Gesamtverkehrsplanung und des Landesstraßenbedarfsplans.

Zum anderen ergänzt das Impulspapier die fortlaufenden Tätigkeiten der Ruhrgebiets-IHKs zu Gunsten des Neu- und Ausbaus sowie der Sicherung einer bedarfsgerechten und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur.

Die Ruhrgebiets-IHKs mahnen mit dem Impulspapier nicht nur politischen Handlungsbedarf an. Sie sehen sich selbst auch in der Pflicht, durch eigene Initiativen an der bedarfsgerechten Entwicklung des Standortfaktors „Verkehrsinfrastruktur“ aktiv mitzuwirken. Unterstützung versprechen sich die IHKs von einer engen Kooperation aller verkehrspolitischen Akteure im Ruhrgebiet.

Bochum, im Februar 2003



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Metropolregion Ruhrgebiet - größter Ballungsraum in Deutschland	1
2. Standortfaktor Verkehrsinfrastruktur - Anspruch und Wirklichkeit	2
2.1. Straßenverkehr	3
2.2. Eisenbahnverkehr	4
2.3. Binnenschifffahrt	5
2.4. Luftverkehr	6
3. Handlungsrahmen	7
3.1. Bundesverkehrswegeplan - BVWP	7
3.2. Integrierte Gesamtverkehrsplanung - IGVP	8
3.3. Landesstraßenbedarfsplan	8
3.4. ÖPNV-Bedarfsplan	9
3.5. Luftverkehrskonzeption 2010	9
4. Leitprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan – BVWP	10
5. Verkehrspolitische Forderungen der Wirtschaft	45
6. Zielhorizont	46

1. Metropolregion Ruhrgebiet - der größte Ballungsraum in Deutschland

Das Ruhrgebiet ist einer der größten Wirtschaftsräume in Europa. Insgesamt leben hier 5,4 Mio. Menschen. Das sind etwa 1/3 der Bevölkerung von Nordrhein-Westfalen. Dabei hat diese Region einen Wandel hinter sich wie kaum eine andere Region in Europa. Ende der 50er Jahre arbeiteten noch rund eine halbe Million Menschen im Steinkohlebergbau. Inzwischen ist diese Zahl deutlich unter 50.000 gesunken und wird auch noch weiter zurückgehen.

Grundsätzlich sind die Zukunftsaussichten des Ruhrgebiets recht günstig. Die geographische Lage bietet gute Voraussetzungen, um im europäischen Standortwettbewerb erfolgreich zu bestehen. Die räumliche Nähe zu den Absatzmärkten, der Umfang der Wirtschaftstätigkeit sowie die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften und Gewerbeflächen werden in den nächsten Jahren die Marktchancen und damit die gesamte Entwicklung in dieser Region positiv beeinflussen. Von grundlegender Bedeutung ist dabei eine funktionierende multimodale Anbindung durch Autobahnen, Schienennetz, Flugverkehr und Binnenschifffahrt.

Ruhrgebietstypisch ist längst nicht mehr der Zechenturm oder das Stahlwerk, sondern eher das mittelständisch geprägte Unternehmen des Spezialmaschinenbaus, das Softwarehaus oder der spezialisierte Handelsbetrieb. Dies wird deutlich an der Tatsache, dass inzwischen mehr Menschen im Dienstleistungssektor arbeiten als in der gesamten Industrie: rund 70 % aller Beschäftigten. Dies gilt gerade für die klassischen Montanstädte Essen und Dortmund. Eingebettet ist der Strukturwandel des Ruhrgebiets in einen größeren Wertewandel in der Wirtschaft. Es steht nicht mehr so sehr die industrielle Massenware im Vordergrund, sondern eher das individuell gefertigte Produkt. Dies erfordert von den Unternehmen ein sehr viel höheres Maß an Flexibilität. Viele Unternehmen reagieren auf diesen Handlungsdruck, indem sie versuchen, die Leistungstiefe kontinuierlich zu verringern und externe Dienste hinzuzukaufen. Beides hat zur Folge, dass sich die Zahl der Fahrten erhöht und die Sendungsgrößen kleiner werden. Die Sicherstellung einer hervorragenden Verkehrsinfrastruktur ist somit auch ein entscheidender Beitrag zum Strukturwandel des Ruhrgebietes.

2. Standortfaktor Verkehrsinfrastruktur - Anspruch und Wirklichkeit

In einer durch Arbeitsteilung und Globalisierung geprägten Wirtschaft ist Mobilität ein Schlüsselfaktor. Infolgedessen ist die Qualität der Verkehrsinfrastruktur einer Region ein entscheidendes Kriterium im internationalen Standortwettbewerb. Die vergleichsweise gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet ist ein wichtiger Wettbewerbsvorteil der Region. Im Ruhrgebiet entstand im Laufe der Zeit eine so dichte Verkehrsinfrastruktur wie in kaum einem anderen Ballungsraum in Europa. Kein anderer Standort in Deutschland verfügt über ein so dichtes Autobahnnetz. Kurze Taktzeiten im Schienenverkehr werden ergänzt durch leistungsstarke multimodale Terminals in Duisburg/Niederrhein, Herne sowie im östlichen Ruhrgebiet rund um den Standort Dortmund. Für den europäischen Güter- und Wirtschaftsverkehr hat sich das Ruhrgebiet zu einem zentralen logistischen Dreh- und Angelpunkt entwickelt. Der größte Binnenhafen Europas in Duisburg, ein dichtes Wasserstraßennetz zur Verbindung mit den wichtigsten europäischen Binnen- und Seehäfen sowie die Flughäfen Düsseldorf und Dortmund sind weitere Lebensadern der Wirtschaft.

Diese Standortgunst kann aber nur Grundlage für eine weitere positive Entwicklung sein, wenn alles daran gesetzt wird, nach wie vor bestehende Engpässe zügig zu beseitigen. Der permanente Wettbewerb der europäischen Wirtschaftsregionen und die damit verbundenen wachsenden Herausforderungen an den Wirtschaftsstandort Ruhrgebiet erfordern eine ständige Überprüfung und Optimierung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Industrie- und Handelskammern Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen und Nord Westfalen auch eindeutig für die Realisierung des Metrorapid zwischen Düsseldorf und Dortmund ausgesprochen. Angesichts der durch das Projekt möglichen Impulse für die Ruhrwirtschaft und der Bedeutung des Metrorapid als infrastrukturelles Leuchtturmprojekt mit nationaler und internationaler Ausstrahlung könnte eine zügige Umsetzung zu einer Stärkung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen beitragen. Als sinnvolle Ergänzung und nicht als Konkurrenz zu den vorhandenen Verkehrsmitteln verstanden, bietet der Metrorapid nach Auffassung der IHKs zudem die Chance, die Mobilität, insbesondere im Ruhrgebiet, zu verbessern.

2.1. Straßenverkehr

Durch das Ruhrgebiet verlaufen rund 4.700 Kilometer überörtliche Straßen. Damit verfügt die Region über das engmaschigste aber auch am höchsten belastete Straßennetz in Deutschland. Das Ruhrgebiet weist dabei mit einem Anteil von 12,9 % Bundesautobahnen im Vergleich zu Nordrhein-Westfalen (7,4 %) und der Bundesrepublik (5 %) einen auffallend hohen Anteil an Autobahnkilometern im Verhältnis zum Gesamtstraßennetz auf. Weitere 15,3 % der Straßen sind Bundes-, 43 % Landes- und 28,7 % Kreisstraßen.

Im Jahr 2000 wurden im Ruhrgebiet knapp 3 Mio. Kraftfahrzeuge gezählt. Den größten Anteil daran haben mit 86,3% Personenkraftwagen (PKW). Die Anzahl der Lastkraftwagen (LKW) betrug zu diesem Zeitpunkt knapp 130.000. Das sind 4,3% des Gesamtbestandes an Kraftfahrzeugen. Insgesamt gesehen ist der Motorisierungsgrad in den letzten Jahren stark angestiegen.

Dementsprechend ist in den zurückliegenden Jahren auch eine übermäßige Belastung des Straßennetzes im Ruhrgebiet zu verzeichnen. Straßen mit einem Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von über 100.000 Fahrzeugen sind keine Seltenheit. Dabei ist zu beachten, dass von einer Überlastung von 4-streifigen Straßen auszugehen ist, wenn der Überlastungsschwellenwert von 60.000 Fahrzeugen um mindestens 5% überschritten wird (> 63.000 Fahrzeuge). Hier nur einige Beispiele:

Einen wichtigen Entwicklungsschwerpunkt bildet die Ost-West-Achse A 40. Sie stellt jedoch zugleich den größten Engpass im Verkehrssystem dar, weil sich hier Stadt-, Regional- und Fernverkehre überlagern. Insofern ist hier eine Vielzahl von Maßnahmen notwendig, um der zu erwartenden steigenden Belastung Rechnung zu tragen.

Dem mittleren Ruhrgebiet fehlen leistungsfähige Nord-Süd-Verbindungen. Trotz immenser DTV-Werte ist der notwendige Weiterbau der A 52 zwischen Gelsenkirchen-Buer über die A 2 und A 42 hinweg bis zur A 40 (Autobahnkreuz Essen-Ost) noch nicht gesichert. Ebenso ist der 6-streifige Ausbau der A 43 zwischen dem Autobahnkreuz Recklinghausen und dem Autobahnkreuz Bochum/Witten unumgänglich.

Darüber hinaus sind auch die rund 2.700 Kilometer Bundes- und Landesstraßen im Ruhrgebiet aufgrund ihrer Belastung in ihrer Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt und bedürfen einer Anpassung an das gestiegene Verkehrsaufkommen.

2.2. Eisenbahnverkehr

Einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Straßen erwartet man von den Eisenbahnen. Bereits jetzt übernimmt dieser Verkehrsträger aufgrund des sehr dichten Schienennetzes wichtige Funktionen im Bereich des Personen- und Güterverkehrs im Ruhrgebiet.

Im Schnittpunkt des europäischen Eisenbahnverkehrs ist die Region der wichtigste Ausgangs- und Zielort von Massen- und Stückgütern. In fünf großen Rangierbahnhöfen wird der Gütertransport gebündelt. Leistungsfähige Containerterminals werden von der Deutschen Bahn AG oder anderen Unternehmen in Duisburg-Ruhrort, Duisburg-Rheinhausen, Voerde-Emmelsum, Hagen, Herne-Wanne und am Dortmunder Hafen betrieben. Doch die Möglichkeiten, insbesondere den regionalen Güterverkehr durch die Bahn und das Binnenschiff abzuwickeln, sind begrenzt. Die artspezifischen Eigenschaften dieser Verkehrsträger und der Verfügbarkeitsgrad des Netzes, vor allem aber die Notwendigkeit, auch die regionalen "Zu- und Ablauf-Verkehre" unter strengen Maßstäben der Wirtschaftlichkeit durchführen zu müssen, machen die Straße in diesem Marktsegment häufig zum konkurrenzlosen Verkehrsträger.

Im Bereich des Personenverkehrs werden der Regional- und Fernverkehr im Ruhrgebiet über das rd. 1.470 km lange Schienennetz der DB AG abgewickelt, übrigens immer noch eines der dichtesten in Europa. Im Fernverkehr wird das Ruhrgebiet durch 7 ICE- und 5 IC-Linien bedient, während 13 Regional-Express-, 21 Regional-Bahn- und acht S-Bahn-Linien mit ihrem vertakteten Leistungsangebot den Regionalverkehr im Ruhrgebiet sicherstellen. Über die 70 Bahnhöfe, davon 11 ICE/IC/EC-Haltestellen, bewältigen die DB AG und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen einen großen Teil des Fernverkehrs und öffentlichen Personennahverkehrs und hier insbesondere der Pendlerströme zwischen den Revierstädten.

Das Leistungsangebot des ÖPNV im Ruhrgebiet ist durch den Integralen Taktfahrplan (ITF) stark verknüpft. Der größte Teil der regionalen Fahrgastnachfrage konzentriert sich auf den Schienenkorridor Hamm – Dortmund – Duisburg – Düsseldorf. Ergänzt wird dieses durch ein Zubringerangebot durch Bus und Bahn. Die rund 20 im Ruhrgebiet tätigen Verkehrsunternehmen erbringen an einem durchschnittlichen Werktag eine Betriebsleistung – vom ICE über den Regionalverkehr auf der Schiene, S-Bahn, Stadtbahn und Straßenbahn bis hin zum Bus – von rund 650.000 km.

Mit diesem Angebot bestehen täglich Verbindungen sowohl im Güter- wie im Personenverkehr in alle Wirtschaftsregionen Deutschlands und Europas. Darüber hinaus profitiert das Ruhrgebiet

durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln-Frankfurt von der deutlichen Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr.

Gleichwohl zeichnet sich das Netz auch durch vorhandene Schwachstellen bzw. Engpässe aus, die insbesondere auf den Strecken „Niederlande – Oberhausen – Duisburg“ (Betuwe), Belgien-Ruhrgebiet (Eiserner Rhein), „Münster – Lünen – Dortmund“ und „Dortmund – Kamen – Hamm“ zu verzeichnen sind. Hier kommt es u.a. aufgrund der Korrelationen zwischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Personenfernverkehr und Güterverkehr zu Behinderungen, die erhebliche Verspätungen zur Folge haben. Der Schienenausbau ist hier zwingend erforderlich.

2.3. Binnenschifffahrt

Kein anderer Verkehrsträger transportiert mit so wenig Energie so viele Güter so weit wie die Binnenschifffahrt. Nicht zuletzt aus diesem Grund setzen sich die Industrie- und Handelskammern seit jeher auch dafür ein, den modal split zu Gunsten des Binnenschiffes zu verändern.

Basierend auf den Notwendigkeiten der Montanindustrie und des Steinkohlebergbaus im 19. und 20. Jahrhundert hat sich im Ruhrgebiet eines der dichtesten Kanal- und Hafensysteme Europas entwickelt, das nunmehr auch der modernen Logistik zugute kommt.

Als herausragende Schnittstellen für die Binnenschifffahrt in der Region sind der größte Binnenhafen Europas in Duisburg und der größte Kanalhafen Deutschlands in Dortmund zu nennen. Beide sind gleichermaßen zentrale Standortfaktoren für das gesamte Ruhrgebiet.

Darüber hinaus verfügt die Region über weitere leistungsfähige Häfen, die u.a. den Zugang zu gleich vier Schifffahrtskanälen mit einer direkten Verbindung zur Nordsee ermöglichen: der Wesel-Datteln-Kanal, der Datteln-Hamm-Kanal, der Rhein-Herne-Kanal und der Dortmund-Ems-Kanal. Die Region ist über das Rückgrat der europäischen Binnenschifffahrt, dem Rhein, mit den Mainports Rotterdam und Antwerpen verbunden. Dies ist insbesondere für die exportorientierte Wirtschaft an der Ruhr und in Nordrhein-Westfalen ein unschätzbare Vorteil.

Wesentliche Voraussetzung für eine weitere Stärkung der Binnenschifffahrt als Standortfaktor ist der beschleunigte Ausbau des Wasserstraßennetzes und die Einrichtung leistungsfähiger Schnittstellen zu "Straße" und "Schiene". Die vorgesehenen Ausbauprogramme für das westdeutsche Kanalnetz müssen zügig realisiert werden. Derzeit gibt es noch eine Reihe von Eng-

passstellen, die durch moderne Großmotorgüterschiffe (110,0 m x 11,4 m x 2,8 m) bzw. durch Schubverbände (185,0 m x 11,4 m x 2,8 m) nicht passiert werden können.

Die Ruhrregion verfügt mit dem Rhein über eine ausgezeichnete, wirtschaftliche hoch effiziente Verbindung zu den ARA-Häfen. Für die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt, vor allem aber für die stärkere Nutzung der Fluss-See-Schifffahrt, ist die Verbesserung der Abladetiefe des Niederrheins von Duisburg bis zur deutsch-niederländischen Grenze um 30 cm unverzichtbar und möglichst zügig zu realisieren. Die Maßnahme verbessert die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt nachhaltig.

2.4. Luftverkehr

Vor dem Hintergrund der weiterhin wachsenden Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen ist ein funktionsfähiges Luftverkehrssystem auch für die Ruhrwirtschaft ein wichtiger und unverzichtbarer Standortfaktor.

Das Ruhrgebiet hat über die internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn Zugang zum weltweiten Luftverkehrsnetz. Beide Flughäfen sind durch ihre direkte Straßen- und Schienenanbindung (Fernbahnanbindung Köln/Bonn ab 2004) aus dem Ruhrgebiet gut erreichbar. Der internationale Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück ist insbesondere für das nördliche Ruhrgebiet von Bedeutung.

Der Regionalflughafen Dortmund hat durch den Bau einer 2000-Meter-Startbahn im Jahr 2000 und die Errichtung eines neuen Terminals seinen Stellenwert im Geschäftsreise- aber auch im Ferienflugverkehr, insbesondere für das östliche Ruhrgebiet, wesentlich erhöht.

Das Netz der für das Ruhrgebiet bedeutsamen Verkehrsflughäfen wird ergänzt durch verschiedene Verkehrslandeplätze, die dem wachsenden individuellen Geschäftsreiseluftverkehr mit firmeneigenen oder gecharterten Maschinen dienen.

Die vorhandenen Kapazitäten der für das Ruhrgebiet bedeutsamen Flughäfen werden mittel- bis langfristig an ihre Grenzen stoßen. Daher ist es zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Ruhrgebiet erforderlich, die in der Luftverkehrskonzeption 2010 des Landes NRW genannten Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen – ungeachtet kurzfristiger konjunkturell bedingter Nachfrageschwankungen – konsequent umzusetzen.

3. Handlungsrahmen

Es gilt, die Schlüsselfaktoren für Wirtschaftswachstum und Wohlstand – Mobilität und Erreichbarkeit – nachhaltig zu festigen. Hierfür gibt es rechtliche aber auch politische Handlungsrahmen.

3.1. Bundesverkehrswegeplan - BVWP

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist die Grundlage sämtlicher Planungen im Bereich von Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen sowie von Bundesschienenwegen. Hier werden Bewertungen vorgenommen und die einzelnen Maßnahmen nach Priorität eingestuft. Der derzeit noch gültige BVWP aus dem Jahre 1992 befindet sich in der Fortschreibung.

Der BVWP muss die in vielen Prognosen festgestellten Verkehrsbedürfnisse aufgreifen und planerisch die Infrastruktur daraufhin entwickeln. Das bedeutet auch, dass die einzelnen Verkehrsträger nach objektiven und nachvollziehbaren Kriterien untersucht werden. Kern der Bewertung ist die Nutzen-Kosten-Analyse mit dem Ergebnis Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Darüber hinaus sind die Raumwirksamkeitsanalyse sowie die Umweltrisikoeinschätzung von Bedeutung. Die Höhe des NKV ist der wesentliche Indikator für Einordnung des Vorhabens in die Dringlichkeitsstufen "Vordringlicher Bedarf" und "Weiterer Bedarf".

Der Bundesverkehrswegeplan ist in erster Linie ein Bedarfsplan. Er soll über einen größeren Zeitraum hinweg diejenigen Projekte auflisten, die zur Befriedigung künftiger Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft dienen, aber auch darüber hinaus längerfristige Optionen offenhalten.

Aus Sicht der regionalen Wirtschaft im Ruhrgebiet ist eine Reihe raumwirksamer Lückenschlüsse sowie engpassbeseitigender Maßnahmen notwendig. Die wichtigsten Leitprojekte im Straßenbau werden unter Punkt 4 dieses Impulspapiers dargestellt.

3.2. Integrierte Gesamtverkehrsplanung – IGVP

Im Zuge des 2. Modernisierungsgesetzes NRW (Mai 2000) wurde als Art. 9 das „Gesetz zur integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW“ eingeführt. Der zu erarbeitende integrierte Gesamtverkehrsplan soll den Landesstraßenbedarfsplan und den ÖPNV-Bedarfsplan zusammenführen („integrieren“) und fortschreiben.

Es besteht zurzeit noch keine abschließende Klarheit darüber, inwieweit die Anforderungen der Wirtschaft an Infrastruktur und Mobilität in diesem Planungsprozess Berücksichtigung finden. Im Gesetz selbst (§ 2 Satz 1) ist von „nachhaltiger Mobilität“ als Oberziel die Rede. Im Weiteren werden „die Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebotes bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger“ (§ 2, 1.) und „die Sicherung wirtschaftlicher Austauschbeziehungen ... bei Minimierung der Folgelasten“ (§ 2, 6.) zu Zielen erhoben.

Die Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebietes werden im laufenden Planungsprozess dafür eintreten, dass sowohl die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur als auch die des Verkehrssystemmanagement ideologiefrei beurteilt wird.

3.3. Landesstraßenbedarfsplan

1980 wurde das Landesstraßenausbaugesetz beschlossen. Mit diesem Gesetz wurde versucht, die Landesstraßenplanung langfristig und bedarfsgerecht durchzuführen und nach Dringlichkeit zu ordnen. Alle fünf Jahre sollte dieser Bedarfsplan einer Überprüfung und Fortschreibung unterzogen werden. 1993 wurde die Verbindlichkeit der Bedarfsplanung festgelegt. Es bestand weitgehender Konsens darüber, dass jährlich Mittel in Höhe von rd. 100 Mio. € zur Verfügung gestellt werden müssen. Diese Summe wurde allerdings in keinem Haushalt realisiert. Eine Fortschreibung erfolgte seit 1993 nicht. Vielmehr beschloss der Landtag, auf der Basis der gültigen Bedarfsplanung weiterzuarbeiten und im Übrigen Ausnahmeregelungen nach § 5 Landesstraßenausbaugesetz („unvorhergesehener Bedarf“) in Anspruch zu nehmen.

Den Landesstraßen im Ruhrgebiet kommt eine bedeutende Rolle als Bindeglied zwischen den Unternehmensstandorten und dem überregionalen Verkehrsnetz zu. Der Erhalt und der Ausbau des Landesstraßennetzes ist daher von außerordentlicher Bedeutung für die regionale Wirtschaft.

3.4. ÖPNV-Bedarfsplan

Der derzeit für Nordrhein-Westfalen gültige ÖPNV-Bedarfsplan aus dem Jahr 1998 soll als langfristiges Planungsinstrumentarium den Ausbau der ÖPNV-Netze bis 2015 steuern.

Der ÖPNV leistet einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Innenstädte und damit zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Stadt- und Stadtteilzentren. Dies gilt insbesondere für das hochverdichtete Ruhrgebiet. Jedoch müssen sich Investitionen und Leistungsangebote an der jeweiligen regionalen Nachfrage und den jeweiligen regionalen Verkehrsproblemen orientieren.

Von besonderer Bedeutung sind dabei die Fragen der Verknüpfung der einzelnen Angebote sowie die Qualität der Produkte. Daher ist eine ständige Überprüfung des Bedarfsplanes und insbesondere der Umsetzung dieser Planungen notwendig.

3.5. Luftverkehrskonzeption 2010

Die im Dezember 2000 vom Landtag mit den Stimmen aller Fraktionen beschlossene Luftverkehrskonzeption 2010 sieht einen gezielten Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur in NRW vor. Die hierin aufgeführten Handlungsoptionen sind konsequent umzusetzen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Rhein/Ruhr im Vergleich zu konkurrierenden Standorten zu sichern. Die Notwendigkeit der in der Luftverkehrskonzeption genannten Ausbaumaßnahmen darf durch kurzfristige, konjunkturelle Nachfrageschwankungen, die es im Luftverkehr immer gegeben hat, nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden, da alle Prognosen von einem weiteren langfristigen Anstieg der Luftverkehrsnachfrage ausgehen.

4. Leitprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan – BVWP

Mit nahezu 4.700 km überörtlicher Straßen verfügt das Ruhrgebiet über ein umfangreiches Straßennetz. Dennoch bestehen erhebliche Defizite, wenn man dieses Straßennetz dem zu bewältigenden Verkehrsaufkommen gegenüberstellt. Die daraus resultierenden Engpässe werden sich angesichts der bereits festgestellten und der noch zu erwartenden Erhöhung der Verkehre – insbesondere des LKW-Verkehrs – noch verschärfen. Das haben die jüngsten Erhebungen in Zusammenhang mit der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ergeben.

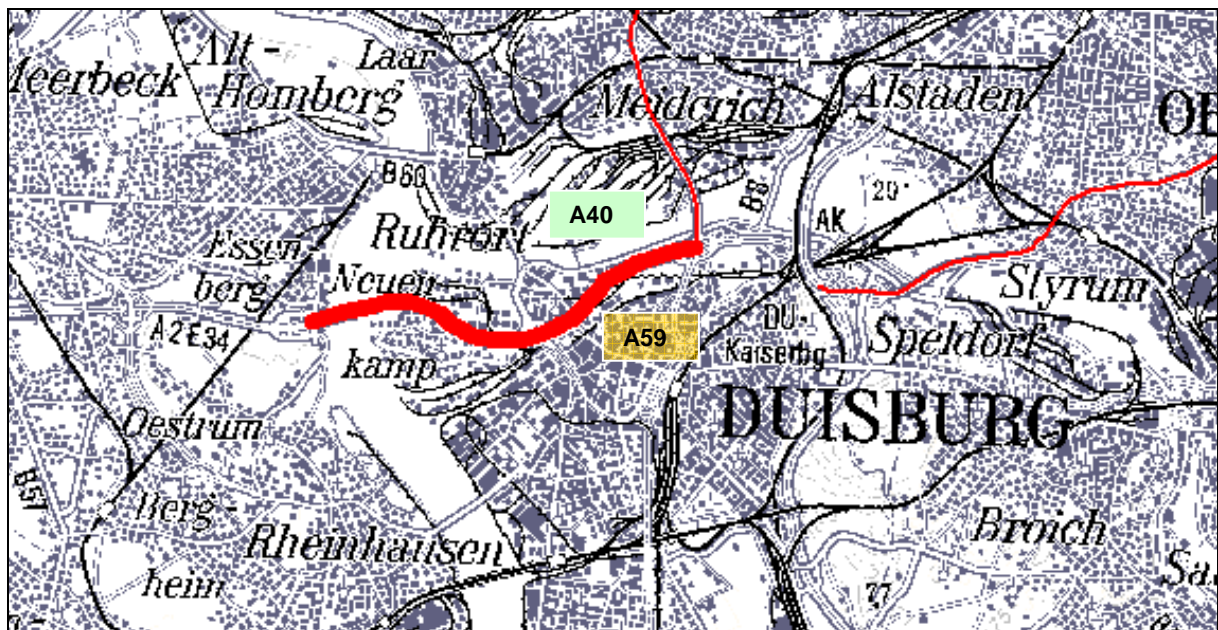
Ungeachtet möglicher Verlagerungspotenziale der zukünftigen Verkehre auf andere Verkehrsträger wird die Straße auch mittel- bis langfristig ihrer zentralen Bedeutung als Hauptverkehrsträger gerecht werden müssen. Dementsprechend wird sich die vorgenannte Entwicklung nur durch eine gezielte Verkehrspolitik, die insbesondere den Ausbau des Straßennetzes einschließt, noch steuern lassen. Aus diesem Grund sind die nachstehend in Form von Projektsteckbriefen aufgeführten Straßeninfrastrukturprojekte von herausragender Bedeutung für das Ruhrgebiet.

Nicht aufgeführt werden in diesem Zusammenhang Straßeninfrastrukturprojekte, die gleiche oder höhere Priorität genießen, aber aufgrund ihres fortgeschrittenen Planungs- und Verfahrensstandes im Hinblick auf eine zeitnahe Realisierung als sicher gelten. Diese Projekte sind bereits in den Sonderprogrammen des Bundes (z.B. Anti-Stau-Programm) enthalten. Beispielhaft sind in diesem Zusammenhang der 6-streifige Ausbau der A 40 zwischen der Anschlussstelle Gelsenkirchen und der Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen sowie die unter dem Projekttitel „Bochumer Lösung“ zusammengefassten Straßenbaumaßnahmen.

Gleichwohl gilt es auch den Verkehrsträger „Schiene“ nachhaltig im Bundesverkehrswegeplan zu verankern und entsprechend seiner funktionalen Bedeutung bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. In diesem Zusammenhang ist für das Ruhrgebiet auf folgende im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans bewertete Schieneninfrastrukturprojekte besonders hinzuweisen: „Niederlande – Oberhausen – Duisburg“ (Betuwe), Belgien-Ruhrgebiet (Eiserner Rhein), „Münster – Lünen – Dortmund“ und „Dortmund – Kamen – Hamm“.

Letztlich müssen auch innovative Verkehrsträger, wie der Metrorapid, in diesem Gesamtverkehrssystem ihren Platz finden und dementsprechend eingebunden werden.

➤ 8-streifiger Ausbau der A 40 zwischen AS Duisburg-Homberg und AK Duisburg



Bedeutung

Die A 40 in Duisburg ist Teil einer der wichtigsten West-Ost-Achsen des weiträumigen Verkehrs in NRW. Dieser Straßenzug kommt als Europastraße 34 von Antwerpen, überschreitet die niederländische Grenze bei Venlo und findet seine Fortsetzung in der A 44 in Richtung Kassel und weiter nach Thüringen / Sachsen. Er nimmt ferner bedeutende Teile der Verkehre aus dem Rotterdamer Hafen Richtung Ruhr auf.

Die A 40 ist zweifellos die „Lebensachse“ im Ruhrgebiet, die nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern auch in besonderem Maße den Verkehr zwischen den Zentren dieses Ballungsraumes bewältigen muss. Ihre Verkehrsbelastung liegt in Teilabschnitten deutlich über 100.000 Kfz pro Tag.

Wenn auch der Abschnitt zwischen dem AK Moers und dem AK Kaiserberg bereits einen 6-streifigen Querschnitt hat, so kommt es angesichts von 95.000 bis zum Teil über 100.000 Kfz pro Tag in Spitzenzeiten regelmäßig zu Stauungen.

Der Ausbau des 5,4 km langen Teilabschnitts zwischen der AS Duisburg-Moers und dem AK Duisburg auf 8 Fahrstreifen soll die Leistungsfähigkeit nachhaltig erhöhen.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit noch gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist der Autobahnabschnitt zwischen der AS Duisburg-Homberg und dem AK Duisburg (A 59) lediglich in der Stufe "Weiterer Bedarf" ausgewiesen.

Bei der Bewertung für die Fortschreibung des BVWP wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,7 ermittelt. Unter raumordnerischen Gesichtspunkten wurde dem Projekt eine sehr hohe Bedeutung bei der Erreichung der Verteilungs- und Entwicklungsziele beigemessen.

Der Regionalrat Düsseldorf hat das Projekt an die 8. Stelle seiner Prioritätenliste gesetzt.

Sachstand

Angesichts der nachrangigen Einstufung im derzeitigen Bundesfernstraßenbedarfsplan sind für das Vorhaben bisher keine planerischen Aktivitäten entwickelt worden.

Finanzierung

Das Projekt ist mit 84,4 Mio. € veranschlagt. Eine Finanzierungsperspektive gibt es noch nicht.

Forderung

Der Ausbau dieses Teilstücks der europäischen Transversale in West-Ost-Richtung ist vor dem Hintergrund des relativ geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses zeitlich nicht prioritär gegenüber dem dringenden Ausbau der A 40 im zentralen Ruhrgebiet. Die hohe derzeitige Verkehrsbelastung, die zunehmenden innereuropäischen Verkehre von und zu den ARA-Häfen auch und vor allem vor der weiter gewollten und absehbaren europäischen Integration lassen jedoch befürchten, dass in diesem Abschnitt im Planungszeitraum bis 2015 ein nachhaltiger Engpass entsteht. Insbesondere die hohe raumwirtschaftliche Bedeutung sollte zu einer hohen Einstufung im BVWP 03 führen. Dies wäre Voraussetzung für die vorauslaufende Planung.

➤ **6-streifiger Ausbau der A 40 zwischen AK Kaiserberg und AS Essen-Frohnhausen**



Bedeutung

Die A 40 ist Teil einer der wichtigsten West-Ost-Achsen des weiträumigen Verkehrs in NRW. Dieser Straßenzug kommt als Europastraße 34 von Antwerpen, überschreitet die niederländische Grenze bei Venlo und findet seine Fortsetzung in der A 44 in Richtung Kassel und weiter nach Thüringen / Sachsen.

Die A 40 ist zweifellos die „Lebensachse“ im Ruhrgebiet, die nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern auch in besonderem Maße den Verkehr zwischen den Zentren dieses Ballungsraumes bewältigen muss. Ihre Verkehrsbelastung liegt in Teilabschnitten deutlich über 100.000 Kfz pro Tag.

Neben ihrer Funktion als verbindende West-Ost-Achse zwischen den Niederlanden und dem Ruhrgebiet hat die A 40 in diesem Abschnitt zwischen Duisburg und Essen eine sehr hohe Bedeutung für den Verkehr zwischen den Schwerpunkten im westlichen Ballungsraum Ruhr und als Zubringer zum größten Binnenhafen Europas sowie zu weiteren Zentren der Logistik und der Güterverteilung. Zudem wird ab der AS Mülheim-Heißen nach Osten im Mittelstreifen die Stadtbahn mitgeführt.

Die Verkehrsbelastung liegt heute im Bereich von östlich des AK Duisburg-Kaiserberg bis zur AS Essen-Frohnhausen bei 75.000 bis 95.000 Kfz pro Tag. Damit ist die Leistungsfähigkeit des überwiegend nur 4-streifigen Querschnitts besonders in den Spitzenzeiten regelmäßig überfor-

dert. Der Ausbau auf 6 Fahrstreifen soll die erforderliche zusätzliche Kapazität schaffen und gleichzeitig die rechtliche Grundlage für einen zeitgemäßen Lärmschutz zugunsten der Randbereiche bieten.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit noch gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist die A 40 in diesem Abschnitt in der nachrangigen Stufe "Weiterer Bedarf" ausgewiesen. Bei der Bewertung für die Fortschreibung des BVWP wurde für diesen 14 km langen Streckenabschnitt angesichts der potentiellen Transportkostensenkung und der Verbesserung der Erreichbarkeit ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,0 ermittelt. Unter raumordnerischen Gesichtspunkten wurde dem Projekt eine sehr hohe Bedeutung (4 Punkte) attestiert.

Der Regionalrat Düsseldorf hat das Vorhaben an die 6. Stelle seiner Prioritätenliste gesetzt.

Sachstand

Angesichts der nachrangigen Einstufung im derzeitigen Bundesfernstraßenbedarfsplan sind planerische Aktivitäten für einen grundlegenden Ausbau bisher nicht ergriffen worden. Derzeit wird die AS Mülheim-Heimaterde zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit und zur Neuordnung der Verkehrsbeziehungen im nachgeordneten Netz umgebaut.

Finanzierung

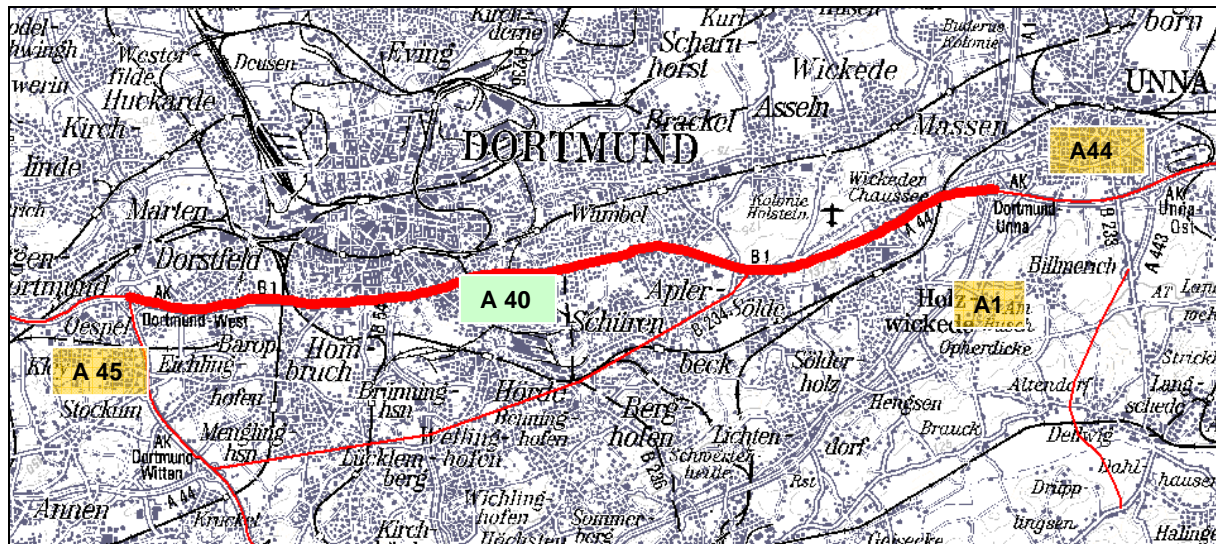
Die Kosten des 6-streifigen Ausbaus der A 40 vom AK Duisburg-Kaiserberg bis zur AS Essen-Frohnhausen sind mit 176,4 Mio. € veranschlagt. Eine konkrete Finanzierungsperspektive gibt es noch nicht. Für den Umbau der AS Mülheim-Heimaterde ist die Stadt Mülheim an der Ruhr Kostenträger. Sie erhält Zuwendungen des Landes NRW.

Forderung

Die A 40 kann ihre Funktion als zentrale Hauptverkehrsachse nur dann erfüllen, wenn ihre durchgängige Leistungsfähigkeit sichergestellt ist. Der 6-streifige Ausbau zwischen dem AK Duisburg-Kaiserberg und der AS Essen-Frohnhausen ist ein integraler Baustein für die Leistungsfähigkeit dieser Achse im westlichen Ruhrgebiet. Die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf und die unverzügliche Einleitung der weiteren Planungsschritte sind unabdingbar für eine weitere positive wirtschaftliche Entwicklung im zentralen Ruhrgebiet. Der Ausbau des Abschnitts zwischen dem AK Duisburg-Kaiserberg und der AS Essen-Frohnhausen darf aber nicht isoliert von den weiteren Maßnahmen im Zuge der A 40 betrachtet werden. Zwischen allen Projekten an der A 40 bestehen erhebliche Synergien, die in den Einzelprojektbewertungen des

BVWP keine entsprechende Berücksichtigung finden. Der tatsächliche verkehrliche Nutzen wird damit unterschätzt.

➤ **6-streifiger Ausbau der A 40 zwischen AK Dortmund-West und AK Dortmund-Unna**



Bedeutung

Die A 40 (B 1) in Dortmund ist Teil einer der wichtigsten West-Ost-Achsen des weiträumigen Verkehrs in NRW. Dieser Straßenzug kommt als Europastraße 34 von Antwerpen, überschreitet die niederländische Grenze bei Venlo und findet seine Fortsetzung in der A 44 in Richtung Kassel und weiter nach Thüringen / Sachsen.

Die A 40 ist zweifellos die „Lebensachse“ im Ruhrgebiet, die nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern auch in besonderem Maße den Verkehr zwischen den Zentren dieses Ballungsraumes bewältigen muss. Ihre Verkehrsbelastung liegt in Teilabschnitten deutlich über 100.000 Kfz pro Tag.

Die unzureichende Leistungsfähigkeit – weitgehend nur 4-streifiger Querschnitt und auf Dortmunder Stadtgebiet sogar noch höhengleiche Kreuzungen – führen zu regelmäßigen Stauungen und zum systematischen Kollaps. Ihr Ausbau auf 6 Fahrstreifen und die kreuzungsfreie Führung in den Knotenpunkten sind Mittel, um diese Verkehrsblockade aufzulösen. Zudem werden so die rechtlichen Voraussetzungen für einen zeitgerechten Lärmschutz für die betroffenen Anwohner und die Chancen für eine städtebauliche Aufwertung der Randbereiche des Ruhrschnellwegs geschaffen.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Der westliche Teil des Planungsabschnitts vom AK Dortmund–West bis zur L 660 ist im derzeitigen Bundesfernstraßenbedarfsplan als "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen, der nach Osten anschließende lediglich in der Stufe "Weiterer Bedarf". Im Hinblick auf die Bedeutung des Projekts für den West-Ost-Verkehr durch das Ruhrgebiet wurde jedoch für diesen Ostabschnitt ein „Planungsauftrag“ erteilt.

Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ist die A 40 vom AK Dortmund-West bis zum AK Dortmund-Unna zusammenhängend bewertet worden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde mit 6,2 prognostiziert. In der Raumwirksamkeitsanalyse wurde die Bedeutung dieses Straßenzuges für die Verteilungs- und Entwicklungsziele als "von hoher Bedeutung" mit 3 Punkten bewertet.

Der Regionalrat Arnsberg hat diesen Abschnitt der A 40 an die 4. Stelle der „Hochprioritären Maßnahmen“ seines regionalen Vorschlags zum BVWP gesetzt.

Sachstand

Für den westlichen Abschnitt mit dem geplanten Neubau der Schnettker-Brücke als wesentlichem Bestandteil wird zur Zeit das Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Für den anschließenden Abschnitt bis zur Märkischen Straße ist die Planung zurückgestellt, da hier eine weitgehend höhengleiche Führung des Ruhrschnellwegs gegeben ist.

Für den folgenden, besonders neuralgischen Bereich erarbeitet die Stadt Dortmund auf der Grundlage einer Planungsvereinbarung mit der Straßenbauverwaltung die Planunterlagen. Dies bot sich auch deshalb an, weil die Randbereiche gleichzeitig städtebaulich zu überplanen sind.

Die planerische Grundkonzeption (Tunnellösung) ist – auch mit dem Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen – weitgehend abgestimmt. Es ist beabsichtigt, im Jahr 2003 das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Trotz der nachrangigen Einstufung im Bundesfernstraßenbedarfsplan hat der Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen auf Vorschlag des Landes zugestimmt, dass für den östlichen Abschnitt von der B 236n bis zum AK Dortmund-Unna mit der Ausbauplanung begonnen wird. Außerdem hat er die neue Anschlussstelle mit der L 677n bereits akzeptiert. Der Landesbetrieb Straßenbau hat die Planungsarbeiten aufgenommen.

Finanzierung

Bisher ist lediglich für den Ausbau auf 6 Fahrstreifen von der B 236n bis zum AK Dortmund-Unna eine konkrete Finanzierungsperspektive durch die Aufnahme dieses Vorhabens in das durch die Lkw-Maut finanzierte „A-Modell“ entwickelt worden.

Forderung

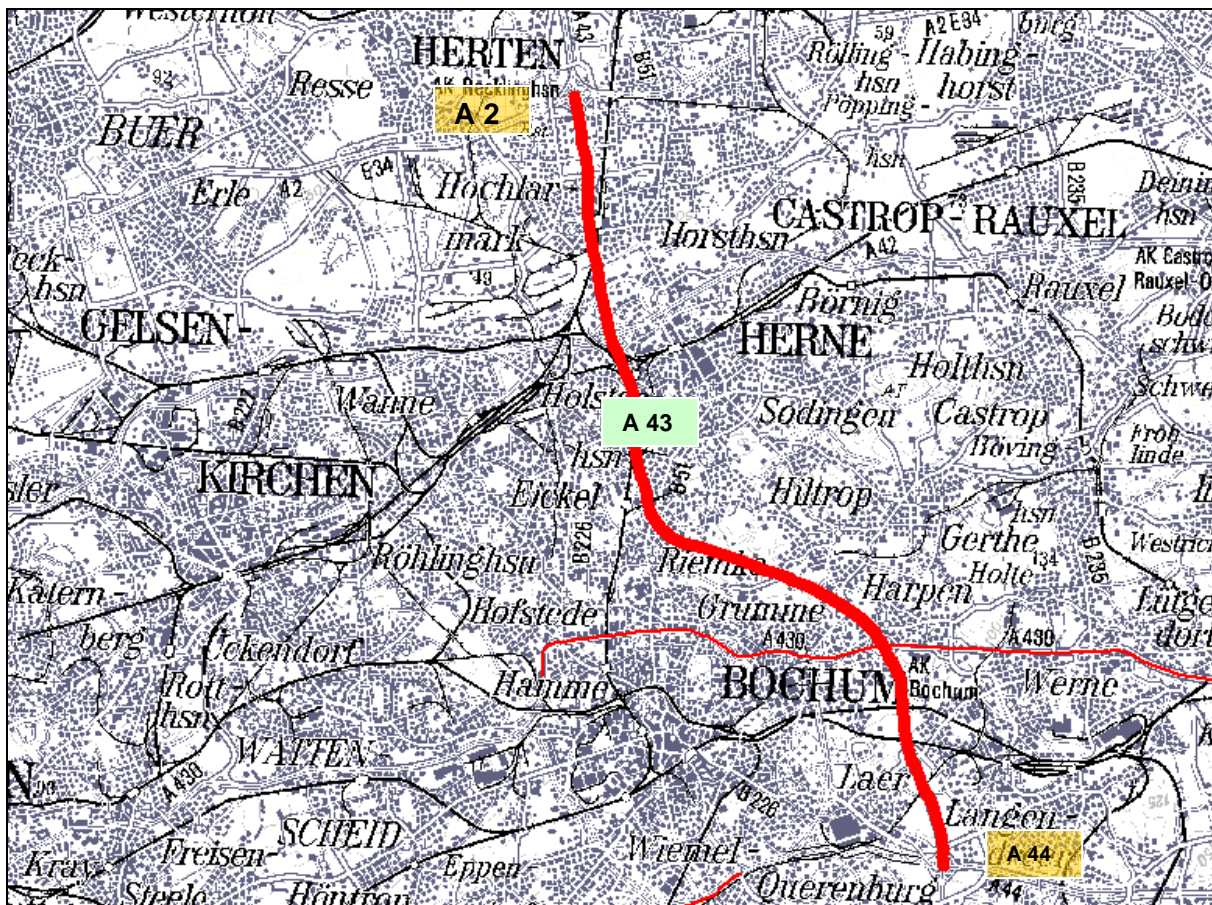
Insgesamt gesehen gilt es, die Planungen für den Gesamtabschnitt möglichst zügig in die Umsetzung zu bringen.

Alle Vorbereitungen zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Bereich Märki-sche Straße bis 236n in Tunnelbauweise sind getroffen. Die benötigten Fachgutachten schaffen den Rahmen. Nun gilt es das Verfahren unverzüglich in die Wege zu leiten, da ansonsten ein Bruch im Planungsablauf droht.

Zwingend notwendig ist daher die höhere Einstufung dieses wichtigen Projektes im kommenden Bundesverkehrswegeplan. In keinem der in den letzten Jahren aufgelegten Sonderprogramme wurde dieses Vorhaben berücksichtigt.

Bei Realisierung des Abschnittes der A 40 zwischen der B 236n und dem AK Dortmund/Unna durch das sog. A-Modell (privater Betreiber) ist darauf zu achten, dass sich durch diese Finanzierungform keine Verzögerungen in der Realisierung ergeben.

➤ 6-streifiger Ausbau der A 43 zwischen AK Recklinghausen und AK Bochum-Witten



Bedeutung

Die A 43 hat besondere Bedeutung als westliche Verbindung zwischen dem Oberzentrum Münster im Norden, dem Ballungsraum Ruhr und dem Oberzentrum Wuppertal im Süden. Zudem bietet sie im mittleren Ruhrgebiet die Möglichkeit, nach Installation der geplanten Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die den Verkehrsfluss belastungsabhängig regeln, zwischen den hoch belasteten parallelen West-Ost-Autobahnen, der A 2, der A 40 und der A 42, umzusteigen. Nach Fertigstellung der „Bochumer Lösung“ bildet sie den östlichen Teil des Autobahnringes um Bochum.

Bei einer Belastung von 80.000 – 90.000 Kfz pro Tag und der dichten Folge von Anschlussstellen und Autobahnkreuzen ist die Leistungsfähigkeit des 4-streifigen Querschnitts regelmäßig überfordert. Abhilfe kann nur ein Ausbau auf 6 Fahrstreifen schaffen.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit noch gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist die A 43 in der nachrangigen Stufe "Weiterer Bedarf" ausgewiesen. Bei der Bewertung für die Fortschreibung des BVWP wurde für diesen 17 km langen Streckenabschnitt angesichts der potenziellen Transportkostensenkung und der Verbesserung der Erreichbarkeit ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,5 ermittelt. Unter raumordnerischen Gesichtspunkten wurde dem Projekt lediglich eine geringe Bedeutung (1 Punkt) attestiert.

Der Regionalrat Arnsberg hat das Vorhaben an die 14. Stelle der „Hochprioritären Maßnahmen“ und der Regionalrat Münster an die 9. Stelle der „Sehr wichtigen Maßnahmen“ seiner Region gesetzt.

Sachstand

Angesichts der nachrangigen Einstufung im derzeitigen Bundesfernstraßenbedarfsplan sind planerische Aktivitäten für eine Verwirklichung dieses Projektes bisher nicht ergriffen worden.

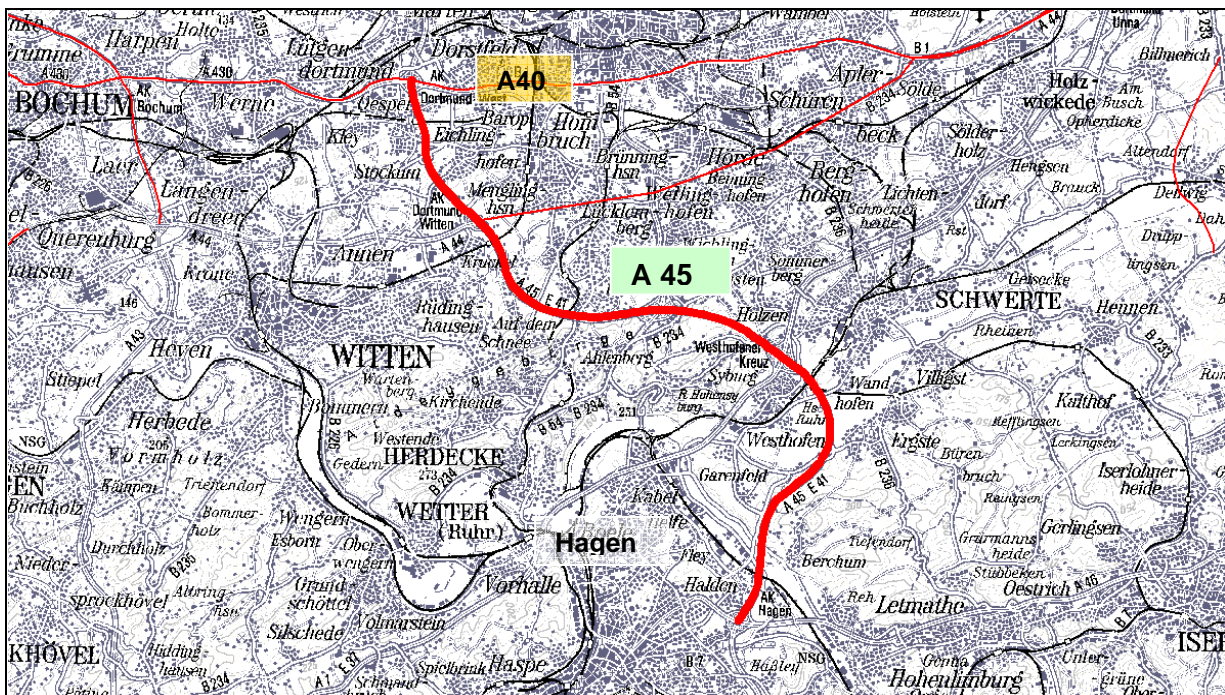
Finanzierung

Die Kosten des 6-streifigen Ausbaus der A 43 vom AK Recklinghausen bis zum AK Bochum-Witten sind mit 161,6 Mio. € veranschlagt. Eine konkrete Finanzierungsperspektive gibt es noch nicht.

Forderung

Angesichts ihrer „Umsteigefunktion“ für die Verkehre der Autobahnen im Ruhrgebiet A 1, A 2, A 40 und A 44 trägt die A 43 wesentlich zur Entzerrung der Verkehrsströme im Ruhrgebiet bei. Diese Autobahn ist somit eine der zentralen Verkehrsachsen der Region in Nord-Süd-Richtung, die darüber hinaus auch als wesentliche Verbindung zwischen den Oberzentren und dem Agglomerationszentrum Ruhr fungiert. Vor dem Hintergrund des stetigen Anstiegs des Verkehrsaufkommens, das bereits heute die Kapazitätsgrenzen im betreffenden Teilstück übersteigt, kann die Funktionsfähigkeit der A 43 nur durch den 6-streifigen Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Recklinghausen und dem Autobahnkreuz Bochum/Witten gewährleistet werden. Idealerweise sollte der Ausbau in nördlicher Richtung bis zur Anschlussstelle Recklinghausen-Herten fortgeführt werden, zumal auch in diesem Abschnitt ein deutlicher Anstieg der Verkehrsbelastung zu verzeichnen ist. Dabei gilt es grundsätzlich, den Ausbau der A 43 durch den Einsatz modernster Telematik-Einrichtungen zur Verkehrslenkung und -beeinflussung zu kompletieren.

➤ **Ausbau der A 45 auf 6 Fahrstreifen vom AK Dortmund-West bis zum AK Hagen**



Bedeutung

Die Erweiterung der A 45 von 5 auf 6 Fahrstreifen mit Standstreifen dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und dem Abbau regelmäßiger, erheblicher Staus. Der nördliche Abschnitt vom AK Dortmund-West bis zum AK Dortmund-Witten bekommt nach Realisierung der „Bochumer Lösung“ zusätzliche Bedeutung als Teil der Entlastungsstrecke für den Ruhrschnellweg.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Der Ausbau der A 45 ist im derzeitigen Bundesfernstraßenbedarfsplan lediglich in der Stufe „Weiterer Bedarf“ enthalten. Im Rahmen der laufenden Arbeiten zur Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans wurde der Abschnitt vom AK Hagen bis zum Autobahnkreuz Dortmund-West zusammenhängend bewertet. Dem Projekt wurde in der Raumwirksamkeitsanalyse attestiert, dass es für die Verteilungs- und Entwicklungsziele von sehr hoher Bedeutung (4 Punkte) ist. Als Nutzen-Kosten-Faktor wurde 3,7 ermittelt.

Da die Abschnitte nördlich bzw. südlich des Westhofener Kreuzes jeweils eigenständige Verkehrswerte und unterschiedliche Dringlichkeiten haben, sollen sie getrennt (nach-) bewertet werden.

Der Regionalrat Arnsberg hat die beiden Teilabschnitte der A 45 ebenfalls in seiner Prioritätenliste getrennt positioniert: AK Westhofen bis AK Hagen an die 5. Stelle, AK Westhofen bis AK Dortmund-West an die 25. Stelle.

Sachstand

Trotz der nachrangigen Einstufung im Bundesfernstraßenbedarfsplan hat der Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen dem Vorschlag des Landes entsprochen, wegen der hohen Stauanfälligkeit des Abschnitts vom AK Westhofen bis zum AK Hagen mit der Planung für den Anbau des 6. Fahrstreifens zu beginnen. Der Landesbetrieb Straßenbau hat die Planungsarbeiten aufgenommen.

Finanzierung

Die Kosten dieser Ausbaumaßnahme sind mit 40,9 Mio. € veranschlagt. Eine Aufnahme in ein konkretes Finanzierungsprogramm des Bundes ist bisher noch nicht erfolgt.

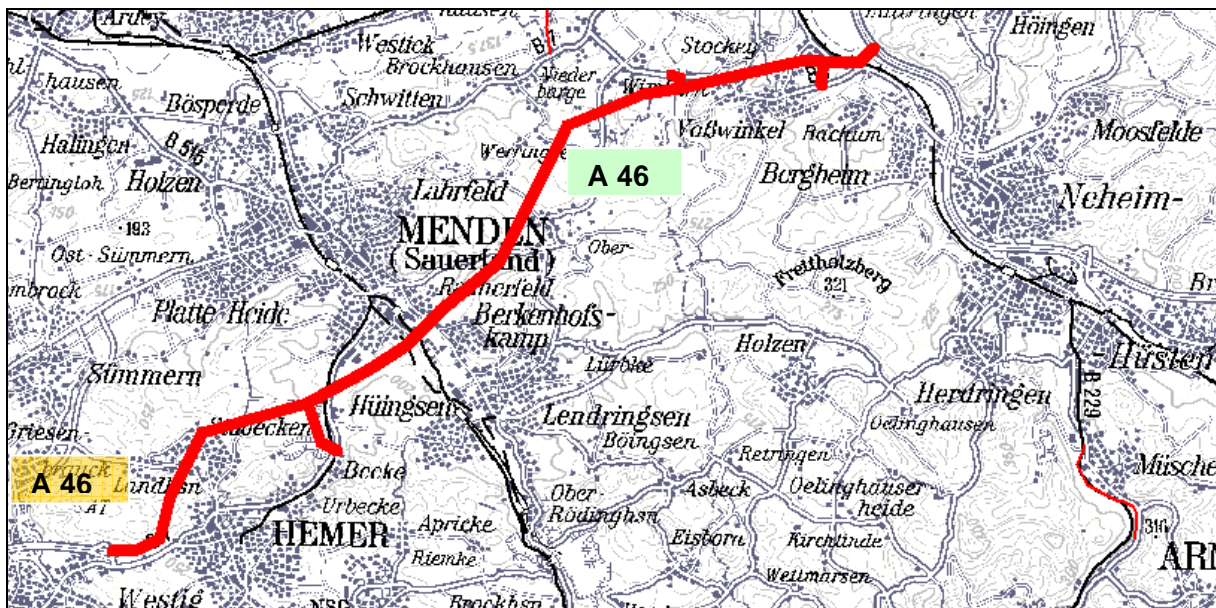
Forderung

Der Autobahnabschnitt Kreuz Hagen bis Westhofener Kreuz der A 45 ist bei einer Verkehrsbelastung von mehr als 100.000 Fahrzeugen pro Tag mit hohem LKW-Anteil und dem stärker werdenden Zufluss von der A 46 stark staugefährdet. Der Ausbau des dritten Fahrstreifens in Fahrtrichtung Dortmund würde wesentlich zur Entspannung der Situation beitragen.

Die von den Ruhrgebietskammern geforderte getrennte Bewertung der beiden Teilstücke (Kreuz Hagen - Westhofener Kreuz und Westhofener Kreuz – Kreuz Dortmund West) muss nach Auffassung der IHKs zu einem deutlich höheren Nutzen-Kosten-Faktor für das Teilstück Kreuz Hagen – Westhofener Kreuz führen.

Dieser höhere Faktor rechtfertigt dann auch die gemeinsame Forderung nach Einstufung des 6-streifigen Ausbaus zwischen Hagen und Westhofen in den vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplanes.

➤ **Bau der A 46 von Hemer bis Neheim-Hüsten**



Bedeutung

Durch den Lückenschluss im Zuge der A 46/A 445 zwischen Iserlohn/Hemer und Neheim-Hüsten werden die Anbindung des Ruhrtals und des gesamten Sauerlandes an das südliche Ruhrgebiet und damit die Standortgunst dieser Region nachhaltig gefördert. Die Ortslagen, insbesondere im Zuge der heutigen B 7, werden vom Durchgangsverkehr entlastet und die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten erweitert.

Das Verkehrsgutachten, das im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erstellt wurde, prognostiziert für diesen rund 20 km langen Straßenzug für 2015 eine Belastung von 36.600 Kfz pro Tag.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit noch gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist die A 46 zwischen Hemer und Neheim-Hüsten bereits in der Stufe "Vordringlicher Bedarf" enthalten. Bei der Bewertung im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des BVWP wurde für das Projekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,2 ermittelt. Die Raumwirksamkeitsanalyse ergibt demgegenüber, dass das Projekt für die Verteilungs- und Entwicklungsziele nur geringe Bedeutung haben soll. Lediglich unter städtebaulichen Gesichtspunkten wurde ihm eine mittlere Bedeutung zugesprochen.

Der Regionalrat Arnsberg hat das Vorhaben auf die 6. Stelle seiner Liste der „Hochprioritären Maßnahmen“ gesetzt.

Sachstand

Im Rahmen der Linienbestimmung für die A 46 wurden eine Umweltverträglichkeitsstudie und eine nach EU-Recht erforderliche ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt. Die FFH-Untersuchung hat gezeigt, dass die bisher verfolgte Trasse nicht FFH-verträglich gestaltet werden kann. Die Trasse musste daher um 2 km nach Norden verschoben werden, damit sie rechtskonform ist. Für diese Variante 12 wird derzeit eine ergänzende Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt.

Da der westliche Abschnitt von Hemer bis Menden von dieser Umplanung nicht berührt und mit dem Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen bereits eine grundsätzliche Planungsabstimmung erfolgt ist, wurde die Straßenbauverwaltung gebeten, hier bereits mit der Entwurfsplanung zu beginnen.

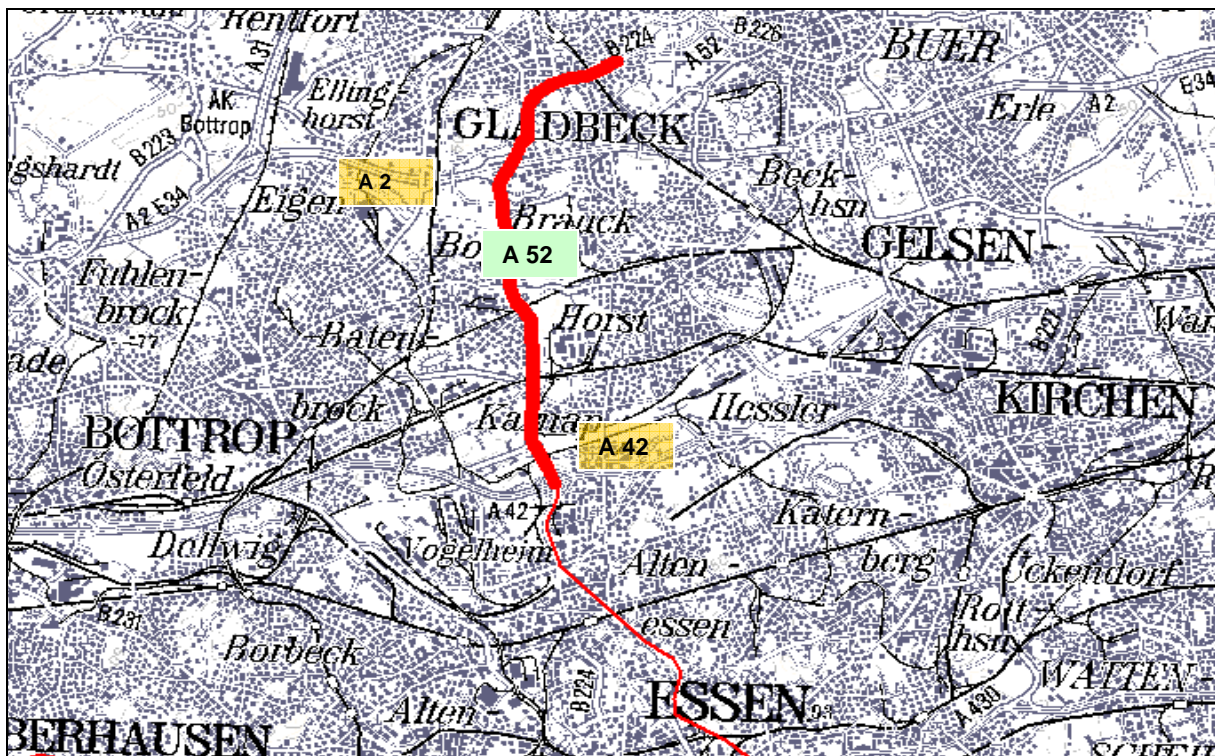
Finanzierung

Für dieses Projekt mit Gesamtkosten von ca. 250 Mio. € gibt es noch keine konkrete Finanzierungsperspektive.

Forderung

Der Lückenschluss der A 46 zwischen Hemer und Neheim-Hüsten entlastet nicht nur die durch den Verkehr hochgradig belasteten Ortsdurchfahrten entlang der Bundesstraße B 7, sondern bindet die südöstlichen Teile des Ruhrgebiets sowie Südwestfalens besser an die neuen Bundesländer und die osteuropäischen Nachbarstaaten an. Die Kammern des Ruhrgebietes fordern deshalb, das eingeleitete Linienbestimmungsverfahren zügig abzuschließen und das Planfeststellungsverfahren anschließend ohne Verzögerung zu beginnen, sowie die bisherige Einstufung der Strecke in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes auch zukünftig beizubehalten.

➤ Bau der A 52 von AS Gelsenkirchen-Buer-West bis AK Essen-Nord



Bedeutung

Auch bei der A 52 überlagern sich – wie bei den meisten Bundesfernstraßen in Agglomerationszentren – die Funktionen für den weiträumigen Verkehr mit denen der Netzbildung sowie der Abwicklung des Verkehrs zwischen den Zentren des Ballungsraumes. In dem fraglichen Abschnitt stellt die A 52 (heute die B 224) die wichtige Verbindung aus dem westlichen Ruhrgebiet zu den Gewerbeschwerpunkten an seinem nördlichen Rand und weiter (über die A 43) zum zentralen Münsterland her. Tägliche Verkehrsbelastungen zwischen 35.000 und 50.000 Kfz übersteigen die Leistungsfähigkeit der heutigen Bundesstraße mit ihren signalgeregelten Knotenpunkten bei weitem. Die BVWP-Prognose erwartet bis 2015 ein Ansteigen auf durchschnittlich 55.000 Kfz pro Tag.

Bedeutung und Belastung dieses Teilabschnitts der A 52 werden noch spürbar zunehmen, wenn man sie vor dem Hintergrund des ebenfalls geplanten Baus der A 52 im südlich anschließenden, zentralen Essener Bereich betrachtet.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit geltenden Bundesfernstraßenbedarfsplan ist dieser nördliche Abschnitt der A 52 bereits im "Vordringlichen Bedarf" ausgewiesen. Bei der aktuellen Bewertung zur Fortschreibung des BVWP wurde für dieses Projekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,5 ermittelt, während bei der raumordnerischen Betrachtung diesem Straßenzug lediglich eine mittlere Bedeutung zuerkannt wurde. Offensichtlich nicht ausreichend berücksichtigt wurden die Verbindungsfunktion zwischen dem Oberzentrum Münster und dem Agglomerationszentrum Ruhrgebiet sowie die Tatsache, dass das nördliche Ruhrgebiet Ziel 2-Gebiet ist.

Der Regionalrat Münster hat die A 52 an die 1. Stelle der Liste der „Sehr wichtigen Maßnahmen“ gesetzt.

Sachstand

Für den 8,3 km langen Autobahnabschnitt von der AS Gelsenkirchen-Buer-West bis zum AK Essen-Nord läuft derzeit die Umweltverträglichkeitsstudie. Ihr Abschluss wird für Mitte 2003 erwartet. Offene Fragen sind insbesondere die Länge der geforderten Abdeckung der Autobahn, die Form der Anschlussstellen und das Verkehrskonzept für das nachgeordnete Straßennetz.

Finanzierung

Angesichts des zurückliegenden Planungsstandes stellt sich derzeit die Frage der Finanzierung des mit 143,0 Mio. € veranschlagten Projektes noch nicht.

Forderung

Um den schwierigen Prozess des Strukturwandels insbesondere im nördlichen Ruhrgebiet zu unterstützen, ist eine schnellstmögliche Realisierung der A 52 zwischen Gelsenkirchen-Buer und der AS Essen-Nord (A 42) unabdingbar. Für zahlreiche in der Entwicklung befindliche Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche der Emscher-Lippe-Region wird mit der Realisierung der A 52 im genannten Abschnitt ein deutlich verbesserter Anschluss an die Ost-West-Autobahnen A 2 und A 42 ermöglicht. Die betroffenen Städte werden aufgefordert, eine zügige Fortführung des Planungsprozesses im Interesse der Gesamtregion zu unterstützen.

➤ **Bau der A 52 von AK Essen-Nord bis AK Essen-Ost**



Bedeutung

Der Abschnitt der A 52 zwischen den Autobahnkreuzen Essen-Nord (A 42) und Essen-Ost (A 40) wird Teil der Nord-Süd-Achse von Münster durch das Ruhrgebiet nach Düsseldorf und weiter in den linksrheinischen Raum bis zur niederländischen Grenze. Die neue Spange schafft einen Überlauf zwischen der A 2, der A 42 und der A 40 und verbessert die Erreichbarkeit der verkehrsintensiven Gewerbestandorte – z.B. Zeche Zollverein – in der Region Essen. Die herausragende verkehrliche Attraktivität der A 52 wird durch die prognostizierte Verkehrsbelastung von über 80.000 Kfz pro Tag belegt.

Als Verteiler- und Entwicklungsachse wird die A 52 zudem einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Essener Hauptverkehrsstraßennetzes – insbesondere der mit bis zu 50.000 Kfz pro Tag hochbelasteten B 224 – leisten.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit noch gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist diese südliche Teilstrecke der A 52 in der nachrangigen Dringlichkeitsstufe des "Weiteren Bedarfs" enthalten.

Bei der Bewertung im Rahmen der Fortschreibung des BVWP wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,2 ermittelt und dem Projekt aus raumordnerischer/städtebaulicher Sicht (lediglich) eine mittlere Bedeutung zuerkannt.

Der Regionalrat Düsseldorf hat diesen Abschnitt der A 52 auf die 5. Stelle seiner Prioritätenliste gesetzt.

Sachstand

Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrskonferenzen für das Mittlere Ruhrgebiet ist das Planungskonzept für die A 52 trotz ihrer nachrangigen Einstufung im Bundesfernstraßenbedarfsplan zwischen dem Bund, dem Land NRW und der Stadt Essen weiterentwickelt worden. Insbesondere zur Linienführung und zur Lage der Anschlussstellen besteht Konsens. Die Länge der Tunnelführungen/Abdeckungen muss im weiteren Verfahren noch endgültig entschieden werden.

Um die Frage zu klären, ob und inwieweit die A 52 auf der Grundlage eines Betreibermodells nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz realisiert werden kann, hat das Land in Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse sollen im Sommer des Jahres 2003 vorgelegt werden.

Finanzierung

Für das mit 385,7 Mio. € veranschlagte Projekt gibt es bisher keine Finanzierungsperspektive. Die Machbarkeitsstudie soll klären, ob eine – ggf. teilweise – Privatfinanzierung mit projektbezogener Mauterhebung in Betracht kommen kann.

Forderung

Das Projekt war bereits im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes 1985 eingestuft. Diese Tatsache unterstreicht die Bedeutung des Lückenschlusses. Nur weil der A 52-Weiterbau in Essen Anfang der 90er Jahre keine ausreichende Mehrheit im Rat der Stadt fand, wurde das Projekt im Bundesverkehrswegeplan 1992 zurückgestuft. Inzwischen hat auch die Stadt Essen die Unverzichtbarkeit des A 52-Lückenschlusses durch einen neuen Ratsbeschluss anerkannt.

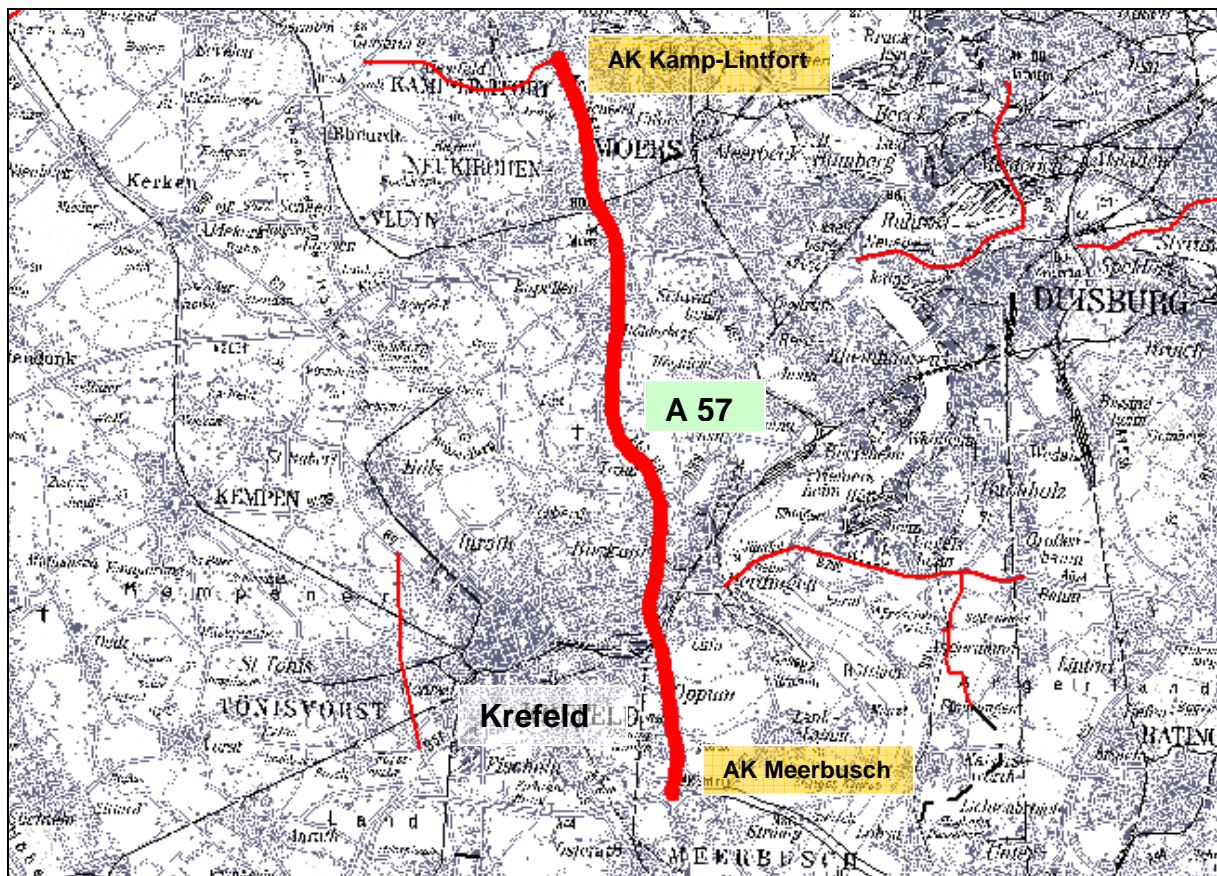
Die vorgenommene Bewertung im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes führt zu einem verzerrten Ergebnis, weil dem Projekt hinsichtlich seiner Raumwirksamkeit und in Bezug auf Verteilungs- und Entwicklungsziele insbesondere nur die bessere

Anbindung von Gladbeck (Mittelzentrum) an Essen (Oberzentrum) zugerechnet wird. Die Bedeutung des Projektes für die Verbesserung von Erreichbarkeiten im gesamten mittleren Ruhrgebiet bleibt unberücksichtigt.

Um dem Projekt gerecht zu werden, ist es notwendig, das südliche Teilstück der A 52 in Essen mit dem geplanten nördlichen Teilstück der A 52 vom AK Essen-Nord bis zur Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West zusammen zu bewerten.

Bei der Bewertung des südlichen A 52-Projektes muss auch die angestrebte Fertigstellung der A 44 zwischen der A 3 bei Düsseldorf/Ratingen und Essen-Kupferdreh (B 227n) einbezogen werden. Diese neue Autobahnverbindung wird nach ihrer Fertigstellung erhebliche Verkehrszuwächse zu verzeichnen haben, die in die A 52 am Autobahndreieck Essen-Ost einmünden.

➤ **6-streifiger Ausbau der A 57 von AK Kamp-Lintfort bis AK Meerbusch**



Bedeutung

Die A 57 ist *die* Entwicklungsachse des linken Niederrheins und verkehrswichtiger Zubringer zu den Zentren der Rheinschiene. Für die Achse Moers, Krefeld, Düsseldorf, Neuss und Köln ist sie zudem Spange und Verteilerschiene zwischen den West-Ost-Autobahnen A 42, A 40, A 44, A 52, A 46 und A1. Ihre große Bedeutung wird dokumentiert durch tägliche Verkehrsbelastungen, die im Raum Krefeld bereits die Grenze von 90.000 Kfz erreichen.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Nördlich des AK Meerbusch ist bisher ein 6-streifiger Ausbau der A 57 nicht im Bundesfernstraßenbedarfsplan enthalten.

Bei der Bewertung im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des BVWP ist für den fraglichen Abschnitt der A 57 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,8 ermittelt worden. Für das Erreichen der Verteilungs- und Entwicklungsziele wird dem Projekt im Rahmen der raumordnerischen Bewertung eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Der Regionalrat Düsseldorf hat das Projekt an die 1. Stelle seiner Prioritätenliste gesetzt.

Sachstand

Da das Vorhaben bisher im Bundesfernstraßenbedarfsplan nicht enthalten ist, konnte eine offizielle Planung von der Straßenbauverwaltung noch nicht aufgenommen werden.

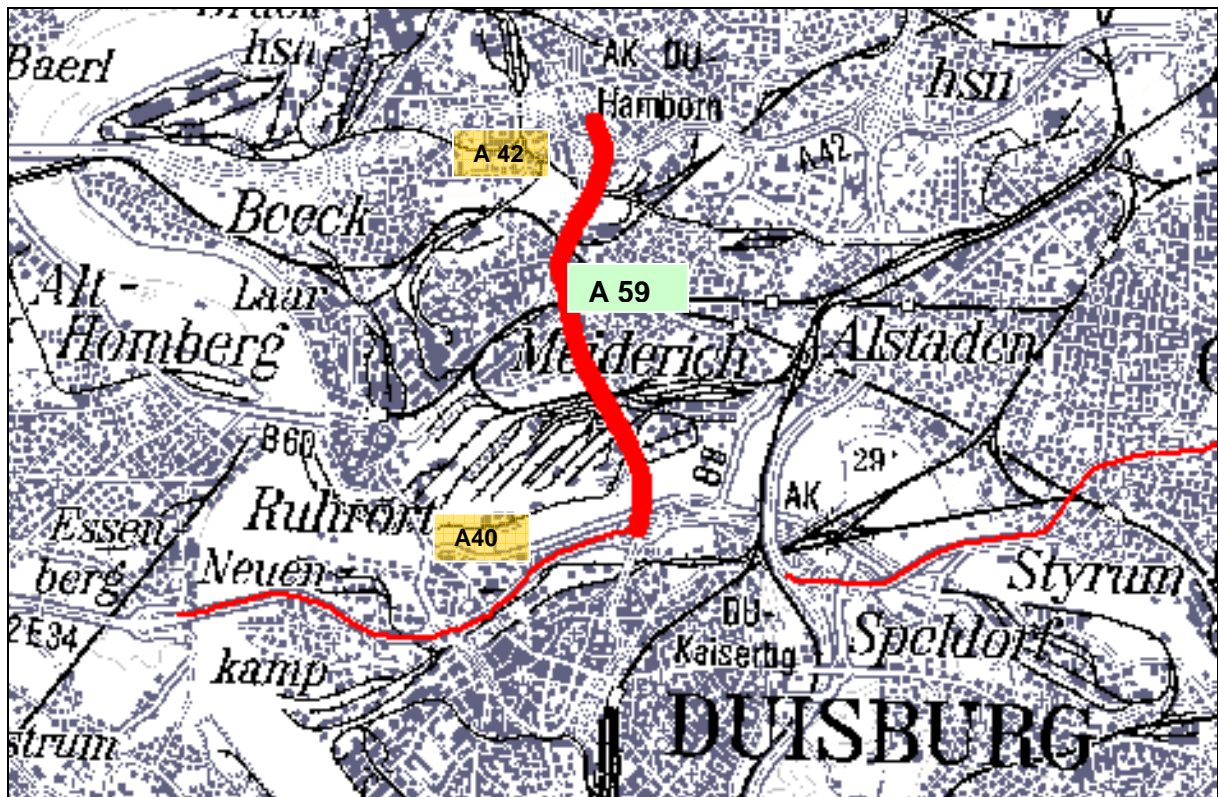
Finanzierung

Ein Finanzierungskonzept für dieses Projekt mit veranschlagten 107,1 Mio. € gibt es bisher noch nicht.

Forderung

Insbesondere im Hinblick darauf, dass bereits eine Entscheidung für den Streckenabschnitt Köln-Nord bis Kreuz Meerbusch gefallen ist, muss der nächste Bundesverkehrswegeplan im "Vordringlichen Bedarf" den 6-streifigen Ausbau des nördlichen Abschnitts zwischen dem Autobahnkreuz Meerbusch und dem Autobahnkreuz Kamp-Lintfort darstellen. Zu überprüfen ist ferner, ob dieser Abschnitt auch über das Betreibermodell zu finanzieren ist. Da der 6-streifige Ausbau in großen Teilen innerhalb der derzeitigen Trassierung möglich wäre, ist das Umweltrisiko als niedrig anzusehen. Gleichzeitig ist die Raum- und Strukturwirkung besonders hoch.

➤ 6-streifiger Ausbau der A 59 von AS Duisburg-Hamborn bis AK Duisburg



Bedeutung

Die A 59 ist - neben der A3 - die tragende Verbindungsachse für den weiträumigen Verkehr am rechten Niederrhein. Dies gilt insbesondere für den Verkehr zu den Schwerpunkten von Gewerbe und Logistik. Im Einzugsbereich des hier konkret angesprochenen Streckenabschnitts ist dies in besonderem Maße der Duisburger Hafen mit seinen verschiedensten Gewerbeansiedlungen. Für 2015 wird für diesen Straßenzug eine Verkehrsbelastung von über 90.000 Kfz pro Tag prognostiziert.

In dem vom AK Duisburg nach Süden anschließenden Abschnitt ist bereits mit dem Ausbau auf 6 Fahrstreifen begonnen worden.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist dieser Abschnitt der A 59 bereits in der Kategorie "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Bei der Bewertung zur aktuellen Fortschreibung des BVWP wurde für dieses Projekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,6 ermittelt. In der Raumwirksamkeitsanalyse wird dem Ausbau der A 59 aber nur eine mittlere Bedeutung im Hinblick auf die Verteilungs- und Entwicklungsziele zuerkannt.

Der Regionalrat Düsseldorf hat das Vorhaben an die 12. Stelle seiner Prioritätenliste gesetzt.

Sachstand

Mit der Entwurfsplanung ist bisher noch nicht begonnen worden.

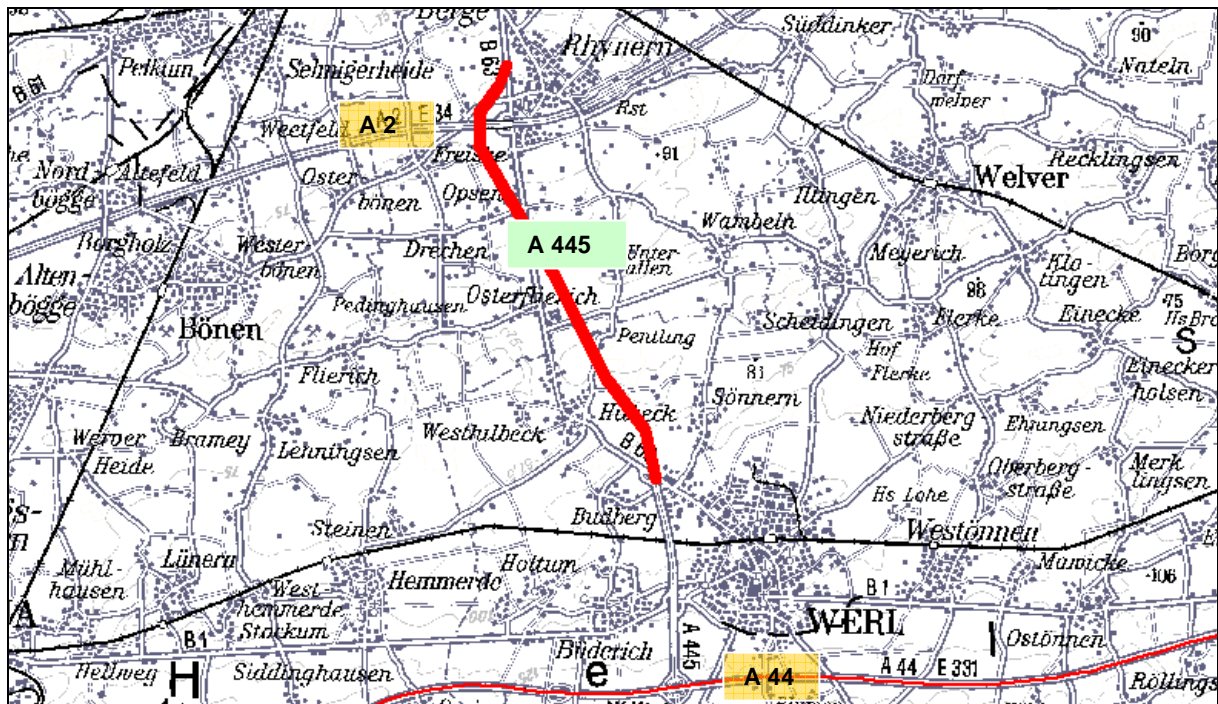
Finanzierung

Eine Finanzierungsperspektive gibt es für diesen mit 62,4 Mio. € veranschlagten Abschnitt der A 59 noch nicht.

Forderung

Die A 59 hat in Duisburg eine hohe Bedeutung, insbesondere für den Wirtschaftsverkehr. Verkehrszählungen der Stadt Duisburg untermauern diese Bedeutung. So liegt der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) auf dem betrachteten Streckenabschnitt bei bis zu 83.000 Kraftfahrzeugen. Südlich des Autobahnkreuzes Duisburg wird die A 59 sechsstreifig ausgebaut. Dieser Ausbau ist nach Norden fortzusetzen.

➤ Bau der A 445 zwischen Hamm-Rhynern (A 2) und Werl-Nord (B 63)



Bedeutung

Die Autobahn A 46 / A 445 aus dem Arnberger Raum wird über Werl zur A 2 südlich Hamm fortgeführt. Die heutige B 63 – insbesondere die Ortslage von Hilbeck - wird vom starken Durchgangsverkehr (bis zu 20.000 Kfz/Tag) entlastet. Der Lückenschluss im Zuge der A 445 schafft einen leistungsfähigen „Überlauf“ zwischen den beiden Autobahnen A 2 und A 44 parallel zur A 1 mit den beiden hoch belasteten Autobahnkreuzen Kamen und Dortmund-Unna. Die deutliche Sogwirkung auf den Verkehr in der Region wird durch den prognostizierten Anstieg der Verkehrsmengen bis zum Jahr 2015 auf rund 37.000 Kfz pro Tag dokumentiert. Die Standortgunst des Raumes entlang der A 445 wird auch für die geplanten Gewerbegebiete nachhaltig verbessert.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Die A 445 ist im derzeit noch gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan bereits in der Kategorie "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Die Bewertung im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans führte zu einem überragend positiven Ergebnis: Das Verhältnis von Nutzen zu Kosten wurde mit 22,4 prognostiziert! Von besonderem Einfluss waren hierbei die erwarteten Transportkostensenkungen durch den Weiterbau der A 445, die Verbesserung der Erreichbarkeit sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Im Rahmen seiner Stellungnahme hat der Regionalrat Arnsberg dieses Projekt aus regionalplanerischer Sicht an die 1. Stelle seiner Prioritätenliste gesetzt.

Sachstand

Für die A 445 ist bereits vor Jahren die Linie durch den Bundesminister für Verkehr bestimmt worden. Gleichwohl musste aus Gründen der Rechtssicherheit die Trasse durch eine aktuelle Umweltverträglichkeitsstudie stabilisiert werden. Dies ist geschehen. Die alte Linie wurde in ihren Grundzügen bestätigt. Außerdem hat im Hinblick auf geplante Gewerbeansiedlungen in der Nähe der künftigen Verknüpfung der A 445 mit der A 2 über die konkrete Planung eine Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen stattgefunden. Die Verknüpfung soll in Form einer Trompete erfolgen. Die heutige Anschlussstelle Rhyern bleibt erhalten.

Als Ziel für einen Baubeginn wird weiterhin das Jahr 2007 anvisiert.

Finanzierung

Für die rund 8 km lange Neubaustrecke werden 40,5 Mio. € veranschlagt. Das Vorhaben ist bisher in einem konkreten Finanzierungsprogramm noch nicht enthalten.

Forderung

Zunächst ist es wichtig, dass dieser A 445-Lückenschluss in der höchsten Dringlichkeitsstufe des neuen BVWP verbleibt, was allerdings angesichts eines prognostizierten NKV von über 22 (!!)

kein Problem darstellen dürfte. Außerdem geht es hier um eine weitere Beschleunigung des Planungsverfahrens, die Aufnahme in den nächsten Ausbauplan und eine schnelle Mittelbereitstellung, so dass möglichst noch 2006 mit dem Bau begonnen werden kann.

➤ **Bau der OU Wesel im Zuge der B 58 von Büderich bis zur A 3**



Bedeutung

Die B 58 ist eine Fernstraßenverbindung entlang des nördlichen Randes des Ruhrgebietes bis hin zur niederländischen Grenze bei Venlo. Am Niederrhein gibt es auf dem ca. 50 km langen Abschnitt zwischen den Brücken im Zuge der B 67 bei Rees und der A 42 bei Duisburg/Moers sonst keine Rheinquerung. Damit bietet die Brücke im Zuge der B 58 für den Kreis Wesel die einzige Möglichkeit, den Rhein innerhalb des Kreisgebietes zu queren.

Angesichts der heutigen Belastung von über 25.000 und erst recht der für das Jahr 2015 prognostizierten von 37.000 Kfz pro Tag wäre die Leistungsfähigkeit insbesondere der Rheinbrücke ohne einen weitgehend 4-streifigen Neubau hoffnungslos überfordert. Die geplanten Umgehungen von Büderich und von Wesel leisten zudem einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensbedingungen für die Anwohner und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist das Vorhaben bereits in der Stufe "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Bei der Bewertung im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des BVWP wurde für das Projekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,0 ermittelt. Eine Raumwirksamkeitsanalyse wurde nicht durchgeführt.

Der Regionalrat Düsseldorf hat die B 58 auf die 2. Stelle seiner Prioritätenliste gesetzt.

Sachstand

Für den Bereich der neu zu bauenden Rheinbrücke ist das Planfeststellungsverfahren im Frühjahr eingeleitet worden.

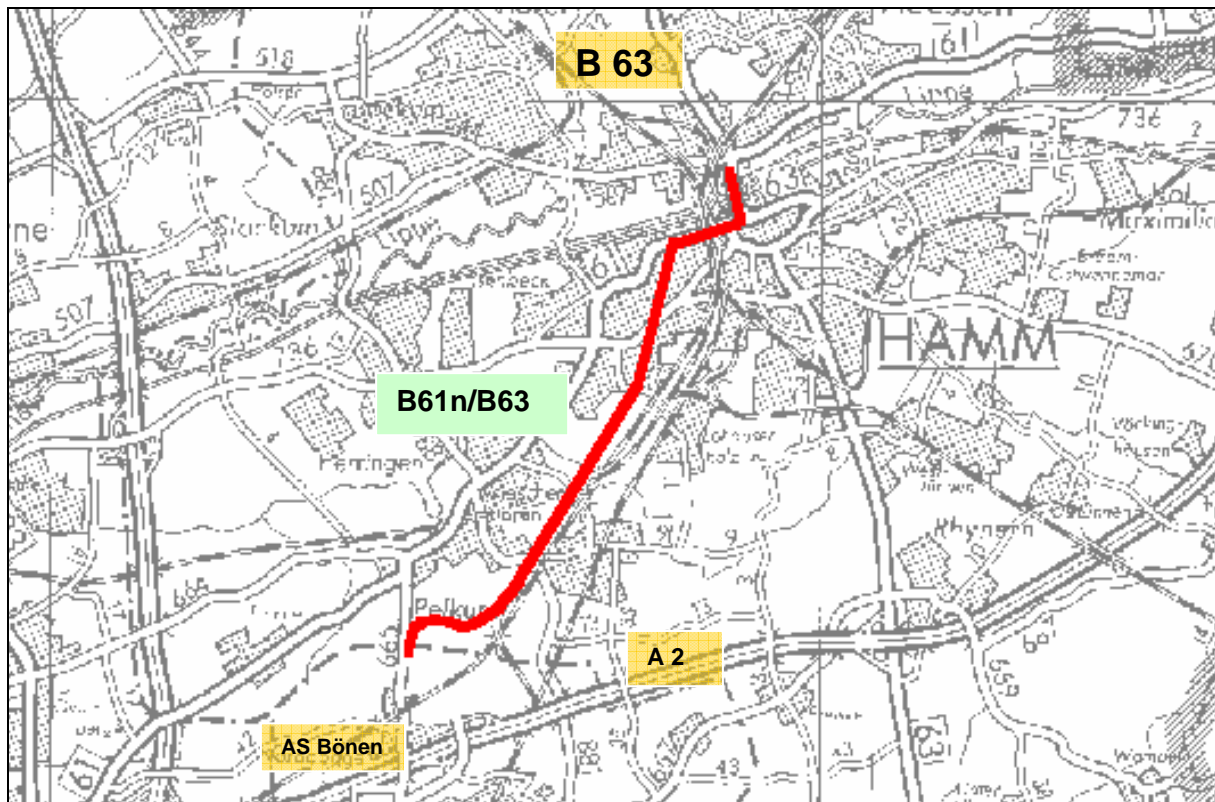
Finanzierung

Das gesamte Projekt ist mit ca. 120 Mio. € veranschlagt. Im Rahmen seiner Zukunftsperspektive für den Zeitraum 2003 bis 2010 hatte der Bundesverkehrsminister Mitte diesen Jahres einen voraussichtlichen Baubeginn für 2005 anvisiert.

Forderung

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung für dieses Projekt bestätigt die überragende volkswirtschaftliche Bedeutung. Das Projekt ist in den "Vordringlichen Bedarf" aufzunehmen. Nach Abschluss des bereits laufenden Planfeststellungsverfahrens ist mit dem Neubau der Brücke unverzüglich zu beginnen. Die notwendigen Planungsschritte für die angrenzenden Streckenabschnitte sind unverzüglich fortzuführen.

➤ B 61n (B 63n) Ortsumgehung Hamm



Bedeutung

Entlastung der Ortslagen entlang der heutigen B 61 und der Wilhelmstraße vom Durchgangsverkehr. Durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit und funktionale Neuordnung der Nord-Süd-Achse wird eine deutliche Verbesserung der straßenseitigen Anbindung der Industrie-, Gewerbe- und Logistikstandorte sowie der Innenstadt von Hamm an das Straßennetz des weiträumigen Verkehrs (Anschlussstelle Bönen an der A 2) erreicht.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit noch gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan wurde der Ortsumgehung Hamm ein "Vordringlicher Bedarf" attestiert. Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wurde die B 61n zunächst nicht bewertet. Hintergrund ist die Forderung des Bundes, die B 61 von Kamen bis Rheda-Wiedenbrück wegen ihrer Parallelität zur A 2 abzustufen, da die B 61 auf diesem Abschnitt nicht mehr dem „weiträumigen Verkehr“ diene.

Zwischenzeitlich hat sich der Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen der Argumentation des Landes NRW angeschlossen, dass die geplante Ortsumgehung Hamm weniger dem -

parallel zur A 2 gerichteten – Ost-West-Verkehr, sondern vielmehr als Teil der B 63 der Anbindung der zentralen Verkehrsquellen in Hamm in Nord-Süd-Richtung an die Anschlussstelle Bönen an die A 2 dient.

Der Regionalrat Arnsberg hat die Ortsumgehung Hamm an 10. Stelle seiner hochprioritären Maßnahmen zur Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP vorgeschlagen.

Sachstand

Die Linienführung für die B 61n (B 63n) ist in ihren Grundzügen mit dem Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen abgestimmt. Auch die Fragen der Abgrenzung der Baulastträgerschaft (Ortsdurchfahrt in der Baulast der Stadt oder freie Strecke in der Baulast des Bundes) sind geklärt. Die formelle Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen hat das Land beantragt.

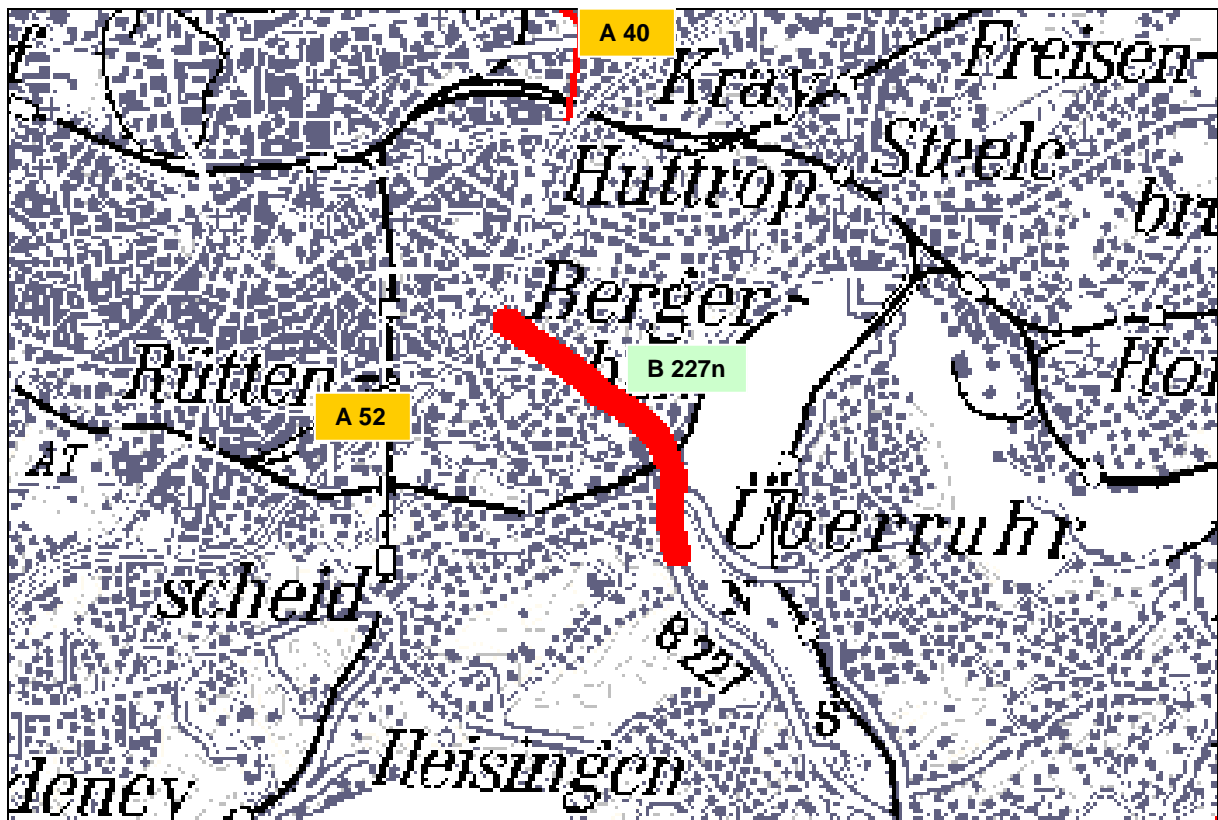
Finanzierung

Das Gesamtprojekt ist mit rund 80 Mio. € veranschlagt. Ein konkretes Finanzierungskonzept gibt es noch nicht.

Forderung

Die B 61n (B 63n) bildet eine wichtige Anbindung des Wirtschaftsstandortes Hamm an die A 2. Die Trasse hat neben der wichtigen Entlastungsfunktion für verschiedene Ortslagen von Hamm auch eine herausragende Erschließungsfunktion. Besonders wichtig wird dies in Zusammenhang mit der Profilierung Hamms als Logistikstandort. Sowohl der Hafen als auch das künftige interkommunale Gewerbegebiet "Am Mersch" / "Im Weetfeld" sind auf diese Straße angewiesen. Eine Einstufung in den "Vordringlichen Bedarf" ist daher dringend notwendig.

➤ **Ruhrallee tunnel im Zuge der B 227 in Essen-Bergerhausen**



Bedeutung

Die B 227 übernimmt aus dem Kreis Mettmann und der Stadt Wuppertal eine wichtige Zubringerfunktion zu den südlichen Stadtteilen, aber auch zum Zentrum der Stadt Essen. Die Bedeutung dieses Straßenzuges wird sich weiter erhöhen, wenn die im Bau befindliche B 227n zwischen Velbert-Nord und Kupferdreh sowie der geplante Lückenschluss der A 44 von Ratingen-Ost bis Velbert vollendet sind.

Im Planungsbereich ist die Ruhrallee eine hochbelastete innerörtliche Hauptverkehrsstraße in der Baulast der Stadt Essen. Sie soll Entlastung erfahren durch Verlegung des durchgehenden Verkehrs in einen 4-streifigen Bundesautobahntunnel von der Frankenstraße bis zur Verknüpfung mit der A 52 im Bereich der AS E.-Bergerhausen. Die Verkehrsbelastung wird auf ca. 60.000 Kfz pro Tag prognostiziert.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeitigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist dieses Vorhaben im Zuge der B 227n nicht enthalten. Bei der aktuellen Fortschreibung des BVWP ist für das Projekt ein Nutzen-Kosten-

Verhältnis von 3,5 ermittelt worden. Für das Erreichen der Verteilungs- und Entwicklungsziele wird ihm eine sehr hohe Bedeutung zugemessen.

Der Regionalrat Düsseldorf hat das Projekt auf die 11. Stelle seiner Prioritätenliste gesetzt.

Sachstand

Da das Projekt bisher im Bundesfernstraßenbedarfsplan nicht enthalten ist, sind die Planungen über konzeptionelle Grundüberlegungen nicht hinausgekommen.

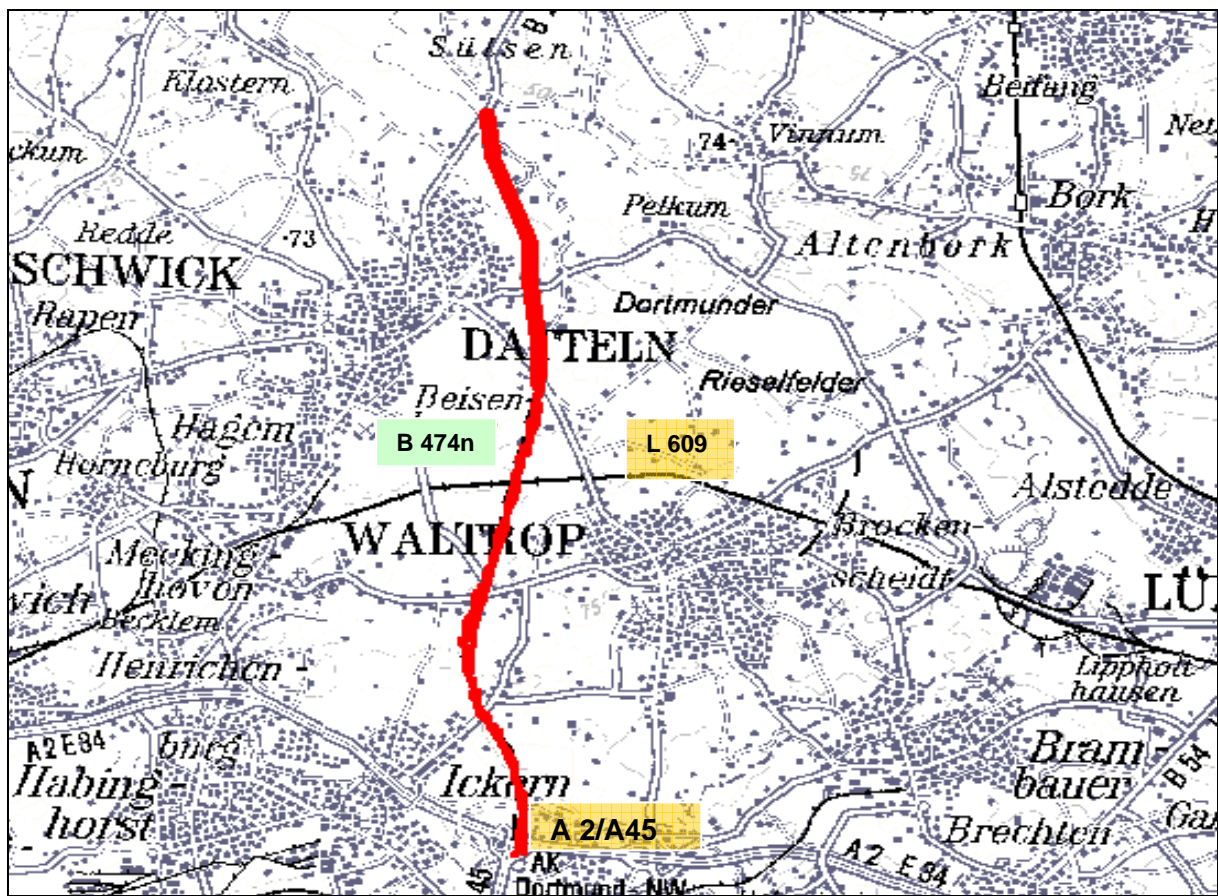
Finanzierung

Wegen der fehlenden Aufnahme in den Bundesfernstraßenbedarfsplan gibt es für dieses mit 205 Mio. € veranschlagte Projekt auch noch keine Finanzierungsperspektive.

Forderung

Die vorgenommene Bewertung im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes führt zu einem verzerrten Ergebnis, weil dem Projekt lediglich verkehrlich lokale Bedeutung zugestanden wird. Hinsichtlich seiner Raumwirksamkeit und der sich ergebenden Verteilungs- und Entwicklungsziele wird dem Projekt zwar sehr hohe Bedeutung zugemessen, jedoch nur bezogen auf die Anbindung von Hagen (Oberzentrum) an Essen (Agglomerationszentrum). Die Bedeutung der Ruhrallee für den überörtlichen Verkehr ist tatsächlich wesentlich komplexer (siehe oben: Bedeutung). Zusätzlich eröffnet der geplante Lückenschluss der A 52 in Essen auch für den Ruhrallee-Korridor eine neue Netzverknüpfung. Es ist daher zwingende Notwendigkeit, das Maßnahmenbündel Lückenschluss A 52 und Ruhralleetunnel im Zusammenhang zu sehen und zu bewerten.

➤ Bau der B 474n von Datteln (B 235) bis AK Dortmund-Nordwest



Bedeutung

Die B 474n zwischen der B 235 im Norden von Datteln und dem Autobahnkreuz Dortmund-Nordwest hat mehrere Funktionen: Sie reduziert als Ortsumgehung die hohen Belastungen in den Ortslagen von Datteln und Waltrop und bietet mit den nördlich anschließenden Ortsumgehungen von Olfen und Dülmen eine leistungsfähige weiträumige Verbindung von Dortmund in das Münsterland. Sie schafft eine von Ortsdurchfahrten freie, zügige Verbindung zum Autobahnnetz (A 2 / A 45) und erhöht damit sehr nachhaltig die Standortgunst für die Gewerbeflächen in ihrem Einzugsbereich, insbesondere für die Flächen auf den ehemaligen Rieselfeldern (LEP VI-Fläche).

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit noch gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist die B 474n mit einem 2-streifigen Querschnitt im "Vordringlichen Bedarf" ausgewiesen. Bei der Bewertung im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des BVWP ist für den nördlichen Teil (Ortsumgehung Datteln) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,4 ermittelt worden. Der südliche Teilabschnitt von der L 609 bis zum

AK Dortmund-Nordwest ist nicht mehr bewertet worden. Dieses Vorhaben gilt als „indisponibel“, weil es bereits in das Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes aufgenommen wurde.

Der Regionalrat Münster hat das Projekt (gemeinsam mit der Ortsumgebung Olfen) an die 2. Stelle der „Sehr wichtigen Maßnahmen“ seiner Prioritätenliste gesetzt.

Sachstand

Für den gesamten Zug ist die Planung auf der Grundlage einer aktuellen Umweltverträglichkeitsstudie neu erarbeitet worden. Sie ist nach intensiven Diskussionen in der Öffentlichkeit inzwischen mit dem Bundesminister für Verkehr, Bauen und Wohnen abgestimmt. Entgegen der Ausweisung im derzeitigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist für den südlichen Abschnitt angesichts der hohen Verkehrsbelastung ein 4-streifiger Querschnitt geplant.

Das Planfeststellungsverfahren soll in 2003 eingeleitet werden.

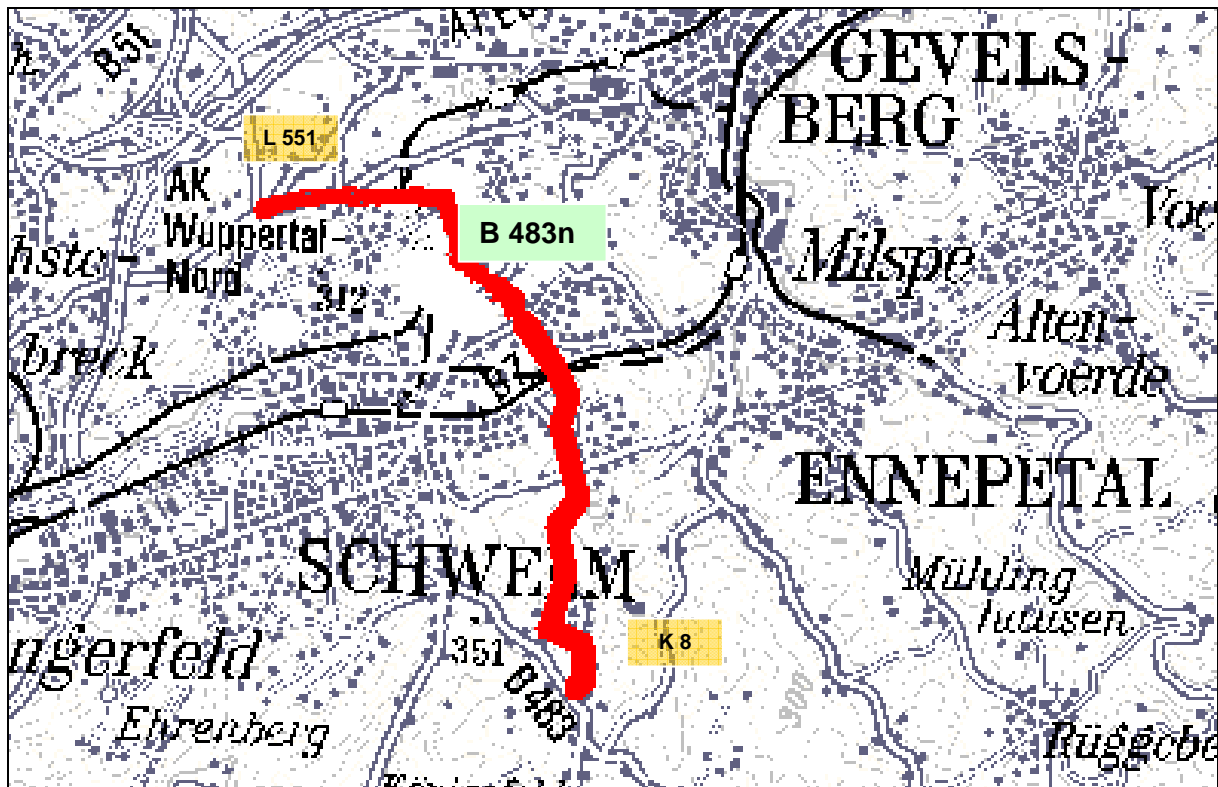
Finanzierung

Für den südlichen Abschnitt (L 609 bis A 2/A 45) ist durch seine Aufnahme in das Zukunftsinvestitionsprogramm die Finanzierung sichergestellt.

Forderung

Die schnellstmögliche Realisierung der B 474n ist Voraussetzung für die Entwicklung des Industrieparks Lippetal. Der Industriepark ist von besonderer strukturpolitischer Bedeutung für die gesamte Emscher-Lippe-Region. Eine weitere Verzögerung bei der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist vor diesem Hintergrund nicht akzeptabel. Ziel muss es sein, zumindest im südlichen Bauabschnitt von der A 2 bis zur L 609 möglichst noch im Jahr 2004 mit den Bauarbeiten zu beginnen.

➤ Bau der B 483n, OU Schwelm von der L 551 bis nördlich der K 8



Bedeutung

Die B 483n soll die bis zu 12.000 Kfz pro Tag starke Belastung auf der Ortsdurchfahrt spürbar reduzieren und zudem die Funktion eines Zubringers für den überproportional starken Schwerlastverkehr aus dem Bergischen Raum zum Autobahnkreuz Wuppertal-Nord übernehmen.

Dringlichkeit/Bedarfsplan

Im derzeit noch gültigen Bundesfernstraßenbedarfsplan ist die B 483n in der Stufe "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen. Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des BVWP sind die beiden Teilabschnitte südlich bzw. nördlich der B 7 getrennt bewertet worden. Dabei wurde für den südlichen Abschnitt, trotz seines mit 32,1% sehr hohen Lkw-Anteils, lediglich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,4 ermittelt. Der nördliche Abschnitt wurde mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,2 bewertet. Bei der Raumwirksamkeitsanalyse wurde unter raumordnerischen Gesichtspunkten dem Gesamtprojekt nur eine mittlere Bedeutung beigemessen.

Der Regionalrat Arnsberg hat das Projekt auf die 16. Stelle seiner Prioritätenliste unter „Prioritäre Maßnahmen (Weiterer Bedarf)“ gesetzt.

Sachstand

Bis auf eine verkehrliche Voruntersuchung gibt es für das Projekt noch keine Planungsaktivitäten.

Finanzierung

Angesichts des weit zurückliegenden Planungsstandes stellt sich gegenwärtig die Frage der Finanzierung nicht.

Forderung

Neben der großen Bedeutung der B 483n als Umgehungsstraße für die Stadt Schwelm bindet sie über das Kreuz Wuppertal-Nord Teile des südlichen Märkischen und des Oberbergischen Kreises an die A 1 insbesondere in nördliche Fahrtrichtung an. Weiterhin würde über diese Strecke eine gute Erreichbarkeit des Ennepetaler Gewerbegebietes Oelkinghausen sichergestellt werden. Der zunehmende LKW-Verkehr könnte auf diese Weise aus den Ortsdurchfahrten Schwelm und Ennepetal gehalten werden und erreicht problemlos die Autobahn. Dies ist von besonderer Bedeutung, da aus topographischen Gründen Teile des innerörtlichen Straßenstückes der B 483 für Gefahrguttransporte bzw. für den gesamten LKW-Verkehr gesperrt sind.

Der südliche Streckenabschnitt wird aus Sicht der Ruhrgebietskammern trotz des hohen LKW-Anteils im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes unzureichend bewertet. Sie fordern deshalb, beide Teilstücke der B 483n zusammen zu bewerten, und erhoffen sich auf diese Weise, im Ergebnis einen höheren Nutzen-Kosten-Faktor für die Gesamtstrecke zu erzielen.

5. Verkehrspolitische Forderungen der Wirtschaft

Eine zukünftige Mobilitätssicherung erfordert ein effektives und wirtschaftlich effizientes Zusammenwirken von Straßen-, Schienen-, Wasserstraßen- und Luftverkehr. Dies vor allem aufgrund der sehr unterschiedlichen Verkehrsanteile im modal split.

Daher wenden sich die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet mit den nachstehenden Forderungen an sämtliche verkehrspolitischen Akteure, die für die Region verantwortlich zeichnen:

1. Mobilität schafft Wirtschaftswachstum. Daher ist für eine zukunftsorientierte Verstärkung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu sorgen.
2. Sämtliche Verkehrsträger sind gleichberechtigt. Der bedarfsgerechte Ausbau von Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr muss jedoch ideologiefrei bewertet werden. Sowohl der Ausbau als auch der diskriminierungsfreie Zugang zu Strecken, Knoten und Schnittstellen ist voranzutreiben und sicherzustellen.
3. Die Straße ist das Rückgrat des Gesamtverkehrssystems. Als Konsequenz daraus ist die Investitionsquote für den Bundesfern- aber auch Landesstraßenbau entsprechend der bisherigen und der zu erwartenden Verkehrsleistung des Straßengüter- und Straßenpersonenverkehrs zu erhöhen.
4. Für das Ruhrgebiet ist eine rasante Verkehrsentwicklung prognostiziert. Daher ist der verstärkte Einsatz von Telematik sowie die Nutzung moderner Verkehrsmanagement- und Logistiksysteme dringend notwendig.
5. Die öffentlichen Haushalte werden zunehmend belastet. Neue Finanzierungskonzepte sind daher unabdingbar. Die finanzielle Abhängigkeit der Erhaltung und des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur von den Unwägbarkeiten der öffentlichen Finanzetats muss durch die Erschließung und Inanspruchnahme flexiblerer Finanzierungsquellen entschärft werden.

6. Zielhorizont

Angesichts der immensen Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur werden sich die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet sowohl in ihrer Rolle als Träger öffentlicher Belange als auch als direkte Interessensvertretungen der Wirtschaft weiterhin für die nachhaltige Verbesserung dieses Standortfaktors einsetzen. Dazu gehört insbesondere eine ständige Überprüfung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote - mit dem Ziel der Optimierung - auf der Grundlage des sich permanent verändernden Wettbewerbs der europäischen Wirtschaftsregionen.

Insgesamt gesehen gilt es, die aufgezeigten Engpässe im Straßen-, Schienen-, und Wasserstraßennetz zu beseitigen und somit dem gestiegenen Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen. Straßen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von über 80.000 Fahrzeugen müssen 6-streifig ausgebaut sein. Die wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen entsprechen noch nicht durchgängig diesem Standard.

Ebenso kann sich das Ruhrgebiet Engpässe im Schienennetz, die zu Verspätungen im Personen- und Güterverkehr führen, nicht leisten. Im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung darf die Anpassung der Wasserwege an die Bedürfnisse der modernen Transportwirtschaft nicht vernachlässigt werden. Verkehrsträgerübergreifend gesehen sind die Voraussetzungen zum Einsatz von Telematik-, Verkehrsmanagement- und Logistiksystemen zu schaffen.

Die Kosten für den Ausbau, aber auch den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur müssen über neue Finanzierungsformen gedeckt werden. Der Weg zur Nutzerfinanzierung ist geebnet, darf aber nicht zum alleinigen Nachteil der Transportwirtschaft ausgelegt werden.

Angesichts der vielfältigen Aufgabenstellungen ist die zukunftsweisende Positionierung des Wirtschaftsstandortes Ruhrgebiet auf nationaler und internationaler Ebene jedoch nur im Schulterschluss zwischen Wirtschaft, Politik und Verwaltung sicherzustellen. Die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet stellen sich dieser notwendigen und sachgerechten Zusammenarbeit!

Weitere Informationen

zum Thema „Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet“ erhalten Sie bei Ihrer Industrie- und Handelskammer:

- **Industrie- und Handelskammer
im mittleren Ruhrgebiet zu Bochum
Telefon: 0234 9113-0**

- **Industrie- und Handelskammer
zu Dortmund
Telefon: 0231 5417-0**

- **Niederrheinische Industrie- und Handelskammer
Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg
Telefon: 0203 2821-0**

- **Industrie- und Handelskammer
für Essen, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen
zu Essen
Telefon: 0201 1892-0**

- **Südwestfälische Industrie- und Handelskammer
zu Hagen
Telefon: 02331 390-0**

- **Industrie- und Handelskammer
Nord Westfalen
Telefon: 0251 707-0**