

meo

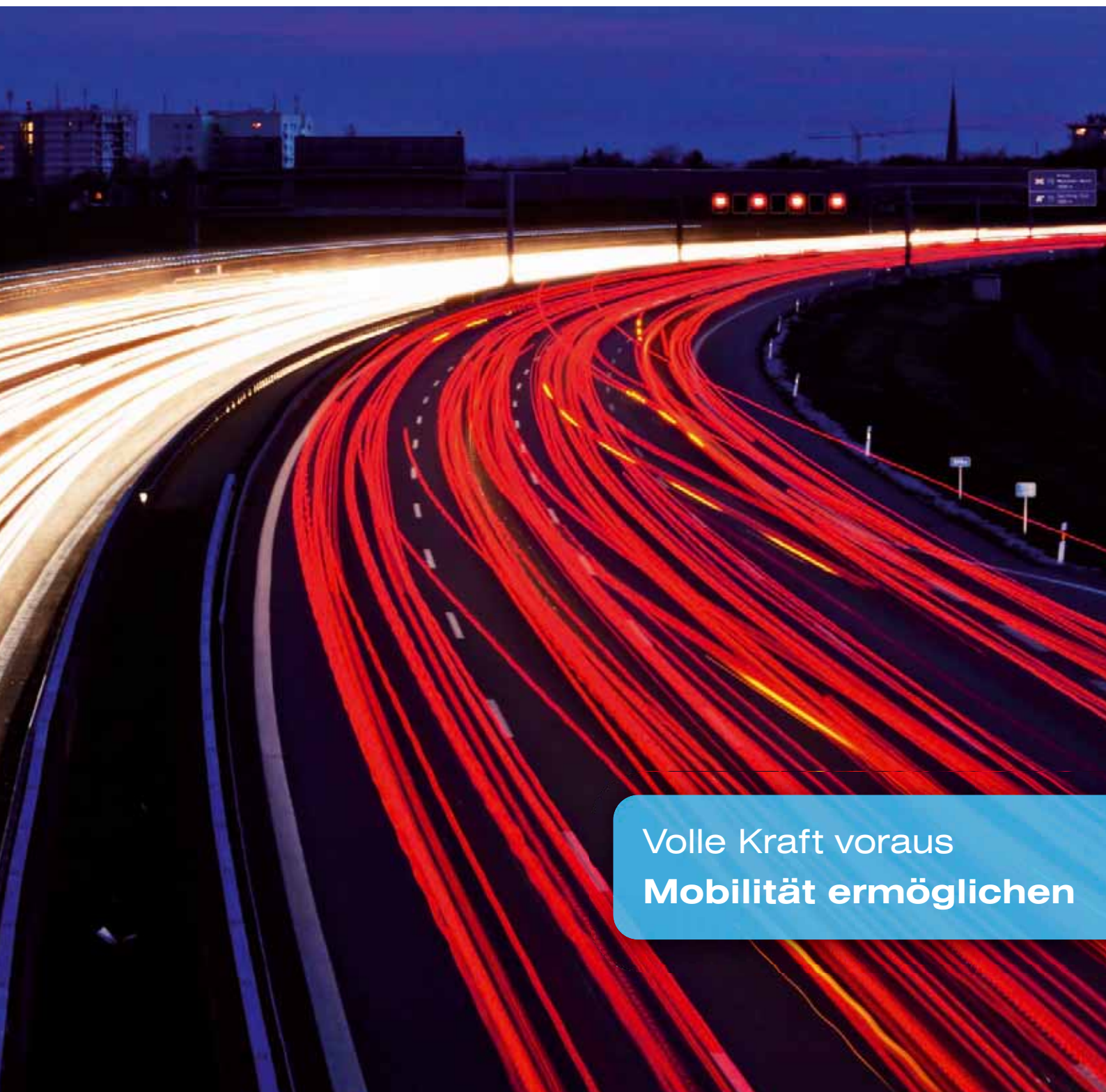
Das Wirtschaftsmagazin
für Mülheim an der Ruhr, Essen und Oberhausen

01 | 2011



Industrie- und Handelskammer
für Essen, Mülheim an der Ruhr,
Oberhausen zu Essen

www.essen.ihk24.de



Volle Kraft voraus
Mobilität ermöglichen

Gewonnen: ÖKOPROFIT verbindet
Ökologie und Ökonomie

Geplant: Unternehmen steigern
Innovationsaktivitäten

Gesteigert: Unternehmens-
nahe Dienstleister legen zu

Mobilität sichern

■ 2010 war unter finanziellen Aspekten ein gutes Jahr für Erhalt und Ausbau der Verkehrswege. Dank der beiden Konjunkturpakete wurden bundesweit 12 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Das ist Rekordniveau. Nun werden Bund und Land NRW ab 2011 wieder deutlich weniger Geld für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung haben. Schon deshalb lässt sich jetzt klar erkennen, dass für die MEO-Region bedeutsame Verkehrsprojekte - u. a. Bau eines 3. Gleises zwischen Emmerich und Oberhausen im Zuge der Betuwe-Linie, Rhein-Ruhr-Express, sechsstreifiger Ausbau der A 40 zwischen Essen-Frohnhausen und Autobahnkreuz Kaiserberg, Weiterbau A 52 im Essener Norden, Bau des Ruhrallee-tunnels im Essener Südosten - bis 2015, das heißt, in dem durch den aktuellen Bundesverkehrswegeplan vorgegebenen Zeitraum, nicht gebaut werden können. Die Realisierung dieser Verkehrsinfrastrukturprojekte dürfte, wenn kein zusätzliches Geld zur Finanzierung der volkswirtschaftlich unzweifelhaft sinnvollen Maßnahmen bereit gestellt werden kann, erst Anfang des nächsten Jahrzehnts möglich werden. Damit dann auch gebaut werden kann, müssen jetzt auf jeden Fall die vorbereitenden Planungen zur Herstellung der Baureife für diese Projekte weitergeführt werden. Zusätzlich bedarf es ab sofort klarer Signale der kommunalen Akteure an den



Dirk Grünewald

Bund und an das Land NRW, dass die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen vor Ort auch wirklich als notwendig angesehen werden und gewollt sind. Nur dann haben die für die MEO-Region bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturprojekte eine Chance, im Wettbewerb um die knappen Finanzmittel berücksichtigt zu werden.

Zur Sicherung der Mobilität gehört auch, die Städte der MEO-Region als funktionsfähige Standorte für Industrie und Dienstleister zu erhalten. Sie müssen für den Wirtschaftsverkehr erreichbar bleiben. Restriktionen erschweren betriebliche Abläufe und veranlassen zu Standortverlagerungen. Verkehrsmanagement- und Parkleitsysteme, flüssiger Verkehr durch die „grüne Welle“ auf den Hauptachsen sowie ein engmaschiger ÖPNV befördern die innerstädtische Mobilität und senken Verkehrsemissionen.

Einen guten Start ins neue Jahr 2011!



Dr. Gerald Püchel

Dirk Grünewald
Präsident

Dr. Gerald Püchel
Hauptgeschäftsführer



Autobahn A52 in Essen

Eine unendliche Geschichte

■ Um den Weiterbau von 6,8 Km A 52 auf Essener Stadtgebiet zwischen dem Autobahndreieck Essen-Ost (A 40) und dem Autobahnkreuz Essen-Nord (A 42) wird seit Jahrzehnten ohne bisher erkennbare echte Fortschritte gerungen. Erste Pläne für die A 52-Durchstreckung lagen im Bundesverkehrsministerium schon seit den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts vor. Die von Düsseldorf kommende A 52 sollte nicht auf dem völlig überlasteten Ruhrschnellweg in Essen-Frillendorf enden, sondern nach Norden weitergeführt werden. Das Linienbestimmungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz für die Trasse der A 52 im nördlichen Stadtgebiet von Essen wurde im Oktober 1978 vom Bundesminister für Verkehr abgeschlossen. Das Projekt war danach im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes 1985 eingestuft. Diese Tatsache unterstreicht die Bedeutung des Lückenschlusses. Nur weil der A52-Weiterbau in Essen im Januar 1992 keine ausreichende Mehrheit im Rat der Stadt fand, wurde das Projekt im Bundesverkehrswegeplan 1992 in die nachrangige Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ zurückgestuft. Dies führte auch zur Einstellung der Planungsaktivitäten beim Land NRW. Erst als die zukünftige Gestaltung eines leistungsfähigen Autobahnnetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im „Mittleren Ruhrgebiet“ im Rahmen der beiden großen Verkehrskonferenzen im September 1997 und Mai 1998 diskutiert wurde, kam neue Bewegung in die

Planung der A 52. Im November 1998 hat dann auch die Stadt Essen die Unverzichtbarkeit des A 52-Lückenschlusses durch einen neuen Ratsbeschluss anerkannt. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan für den Zeitraum 2003 bis 2015 hat der Deutsche Bundestag den A 52-Lückenschluss wieder in die oberste Priorität hochgestuft. Damit besteht für die Straßenbauverwaltung des Landes NRW wieder ein uneingeschränkter Planungsauftrag: Detailplanung, Planfeststellung und Bauvorbereitung können weitergeführt oder eingeleitet werden.

Der Bundesminister für Verkehr hat in den zurückliegenden Jahrzehnten die große verkehrliche Bedeutung einer durchgehend befahrbaren A 52 für das gesamte „Mittlere Ruhrgebiet“ immer wieder deutlich betont. Die Fertigstellung der A 52 war und ist aus Bundesdassicht „aufgrund ihrer zentralen Lage im Ruhrgebiet eine äußerst dringliche Maßnahme, die eine wichtige Verteilerfunktion zwischen den in West-Ost-Richtung verlaufenden A 2, A 42 und A 40 erfüllt“. Neben der Bedeutung für den weiträumigen Verkehr, so der Bundesverkehrsminister im Dezember 2001 in seinem Brief an die IHK als Antwort auf die Resolution der IHK-Vollversammlung vom November 2001, „wird durch die Bündelung der Verkehrsströme auf eine leistungsfähige Straße auch eine erhebliche Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes erreicht“.

A 52 aus Sicht des Bundes

A 52 aus Sicht des Landes NRW

Die NRW-Landesregierung hat sich, wie ein Blick in die IHK-Akten belegt, auch in den „rot-grünen Jahren“ 1995 bis 2005, grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber den A 52-Planungen für Essen gezeigt. 2002 hat der damals zuständige Staatssekretär des Landesverkehrsministeriums der IHK geschrieben, dass für den Lückenschluss der A 52 bereits auf umfangreiche Untersuchungsergebnisse und Planunterlagen zurückgegriffen werden kann und zwischen Bund, Land und Stadt Essen hinsichtlich der Anschlussstellen, der Lage der Tunnel- und Abdeckungsstrecken weitgehend Konsens bestehe. „Daher können die vorliegenden Unterlagen relativ kurzfristig an die aktuellen technischen und rechtlichen Planungsanforderungen angepasst werden.“ 2006 könne der Planfeststellungsbeschluss vorliegen. Eine Realisierung bis 2012 wäre möglich. Allerdings hat der NRW-Staatssekretär 2002 auch darauf hingewiesen, dass im Rahmen der normalen Haushaltsfinanzierung „derzeit keine Möglichkeit für eine zeitnahe Umsetzung gesehen wird.“ Deshalb hat das Land die Möglichkeiten für eine private Finanzierung nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz durch ein Gutachten ausloten lassen. Ergebnis: Die aus betriebswirtschaftlicher Sicht eines Betreibers notwendige Maut in Höhe von 3,50 Euro pro einfache Fahrt lässt sich nicht durchsetzen, weil das A 52-Teilstück über städtische Straßen vielfach umfahren werden kann. Aus Sicht des Landes sei daher eine staatliche Gesamtfinanzierung des A 52-Lückenschlusses anzustreben. Unter der ab 2005 CDU-geführten Landesregierung wurden die Planungen für das A 52-Teilstück von der Niederlassung Essen des Landesbetriebes Straßen NRW zügig weiter betrieben. Der Landesbetrieb rechnete damals mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens „spätestens Anfang 2008“, so die Information an den IHK-Verkehrsausschuss im Mai 2006. Inzwischen zeigt der Kalender das Jahr 2011 und die Projektgruppe im Essener Planungs- und Baucenter Ruhr von Straßen NRW zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für den A 52-Lückenschluss in Essen, das eigentlich „Anfang 2011, spätestens im Herbst 2011“ eröffnet werden sollte, wurde von der Landesregierung gerade aufgelöst. Das bewirkt keine Beschleunigung sondern wahrscheinlich wieder eine Entschleunigung der Planung. „Honi soi qui mal y pense“!

Die aktuelle vom Ingenieurbüro Helmert, Aachen, im Auftrag der Stadt Essen erstellte „Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Ruhralleetunnels in Essen,“ vorgestellt im öffentlichen Teil der November-Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Planung der Stadt Es-

sen, bestätigt, was das Bundesverkehrsministerium schon 2001 (siehe oben) der IHK Essen mitgeteilt hat. Der Weiterbau der A 52 ab dem Autobahndreieck Essen-Ost führt durch die Bündelung der Verkehre auf dieser Trasse (80.000 Kfz/24 Stunden) zu spürbaren Entlastungen im gesamten innerstädtischen Straßennetz. 65 Prozent der Entlastungseffekte sind dem städtischen und 35 Prozent dem überregionalen Straßennetz zuzuordnen. Das unterstreicht die Bedeutung dieses Straßenzuges für das innerstädtische Essener Straßennetz.

Heute müssen noch immer am Autobahndreieck Essen-Ost montags bis freitags 25.000 Kfz/24 Stunden von der A 52 auf die A 40 geleitet werden, wobei die Fahrspuren von zwei auf einen Fahrstreifen reduziert sind. Durch die Aufnahme der Verkehre von der A 52 gehört dieser Streckenabschnitt der A 40 mit Belastungen von über 100.000 Kfz/24 Stunden zu den höchst belasteten Streckenabschnitten im Autobahnnetz von NRW.

Aktuell wird in Teilen der Essener Kommunalpolitik wieder neu darüber nachgedacht, ob man den Weiterbau der A 52 nach Norden wirklich will. Das Ergebnis steht noch nicht fest. Als sicher kann jedoch davon ausgegangen werden, dass Bund und Land NRW der Stadt Essen den A 52-Lückenschluss bei wieder knapper werdenden Etats für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht aufzwingen werden, wenn die Kommune nicht mit einem einheitlichen Votum den Weiterbau nachdrücklich einfordert.

Die Vollversammlung der IHK zu Essen hat mit ihrer jüngsten Resolution vom November 2010 den A 52-Weiterbau in Essen noch

einmal als unverzichtbar für weiteren erfolgreichen Strukturwandel in der Region charakterisiert.

Im Zusammenhang mit dem aktuellen Linienbestimmungsverfahren für einen Ruhralleetunnel sollte es jetzt kein neues kritisches Votum zum A 52-Lückenschluss in der Essener Lokalpolitik geben. Für das Oberzentrum Essen ergibt sich ein eigenständiger hoher Entlastungseffekt durch den Weiterbau der A 52, unabhängig davon, ob

und wann ein Ruhralleetunnel realisiert wird. Aus Sicht der Wirtschaft sollte die im Jahr 2011 mögliche Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den A 52-Lückenschluss jetzt nicht durch „neues Nachdenken“ wieder verzögert werden. Anregungen und Bedenken zur Planung sollten im Planfeststellungsverfahren vorgetragen werden und müssen dann im folgenden Abwägungsprozess berücksichtigt werden.

Gerhard Hammer

A 52 aus kommunaler Sicht

Weiterbau der A 52 aus Sicht der Wirtschaft





Foto: Colourbox

40 Social Media

Über Soziale Netzwerke können Unternehmen direkt mit ihren Zielgruppen kommunizieren. Hierfür sollten allerdings Richtlinien erstellt werden.

38 IHK aktuell

Thema

- 40 Sichere Wege durchs Netz
- 42 Super-Azubis der MEO-Region
- 43 Innovationsdynamik wächst!
- 44 ÖKOPROFIT: Gewinn für Umwelt, Klima und Geldbeutel

Verlagssonderveröffentlichung Dienstleistungen

- 46 IT-Offshoring
- 47 Professioneller Rat darf nicht viel kosten
- 48 Sprachkenntnis – Schlüssel für mehr Erfolg im Beruf
- 49 Unternehmensnahe Dienstleister als Jobmotor

Verlagssonderveröffentlichung Steuern

- 50 Experten helfen auf dem Weg durch das Steuerlabyrinth

52 Personalien/Bekanntmachungen

58 Kultur

Impressum



Herausgeber

Industrie- und Handelskammer für Essen,
Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen,
45117 Essen

Haus- und Lieferanschrift

Am Waldthausenpark 2 , 45127 Essen,
Fon 0201 1892-0, Fax 0201 1892-173,
www.essen.ihk24.de,
E-Mail: ihkessen@essen.ihk.de

Redaktion

Dr. jur. Gerald Püchel (verantwortlich) und
Dipl.-Des. Gabriele Pelz, Fon 0201 1892-214,
E-Mail: meo@essen.ihk.de

Druck und Anzeigenservice

Aschendorff Media & Sales, ein Geschäftsbereich
der Aschendorff Verlag GmbH & Co. KG,
Bredeneyer Straße 2b, 45133 Essen

Anzeigenleitung

Lars Lehmannski (verantwortlich)
Bredeneyer Straße 2b, 45133 Essen

Anzeigenberatung und -verkauf

Fon 0201 5237-464, Fax 0201 5237-463
E-Mail: zeitschriften@aschendorff.de

Bezugspreis

2,50 Euro monatlich,
25,- Euro Jahresabonnement

Vertrieb

Aschendorff Verlag GmbH & Co. KG
(zuständig für bezahlte Abos)
Hildegard Iker, Fon 0251 690-139

Erscheinungstermin

Jeweils zum Monatsbeginn

Auflage

45.508

Nachdruck in Wort und Bild ist nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Alle Nachrichten werden nach bestem Wissen, jedoch ohne Gewähr veröffentlicht. ME0 ist das öffentliche Organ der IHK zu Essen und wird den beitragspflichtigen IHK-Unternehmen im Rahmen ihrer Mitgliedschaft ohne besonderes Entgelt geliefert.

Beilagenhinweis

Unserer Ausgabe liegt eine Beilage der Firma Schultz KG, Wiesbaden, bei. Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung.