

## Ruhr2030Index

Positionen des Initiativkreises Ruhr zum Thema „Mobilität“

Für die Metropole Ruhr ist angesichts ihrer hohen Siedlungsdichte und ihrer Funktion als Industrie-, Dienstleistungs- und Logistikstandort die Sicherstellung der Mobilität von Personen und Gütern von elementarer Bedeutung.

Der Ruhr2030Index<sup>1</sup> stellt dem Ruhrgebiet mit Bezug auf das Ziel „Sicherstellung der Mobilität“ ein insgesamt gutes Zeugnis aus. Dieses ist im Übrigen ein entscheidender Grund dafür, warum sich der Gesamtindex zum Positiven entwickelt hat. Bei genauerer Betrachtung ist das gute Abschneiden des Bereiches „Mobilität“ insbesondere den Verkehrsträgern „Luft“ und „Wasser“ zu verdanken. Die Verkehrsträger „Straße“ und „Schiene“ fallen dagegen ab und erreichen bei den Indikatoren „Stauhäufigkeit“ bzw. „Durchschnittsgeschwindigkeit“ allenfalls durchschnittliche Werte.

Der Initiativkreis Ruhr nimmt die Ergebnisse des aktuellen Ruhr2030Index zum Anlass, seine Standpunkte aus dem Positionspapier („Metropole Ruhr: Infrastruktur ausbauen – Mobilität sichern – Logistik stärken – Know-how nutzen“) zu erneuern.<sup>2</sup>

Mobilität „auf der Straße“ misst der Index anhand der Stauhäufigkeit bzw. -wahrscheinlichkeit auf den Autobahnen. Im Ergebnis ist die Stauwahrscheinlichkeit auf den Ruhrgebietsautobahnen, trotz eines leicht positiven Trends, nach wie vor annähernd doppelt so hoch wie im übrigen Nordrhein-Westfalen. Angesichts dieses unbefriedigenden Befunds erneuert der Initiativkreis Ruhr seinen Appell an Bund und Land, für eine zügige Umsetzung der Pläne des Ausbaus der Autobahnen im Ruhrgebiet gemäß Bundesverkehrswegeplan zu sorgen. Das gilt insbesondere für den Lückenschluss der A 52 zwischen Essen-Ost und Gelsenkirchen-Buer und den Lückenschluss der A 445 zwischen der A 44 bei Werl und der A 2 bei Hamm. Darüber hinaus muss es durch eine Priorisierung bei den Planungsmaßnahmen gelingen, die vom Bund bereitzustellenden finanziellen Mittel zügig in entsprechende Baumaßnahmen zu investieren.

Das Ergebnis für den Verkehrsträger „Schiene“ fällt ebenfalls vergleichsweise schlecht aus. Gemessen wird die Mobilität hier anhand der Durchschnittsgeschwindigkeit von Zügen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Die unterdurchschnittlichen Werte, die das Ruhrgebiet dabei erzielt, weisen auf eine großräumige Überlastung der Schienenwege in der Region hin. Der Initiativkreis Ruhr unterstützt deshalb die Bemühungen des Bundes und des Landes, den Ausbau der Betuwe-

---

<sup>1</sup> Den Ruhr2030Index erhebt die IW Consult GmbH im Auftrag des Initiativkreises Ruhr. Seine Aufgabe ist es, regelmäßig die Entwicklung der Metropole Ruhr bezogen auf die wichtigsten Themenfelder zu überprüfen. Gleichzeitig weist er auf regionale Handlungserfordernisse und die Wirksamkeit von Maßnahmen hin. Inzwischen liegen die Ergebnisse der dritten Messung des Ruhr2030Index vor.

<sup>2</sup> Das Papier wurde 2008 vom Arbeitskreis Infrastruktur des Initiativkreises Ruhr unter der Schirmherrschaft von Herrn Dr. Herbert Lütkestratkötter, Vorstandsvorsitzender der HOCHTIEF AG und Persönliches Mitglied im Initiativkreis Ruhr, erarbeitet.

Linie zwischen Oberhausen und Emmerich ohne weiteren Verzug zu realisieren. Gleiches gilt für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) im schienengebundenen Personennahverkehr.

Das positive Ergebnis für den Verkehrsträger „Luft“ bestärkt den Initiativkreis Ruhr in seiner Linie, einen zügigen weiteren Ausbau des Flughafens Düsseldorf zu fordern. Das hohe Passagieraufkommen, das weiter gesteigert werden konnte und sich im Übrigen zu großen Teilen aus dem Ruhrgebiet speist, liefert beste Argumente hierfür.

Sehr erfreulich ist auch das äußerst positive Abschneiden des Verkehrsträgers „Wasser“ im Rahmen des Ruhr2030Index. Hier schlagen die Indikatoren, die den Gesamtumschlag des Duisburger Hafens und der übrigen Häfen der Region betrachten, mit enormen Wachstumsraten zu Buche. Offensichtlich scheint sich der Ausbau der Häfen zu multimodal-vernetzten Umschlagplätzen, wie vom Initiativkreis Ruhr in seinem Positionspapier gefordert, zu bewähren.

Der Initiativkreis Ruhr forderte in seinem Positionspapier weiterhin, die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur aus der kameralistischen Betrachtungsweise herauszulösen und stattdessen geschlossene verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe und Ansätze der Nutzerfinanzierung zu implementieren. Der Initiativkreis Ruhr unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen, einen solchen Weg zu gehen.