

Stau

City-Maut gegen den Verkehrsinfarkt?

Dirk Hautkapp, Jan Jessen, Theo Schumacher

Essen/Düsseldorf. Wirtschaftsförderer im Ruhrgebiet wollen neue Wege gehen. Eine Studie prognostiziert bei Brummis einen Anstieg von über 50 Prozent. 2025 werden 51 Millionen Autos in Deutschland unterwegs sein.

Das Ruhrgebiet will neue Wege gehen, um den drohenden Verkehrsinfarkt zu verhindern. Auf Vorschlag kommunaler Wirtschaftsförderer zwischen Dortmund und Duisburg soll nach NRZ-Informationen die Überbauung der A 40, Haupt-Stau-Ader im Revier, genauso ernsthaft diskutiert werden wie eine regionale City-Maut für Autos und Laster nach dem Vorbild Londons. Außerdem soll das Wasserstraßen-Netz zwischen den Häfen Duisburg und Dortmund stärker als bisher genutzt werden, um Güterverkehr von Straße zu bekommen.

In NRW legt der Güterverkehr um 64 % zu

Um gesicherter über Mögliches und Machbares zu verhandeln, hat die regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft Metropole Ruhr eine Studie in Auftrag gegeben, die im Frühjahr präsentiert wird.

Der Zeitpunkt erscheint günstig. Just in diesen Tagen ist ein Gutachten von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) öffentlich geworden. Danach wächst der Brummi-Verkehr bis 2025 bundesweit um 55 %. Und obwohl die deutsche Bevölkerung schrumpft, geht das Münchener Verkehrsplanungsinstituts Intraplan Consult davon aus, dass 2025 über 51 Millionen Autos über deutsche Straßen rollen werden – im Jahr 2004 waren es 6 Millionen weniger.

Für NRW hat Landesverkehrsminister Wittke (CDU) berechnet, dass den schon jetzt hochbelasteten Transitstrecken zwischen Rhein und Weser bereits bis 2015 ein weiterer Zuwachs beim Güterverkehr um 64 % droht, der Personenverkehr werde um 20 % zulegen.

Für Hanns-Ludwig Brauser, Geschäftsführer der „Metropole Ruhr“, der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für das Ruhrgebiet, sind die Hiobsbotschaften aus dem jüngsten Verkehrs-Gutachten aus dem Bundesverkehrsministerium nicht überraschend. „Wir wissen, das im Prinzip alle europäischen Metropol-Räume in einigen Jahren am Verkehr faktisch ersticken werden, wenn nicht zügig an mehreren Stellschrauben gleichzeitig und intelligent gedreht wird“, sagte Brauser gestern im NRZ-Gespräch.

Um eine solide Grundlage für ein regionales Handlungskonzept zu legen, hat „Metropole Ruhr“ bei dem renommierten Verkehrsexperten Prof. Jörg Schönharting ein Gutachten in Auftrag gegeben wurde, dass mit Spannung im März erwartet wird.

Echtes Neuland, heißt es in Fachkreisen der Revier-Universitäten, wird hier allerdings nicht betreten. Vorherige Untersuchungen haben bereits mehrfach im kleinen Stil die großen „unerledigten Baustellen“ beschrieben, die den Verkehr im Ballungsraum Ruhrgebiet oft so unerquicklich werden lassen.

Ein Überblick:

Stichwort Straße/Schiene: Zwischen dem größten Binnenhafen Europas (Duisburg) und dem größten Kanalhafen (Dortmund) schwärmen Fachleute seit langem von einem enormen Potenzial an gut vernetzten Wasserstraßen. Allein auf dem Wesel-Datteln-, dem Datteln-Hamm-, dem Dortmund-Ems- und dem Rhein-Herne-Kanal werden im Jahr zusammen circa 25 Millionen Tonnen Güter verschifft. Zu wenig, heißt es in Fachkreisen mit Verweis auf die Gesamt-Bilanz. Danach wurden allein im Jahr 2005 im Ruhrgebiet Güterverkehre aller Art im Volumen von rund 520 Millionen Tonnen abgewickelt. Aber: knapp 65 % davon über die Straße, rund 20 % über Schiene und nur 16 % übers Wasser.

Hier auszubauen, bedeutet: die Häfen müssen allesamt Container-fähig gemacht werden, manche Kanäle müssen vertieft werden, um Transportschiffen die Durchfahrt unter den vielen Brücken zu ermöglichen. Und: Die Verknüpfung mit der Bahn muss viel häufiger gleich mitgeplant werden. Denn: Kaum ein europäischer Großraum hat, Resultat der industriellen Vergangenheit, so viele Flächen mit so vielen Gleisanschlüssen.

Stichwort Öffentlicher Personen-Nahverkehr: Im direkten Vergleich zum Großraum London, München, Berlin, Amsterdam, Hamburg und dem Großraum Paris rangiert das Ruhrgebiet mit seinem Zug-, Straßen-, U-Bahn- und Bus-Netz abgeschlagen auf dem letzten Platz; das gleiche gilt für das Taxi-Angebot. Hier ist, wenig überraschend, die britische Hauptstadt Spitzenreiter. Moniert wird seit langem das unproduktive Nebeneinander von 25 eigenständigen Verkehrsgesellschaften (Evag, Bogestra etc.) und den damit einhergehenden Finanz- und Reibungsverlusten. Der Ausbau mehrerer, in Stoßzeiten hoffnungslos überlasteter Regional-Express-Strecken der Deutschen Bahn steht hier ebenso – unerledigt – auf der Tagesordnung wie der unverändert im Planungsstadium verharrende Metrorapid-Ersatz „Rhein-Ruhr-Express“ auf der Strecke Köln-Dortmund. Letzteren so schnell wie möglich zu realisieren, halten Verkehrsgutachter seit langem für dringend erforderlich, um Phänomene wie den „Ruhrschleichweg“ wenigstens im Ansatz in den Griff zu bekommen. Dazu nur ein Aspekt: In den Großräumen London und Paris ist der „Motorisierungsgrad“ (Anteil der Autobesitzer- und Nutzer) viel niedriger als im Revier. Ein Grund laut Experten: „Der öffentliche Personennahverkehr ist dort viel attraktiver.“

Stichwort Verkehrsmanagement: Mit dem „Ruhrpilot“ hat die Region zwar einen Anfang gemacht, ein so genanntes intelligentes Leit- und Informationssystem für alle Verkehrsträger aufzubauen, von dem sowohl Bahn- wie Autofahrer profitieren sollen. Im täglichen Verkehrsgeschehen spielt das System, weil noch lange nicht in der Endstufe angekommen, indes noch keine spürbare Rolle; etwa bei der Stauvermeidung. Hier gilt es den Ausbau zu forcieren und den „Ruhrpilot“ insgesamt bekannter zu machen; beides kostet Geld.

Stichwort Straße: 13 Prozent der rund 4700 Kilometer Bundes-Fern-, Land- und Kreisstraßen im Großraum Ruhrgebiet sind Autobahnen. Aber: nicht alle BABs sind - bestes Beispiel: die mitten in Essen endende A 52 - geschlossen geführt oder dem zunehmenden Verkehren noch gewachsen. Über wichtige Lückenschlüsse (Stichwort: A 52-Tunnel) und Ausbau-Projekte (Stichwort: sechsspurige A 40 auf Teilabschnitten) wird seit vielen Jahren politisch auf verschiedenen Ebenen diskutiert. Ergebnisse sind jedoch rar. Ein Grund: lange Planungs- und kaum übersehbare Realisierungszeiträume; auch aufgrund immenser Kosten.

Wittke forciert den „Eisernen Rhein“

Im NRW-Verkehrsministerium setzt man indes nicht allein auf Asphalt: „Die Straße allein kann das enorme Anwachsen des Verkehrs nicht mehr auffangen“, sagte Minister Oliver Wittke (CDU) zur NRZ, „wir müssen mögliche Alternativen stärker als bisher nutzen.“ Er zielt – ähnlich wie die Strategen im Ruhrgebiet – vor allem auf Entlastung im Verbund

der Binnenschifffahrt mit dem Schienengüterverkehr. „Mit Nachdruck“ müsse neben der Betuwe-Linie zwischen Rotterdam und dem Ruhrgebiet deshalb die alte Schienenverbindung „Eiserner Rhein“ nach Antwerpen neu aktiviert werden. Dafür setzt sich Wittke in jüngster Zeit verstärkt ein.

Um der weiteren Verstopfung der Fernstraßen durch Lastwagen vorzubeugen, hatte Wittke ein fast durchgängiges Überholverbot für Brummis auf den zweispurigen Autobahnen in NRW verhängt. Seit dem Jahresende sind auf 1000 der 1200 Autobahnkilometer mit zwei Spuren tagsüber zwischen 6 und 19 Uhr zeitraubende Überholmanöver mit dem Lkw nicht mehr gestattet.

In jeden zehnten der jährlich 40 000 Unfälle auf NRW-Autobahnen ist ein Lkw verwickelt. Um überflüssige Bremsmanöver und Blockaden durch „leistungsschwache alte Möhrchen“ auf Steigungen zu vermeiden, forderte Wittke außerdem erneut eine Initiative auf Bundesebene, um die Mindestgeschwindigkeit auf Autobahnen von 60 auf 80 Stundenkilometer zu erhöhen.

NRZ, 14. Januar 2008