

Dem Revier droht Stillstand

Studie sagt stark wachsende Verkehrsströme voraus. Wirtschaftsförderer Brauser: Wenn nichts passiert, können wir uns den Gedanken von der Metropole abschminken

Von Ulrich Horn

Essen. Der Chef der Wirtschaftsförderung Metropol Ruhr, Hanns-Ludwig Brauser, fordert durchgreifende Verkehrsmaßnahmen, um die Mobilität im Ruhrgebiet zu verbessern. Der Verkehr sei ein Schlüssel für die Entwicklung der Region. „Wenn in den nächsten zehn Jahren nichts passiert, können wir uns den Gedanken von der Metropole abschminken“, sagte Brauser.

Bis 2025 sollen der Güterverkehr nach Prognosen des Bundesverkehrsministeriums um 74 Prozent und der Personenverkehr um 19 Prozent anwachsen. Ohne zusätzliche Maßnahmen werde das Ruhrgebiet „große Probleme bekommen“, sagte Brauser. Im mittleren Ruhrgebiet werde es dann sehr schwer, Gewerbeflächen zu vermarkten.

Brauser stützt sich auf eine Studie des Verkehrsexperten Prof. Jörg Schönharting von der Uni Duisburg-Essen, der die Mobilität im Ruhrgebiet mit der anderer Metropolen verglich. Er kommt zu dem Ergebnis, dass das Ruhrgebiet in wichtigen Bereichen gravierende Defizite aufweise. Das gelte besonders für den öffentlichen Nahverkehr. Es fehlten Direktverbindungen zwischen den kreisfreien Städten und den größeren Kreisstädten. Die Nachbarregionen müssten besser an das Ruhrgebiet angebunden, die Taxen besser in den Nahverkehr integriert und der Verkehr auf der Straße, der Schiene und zu Wasser besser verzahnt werden.

Der Anstieg des Verkehrs werde das Ruhrgebiet als Schnittpunkt europäischer Verkehrsachsen und Hinterland der Seehäfen besonders stark treffen, stellt Schönharting fest. Er befürchtet, „dass sich die vorhandenen Engpässe dramatisch verschärfen werden und dass die Entwicklungschancen der Metropolregion dadurch „empfindlich beeinträchtigt werden“.

Brauser plant für Ende November einen Verkehrskongress, an dem auch Vertreter anderer Metropolregionen teilnehmen sollen. Er soll jährlich stattfinden und Bestandsaufnahmen der Verkehrsmaßnahmen im Revier ziehen.

Kommentar

Entwicklungsland Ruhrgebiet

Experten vermissen Mobilität

Von Ulrich Horn

Im Ruhrgebiet sind wichtige Verkehrsprojekte auf den Weg gebracht. Die A 40 wird ausgebaut. Die Häfen sollen vergrößert, die Kanäle vertieft werden, damit mehr Güter auf dem Wasserweg transportiert werden können. Die Schienenverbindungen zu den Nordseehäfen sollen verbessert werden. Das alles wird sicher dazu beitragen, den Verkehr, der in den nächsten Jahren noch stärker zunehmen soll, besser zu bewältigen.

Selbst wenn dies gelingt: Die Verkehrsprobleme des Ruhrgebietes sind damit noch nicht gelöst. Die Studie der Universität Duisburg-Essen belegt einmal mehr, dass nach wie vor ein Kernproblem der Metropole Ruhr ihr öffentlicher Nahverkehr ist.

Wer Metropole sein will, muss dazu die Voraussetzungen schaffen. Eine zentrale Bedingung für Metropolen ist hohe Mobilität. Im Ruhrgebiet ist das Netz der Busse und Bahnen unterentwickelt. Es verknüpft nicht nur die Städte des Ruhrgebiets unzureichend, sondern auch die umliegenden Regionen mit dem Ruhrgebiet. Verglichen mit anderen Metropolregionen ist das Ruhrgebiet beim öffentlichen Nahverkehr Entwicklungsland.

Der Befund ist nicht neu. Seit vielen Jahren wird dieser Missstand kritisiert. Geändert hat sich kaum etwas. Warum die Kritik ins Leere läuft, ist auch bekannt. Die vielen Verkehrsgesellschaften im Ruhrgebiet kochen ihr eigenes Süppchen, unterstützt von Kommunalpolitikern, die in und um die Verkehrsgesellschaften herum ihr Betätigungsfeld finden. Wenn es im Ruhrgebiet Kirchturmsdenken gibt, dann im Dickicht des öffentlichen Nahverkehrs.

Es hat in der Vergangenheit immer wieder einmal Anläufe gegeben, diese Front von Veränderungs- und Kundenfeindlichkeit aufzubrechen. Die Versuche sind kläglich gescheitert. Sogar Ministerpräsidenten konnten nichts ausrichten. Sie bissen sich die Zähne aus und gaben schließlich resignierend auf.

Nun allerdings wächst der Druck in Richtung Veränderung und Gestaltung. Das Ruhrgebiet hat sich gegen die Provinzialität seiner Verkehrspolitik längst zum internationalen Verkehrsknotenpunkt entwickelt. Sollten die Prognosen zutreffen, wird der Verkehr stark zunehmen, besonders stark im Ruhrgebiet. Wenn sich die Region auf diesen Zuwachs nicht angemessen vorbereitet, wird sie das bitter zu spüren bekommen. Der Traum von der Metropole könnte schon dann bald ausgeträumt sein. Die Konkurrenz schläft nicht.

Bericht

U- und Stadtbahnnetze mangelhaft

Verkehrsexperte kritisiert: Im Ruhrgebiet wird nur jede zehnte Fahrt mit Bussen und Bahnen zurückgelegt, in Berlin ist es jede vierte

Von Ulrich Horn

Essen. Das Ruhrgebiet hat im Vergleich mit anderen Metropolen zwar ein passables Schienen-, Autobahn- und Kanalnetz. Diese Netze müssten jedoch wesentlich besser miteinander verwoben werden, wenn die Region den Verkehr bewältigen will, der in den nächsten 15 Jahren stark ansteigen wird.

Zu diesem Urteil kommt der Verkehrsexperte Prof. Jörg Schönharting von der Uni Duisburg-Essen in einer Untersuchung im Auftrag der Wirtschaftsförderung Metropol Ruhr.

Bei der Nutzung des Nahverkehrs liegt das Ruhrgebiet deutlich abgeschlagen hinter den Konkurrenten Paris, London, Amsterdam, München, Berlin und Frankfurt.

In Berlin würden 25 Prozent aller Fahrten mit Bussen und Bahnen zurückgelegt, in München 22, in London 19 und Paris 18 Prozent. Die Menschen im Ruhrgebiet nutzen

dagegen nur für jede zehnte Fahrt den Nahverkehr. Grund dafür seien die schlecht ausgebauten U- und Stadtbahnnetze sowie fehlende Direktverbindungen zwischen den Städten.

Auch bei der Versorgung mit Taxen liegt das Ruhrgebiet mit 0,7 Wagen pro 1000 Einwohner weit abgeschlagen am Ende des Metropolen-Vergleichs. In London stünden beinahe acht Taxen auf 1000 Einwohner bereit, in München fast drei und in Berlin mehr als zwei.

Schönharting lobt zwar, der Ausbau der Ruhr-Autobahnen schreite voran, beanstandet jedoch, dass der Engpass auf der A 40 zwischen Essen und Gelsenkirchen nicht in die Ausbaupläne einbezogen sei. Der Flaschenhals werde den Verkehrsfluss stark behindern. Um die sehr hohe Zahl der Pendler ins Ruhrgebiet zu senken, müssten die Nachbarregionen besser in das öffentliche Verkehrsnetz einbezogen werden. Schönharting sprach sich auch dafür aus, die Erfahrungen anderer Metropolen mit der Maut zu nutzen. Außerdem müssten die Steuerungssysteme verbessert werden, mit denen der Verkehr gelenkt werden könne.

WAZ, 21. Mai 2008