

Ansprechpartner bei der in 2016
federführenden IHK Nord Westfalen:

Joachim Brendel

Geschäftsbereichsleiter Branchen
und Infrastruktur
Tel.: 0251-707209
brendel@ihk-nordwestfalen.de

An das
Bundesministerium für Verkehr
und Digitale Infrastruktur
Referat G 12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stellungnahme der Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Das Ruhrgebiet verfügt zwar über eines der dichtesten Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetze in Europa, jedoch operiert dieses System vielerorts bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Unzureichender Ausbau, fehlende Lückenschlüsse, marode Brücken und Schleusen beeinträchtigen die logistischen Prozessketten und schwächen die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Ruhr. Die Netze der Bundesfernstraßen, Bundesschienenwegen und Bundeswasserstraßen im Ruhrgebiet benötigen deshalb dringend sowohl Instandsetzungs- als auch Erweiterungsinvestitionen in beträchtlichem Umfang.

Die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet begrüßen, dass der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans sich nicht nur dem Neu- und Ausbau von Verkehrsprojekten widmet, sondern insbesondere auch ein deutliches Signal zugunsten des Erhalts und der Sanierung der bestehenden Verkehrswege setzt. Dies wird insbesondere auch dem weitverbreiteten, teilweise aber in die Jahre gekommenen Verkehrsnetz im Ruhrgebiet zugutekommen.

Die Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet unterstützen zudem den Ansatz des BVWP 2030, wonach ein besonderer Schwerpunkt auf den Neu- und Ausbau von überregional bedeutsamen Verkehrsachsen und die Beseitigung von Engpässen mit überregionaler Netzfunktion gelegt wird. Mit Blick auf einzelne nur nachrangig eingestufte Verkehrsprojekte im Ruhrgebiet sehen die Ruhr-IHKs diesen Grundsatz im vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 jedoch noch nicht konsequent genug umgesetzt. Trotz einer insgesamt eher positiven Bewertung des vorliegenden BVWP-Entwurfs gibt es aus Sicht der Ruhr-IHKs noch Klärungsbedarf zu einzelnen Projekten, die im Entwurf aus nicht nachvollziehbaren Gründen gar

nicht oder nur nachrangig eingestuft wurden. Hierzu zählen insbesondere nachfolgende Projekte mit überwiegend überregionaler/großräumiger Bedeutung:

Bundesautobahnen:

- Der nur im „Weiteren Bedarf“ eingestufte Neu-/Ausbau der **A 40** (B 1) zwischen der AS Dortmund Mitte und der AS Dortmund-Ost (A40-G70-NW-T1-NW, A40-G70-NW-T2-NW)
- der nicht berücksichtigte sechsstreifige Ausbau der **A40** zwischen AS Essen-Frohnhausen und AD Essen-Ost (A40-G30-NW-T4-NW)
- der nicht berücksichtigte sechsstreifige Ausbau der **A 43** zwischen Lavesum und dem Autobahnkreuz Münster-Süd (Gefordert wird eine Bewertung der Teilabschnitte.) (A43-G20-NW)
- der nur im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestufte Bau des Ruhralleetunnels (**A 44**) in Essen (A44-G30-NW)
- der nur unzureichend eingestufte sechsstreifige Ausbau der **A 45** zwischen der Anschlussstelle Dortmund-Süd und dem Autobahnkreuz Dortmund-West (A45-G60-NW-NW) sowie die "vergessene" Berücksichtigung des Abschnitts AK Do-West bis AS Do-Hafen im Projekt (A45-G60-NW-T2-NW)
- der nur im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestufte Bau der **A 52** zwischen Autobahndreieck Essen-Ost und der Anschlussstelle Essen-Nord (A52-G30-NW)
- der nur als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestufte Ausbau der B 288 zur **A 524** inklusive Ausbau der Rheinbrücke (Die Teilabschnitte wurden getrennt voneinander bewertet. Gefordert wird eine Gesamtbetrachtung und Neubewertung) (B288_A524-G20-NW-T1-NW, B288_A524-G20-NW-T2-NW)

Bundesschienenwege:

- die Nichtberücksichtigung des „**Eisernen Rheins**“ (1-193, 1-194, 1-195)

Anmerkung:

IHK NRW führt die bisherige Nichtberücksichtigung auch darauf zurück, dass die dem BVWP zugrunde liegende Methodik auf zu geringen Gütermengen und Wachstumsraten in den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam aufbaut. Damit werden die Verkehrsachsen von und zu diesen Häfen systematisch schlechter bewertet und Ausbauprojekte auf diesen Achsen als unwirtschaftlich eingeschätzt.

IHK NRW regt an, die ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse für die drei Trassenvarianten des Eisernen Rheins im Rahmen einer Neubewertung unter Berücksichtigung des tatsächlichen Güteraufkommens und korrigierter Prognosewerte zu den erwarteten Güterverkehren zu überprüfen. Auch Projektzuschnitte und -kosten sind dabei kritisch zu überprüfen.

Die stattdessen im BVWP-Entwurf enthaltene „ABS Grenze D / NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen“ (2-025-V01) (inkl. Viersener Kurve) wird begrüßt, ist aber nicht ausreichend, um die prognostizierten Schienengüterverkehre in diesem Korridor aufzunehmen.

- Der nicht berücksichtigte Ausbau des Bahnknotens Dortmund (u. a. Überführungsbauwerk im „Ostkopf“ des Hbf.)

Darüber hinaus wurden wichtige Schienenausbauprojekte mit besonderer Bedeutung auch für das Ruhrgebiet wegen noch nicht abgeschlossener Projektbewertungen in die Kategorie „Potenzieller Bedarf“ eingestuft. Die Ruhr-IHKs erwarten, dass die noch nicht vollständig vorliegenden Projektbewertungen zeitnah abgeschlossen werden und bis Ende 2016 – abhängig vom Bewertungsergebnis - eine umgehende Aufnahme in den Vordringlichen bzw. Weiteren Bedarf des aus dem BVWP zu entwickelnden Bundesschienenwegeausbaugesetzes erfolgt. Dazu gehören:

- der zweigleisige Ausbau zwischen Münster und Lünen (2-049-V01)

Anmerkung:

IHK NRW plädiert für einen vollständigen, zumindest aber weitreichenden zweigleisigen Ausbau, mit dem die Durchbindung einer RRX-Linie zwischen Dortmund und Münster sowie Angebotsverdichtungen und eine Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h und mehr Fahrplanstabilität für den SPNV erreicht werden können.

- der viergleisige Ausbau zwischen Dortmund und Hamm
- der Bau des 5. und 6. Gleises für den RRX zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg (2-020-V02)

Bundeswasserstraßen:

- die nur in einem Teilabschnitt berücksichtigte **Rheinsohlenvertiefung** zwischen Duisburg und Stürzelberg. Wir erbitten die Bewertungsergebnisse aller bewerteten Varianten zur Sohlenstabilisierung und zur Verbesserung der Abladetiefe des Rheins zwischen Duisburg und Köln/Niehl offen zu legen und regen an, das Projekt W 27 mindestens bis Köln zu ergänzen (Gefordert wird die Rheinsohlenstabilisierung bis Bonn (W 26))
- die Nichtberücksichtigung der **Anhebung der Kanalbrücken** im westdeutschen Kanalnetz für den zwei- bis dreilagigen Containerverkehr (Zweifel an den in die Bewertungsmethodik eingeflossenen Parametern.) (W16, W17, W20b, W21, W22a, W22b)

Angesichts der in den kommenden zwei Jahrzehnten absehbaren, großen Herausforderungen im Bereich der Sanierung und der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet bitten die Ruhr-IHKs den Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur, sich gegenüber dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen dafür einzusetzen, den bereits begonnenen Aufbau von Planungsressourcen zu intensivieren und somit sicherzustellen, dass die Umsetzung der zahlreichen, hochrangig eingestuften Straßenbauprojekte im Ruhrgebiet nicht durch das Fehlen entsprechender Planungsressourcen bei der Auftragsverwaltung erschwert wird.

Münster, 2. Mai 2016