

VERKEHR IM RUHRGEBIET MANAGEN



Ein deutlicher Ausbau der Infrastruktur, eine bessere Vernetzung aller Verkehrsträger und Änderungen im Nutzerverhalten – so könnte das Ruhrgebiet auch in Zukunft einen weiteren Anstieg des Verkehrs verkraften.

Dieser Tenor prägte eine Podiumsdiskussion mit Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) dem Duisburger Stauforscher Michael Schreckenber und dem Chef der Duisburger Hafen AG, Erich Staake, zu dem das Bistum Essen und der Initiativkreis Ruhr am Dienstagabend gemeinsam nach Mülheim eingeladen hatten. Ruhrbischof Franz-Josef Overbeck warb dabei für einen Ausbau der Mobilität, nicht nur, um ermüdende Staus zu reduzieren, sondern „auch um mehr Arbeit zu generieren und so das Ruhrgebiet weiter nach vorne zu bringen“. Zugleich gehe es darum, die Digitalisierung ernst zu nehmen und zu nutzen – und sich für ein Klima einzusetzen, „in dem wir auf Dauer gut leben können“, sagte er bei der Veranstaltung in der Akademie „Die Wolfsburg“.

Minister Wüst verdeutlichte das Dilemma, dass angesichts einer „Infrastruktur in einem schrecklichen Zustand“ derzeit zwar genügend Geld für einen Ausbau vorhanden sei, es aber allerorten an den nötigen Planungs-Ingenieuren fehle. Da gelte es, Prioritäten zu setzen: „Ich kann keinen Planer von einem Autobahn- oder Brücken-Projekt abziehen, um einen Radweg zu bauen – so wichtig mir Radwege sind“, betonte der Minister.

Hafen-Manager Staake warb – auch angesichts der Erfahrungen in Duisburg – für ein noch stärker vernetztes Denken. In der engen Verbindung von Industrie und Logistik habe das Ruhrgebiet eine internationale Kompetenz, „die gilt es in einem engen Schulterschluss mit der Politik weiterzuentwickeln“. Dabei gehe es nicht nur um technische Lösungen wie den Umschlag von Waren zwischen Binnenschiff, Bahn und Lkw, sondern um komplette Logistikketten. „Wir steuern den gesamten Prozess – und denken in Lösungen mit dem Herzstück Hafen“, sagte Staake. Er kritisierte, dass der Lkw in den vergangenen Jahren politisch zu stark gefördert worden sei und plädierte dafür, das Netz der Deutschen Bahn „stärker unter die Kontrolle des Staates und nicht unter das einer Konzern-Holding“ zu stellen, um den Erhalt und Ausbau der Bahn-Infra-

struktur zu stärken. Zugleich lobte Staake die Initiative der Bundesregierung, die weiter Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern will.

Dem wollte auch der Minister nicht widersprechen. Er betonte aber, dass eine Verlagerung von lediglich zehn Prozent des Lkw-Verkehrs auf die Schiene eine zusätzliche Steigerung von 40 Prozent im ohnehin schon stark belasteten Bahn-Güterverkehr bedeuten würde. Deshalb müsse es aktuell vor allem darum gehen, den weiteren Zuwachs des Güterverkehrs stärker auf die Schiene zu verlagern.

Eine Vernetzung wünscht sich Wüst indes auch beim öffentlichen Personenverkehr. Junge Leuten würden es heute nicht akzeptieren, dass sie per Smartphone eine Reise nach Australien buchen könnten, in NRW aber an den Tickets unterschiedlicher Verkehrsverbünde scheiterten. „Die Digitalisierung gibt uns die Chance vom Kunden her zu denken“, so Wüst. Wenn die Verkehrsunternehmen dies täten, würden die strukturellen Grenzen für die Kunden unwichtig. Aktuell liefen bereits Gespräche zwischen den Verkehrsverbänden, die Parameter für gemeinsame digitale Tickets entwickeln.

Auch Stauforscher Schreckenbergt sieht Potenzial in einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel: „Wir müssen die Modalitäten enger verknüpfen.“ Dazu gehörten aber zum Beispiel auch mehr Parkplätze: „Wie soll ich intermodal unterwegs sein, wenn es an der S-Bahn-Station nur zehn Parkplätze gibt?“ Alle Beteiligten müssten an der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs arbeiten, „dann geben die Leute auch Geld dafür aus“. Zugleich warb Schreckenbergt für „ganz neue Denkmodelle“, zum Beispiel einen kostenlosen Nahverkehr – oder deutlich reduzierte Preise von zum Beispiel einem Euro pro Tag, wie es die Stadt Wien seit einigen Jahren praktiziert.

Auf die Frage eines Zuhörers, ob es nicht drastischere Lösungen hin zu einer umweltfreundlicheren Mobilität brauche, betonte Minister Wüst, dass er „für radikale Wenden nicht zu haben“ sei. Er sprach sich dafür aus, „dass der Verkehr einen stärkeren Beitrag zur CO₂-Reduzierung leisten muss“ und betonte, dass seine Regierung erstmals auch von Seiten des Landes den Ausbau von Radwegen fördere – zum Beispiel den Rad-schnellweg durchs Ruhrgebiet. Größere Klimaeffekte sieht Wüst aber „zum Beispiel durch komfortabel buchbare Wege über verschiedene Verkehrsträger hinweg“.

Das sei im Übrigen auch der Wunsch der jungen Generation, waren sich Wüst und Schreckenberg einig. „Die jungen Menschen wollen kein Fahrzeug mehr besitzen“, verwies Schreckenberg auf den Wandel des Autos als Statussymbol. Wüst verwies auf das geplante Azubi-Ticket der Landesregierung. Statt nach einem Dienstwagen fragten junge Arbeitnehmer heute nach der Bus- und Bahn-Anbindung ihres Unternehmens – und einer Jahres-Netzkarte.

Quelle: Bistum Essen, Foto: Nicole Cronauge, Bei der von "Wolfsburg"-Direktor Michael Schlagheck (3.v.l.) moderierten Runde diskutierten (v.l.) der Stauforscher Michael Schreckenberg, NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und der Vorstandsvorsitzende der Duisburger Hafen AG, Erich Staake.