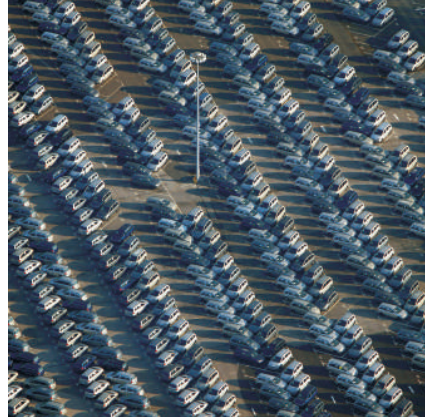




Initiativkreis  
Ruhr®

## Metropole Ruhr: Infrastruktur ausbauen - Mobilität sichern - Logistik stärken - Know-how nutzen



Ein Positionspapier des Initiativkreises Ruhr

## Vorwort

Im Oktober 2007 hat sich der Initiativkreis Ruhr mit dem Zukunftskongress ContractFuture Ruhr2030 neu positioniert und seinem Engagement für die Metropole Ruhr ein strategisches Fundament gegeben. Dabei ist deutlich geworden, dass die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche, wenn nicht die entscheidende Herausforderung für die Zukunftsfähigkeit der Region ist.

Vor diesem Hintergrund hat sich seit Anfang dieses Jahres eine Arbeitsgruppe des Initiativkreises Ruhr dem Themenkomplex „Verkehr - Mobilität - Logistik“ angenommen, um Positionen und Maßnahmen zu den wesentlichen Handlungsfeldern zu entwickeln. Beteiligt hieran waren die Initiativkreis-Mitgliedsunternehmen Deutsche Bahn, Duisburger Hafen, Hochtief, Roland Berger und Siemens, denen als Schirmherr für das Thema „Infrastruktur“ im Initiativkreis mein herzlicher Dank für die engagierte Mitarbeit gilt. Die Abstimmung mit dem Land wurde durch einen engen und regelmäßigen Austausch mit Landesverkehrsminister Oliver Wittke sichergestellt.

Das vorliegende Papier stellt die wesentlichen Positionen des Initiativkreises Ruhr zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Metropole dar. Es dient dazu, den öffentlichen Diskurs zum Thema in der Metropole Ruhr weiter voranzutreiben und Lösungen in Einzelfragen aufzuzeigen.

Metropole Ruhr, im November 2008



Dr. Herbert Lütkestratkötter  
Vorstandsvorsitzender der Hochtief AG und  
Persönliches Mitglied des Initiativkreises Ruhr

## Mobilität als Voraussetzung für wirtschaftliche Dynamik

Die Sicherstellung von Mobilität, genauer gesagt die Bereitstellung der dafür erforderlichen Verkehrsinfrastruktur, ist eine wesentliche Rahmenbedingung für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region. Mobilität sorgt dafür, dass die geografische Lage, wirtschaftlich nutzbare Rohstoffe oder eine wissensbasierte Schlüsselindustrie ihre Vorteile entfalten können. Mobilität ist kein Selbstzweck, sondern Voraussetzung für Prosperität.

Für die Metropole Ruhr ist angesichts der hohen Siedlungsdichte und der Funktion als Industrie-, Dienstleistungs- und Logistikstandort eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von existenzieller Bedeutung. Die geografische Lage der Region im Zentrum der europäischen „Banane“, der Perlenkette leistungsfähiger Wirtschaftsregionen von London über die niederländische „Randstad“ zum Ruhrgebiet und weiter entlang der Rheinschiene bis nach Norditalien, macht eine leistungsfähige Verkehrsanbindung mit den anderen Wirtschaftszentren erforderlich.

Hinzu kommt die wachsende Bedeutung der Ost-West-Entwicklungssachse von Nordfrankreich über Belgien und das Ruhrgebiet bis nach Berlin und weiter nach Osten.

Nach mehrheitlicher Expertenmeinung wird das Verkehrsaufkommen im und durch das Ruhrgebiet auf hohem Niveau stagnieren bzw. in Teilbereichen weiter wachsen. Vor dem Hintergrund der volkswirtschaftlichen Relevanz einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur und der Notwendigkeit der Vermeidung von bzw. des konstruktiven Umgangs mit Zielkonflikten, z.B. gegenüber dem Umweltschutz, muss dieses Wachstum aktiv gestaltet und zum Teil gesteuert und kanalisiert werden. Der Verkehr muss mit dem am besten geeigneten Verkehrsträger abgewickelt werden. Dafür müssen die Verkehrssysteme höchst effizient und nahtlos miteinander verknüpft sein.

Das Ruhrgebiet hat in der Vergangenheit bewiesen, dass es in der Lage ist, große Personen- und Güterverkehrsströme zu bewältigen. Allerdings hat die Region hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur über Jahrzehnte von seiner Substanz gelebt. Angesichts weiterer Wachstumsaussichten, insbesondere für den Güterverkehr (Fern-, Transit- und Seehinterlandverkehre), sind verstärkt Investitionen in die Infrastruktur und verkehrlenkende Maßnahmen erforderlich.

Die Metropole Ruhr hat das Potenzial, zu Europas führender Mobilitätsregion zu werden. Dazu benötigt die Region ein integriertes Gesamtkonzept, das im Wesentlichen zwei Ziele verfolgt:

1. Die Metropole Ruhr wird zur größten Binnenverkehrsdrehscheibe Europas:  
Dazu muss die Infrastruktur in der Region gezielt weiterentwickelt werden, um die Wertschöpfung vor Ort nachhaltig steigern zu können. Dies betrifft insbesondere den Ausbau von multimodalen Verkehrsknoten.
2. Die Effizienz des Verkehrssystems ist auf weltweites Spitzenniveau zu steigern:  
Wesentliche Hebel hierfür sind intelligente Verkehrssteuerung, die stärkere Vernetzung der verschiedenen Transportsysteme, die optimale Verknüpfung von Betriebsabläufen, der Einsatz der jeweils geeigneten Verkehrsträger und die Reduzierung unnötigen Verkehrsaufkommens.

Um diese Ziele zu erreichen, ist mit Blick auf die wesentlichen Handlungsfelder, d. h.

- Luftverkehr,
- Güterumschlagszentren und Logistik,
- Verkehrswege/-infrastruktur,
- Verkehrslenkung/-steuerung/-management und
- Kompetenz und Exzellenz,

ein konzertiertes Vorgehen aller Beteiligten nötig. Zu diesen Handlungsfeldern nimmt der Initiativkreis Ruhr nachfolgend im Einzelnen Stellung.

## Luftverkehr

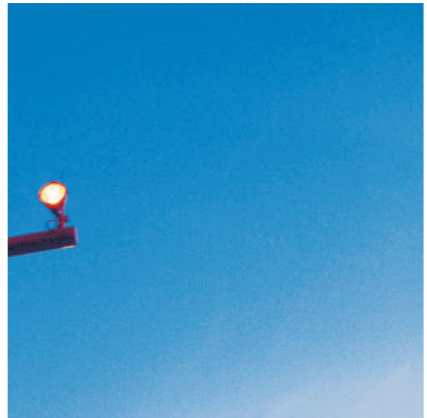
Die Nachfrage nach Transportkapazitäten wird langfristig trotz der Diskussionen um den Klimaschutz und kurzfristiger Konjunkturfekte allen Prognosen zufolge in den nächsten Jahrzehnten stärker wachsen als das Bruttoinlandsprodukt. Sie wird getrieben durch das Wachstum der aufstrebenden Wirtschaftsräume, insbesondere in Mittel- und Osteuropa, im Mittleren Osten und in Südostasien, und durch den zunehmenden Mobilitätsbedarf zwischen den europäischen und nordamerikanischen Wirtschaftszentren. Die aus den Marktprognosen resultierenden Pläne der deutschen Fluggesellschaften, ihre Flotten um weitere Mittel- und Langstreckenflugzeuge zu erweitern, werden den Bedarf nach zusätzlichen Flughafenkapazitäten bereits kurzfristig erhöhen.

Für die Metropole Ruhr, insbesondere die hier ansässigen international vernetzten Wirtschaftsunternehmen, ist es von großer Bedeutung, dass die Luftverkehrskapazitäten weiter ausgebaut werden. Das gilt vor allem für die interkontinentalen Direktflugverbindungen. Dies hat in enger Abstimmung zwischen den Kommunen und dem Land und unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu geschehen. Der Ausbau ist auf die Anlagen zu konzentrieren, bei denen eine langfristige Rentabilität des Betriebs gewährleistet ist. Die dauerhafte Subventionierung des Betriebs von Flughäfen ist entsprechend zu verhindern.

## Positionen des Initiativkreises Ruhr

- Die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sind weiter auszubauen.
- Der Flughafen Düsseldorf ist aufgefordert, alle Möglichkeiten der Kapazitätsausweitung, die die Landesregierung durch entsprechende Genehmigungen einräumen kann, zu nutzen.
- Die interkontinentalen Direktflugverbindungen ab Düsseldorf sind konsequent zu erweitern.
- Die Fluggesellschaften am Flughafen Düsseldorf sind aufgefordert, größeres Fluggerät einzusetzen, um mit den dadurch freiwerdenden „Slots“ die Kapazitäten des Flughafens zu erhöhen.
- Die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn müssen im Interesse der Region und des gesamten Landes verstärkt zusammenarbeiten. Ziel der Zusammenarbeit ist die Verbesserung der Wettbewerbsposition gegenüber anderen Flughäfen, die Erhöhung der Attraktivität für Fluggesellschaften und somit eine Verbesserung des Flugangebots für das Ruhrgebiet. Kommunale Interessen sind diesem übergeordneten Interesse unterzuordnen. Im Einzelnen:
  - Die Angebote der beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sind aufeinander abzustimmen. Durch verkehrslenkende Maßnahmen und Anreize sollten vorhandene Kapazitäten besser ausgenutzt werden. Auch sollte die Attraktivität für bestimmte Fluglinien durch auf sie zugeschnittene Angebote erhöht und durch Preisanreize unterstützt werden.
  - Investitionen für den erforderlichen land- und luftseitigen Kapazitätsausbau sollten aufeinander abgestimmt werden, um vorhandene Ressourcen bestmöglich zu nutzen. Mögliche Effizienzpotenziale aus der Kooperation sind konsequent zu heben, um die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen weiter zu steigern. Als Ergebnis ist eine konsequente Arbeitsteilung der Flughäfen, z.B. hinsichtlich Transportzweck, Preis-segmentierung und Betriebszeiten, anzustreben.

- Die beiden Flughäfen sind zunächst aufgefordert, mit Unterstützung des Landes Gespräche über eine Intensivierung der Zusammenarbeit aufzunehmen mit dem Ziel, als ersten Schritt einen Kooperationsvertrag abzuschließen. Weitere Schritte könnten ein gemeinsames Werbekonzept und ein abgestimmtes Marketing der Airlines an beiden Standorten sein.
- Für eine nachhaltige Verbesserung der Zusammenarbeit und Arbeitsteilung der beiden Flughäfen ist die Herstellung einer gleichgerichteten Interessenlage auf der Basis gesellschaftsrechtlicher Verflechtungen unabdingbar. Dabei ist der Anteil privaten Eigentums an der Flughafengesellschaft Köln nach dem Muster der Flughafengesellschaft Düsseldorf zu erweitern, um die Unabhängigkeit der Flughäfen vom politischen Tagesgeschäft zu erhöhen und privatwirtschaftliche Kompetenz hinzuzugewinnen.
- Ein klares Bekenntnis zur Kooperation ist Voraussetzung für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots zwischen den beiden Flughäfen.
- Das wirtschaftliche Konzept des Flughafens Dortmund ist zu überprüfen. Nachhaltige Verluste können nicht subventioniert werden. Sobald ein langfristig tragfähiges Konzept vorliegt, ist die regionale Anbindung des Flughafens Dortmund durch den öffentlichen Verkehr zu verbessern.
- Die Flughäfen Essen/Mülheim und Mönchengladbach sind mit Blick auf die erhöhte Nachfrage im Geschäftsreiseverkehr in ihrer Funktion als Geschäftsflughäfen weiter zu profilieren. Gleiches gilt für die verschiedenen Verkehrsflugplätze am Rande der Region. Bei Essen/Mühlheim ist zu berücksichtigen, dass dies ohne Beeinträchtigung des Betriebes des Flughafens Düsseldorf (Überschneidungen bei An- und Abflügen) zu erfolgen hat.





## Güterumschlagszentren und Logistik

Der Güterverkehr spielt aufgrund der montanindustriellen Vergangenheit des Ruhrgebietes traditionell eine wichtige Rolle für die Wirtschaft der Region.

Aus dieser Tradition heraus und aufgrund der zentralen Lage und des hervorragenden Marktzugangs hat sich die Metropole Ruhr mit etwa 3.000 Unternehmen und mehr als 100.000 Beschäftigten zu einem der bedeutendsten Logistik-Standorte des Kontinents entwickelt.

Um diese Erfolgsgeschichte zum Nutzen des Ruhrgebietes fortzuschreiben, sind die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die Logistikwirtschaft im Ruhrgebiet weiter gestärkt und ihr Wachstumspotenzial ausgeschöpft wird.

## Positionen des Initiativkreises Ruhr

- Der Initiativkreis Ruhr fordert, die Seehäfen in Belgien, Nordfrankreich, den Niederlanden und Deutschland (hier in erster Linie der zukünftige Jade-Weser-Port als einziger deutscher Tiefseehafen) exzellent an das Ruhrgebiet, insbesondere über die Schiene, anzubinden. Der Initiativkreis fordert den zügigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Emmerich-Oberhausen als leistungsfähige Fortführung der niederländischen „Betuwe-Route“ und die Re-Aktivierung des „Eisernen Rheins“.
- Zur effektiven Nutzung der Marktpotenziale fordert der Initiativkreis Ruhr die Schaffung weiterer multimodal-vernetzter Umschlagplätze. Beim schienengebundenen Verkehr ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuwirken, verstärkt Ganzzugverkehre innerhalb des Ruhrgebietes zu etablieren.
- Der Duisburger Hafen hat aufgrund seiner Lage und der systematischen Entwicklung der letzten Jahre eine hohe Anziehungskraft für die wertschöpfende Logistik. Um den Flächenbedarf für die nächsten Jahre decken zu können, sind geeignete Flächen im Ruhrgebiet mit dem Duisburger Hafen zu vernetzen. Der Duisburger Hafen ist in seinen Funktionen als regionaler Knoten und internationale Logistikkreuzung weiter zu stärken.
- Um dem hohen Flächenbedarf der wertschöpfenden Logistik gerecht werden zu können, fordert der Initiativkreis von den Kommunen die Durchsetzung einer entsprechenden Flächen-vorrangpolitik. Gleichzeitig ist darauf hinzuwirken, ehemals montanindustriell genutzte Flächen für die Logistik zu erschließen. Der Ansatz, der mit dem Logport Ruhr verfolgt wird, ist hier beispielgebend.
- Der Ausbau der Binnenwasserstraßen im Ruhrgebiet, insbesondere des Rhein-Herne-Kanals, ist voranzutreiben. Das Binnenschiff ist als Zu- und Abbringer der Häfen der Region und der Seehäfen (ARA und deutsche Nordsee) weiter zu fördern. In diesem Zuge sind die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen im Kanalnetz vom und zum Ruhrgebiet ohne Verzögerungen zu realisieren.
- Der Initiativkreis Ruhr fordert die Landesregierung auf, für die Aufstellung eines regions- bzw. landesweiten Masterplans „Logistik“ zu sorgen, der eine klare Priorisierung von Maßnahmen und Projekten beinhaltet.

## Verkehrswege/-infrastruktur

Die Metropole Ruhr hat eines der engmaschigsten Autobahn-, Schnellstraßen- und Schienennetze der Welt. Viele Strecken sind jedoch technisch nicht auf dem neuesten Stand, sind nicht mehr ausreichend dimensioniert und weisen einen erheblichen Instandhaltungsstau auf. Dies bremst den Nah- und Fernverkehr und führt zu Verkehrsbehinderungen bzw. erheblichen Verspätungen. Dies liegt auch daran, dass das Straßen- und Schienennetz historisch bedingt an vielen Stellen Lücken aufweist, die die effiziente Nutzung des Netzes als Ganzes verhindern. Diese Lücken sollten zunächst geschlossen werden, wofür kurz- bis mittelfristig ausreichende Mittel bereitgestellt werden müssen.

Die Metropole Ruhr ist aufgrund ihrer dezentralen Strukturen auf die Mobilität ihrer Bevölkerung angewiesen. Trotz erheblicher Investitionen in den ÖPNV besteht beim Angebot nach wie vor Verbesserungsbedarf und sind weiterhin Anstrengungen nötig, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu befriedigen.

## Positionen des Initiativkreises Ruhr

- Um den Verkehrsinfarkt in der Metropole Rhein-Ruhr langfristig zu vermeiden, sind massive Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Schiene und Straße) der Region notwendig. Der Initiativkreis Ruhr fordert vor diesem Hintergrund den Bund auf, sich verstärkt für die mit Abstand größte Metropolregion Deutschlands finanziell zu engagieren und die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Mittel für Investitionen im vollen Umfang zügig bereitzustellen.
- In diesem Sinne bestärkt der Initiativkreis Ruhr den Landesverkehrsminister in seiner Absicht, die in den Bedarfsplänen als vordringlich eingestuften Infrastrukturmaßnahmen so schnell wie möglich umzusetzen.
- Zur Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen fordert der Initiativkreis Ruhr die verschiedenen Planungsträger auf, das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren (Bund) konsequent anzuwenden. Der Gesetzgeber ist aufgefordert, dieses Gesetz möglichst weiterzuentwickeln.
- Der Initiativkreis Ruhr fordert den Bund auf, neben den finanziellen Mitteln für den „Eisernen Rhein“ und für die „Betuwe-Route“ die Mittel für den Bau des Rhein-Ruhr-Express (RRX) zügig bereitzustellen. In der mit der Etablierung des RRX einher gehenden Taktverdichtung wird der entscheidende Qualitätssprung im schienengebundenen Personenverkehr der Metropole Ruhr gesehen.

- Die (Haupt-)Bahnhöfe übernehmen neben ihrer verkehrlichen Funktion eine wichtige Funktion als städtebauliche Entrees und Visitenkarten der Städte. Diese Funktion gilt es zu stärken. Deshalb bestärkt der Initiativkreis Ruhr alle Planungsbeteiligten, zügig für eine Anpassung der Bahnhofsinfrastruktur des Ruhrgebiets an aktuelle bzw. zukünftige Anforderungen zu sorgen. Der nun begonnene Umbau des Essener Hauptbahnhofs ist ein gutes Aufbruchsignal. Dieser Schwung sollte für weitere Bahnhofsanierungen kurzfristig genutzt werden.
- Das Ruhrgebiet benötigt insgesamt ein attraktiveres ÖPNV-Angebot. Im Kern bedarf es neben dem Ausbau der Infrastruktur einer deutlich verbesserten Koordination der bestehenden Angebote (intra- und interkommunal) und einer optimierten Vernetzung der technischen und organisatorischen Systeme bis hin zur Abstimmung von Standards bei den Funk- oder den Kassensystemen im Bus- und Straßenbahnverkehr.
- Jenseits der Realisierung der Projekte im Ruhrgebiet unterstützt der Initiativkreis Forderungen, die Effizienz und Sicherheit der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen. Neben den notwendigen Mitteln für Neu- und Ausbau von Infrastruktur gibt es einen erheblichen Mittelbedarf für den Erhalt vorhandener Verkehrswege. Dazu gilt es Systeme zu entwickeln, die die Finanzierung aus der kameralistischen Betrachtungsweise herauslöst und eine Nachhaltigkeit über die gesamten Projektphasen sicherstellt. Weiter befürwortet der Initiativkreis die Weiterentwicklung von Ansätzen der Nutzerfinanzierung im Straßenverkehr. Gemeinsam mit den öffentlichen Mitteln aus den Verkehrshaushalten müssen sie unmittelbar der Erhaltung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dienen.



## Verkehrslenkung/-steuerung/-management

Von der Überlastung des Straßen- und Schienennetzes in der Metropole Ruhr sind der Personen- und der Güterverkehr gleichermaßen betroffen. Der öffentliche Nah- und Fernverkehr leidet unter der hohen Verspätungsanfälligkeit auf dem Schienennetz des Ruhrgebiets, der motorisierte Individualverkehr unter Staus und Engpässen im Straßennetz.

Neben der Kapazitätserweiterung kommt der intelligenten Steuerung der Verkehre eine wichtige Bedeutung zu. Dadurch kann ein entscheidender Beitrag geleistet werden, überflüssige Verkehre zu vermeiden, die Umwelt zu entlasten, einen möglichst nahtlosen Übergang zwischen Verkehrsträgern zu unterstützen und zu gewährleisten, dass Verkehre mit dem idealen Verkehrsträger abgewickelt werden.

## Positionen des Initiativkreises Ruhr

- Der Initiativkreis Ruhr fordert, den Autobahnverkehr in der Metropole Ruhr durch eine qualitätsvolle, aktuelle Verkehrsinformation und durch leistungsfähige Verkehrsleitsysteme zu entzerren. Beim LKW-Transitverkehr ist der Einsatz innovativer Lösungen, z.B. die automatisierte Konvoi-Steuerung, anzustreben.
- Möglichkeiten, Verkehre durch verkehrszeitabhängige Straßennutzungsgebühren zu lenken, sind konsequent zu nutzen. Der Initiativkreis bestärkt den Bundesverkehrsminister, entsprechende kurzfristige Maßnahmen mit Hilfe von „Toll Collect“ umzusetzen, in deren Zusammenhang den Verkehrsnutzern auch Informationen zur Verkehrslenkung bereitgestellt werden sollen.
- Eine optimale Nutzung der verkehrlichen Infrastruktur in NRW ist nur mit einem intelligenten Verkehrsmanagement und vernetzten Verkehrssystemen möglich. Eine flächendeckende Erfassung und strategische Bewertung der aktuellen Verkehrslage in gesamt NRW ist hierfür die Grundlage. In diesem Zusammenhang sind innovative Ansätze wie der „Ruhrpilot“ zügig weiterzuentwickeln, wobei sie auf angrenzende Regionen auszudehnen sind. Weiterhin ist die Öffentlichkeitsarbeit für solche Ansätze zu verbessern, da sie nur bei entsprechender Bekanntheit die gewünschte Wirkung entfalten können.
- Bei den Rundfunkanstalten, vor allem dem WDR, ist die Verwendung von aktuelleren, ohnehin zur Verfügung stehenden Daten wünschenswert. Hier können auch Zukäufe von Content-Anbietern sinnvoll sein.
- Im Schienennetz sind die Möglichkeiten zu nutzen, Zugfolgen durch moderne Leittechnik zu verdichten, um so die vorhandene Infrastrukturkapazität bestmöglich zu nutzen.



## Kompetenz und Exzellenz

Die Metropole Ruhr verfügt über enorme Kompetenzen im Bereich „Verkehrsinfrastruktur und Logistik“, was sowohl für die Privatwirtschaft (z.B. DB Schenker, Duisburger Hafen, Hochtief, Siemens) als auch für Hochschulen und Forschungseinrichtungen (u.a. Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, Dortmund, Zentrum für Logistik & Verkehr der Universität Duisburg-Essen, Fachhochschule Hamm Hochschule für Wirtschaft und Logistik) gilt.

Thematische Schwerpunkte dabei sind „Verkehrslenkung/-steuerung/-management“ einerseits und „Umschlagsysteme / Materialfluss“ andererseits.

Diese Kompetenz und Exzellenz der Metropole Ruhr gilt es, für die Entwicklung der Region weiter auszubauen und zu nutzen.

Dazu ist es notwendig, dass sich die Metropole Ruhr als Modellregion begreift, die nachhaltige Lösungen für den Personen- und Güterverkehr in Metropolregionen nicht nur entwickelt, sondern auch vor Ort erprobt, um sie schließlich weltweit zu exportieren und am Wachstum anderer Metropolregionen zu partizipieren.

## Positionen des Initiativkreises Ruhr

- Durch Zusammenführung der Aktivitäten hat das Ruhrgebiet die Chance, sich auch in wissenschaftlicher Hinsicht als die Logistikkompetenzregion weltweit zu positionieren. Der Initiativkreis fordert die verschiedenen Akteure in der Region auf, verstärkt den Schulterschluss zu suchen und die vorhandene Kompetenz / Exzellenz im Sinne einer gemeinsamen regionalen Dachmarke konsequent nach außen zu vertreten. Die Initiative „Logistikcluster Metropole Ruhr“ des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik ist ein geeigneter Ansatz, der jedoch weiterentwickelt werden muss.
- Der Initiativkreis plant, jährlich einen Ideenwettbewerb zu einem Infrastrukturthema mit Lösungs- bzw. Handlungsbedarf durchzuführen und die Ergebnisse auf einem „Forum Verkehr Ruhr“ zu präsentieren, um die Diskussion der Infrastrukturverbesserung gezielt vorantreiben und konkrete Maßnahmenvorschläge generieren zu können. Der erste Ideenwettbewerb ist zum Thema „Flaschenhals A40“ vorgesehen. Diese Aktivitäten sind zugleich geeignet, die Infrastruktur- und Logistikkompetenz der Region sichtbar zu machen und weiterzuentwickeln.



Initiativkreis  
Ruhr®

## Kontakt



Initiativkreis Ruhr

Alfred-Herrhausen-Haus  
Brunnenstraße 8  
45128 Essen

Tel.: 0201-89 66-60  
Fax: 0201-89 66-670

Internet: [www.i-r.de](http://www.i-r.de)  
E-Mail: [info@i-r.de](mailto:info@i-r.de)