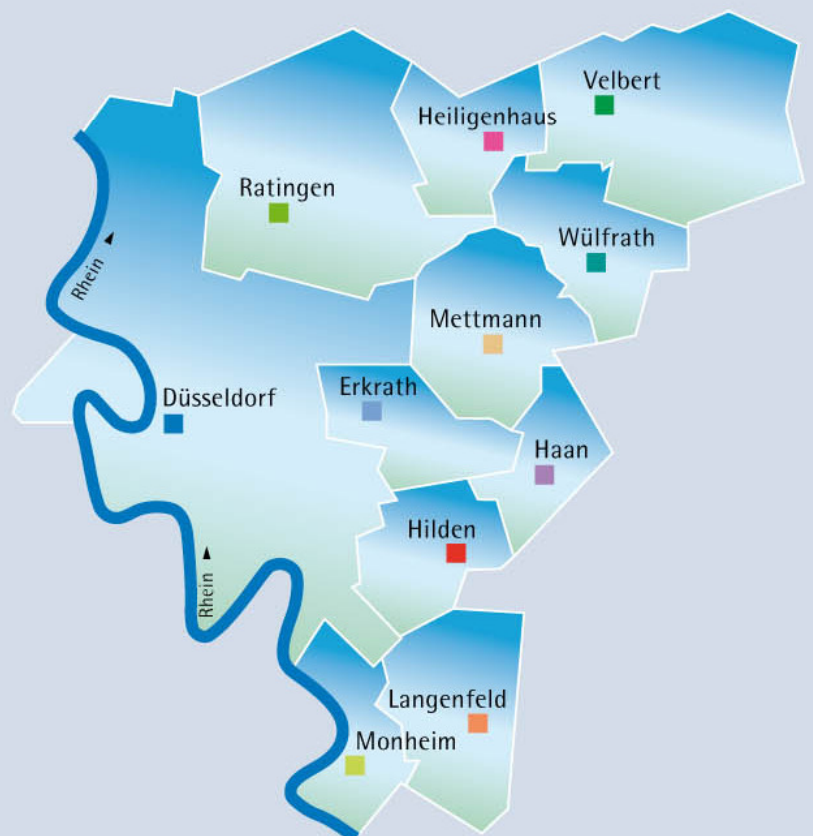


Verkehr in Erkrath

April 2011

IHK Düsseldorf



Dr. Oliver Neuhoff
0211 3557-270
neuhoff@duesseldorf.ihk.de

Inhalt

	<i>Seite</i>
Einführung	4
A. Bestandsaufnahme	5
<i>Straßenverkehr</i>	5
<i>Straßeninfrastruktur</i>	5
<i>Netzergänzung und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz</i>	8
<i>L 404 (Rothenbergstraße / Gerresheimer Straße)</i>	8
<i>Ausbau der A 3</i>	9
<i>L 403</i>	9
<i>L 404 n in Düsseldorf</i>	10
<i>Öffentlicher Personennahverkehr</i>	10
<i>Schienegebundener Personennahverkehr</i>	11
<i>Luftverkehr</i>	13
B. Ergebnisse einer Befragung von Unternehmen in Erkrath	15
<i>Einführung</i>	15
<i>Verkehrsträger und Verkehrsanbindung und ihre Bedeutung für die Wirtschaft in Erkrath</i>	18
<i>Bewertung ausgewählter Straßenprojekte</i>	20
C. Empfehlungen der IHK Düsseldorf	23
<i>Kommunale Straßeninfrastruktur pflegen und verbessern</i>	23
D. Anhang	24

Einführung

Erkrath ist eine im Kreis Mettmann gelegene Stadt in der unmittelbaren östlichen Nachbarschaft von Düsseldorf. Durch ihren Standort befindet sie sich an der Grenze zwischen dem Rheinland und dem Bergischen Land. Die Stadt Erkrath besteht aus den drei Ortsteilen

- Erkrath,
- Hochdahl und
- Unterfeldhaus.

Der Siedlungskern der Stadt wird inoffiziell oftmals als *Alt-Erkrath* bezeichnet. Daneben werden auch noch die Namen der ehemaligen Ortsteile Hochdahls: (Alt)-Hochdahl, Trills, Millrath, Willbeck, Kempen und Sandheide häufig für die Benennung der entsprechenden Teile der Stadt benutzt.

Die heutige Struktur der Wirtschaft in den drei Ortsteilen ist geprägt durch kleine und mittelständische Unternehmen des Handels, der Dienstleistungen und des verarbeitenden Gewerbes. Es besteht eine enge Verflechtung Erkraths mit den benachbarten Wirtschaftsräumen, insbesondere nach Düsseldorf: knapp 5.800 Erkrather pendeln nach Düsseldorf, etwa 1.700 in umgekehrter Richtung.

Die vorliegende Untersuchung evaluiert die vorhandene Verkehrssituation Erkraths und gleicht sie mit den durch Befragungen ermittelten aktuellen Bedürfnissen der Wirtschaft ab. Insgesamt benotet die Wirtschaft nach dem Schulnotensystem den Faktor „Verkehr“ in Erkrath mit der Note 1,9 und misst dem Verkehr eine hohe Bedeutung bei. Wichtigster Verkehrsträger ist in diesem Zusammenhang die Straße: die innerörtliche Verkehrserschließung durch die Straße ist für 67 Prozent der Unternehmen, die regionale Verkehrsanbindung sogar für 83 Prozent der Unternehmen wichtig oder sehr wichtig. Insgesamt loben die Unternehmen alle Verkehrsträger in Erkrath und unterstreichen damit ihre Zufriedenheit mit dem örtlich angebotenen Verkehrsinfrastrukturen.

Kritisiert wurden nur zwei Aspekte im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur: Die „Grüne Welle“ könnte optimiert werden, wie auch der technische Zustand des Straßennetzes. Hier ist – nach dem harten Winter 2010/2011 – die Beseitigung der Schlaglöcher sicherlich die größte Herausforderung für die kommunalen Behörden.

A. Bestandsaufnahme

Straßenverkehr

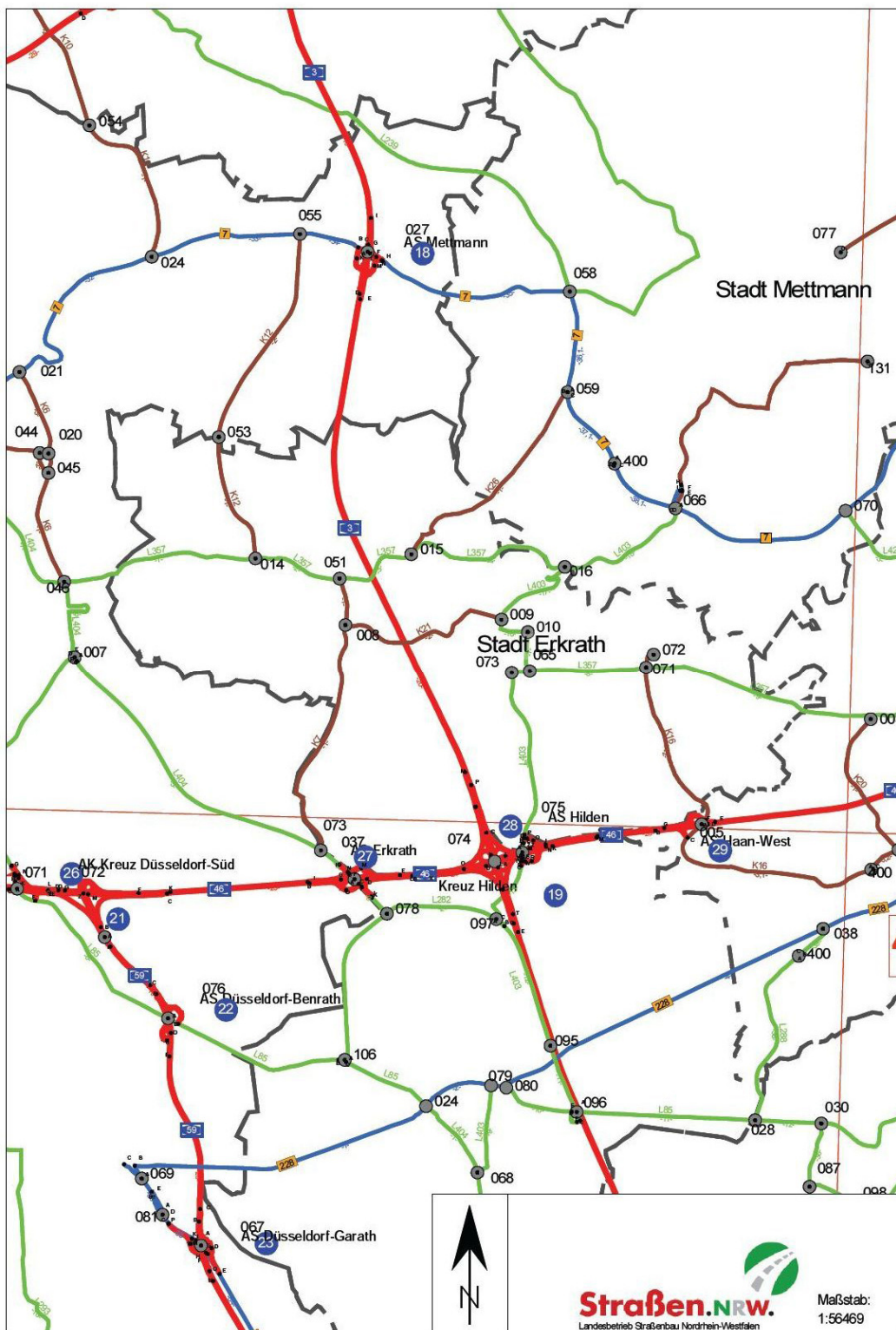
Straßeninfrastruktur

Die Stadt Erkrath verfügt über ein Straßennetz von insgesamt 105 km Länge. Die Autobahn A 3 verläuft über eine Länge von rund vier Kilometer nördlich des Autobahnkreuzes Hilden über Erkrather Stadtgebiet. Über Anschlussstellen auf eigenem Stadtgebiet verfügt Erkrath nicht. Dennoch ist die Stadt sehr gut an das Autobahnnetz angeschlossen: Die Stadtteile Alt-Erkrath und Unterfeldhaus werden über die K 7 und die Anschlussstelle Düsseldorf/Erkrath an die A 46, die unmittelbar südlich der Stadtgrenze verläuft, angeschlossen. Alt-Hochdahl, Trills und Kempen werden über die L 404 und die Anschlussstelle Hilden an die A 46 angebunden, der Osten Erkraths hat einen direkten Anschluss über die K 16 zur Anschlussstelle Haan-West (A 46). Diese drei Erschließungsstraßen zu den Autobahnen verlaufen in Nord-/Südrichtung durch Erkrather Stadtgebiet und stellen so die Anbindung Erkraths an das deutsche und europäische Autobahnnetz her.

Insgesamt kennzeichnend für die Verkehrsinfrastruktur der Stadt Erkrath ist, dass das regionale Straßennetz (kommunale-, Landes- und Kreisstraßen) netzartig über die einzelnen Ortsteile von Erkrath gelegt ist. So stellen die drei bereits erwähnten Kreis- beziehungsweise Landesstraßen (K 7, K 16, L 403) wichtige Nord-/Südverbindungen innerhalb des Erkrather Stadtgebietes her. Im nördlichen Stadtgebiet verläuft die L 357 in Ost-/Westrichtung und verbindet so die Stadtteile Erkrath und Millrath und stellt im weiteren Verlauf die Verbindung Richtung Düsseldorf im Westen beziehungsweise Haan im Osten her. Südlich von Erkrath verläuft die A 46, die in westlicher Fahrtrichtung die wichtige Verbindung Richtung Düsseldorf und in östlicher Fahrtrichtung zu den Wirtschaftsräumen des Bergischen Städtedreiecks schafft.

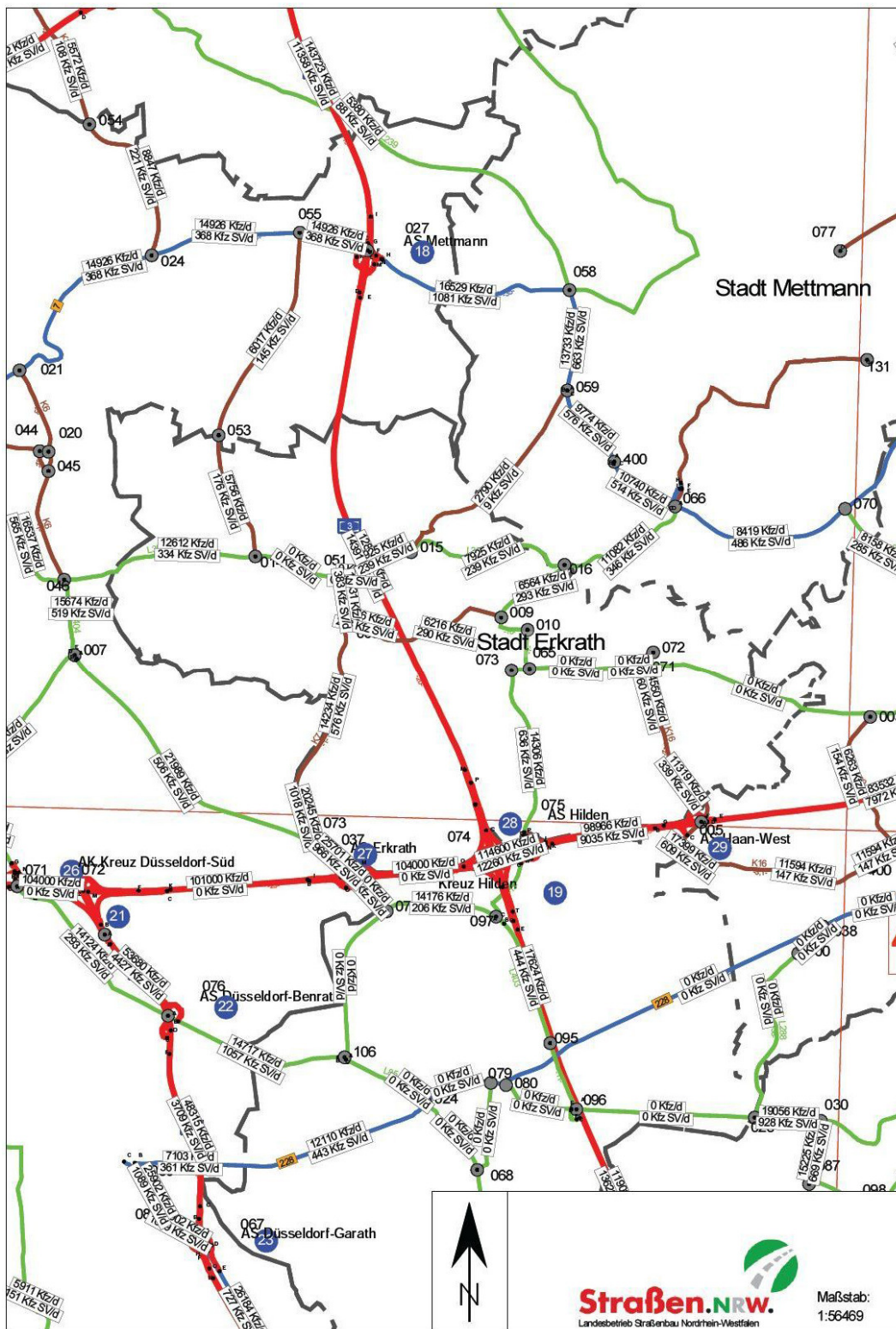
Erwartungsgemäß sind die Autobahnen und die Bundesstraßen die Verkehrswege mit den höchsten Belastungen (Graphik 2). Die A 3 ist im Stadtgebiet von Erkrath die am stärksten belastete Straße, die mit knapp 130.000 Pkw und 14.000 Lkw pro Tag befahren wird. Als Faustregel gilt für eine sechsspurige Autobahn, wie beispielsweise die A 3, eine maximale Kapazität von rund 90.000 Fahrzeugen, um Verkehre grundsätzlich ohne Störungen abwickeln zu können. Auf Grund dieser Faustregel kommt der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) in seinem im Frühjahr 2009 veröffentlichten Stauatlas zu dem Ergebnis, dass die A 3 zwischen der Anschlussstelle Mettmann und dem Autobahnkreuz Hilden als „gravierend überbelastet“ einzustufen ist.

Graphik 1: Das System überregionaler Straßen in Erkrath



Hinweis:
 Bundesautobahnen sind rot, Bundesstraßen blau, Landesstraßen grün und Kreisstraßen braun markiert.
 „Kfz/d“: Pkw pro Tag, „Kfz SV/d“: Lkw / Tag

Graphik 2: Verkehrsbelastungen auf überregionalen Straßen in Erkrath



Hinweis:
 Bundesautobahnen sind rot, Bundesstraßen blau, Landesstraßen grün und Kreisstraßen braun markiert.
 „Kfz/d“: Pkw pro Tag, „Kfz SV/d“: Lkw / Tag

„Gravierend überbelastet“ ist auch die A 46 zwischen den Autobahnkreuzen Hilden und Wuppertal-Sonnborn, die in diesem Abschnitt täglich von knapp 100.000 Pkw und zusätzlich rund 9.000 Lkw befahren wird. Erkrath ist damit zwar hervorragend an die wichtige Nord-/Südverbindung (A 3) sowie Ost-/Westverbindung (A 46) angebunden, allerdings sind diese Autobahnen überlastet und damit stauanfällig.

2016 soll die Lücke der A 44 zwischen Ratingen-Ost und Velbert beseitigt sein. Es ist damit zu rechnen, dass mit diesem Lückenschluss die oben angesprochenen heute überlasteten Autobahnabschnitte auf der A 3 und der A 46 entlastet werden: in der Fahrbeziehung Bergisches Land – westliches Ruhrgebiet kann künftig die neue Route A 46 (Wuppertal) – A 535 – A 44 – A 3 (Duisburg) als Alternative zur überlasteten Strecke über das Autobahnkreuz Hilden dienen. Darüber hinaus wurde Ende 2010 das Autobahnkreuz Hilden ausgebaut und dadurch die Kapazität in der Fahrbeziehung A 46 – A 3 (Fahrtrichtung Oberhausen) erhöht.

Die Verkehrsbelastung im nachgelagerten Netz der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen nimmt ab (Graphik 2). Allerdings zeigen die Verkehrsbelastungen auf den bereits angesprochenen wichtigen Autobahnzubringern (K 7, K 16 und L 403) die herausgehobene Bedeutung dieser Verkehrswege für Erkrath. So befahren sowohl die K 7 und die L 403 täglich mehr als 14.000 Pkw und rund 600 Lkw. Die etwas weiter östlich verlaufende K 16 wird von gut 11.000 Pkw und 300 Lkw täglich genutzt. Darüber hinaus veranschaulichen die Verkehrszahlen auf der L 357 die große Bedeutung dieser Straße für die Erschließung des nördlichen Stadtgebietes. Hier verkehren täglich rund 12.500 Pkw und über 300 Lkw.

Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz

L 404 (Rothenbergstraße / Gerresheimer Straße)

Die L 404 (Rothenbergstraße / Gerresheimer Straße) auf Düsseldorfer beziehungsweise Hildener Stadtgebiet stellt eine der wichtigen Verbindungen Erkraths zur A 46 und nach Hilden dar. Der Abschnitt zwischen der Kreuzung Rothenbergstraße/Gerresheimer Landstraße sowie Gerresheimer Straße Westring/Nordring wird bis Sommer 2011 ausgebaut. Heute verengen sich die beiden Fahrspuren auf der Gerresheimer Straße Richtung Autobahn zu einer. Dieser Flaschenhals wird mit der Baumaßnahme beseitigt. Die Gerresheimer Straße wird nach Abschluss der Bauarbeiten über durchgehend zwei Geradeauspuren verfügen. Von der A 46 (aus Richtung Düsseldorf oder Erkrath kommend) fließt der Verkehr künftig an der Anschlussstelle Erkrath Richtung Hilden ohne Ampelstopp.

Auch von der Gerresheimer Straße auf die A 46 (Richtung Wuppertal) haben die Autofahrer künftig freie Fahrt ohne Ampeln.

Die Ampeln werden auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen Hilden und Erkrath außerdem künftig koordiniert zu einer Grünen Welle zusammengeschaltet. Die neue Straße und die Ampelschaltungen werden so ausgelegt sein, dass sie täglich 30.000 Fahrzeuge in beide Richtungen bewältigen können. Mit dieser Belastung rechnen Verkehrsexperten aber erst in zwölf Jahren. Nach Beendigung der Baumaßnahmen im August 2011 wird die L 404 im Bereich der Anschlussstelle Erkrath dann soweit ausgebaut sein, dass die heute alltäglichen Staus, insbesondere im Berufsverkehr, der Vergangenheit angehören sollten.

Ausbau der A 3

2010 wurde die Auffahrt von der A 46 Richtung Oberhausen ausgebaut und so ihre Kapazität gesteigert. Dieser Ausbau wurde im November 2010 abgeschlossen. Erleichtert wurde insbesondere für den Schwerlastverkehr das Einfädeln aus Richtung Wuppertal kommend (A 46) auf die A 3 in nördlicher Fahrtrichtung. Hier bekam die Auffahrt einen rund 500 Meter längeren und zweispurigen Beschleunigungsstreifen. Bisher floss der Verkehr zwischen den beiden Autobahnen über eine Tangente, die anfangs zwar ebenfalls zweispurig war, sich bisher dann aber auf eine Spur verengte. Parallel zur A 3 lief dieser Beschleunigungsstreifen noch einige Meter weiter, um dann ebenfalls abrupt zu enden. Insbesondere Lkw-Fahrer hatten mit ihren schweren Sattelzügen immer wieder Probleme, sich in den Verkehr auf der A 3 einzufädeln: Die Autobahn führt vom Kreuz Hilden aus stetig bergauf. Voll beladene und schwach motorisierte Lkw konnten häufig bisher nicht schnell genug beschleunigen und verursachten dadurch gerade während des Berufsverkehrs immer wieder Verkehrsstörungen auf der A 3. Heute ist diese jetzt zweispurige Auffahrt rund 500 Meter länger und geht erst danach einspurig in den einstigen Standstreifen über. Ab 2011 wird die Fahrbahn der A 3 nördlich des Autobahnkreuzes Hilden saniert. Im Rahmen dieser Baumaßnahme wird die heute vorhandene, rund 30 Jahre alte Betonfahrbahn durch einen lärmoptimierten Splittmastixasphalt ersetzt.

L 403

Die L 403 ist eine der am stärksten befahrenen Durchgangsstraßen in Erkrath und stellt die Verbindung zwischen der nördlich gelegenen Stadt Mettmann und dem

südlichen Kreis Mettmann (Hilden, Langenfeld) her. Heute wird der Verkehr im Ortsteil Hochdahl allerdings über Umwege geführt: In nördlicher Fahrtrichtung (also von der A 46 kommend) werden die Fahrzeuge über die Schimmelbuschstraße, Hauptstraße zur Professor-Sudhoff-Straße umgeleitet. Dies bedeutet für alle Verkehrsteilnehmer einen Umweg von rund fünf Minuten. In südlicher Fahrtrichtung wird der gesamte Verkehr von der Professor-Sudhoff-Straße über die Hildener Straße zur Bergischen Allee geleitet. Diese Fahrzeuge durchfahren das Stadtteilzentrum in Alt-Hochdahl und müssen darüber hinaus die vielbefahrene Bahnstrecke über einen beschränkten Bahnübergang passieren. Aus diesem Grund wird gegenwärtig die L 403 zwischen der Professor-Sudhoff-Straße und der Bergischen Allee neu gebaut. Dieser Lückenschluss erfolgt unmittelbar östlich der Straßen Schlackdamm und Gießereiweg. Mit dem Lückenschluss wird künftig eine deutlich kürzere und direkte Fahrbeziehung hergestellt, die zudem unter der stark befahrenen Eisenbahnstrecke zwischen Düsseldorf und Wuppertal hergeführt wird. Schranken gehören nach dem Abschluss der Baumaßnahme auf diesem Teilstück der Vergangenheit an. 2011 soll die L 403 fertig sein.

L 404 n in Düsseldorf

Nach den Planungen der Stadt Düsseldorf soll die L 404 n zwischen Höherweg und Morper Straße als Ortsumgehung Gerresheim neu gebaut werden. Es ist geplant, mit dieser Straße eine weitere leistungsfähige Verbindung zwischen Düsseldorf und Erkrath herzustellen. Insbesondere die nördlichen Stadtteile von Erkrath (Alt-Erkrath, Alt-Hochdahl und Millrath) würden durch die L 404 n profitieren.

In Erkrath, insbesondere aus der Bürgerschaft und aus der Politik, wird die Befürchtung laut, dass durch die L 404 n mehr Durchgangsverkehr über die Düsseldorfer Straße und den Hubbelrather Weg durch Erkrather Stadtgebiet geleitet werden könnte. Die Stadt Düsseldorf ist bemüht, hier einen Ausgleich der Interessen herbeizuführen. Die Mehrheit der Erkrather Wirtschaft, insbesondere die größeren Unternehmen, würden es begrüßen, wenn die L 404 n in Düsseldorf realisiert werden würde (vgl. S. 22).

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Stadtgebiet von Erkrath wird über verschiedene Ortsbuslinien sowie regionale Buslinien erschlossen:

- O 5 (Erkrath, S-Bahnhof ↔ Millrath, S-Bahnhof),
- O 6 (Erkrath, Haus-Brück ↔ Millrath, S-Bahnhof),
- 734 (Erkrath, S-Bahnhof ↔ Düsseldorf-Lierenfeld, Betriebshof),
- 735 (Erkrath, Neuenhausplatz ↔ Düsseldorf, Südpark),
- 737 (Erkrath, Neuenhausplatz ↔ Düsseldorf, Hauptbahnhof),
- 741 (Mettmann, Kaldenberg ↔ Hilden, Südfriedhof),
- 743 (Erkrath, S-Bahnhof ↔ Mettmann, Jubiläumsplatz),
- 780 (Erkrath, Hochdahl-Markt ↔ Düsseldorf, Heinrich-Heine-Allee) sowie
- 786 (Hochdahl, Schulzentrum ↔ Haan, Nachbarsberg).

Zentrale Haltestellen sind Erkrath, Hochdahl Markt, Millrath S-Bahnhof sowie Erkrath S-Bahnhof, an denen Verknüpfungen zwischen den Buslinien hergestellt werden.

Schienegebundener Personennahverkehr

Durch Erkrath verläuft die Bahnstrecke Düsseldorf-Erkrath-Wuppertal-Dortmund, auf der sowohl Fern- wie auch Regionalzüge und S-Bahnen verkehren. Folgende S-Bahnhöfe liegen auf dem Stadtgebiet Erkrath: Erkrath, Hochdahl, Hochdahl-Millrath und Erkrath-Nord. Alle diese Bahnhöfe werden von der S 8 (Mönchengladbach Hbf – Hagen Hbf), der S 68 (Langenfeld (Rheinl.) – Wuppertal-Vohwinkel) oder der S 28 (Kaarster See – Mettmann Stadtwald) bedient.

Die S 8 verkehrt werktags in der Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 21 Uhr im 20-Minuten-Takt und am Wochenende sowie an Wochentagen in der Nebenverkehrszeit im 30-Minuten-Takt. Auf ihr verkehren seit 2010 moderne Triebfahrzeuge der Baureihe ET422. Die S 68 ist eine mit dem Fahrplanwechsel 2009 neu eingerichtete Linie, die ausschließlich werktags im Berufsverkehr zwischen Langenfeld und Wuppertal zur Abfederung des dann erhöhten Fahrgastaufkommens eingesetzt wird.

Im nördlichen Stadtgebiet von Erkrath verläuft die Linie der S 28, die den Haltepunkt Erkrath-Nord bedient. Die S 28 verkehrt ebenfalls werktags in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt und am Wochenende sowie an den Wochentagen in der Nebenverkehrszeit im 30-Minuten-Takt. Seit der Betriebsaufnahme der Regiobahn 1999 sind erhebliche Investitionen in den Fahrzeugpark und in die Haltepunkte erfolgt. In diesem Zusammenhang ist auch der Haltepunkt Erkrath-Nord auf einen modernen, bedarfsgerechten Standard gebracht worden. Die S-Bahnstationen auf Erkrather Stadtgebiet sind entsprechend den Angaben in Tabelle 1 ausgestattet.

Tabelle 1: Ausbauzustand der S-Bahnstationen auf Erkrather Stadtgebiet

Station	Station bewirtschaftet	Fahrausweisautomat	Automaten für den Fernverkehr	Überwachungskameras	Notrufsäulen	Informationssäulen	Behindertengerecht	P & R-Plätze	B & R-Plätze	ÖPNV-Anschluss	Wetterschutz	Dynamische Zugzielanzeiger	Lautsprecher
Erkrath-Nord	Nein	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	z.T.	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Erkrath	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Erkrath Hochdahl	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Erkrath-Millrath	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja

Quelle: IHK

Tabelle 2: Fahrzeitenvergleich auf ausgewählten Relationen in Stunden

Fahrtstrecke	Fahrzeit ÖPNV min.	Fahrzeit ÖPNV max.	Fahrzeit PKW	Differenz
Erkrath-Nord – Düsseldorf Hauptbahnhof	00:12	00:12	ca. 00:19	- 00:07
Erkrath – Düsseldorf Hauptbahnhof	00:09	00:09	ca. 00:19	- 00:10
Erkrath Hochdahl – Düsseldorf Hauptbahnhof	00:12	00:12	ca. 00:19	- 00:07
Erkrath-Millrath – Düsseldorf Hauptbahnhof	00:14	00:14	ca. 00:20	- 00:06
Erkrath-Nord – Flughafen Düsseldorf	00:24	00:34	ca. 00:25	- 00:01 bis + 00:11
Erkrath – Flughafen Düsseldorf	00:19	00:27	ca. 00:26	- 00:07 bis + 00:01
Erkrath Hochdahl – Flughafen Düsseldorf	00:22	00:30	ca. 00:27	- 00:05 bis + 00:03
Erkrath-Millrath – Flughafen Düsseldorf	00:24	00:32	ca. 00:28	- 00:04 bis + 00:04

Quelle: VRR, www.aral.de (Routenplaner), eigene Berechnungen.

Ein Vergleich der Fahrzeiten zwischen PKW und ÖPNV zeigt, dass Erkrath mit dem vorhandenen S-Bahnangebot vielfach schneller als mit dem Auto an die Landeshauptstadt angeschlossen ist (Tabelle 2). Mit dem modernen Zugmaterial und den kurzen Fahrzeiten ist die S-Bahn daher oftmals eine attraktive Alternative zum PKW.

Die Attraktivität des Bahnanschlusses zur Landeshauptstadt spiegelt sich auch in den Ein- und Aussteigerzahlen auf den Erkrather S-Bahnhöfen wieder: Insgesamt knapp 10.000 Fahrgäste steigen durchschnittlich täglich an allen Erkrather S-Bahnhöfen ein oder aus (Tabelle 3) – das sind allein rund 19 Prozent aller Ein- und Aussteiger auf den Bahnhöfen im Kreis Mettmann. Platz eins unter den Stationen in Erkrath nimmt dabei der S-Bahnhof „Erkrath“ ein, an dem 3.731 Fahrgäste täglich ein- oder aussteigen. Dieser Bahnhof liegt nach Langenfeld (Rheinl.), Ratingen Ost und Hösel auf Platz vier der Stationen mit den meisten Fahrgästen.

Tabelle 3: Aktuelle durchschnittliche tägliche Fahrgastzahlen an den S-Bahnhöfen in Erkrath:

Bahnhof	Erkrath-Nord	Erkrath	Erkrath Hochdahl	Erkrath-Millrath
Anzahl Fahrgäste pro Tag	436	3.731	2.740	3.049

Quelle: VRR

Luftverkehr

Der Flughafen Düsseldorf International liegt rund 15 Kilometer nord-westlich von Erkrath. Düsseldorf International ist der drittgrößte deutsche Flughafen, der gegenwärtig zu einem Luftverkehrsdrehkreuz ausgebaut wird. 2010 starteten von Düsseldorf aus etwa 19 Millionen Passagiere mit 72 verschiedenen Fluggesellschaften zu weltweit 184 Zielen in 55 Ländern. Für den Geschäftsverkehr spielt der Flughafen in Düsseldorf eine besondere Rolle. Erkrath ist über die A 3 und A 44 gut an den Flughafen Düsseldorf International angebunden. Mit der S-Bahn lässt sich der Flughafen mit nur einem Umsteigevorgang am Düsseldorfer Hauptbahnhof ebenfalls von allen Haltepunkten der Stadt gut erreichen. Die Fahrt mit dem PKW als auch mit der S-Bahn wird mit 19 bis 34 Minuten veranschlagt (Tabelle 2).

Der Flughafen Düsseldorf entwickelt sich derzeit zu einem sogenannten Hub-Flughafen, der dritte in Deutschland neben Frankfurt am Main und München. Lufthansa und Air Berlin haben ihr Langstreckenangebot seit einigen Jahren deutlich ausgeweitet. Möglich wurde diese Ausweitung des Flugbetriebes durch die Änderung der Betriebsgenehmigung vom November 2005. Das Verkehrsministerium erhöhte damit die Kapazität um rund 15 Prozent im Linien- und Charterverkehr. Die Airlines setzten die neuen Kapazitäten unmittelbar in neue Flugbewegungen und neue Strecken um. Herausragende Beispiele sind die Verbindungen mit der Lufthansa nach Toronto, der Einsatz von größeren, komfortableren Flugzeugen nach New York und Chicago oder die neue Interkontinentalverbindung von Düsseldorf nach Peking mit Air China, die im März 2011 aufgenommen wurde.

B Ergebnis einer Befragung von Unternehmen in Erkrath

Einführung

Soweit zur Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur in Erkrath. Aber wie bedeutend ist der Faktor „Verkehr“ für die Unternehmen? Wie zufrieden sind die Unternehmen mit dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur? Gibt es Möglichkeiten, bestehende Defizite zu verbessern? Und schließlich: wer kann was unternehmen, um mögliche Defizite abzustellen?

Die Beschreibung der Verkehrsinfrastruktur, wie beispielsweise Lage und Auslastung des Straßennetzes, ist das Ergebnis einer historischen Entwicklung und der wirtschaftlichen Aktivität. Um neben der Darstellung des Ist-Zustandes auch eine qualitative Einschätzung der Unternehmen zum Verkehr in Erkrath zu erhalten, hat die IHK Düsseldorf im Sommer 2010 eine Unternehmensbefragung zur Qualität der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt.¹ Angeschrieben wurden 732 Unternehmen (Tab. 4).

Tabelle 4: Umfragestruktur

Branche	angeschriebene Betriebe		antwortende Betriebe	
	Betriebe	Anteil	Betriebe	Anteil
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	4	0,5%	2	1,2%
Verarbeitendes Gewerbe	97	13,3%	25	15,0%
Energieversorgung	3	0,4%	0	0,0%
Wasser-, Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen	2	0,3%	1	0,6%
Baugewerbe	50	6,8%	16	9,6%
Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz	221	30,2%	43	25,7%
Verkehr und Lagerei	22	3,0%	4	2,4%
Gastgewerbe	5	0,7%	0	0,0%
Information und Kommunikation	72	9,8%	15	9,0%
Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	18	2,5%	3	1,8%
Grundstücks- und Wohnungswesen	48	6,6%	16	9,6%
Erbringung von freiberuflichen, wiss. und technischen Dienstleistungen	107	14,6%	23	13,8%
Erbringung von stg. wirtsch. Dienstleistungen	53	7,2%	11	6,6%
Erziehung und Unterricht	7	1,0%	3	1,8%
Gesundheits- und Sozialwesen	6	0,8%	4	2,4%
Kunst, Unterhaltung und Erholung	6	0,8%	0	0,0%
Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	11	1,5%	1	0,6%
	732	100%	167	100%

Quelle: IHK Düsseldorf

¹ Die durchgeführte Befragung der Unternehmen ist sowohl Grundlage für das vorliegende IHK-Spezial „Verkehr in Erkrath“ sowie auch für das zeitgleich erschienene IHK-Spezial „Der Wirtschaftsstandort Erkrath – Ergebnisse der IHK Unternehmensbefragung“.

Es antworteten 167 Unternehmen, was einer Rücklaufquote von 22,7 Prozent entspricht. In diesen Unternehmen sind 3.407 Menschen angestellt, 31 Prozent der insgesamt 11.063 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Erkrath. An der Umfrage nahmen insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen bis maximal 50 Mitarbeitern teil: 87,5 Prozent aller antwortenden Betriebe haben weniger als 50 Mitarbeiter. Lediglich 9 Betriebe beschäftigten mehr als 100 Mitarbeiter; sie repräsentieren – gemessen an der Zahl der Mitarbeiter – aber 41,9 Prozent aller bei dieser Umfrage erfassten Arbeitnehmer (Tabelle 6).

Die deutliche Mehrheit von 76 der 167 antwortenden Unternehmen ist in den Wirtschaftsbereichen „Dienstleistungswirtschaft“ aktiv. Weitere 48 Unternehmen antworteten aus dem Bereich „Industrie- und Baugewerbe, Verkehr und Logistik“ und 43 weitere repräsentieren den Bereich „Handel“ (Tabelle 5).

Tabelle 5: Branchenaufteilung der beteiligten Unternehmen

Branche	Angeschriebene Betriebe		Antwortende Betriebe	
	Betriebe	Anteil	Betriebe	Anteil
Industrie- und Baugewerbe, Verkehr und Logistik ¹	178	24%	48	29%
Handel	226	31%	43	26%
Dienstleistungswirtschaft	328	45%	76	46%

Quelle: IHK Düsseldorf

Tabelle 6: Größenklassen der antwortenden Betriebe

Größenklassen	Anzahl	Anteile
1-3 Beschäftigte	57	34,1%
4-6 Beschäftigte	37	22,2%
7-9 Beschäftigte	14	8,4%
10-19 Beschäftigte	20	12,0%
20-49 Beschäftigte	18	10,8%
50-99 Beschäftigte	12	7,2%
100-199 Beschäftigte	7	4,2%
über 200 Beschäftigte	2	1,2%
insgesamt	167	100,0%

Quelle: IHK Düsseldorf

Die Auswertung erfolgte in zwei Schritten: Zunächst wurde die Häufigkeit der Antworten zu einzelnen Fragen erfasst. So wird dargestellt, wie viele der befragten Unternehmen die einzelnen Fragestellungen prozentual als „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ oder „unwichtig“ erachten. Damit zusammenhängend wird

¹ Die amtliche Statistik führt die Branchen Verkehr und Logistik unter der Rubrik Dienstleistungen. Hier wurden diese Branchen aber bewusst mit den Branchen Industrie- und Baugewerbe zusammengefasst, da sie zum Beispiel hinsichtlich ihrer räumlichen Verortung im Stadtgebiet (Gewerbegebiete) eher mit diesen Branchen korrespondieren als mit Unternehmen aus der Dienstleistungswirtschaft.

entsprechend auch die jeweilige Zufriedenheit („sehr zufrieden“, „zufrieden“, „weniger zufrieden“ oder „unzufrieden“) dargestellt.

Mit der Gegenüberstellung von „Bedeutung“ und „Zufriedenheit“ der einzelnen Verkehrsträger lassen sich in einem zweiten Schritt dann gezielt Wertmaßstäbe aus den Fragestellungen ableiten: Eine direkte Gegenüberstellung der Unternehmensanforderungen an die einzelnen Verkehrsträger (auf einer Skala von 1 = sehr wichtig bis 4 = unwichtig) und ihrer entsprechenden subjektiven qualitativen Ausprägung am Ort (auf einer Skala von 1 = sehr gut bis 4 = schlecht).

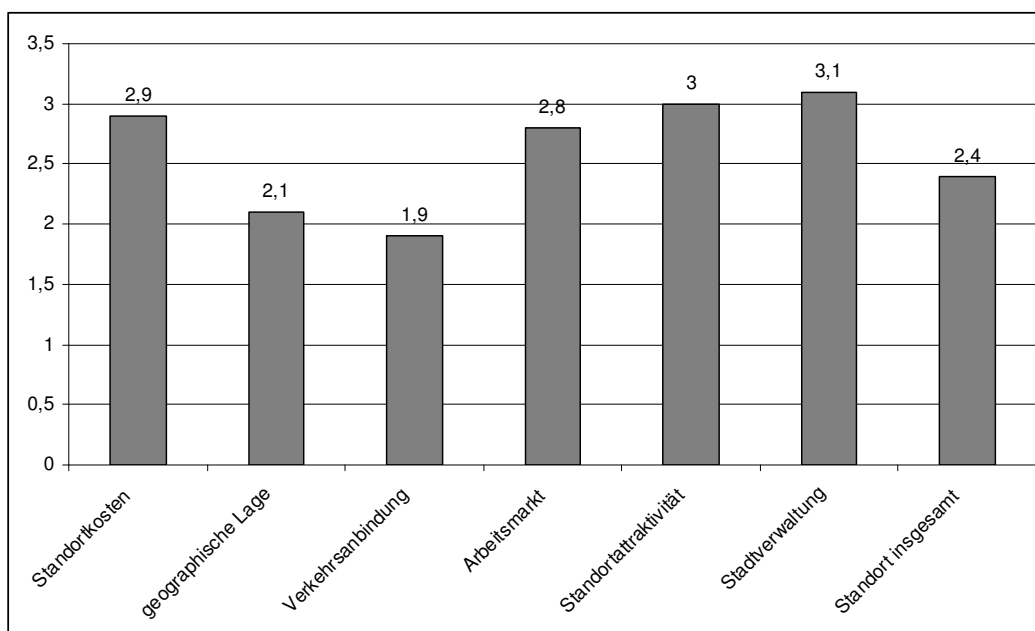
Die graphische Darstellung von Bedeutung und Bewertung in Form eines sogenannten Leistungsportfolios zeigt den Handlungsdruck deutlicher. In diesem Vier-Quadranten-Schema wird die Bedeutung dabei auf der x-Achse, die Bewertung auf der y-Achse dargestellt. Aus der Position eines Merkmals in einem der vier Quadranten ergibt sich eine entsprechende Bewertung:

- „Akzeptable Nachteile?": Hier finden sich die Merkmale, die von den Unternehmen als weniger wichtig oder unwichtig und gleichzeitig bei der Bewertung als weniger zufrieden oder unzufrieden eingestuft wurden. Diese Merkmale werden also schwach bewertet, es ergibt sich aber auch kaum ein Handlungsdruck, da sie für die Unternehmen von geringer Bedeutung sind.
- „Irrelevante Vorteile?": Die hier gelisteten Merkmale sind für die Unternehmen ebenfalls von geringer Bedeutung, erhalten aber gleichzeitig eine gute Bewertung. Es handelt sich also um Standortvorteile von geringerer Relevanz für die Wirtschaft.
- „Halten/Festigen!": Diese Merkmale sind die eigentlichen Standortvorteile der Stadt Erkrath, denn sie erhalten bei einer hohen Bedeutung für die Wirtschaft ebenso eine befriedigende bis gute Bewertung. Dabei kann nochmals unterschieden werden zwischen den Merkmalen, die eine höhere Bewertung als Bedeutung erzielt haben („hervorragend“) und denen, die eine schwächere Bewertung als Bedeutung erhielten („befriedigend plus“).
- „Mit Priorität verbessern!": Die Merkmale, die sich in diesem Quadranten wiederfinden, sind die, bei denen ein hoher Handlungsdruck besteht, eine Verbesserung herbeizuführen, um den Verkehrsstandort Erkrath aufzuwerten. Denn diese Merkmale wurden von den Unternehmen als sehr wichtig oder wichtig eingestuft, erhalten aber gleichzeitig eine Bewertung, mit der die Unternehmen weniger zufrieden oder unzufrieden sind.

Verkehrsträger und Verkehrsanbindung und ihre Bedeutung für die Wirtschaft in Erkrath

Die Erreichbarkeit von Unternehmen ist ein entscheidender Standortfaktor. Sowohl Güter als auch Personen müssen für den jeweiligen Unternehmensstandort schnell, zuverlässig und mit vertretbaren Kosten erreichbar sein. Daher ist es zunächst von Bedeutung, wie Unternehmen die Verkehrsanbindung in Erkrath insgesamt auf einer Schulnotenskala von 1 bis 6 einschätzen. Ergebnis: Die örtliche Wirtschaft gibt der Verkehrsanbindung Erkraths mit der Schulnote 1,9 den besten Wert, der bei den parallel durchgeführten Befragungen zum „Wirtschaftsstandort Erkrath“ und zum Thema „Verkehr in Erkrath“ erreicht wurde (Graphik 3).

Graphik 3: Bewertung ausgewählter Standortfaktoren nach Schulnoten



Quelle: IHK Düsseldorf

Diese grundsätzliche Aussage muss aber weiter differenziert werden: Individuelle Stärken der Verkehrsinfrastruktur, aber auch deren Schwächen, werden bei dieser grundsätzlichen Schulbenotung ebenso wenig berücksichtigt, wie die Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger oder die grundsätzliche Aussage zur geografischen Lage Erkraths im überregionalen Verkehrsnetz. Aus diesem Grund ist zunächst nach der Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger insgesamt (Graphik 4) und weiter nach einzelnen Verkehrsaspekten (Graphik 5) befragt worden.

Vor herausragender Bedeutung für die Erkrather Wirtschaft ist die Straße – sowohl kommunal als auch regional: 67 Prozent der antwortenden Unternehmen erachten

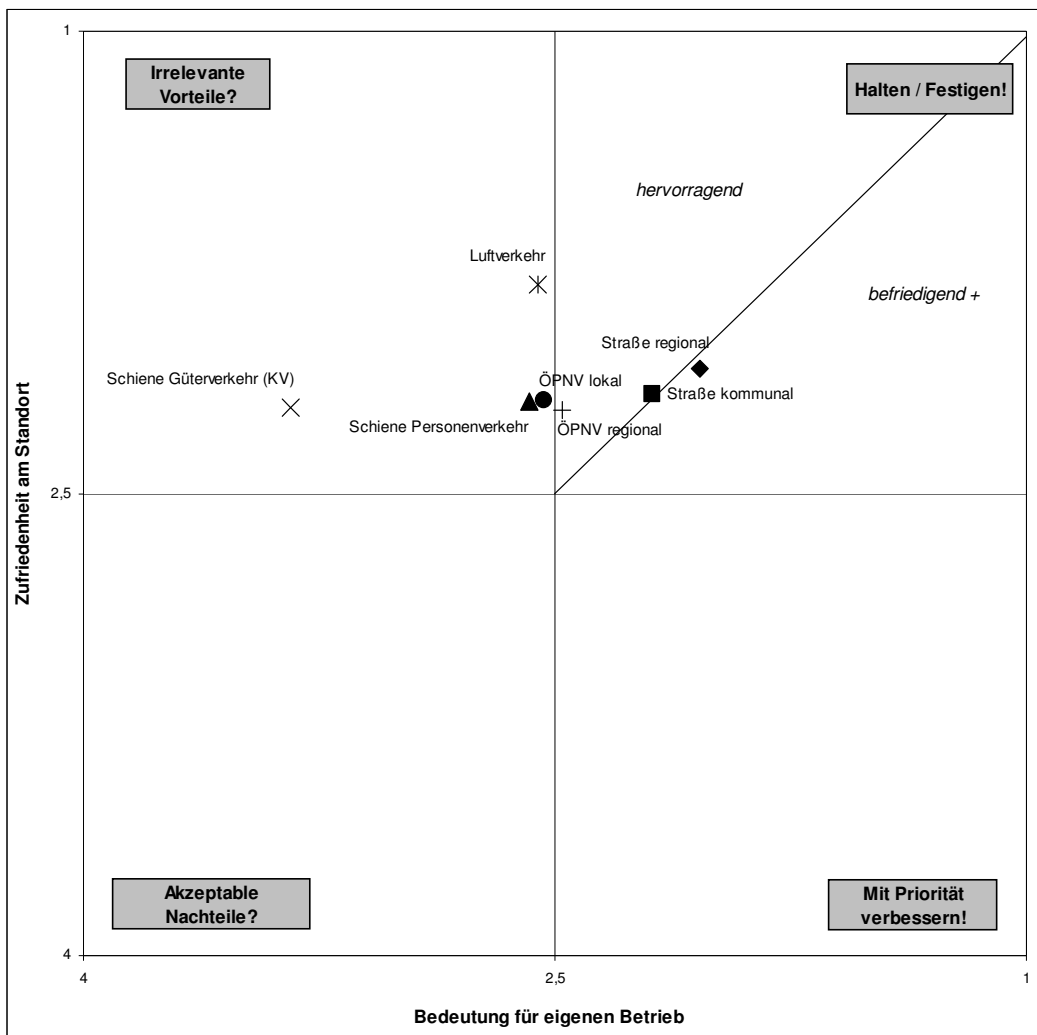
diesen Verkehrsträger innerhalb des Erkrather Stadtgebietes als „sehr wichtig“ oder „wichtig“ (gleichzeitig sind über 77 Prozent mit diesem Faktor auch „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“). Die regionale Straßenerschließung bewerten sogar 83 Prozent der Betriebe als „wichtig“ oder „sehr wichtig“; nahezu ebensoviele sind aber auch mit der Qualität „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ (81 Prozent). Damit liegt die Bedeutung der regionalen Straßenverkehrsinfrastruktur für die Unternehmen in Erkrath klar vor allen anderen Verkehrsträgern (Luftverkehr, ÖPNV) auf Platz eins, gefolgt von der kommunalen Straßeninfrastruktur auf Platz zwei. Unter Bezugnahme der dargestellten Faktoren „Bedeutung“ und „Zufriedenheit“ wird die Straße regional von der örtlichen Wirtschaft als „befriedigend plus“ bewertet. Die Straße kommunal wird aus Sicht der Unternehmen sogar als „hervorragend“ eingeschätzt.

Auffällig ist, dass größere Unternehmen dem Verkehrsträger Straße eine höhere Bedeutung beimessen als kleinere Unternehmen: 89 Prozent der Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten befinden die regionale Straßenanbindung als „wichtig“ oder „sehr wichtig“, für die kommunale Straßenanbindung sind dies 78 Prozent der Unternehmen.

Alle anderen Verkehrsträger haben im Schnitt der Aussagen insgesamt eine geringere Bedeutung, werden aber ebenfalls entweder als „hervorragend“ bewertet oder landen im Quadranten „irrelevante Vorteile?“ (Graphik 4). Hervorzuheben ist das Abschneiden des **Luftverkehrs**. Die Zufriedenheit am Standort ist mit 1,82 unter allen Verkehrsträgern am besten bewertet worden. Hervorzuheben ist, dass gerade die Unternehmen mit mehr als 100 Mitarbeitern die Bedeutung des Luftverkehrs als besonders wichtig erachten: allein 5 der 9 größten antwortenden Unternehmen bewerten die Bedeutung des Luftverkehrs für ihren Betrieb als „sehr wichtig“. In diesem Zusammenhang ist insbesondere das Verkehrsangebot am Flughafen Düsseldorf International zu nennen, der mit nationalen, europäischen und interkontinentalen Verbindungen den Unternehmen ein attraktives Verkehrsangebot vorhält. Der **öffentliche Personennahverkehr (Bus) regional** landet im Feld „hervorragend“, während der **lokale Busverkehr** und der **Personenverkehr auf der Schiene** als „irrelevante Vorteile?“ angesehen werden. Letztlich landet auch der **Schienengüterverkehr (KV)** im Quadranten „irrelevante Vorteile?“, wobei anzumerken ist, dass dieser Verkehrsträger von allen die geringste Bedeutung für die Wirtschaft in Erkrath hat: über 81 Prozent der Unternehmen halten diesen Verkehrsträger für „weniger wichtig“ oder „unwichtig“. Die Betriebe in Erkrath können den Schienengüterverkehr ohnehin nur als kombinierten Verkehr Schiene-Straße betreiben, da auf Erkrather Stadtgebiet keine Bahnverladeterminale vorhanden sind

oder Unternehmen über einen eigenen Gleisanschluss verfügen. Die nächsten Bahnterminals befinden sich in Duisburg, Köln, Hagen oder Oberhausen.

Graphik 4: Relevanz der einzelnen Verkehrsträger in Erkrath



Quelle: IHK Düsseldorf

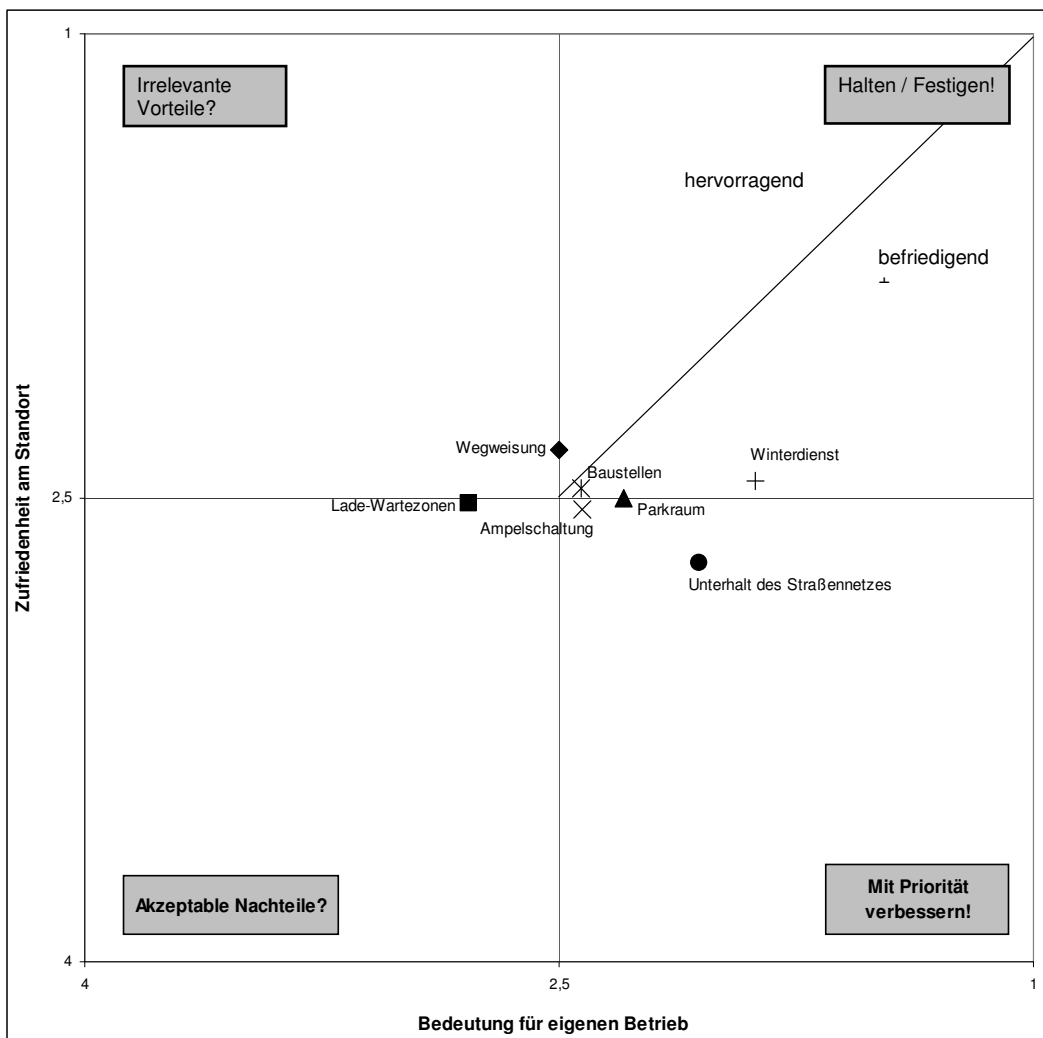
Bewertung ausgewählter Straßenprojekte

Wegen der zu erwartenden hohen Bedeutung des Verkehrsträgers Straße ist genauer nach einigen Aspekten der bestehenden Straßeninfrastruktur gefragt worden. Der **Winterdienst**, der Bedarf und das Angebot von **Parkraum** in den Stadtteilzentren, die **Ausschilderung** der Ortsteile beziehungsweise der Gewerbegebiete oder das **Baustellenmanagement** werden als „befriedigend plus“ oder gar als „hervorragend“ bewertet. Am besten schneidet in diesem Zusammenhang die **Wegweisung zu beziehungsweise von den**

Gewerbegebieten ab. Etwa die Hälfte der Unternehmen (49 Prozent) geben an, dass für sie dieser Aspekt „sehr wichtig“ oder „wichtig“ ist, während knapp 70 Prozent die Meinung vertreten, dass die Gewerbegebiete in Erkrath gut ausgeschildert sind. Damit ist dieser Aspekt ein „irrelevanter Vorteil?“ für die Wirtschaft vor Ort. (Graphik 5).

Der Aspekt **Lade- oder Wartezonen** in den Stadtteilen oder Gewerbegebieten landet im Feld „akzeptable Nachteile?“.

Graphik 5: Relevanz ausgewählter Straßenprojekte in Erkrath



Quelle: IHK Düsseldorf

Lediglich die Themen „**Ampelschaltung**“ (Grüne Welle) und „**Unterhalt des Straßennetzes**“ (technischer Zustand der Straßeninfrastruktur) sollten aus Sicht der Unternehmerschaft „mit Priorität verbessert“ werden. Insgesamt knapp 80 Prozent

der befragten Unternehmen sagen, dass für sie der technische Zustand des Straßennetzes „wichtig“ oder „sehr wichtig“ ist, während etwas über die Hälfte (56 Prozent) der Meinung sind, dass sie mit dem Zustand der Straßen in Erkrath weniger zufrieden oder unzufrieden sind. Bei der Grünen Welle lassen sich punktuell sicherlich noch Optimierungen herbeiführen, wie beispielsweise auf der L 357 (Düsseldorfer Straße – Neanderstraße – Beethovenstraße) oder in der Fahrbeziehung A 46 – Kemperdick – Max-Planck-Straße.

Schließlich wurde nach einigen wichtigen Straßenbauprojekten, die bedeutend für Erkrath sind, gefragt. Die Ende 2010 abgeschlossenen **Umbauarbeiten am Autobahnkreuz Hilden** werden von der Erkrather Unternehmerschaft einhellig begrüßt: Über 70 Prozent der antwortenden Unternehmen freuen sich über die geschaffene Kapazitätserweiterung an diesem Knotenpunkt.

Dem Plan, die **L 404** auf Düsseldorfer Stadtgebiet zwischen Höherweg und Rothenbergstraße zu bauen beziehungsweise zu ertüchtigen, bewertet eine knappe Mehrheit von 51 Prozent als „wichtig“ oder „sehr wichtig“. Es zeigt sich, dass gerade die größeren Unternehmen mit mehr als 100 Mitarbeitern den geplanten schnellen Anschluss an die Landeshauptstadt schätzen werden: 2/3 dieser Unternehmen (67 Prozent) messen der L 404 in Düsseldorf eine „sehr bedeutende“ oder „bedeutende“ Funktion bei.

C Empfehlung der IHK Düsseldorf

Mit der Bewertung von 1,9 auf einer Schulnotenskala von 1 bis 6 fällt die Bewertung des Bereiches „Verkehr in Erkrath“ gut aus. Die Befragung der Unternehmen hat deutlich gemacht, dass die Straße mit Abstand der wichtigste Verkehrsträger ist – hier aber auch noch Handlungsbedarf besteht.

Die Stärken der Verkehrsinfrastruktur liegen vor allem in

- der Lage Erkraths im regionalen Verkehrssystem und der guten Erreichbarkeit über das Fernstraßennetz (A 3, A 46, A 535),
- der geringen Entfernung und der guten Erreichbarkeit des Flughafens Düsseldorf International mit seinem weltweiten Flugangebot sowie
- der guten Qualität des öffentlichen Nahverkehrs, sei es auf der Straße oder auf der Schiene.

Wünsche und Anregungen der Wirtschaft betreffen hauptsächlich den Unterhalt des Straßenverkehrsnetzes im Stadtgebiet von Erkrath. Aus diesem Grund empfiehlt die IHK folgende Maßnahmen umzusetzen:

Kommunale Straßeninfrastruktur pflegen und verbessern

Die Pflege des vorhandenen Straßennetzes sollte – entsprechend seiner Bedeutung für die Wirtschaft – eine zentrale Aufgabe der Verwaltung bleiben. Vor dem Hintergrund der strengen Wintereinbrüche in den Jahren 2009/2010 und 2010/2011 kann dieser Aspekt noch um eine Facette erweitert werden: Die Beseitigung der Schlaglöcher nach Frostperioden sollte zügig vorangetrieben werden.

Außerdem sollte überprüft werden, wo weitere Optimierungen bei der Ampelschaltung im Straßenverkehrsnetz von Erkrath zu erzielen sind. Dieser Aspekt wurde von der regionalen Wirtschaft ebenfalls als verbesserungswürdig erachtet.

Hauptansprechpartner: Stadtverwaltung Erkrath, Kreis Mettmann, Straßen.NRW

D Anhang

Fragebogen

Auszug der Fragen zur Verkehrssituation in Erkrath

A. Beurteilung des Wirtschaftsstandortes Erkrath insgesamt						
Wie beurteilen Sie	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend
... den Standort insgesamt?	1	2	3	4	5	6
... die Standortkosten insgesamt?	1	2	3	4	5	6
... die geografische Lage insgesamt?	1	2	3	4	5	6
... die Verkehrsanbindung insgesamt?	1	2	3	4	5	6
... den Arbeitsmarkt insgesamt?	1	2	3	4	5	6
... die Standortattraktivität insgesamt?	1	2	3	4	5	6
... die Stadtverwaltung insgesamt?	1	2	3	4	5	6

D. Beurteilung der Verkehrssituation am Standort Erkrath								
Die einzelnen Verkehrsträger	Wichtigkeit für Ihren Betrieb?				Zufriedenheit an Ihrem Standort in Erkrath?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Straße kommunal (innerhalb von Erkrath)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Erkrath)	1	2	3	4	1	2	3	4
Schiene Personenverkehr	1	2	3	4	1	2	3	4
Güterverkehr (komb. Verkehr)	1	2	3	4	1	2	3	4
Luftverkehr (Flugangebot in Düsseldorf)	1	2	3	4	1	2	3	4
ÖPNV (Bus) lokal (innerhalb von Erkrath)	1	2	3	4	1	2	3	4
regional (von und nach Erkrath)	1	2	3	4	1	2	3	4

Anmerkungen (gegebenenfalls bitte konkreten Mangel im Bereich Schiene, ÖPNV oder Luftverkehr benennen):.....

Die wichtigsten Straßenbauprojekte	Wichtigkeit für Ihren Betrieb?				Zufriedenheit an Ihrem Standort in Erkrath?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Optimierung des Autobahnkreuzes Hilden (A 3) ¹	1	2	3	4	Entfällt – Maßnahme ist in Bau!			
Bau der L 404 in Düsseldorf ²	1	2	3	4	1	2	3	4

¹ **A 3:** Optimierung des Verkehrsflusses durch Verlängerung des Verzögerungstreifens für Lkw am Autobahnkreuz Hilden auf der A 3 Richtung Norden

² **L 404:** Bau / Ausbau der Morper Straße / L 404 in Düsseldorf, um Erkrath besser mit der Landeshauptstadt zu verbinden

Anmerkungen:.....

Vorhandene Straßeninfrastruktur und Service:	Wichtigkeit für Ihren Betrieb?				Zufriedenheit an Ihrem Standort in Erkrath?			
	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	sehr zufrieden	zufrieden	weniger zufrieden	unzufrieden
Wegweisung vom/ zum Gewerbegebiet/ Stadtzentrum f. d. Fernverkehr	1	2	3	4	1	2	3	4
Lade- oder Wartezonen ¹ im Stadtteil/ Gewerbegebiet	1	2	3	4	1	2	3	4
Parkraum im Stadtteil/ Gewerbegebiet ²	1	2	3	4	1	2	3	4
Ampelschaltung (Grüne Welle)	1	2	3	4	1	2	3	4
Koordination von Baustellen in verkehrsschwachen Zeiten (z.B. Ferien)	1	2	3	4	1	2	3	4
Unterhalt des Straßennetzes (z.B. Beseitigung von Schlaglöchern)	1	2	3	4	1	2	3	4
Winterdienst	1	2	3	4	1	2	3	4
Sonstiges ³ :	1	2	3	4	1	2	3	4

¹ **Ladezonen / Wartezonen:** Bedarf von Ladezonen im Stadtteil, Bedarf von Wartezonen für LKW im Gewerbegebiet

² **Parkraum:** Bedarf an Parkraum vor Ort

³ **Sonstiges:** Bitte benennen und entsprechend bewerten

Anmerkungen:.....

Einzelauswertungen

Einzelauswertungen der Antworten aus der Befragung

Defizite bei einzelnen Verkehrsträgern (Auswahl aus Originalantworten)

Straßenverkehr
Grüne-Welle in Erkrath-Hochdahl extrem schlecht
Keine Grüne Welle auf der Bergischen Allee
Verkehrsberuhigung von Durchgangsstraßen unnötig
Mehr grüne Rechtsabbiegerpfeile
Pflege Verkehrsinfrastruktur / Straßen
ÖPNV
Bus-Anbindung des Gewerbegebietes Unterfeldhaus ungenügend

Quelle: IHK Düsseldorf

IHK Düsseldorf
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf
(0211) 3557-0

Zweigstelle Velbert
Nedderstraße 6
42551 Velbert
(02051) 9200-0

<http://www.duesseldorf.ihk.de>
E-Mail: ihkdus@duesseldorf.ihk.de