

Initiativkreis

Ruhr[®]



STARKE INDUSTRIE BRAUCHT MODERNES UMFELD

Essen, im November 2014

Die Rhein-Ruhr-Region braucht dringend Investitionen in eine moderne Infrastruktur, für Straßenverkehr und für Datentransfer, in einen bedarfsgerechten Zugang zu unserer international leistungsfähigen Logistik sowie in attraktive und lebenswerte Stadtviertel und Quartiere.

STARKE INDUSTRIE BRAUCHT MODERNES UMFELD

Das industrielle Zentrum Deutschlands gerät in Gefahr, wenn die Infrastruktur und das Umfeld den modernen Anforderungen nicht mehr genügen und ganze Stadtviertel unter stetigem Niedergang leiden. Die Städte und Kreise der Region bilden einen der größten Ballungsräume Europas. Ihre ökonomische Bedeutung lässt sich eindrucksvoll ablesen an der Zahl internationaler Unternehmen und starker Mittelständler. Darüber hinaus verfügt die Region über ein dichtes Netz von Universitäten und Hochschulen, das seinesgleichen sucht und Garant für Forschung und Entwicklung sowie für qualifizierte Fachkräfte ist. Um all das zu erhalten und für die Zukunft zu stärken, muss die Politik jetzt handeln. Die Rhein-Ruhr-Region braucht dringend Investitionen in eine moderne Infrastruktur, für Straßenverkehr und für Datentransfer, in einen bedarfsgerechten Zugang zu unserer international leistungsfähigen Logistik sowie in attraktive und lebenswerte Stadtviertel und Quartiere.

Die Forderung nach moderner Mobilität umfasst gleichermaßen ein bedarfsgerechtes Netz an intakten Straßen und Brücken, den flächendeckenden Einsatz neuer Technologien zur Verkehrsoptimierung und ein modernes Breitbandnetz für die professionelle Datenmobilität.

1. Wir brauchen Investitionen in moderne Mobilität

Die Forderung nach moderner Mobilität umfasst gleichermaßen ein bedarfsgerechtes Netz an intakten Straßen und Brücken, den flächendeckenden Einsatz neuer Technologien zur Verkehrsoptimierung und ein modernes Breitbandnetz für die professionelle Datenmobilität.

Infrastrukturell lebt die Region seit vielen Jahren aus der Substanz. Straßen und Brücken in Nordrhein-Westfalen sind zunehmend in marodem Zustand, Staus und Umleitungen führen zu hohen volkswirtschaftlichen Einbußen und beeinträchtigen die Attraktivität des Standorts. Wir fordern, alle verfügbaren Mittel abzurufen und entlang einer verbindlichen Zeitplanung mit Priorität auf die Modernisierung der wichtigsten Straßen und Brücken in der Region zu konzentrieren. Zugleich unterstützen wir die gerade vom Bundesrat beschlossene Initiative der Länder Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Niedersachsen zur Finanzierung der notwendigen Sanierung der maroden Verkehrsinfrastruktur. Für den Regional- und Pendlerverkehr im Ruhrgebiet befürworten wir die Nutzung neuer Technologien und intelligenter Telematik zur Verkehrsoptimierung in Ballungsräumen.

Der Zugriff auf Informationen unabhängig von Ort und Zeit, der Einsatz mobiler Technologien und der Transfer von großen Datenmengen sind bedeutende Standortfaktoren. Ein hoch leistungsfähiges Breitbandnetz macht Prozesse flexibel, effizient und somit kostengünstig. Wir fordern ein modernes Breitbandnetz, das im Standortvergleich der Regionen wettbewerbsfähig ist.

2. Wir brauchen Investitionen in international leistungsfähige Logistik

Viele, ehemals industriell genutzte, Flächen liegen brach, weil die Mittel für eine dringend gebotene Revitalisierung fehlen. Mit mehr als 5.000 Logistikunternehmen und über 160.000 Mitarbeitern zählt die Region zu den bedeutendsten Logistikregionen in Europa. Die wachsenden Warenströme weltweit werden der „Logistikdrehscheibe Ruhr“ einen zusätzlichen Impuls geben. Infrastrukturelle Nadelöhre müssen daher durch multimodale Knotenpunkte beseitigt werden. Das erfordert die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger wie zum Beispiel Eisenbahn und Binnenschifffahrt, aber auch eine bessere Anbindung der Seehäfen an das Hinterland. Vor diesem Hintergrund kümmert sich das EffizienzCluster LogistikRuhr des Initiativkreises Ruhr um Fragen der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Region. Wir wollen nun durch die Entwicklung von Industriebrachen und die Verknüpfung von Verkehrsträgern weitere Potenziale heben. Ein Flächenstrukturfonds NRW – in Anlehnung an den bestehenden Grundstücksfonds NRW – könnte dazu dienen, diese Brachen zu erwerben, aufzubereiten und dann einer neuen Nutzung zuzuführen. Mit den dann in Wert gesetzten Flächen kann der Logistikstandort NRW gesichert und weiter ausgebaut werden.

3. Wir brauchen Investitionen in attraktive Stadtviertel und Quartiere

Städte und Gemeinden müssen eisern sparen – obwohl sie dringend investieren müssten. Dies gilt nicht zuletzt für sozial schwächere Viertel im Niedergang, in denen unverzüglich gegengesteuert werden müsste, bevor echte Brennpunkte entstehen. Für die Entwicklung attraktiver Wohnräume in lebenswerten Vierteln gibt es in der Region nachhaltige Standortkonzepte. Eine Umsetzung dieser Konzepte nach

dem Vorbild der InnovationCity Bottrop halten wir gerade vor dem Hintergrund der Energiewende und der KlimaExpo.NRW für sehr sinnvoll. Der Initiativkreis bietet für einen nachhaltigen Innovationstransfer deshalb an, die Erfahrungen, Erkenntnisse und Ergebnisse seines erfolgreichen Leitprojektes InnovationCity Ruhr | Modellstadt Bottrop weiteren Städten und Kommunen im Zuge eines partnerschaftlichen Prozesses zur Verfügung zu stellen.

Fazit: Das Ruhrgebiet braucht dringend Investitionen

In den vergangenen 25 Jahren wurde durch den Solidarbeitrag in den ostdeutschen Bundesländern viel erreicht. Zugleich sind jedoch seit 1990 die Probleme in einigen Regionen Westdeutschlands in den Hintergrund gerückt. Dies gilt insbesondere für das Ruhrgebiet, das industrielle Zentrum Europas.

Um dem Aufbau Ost eine erfolgreiche Modernisierung des Ruhrgebiets folgen zu lassen und damit die Industrie der Region als Kraftpaket der deutschen Wirtschaft zu erhalten und zu stärken, braucht das Ruhrgebiet dringend Investitionen: in die Verkehrsinfrastruktur, in ein hoch modernes Umfeld aus Logistik und Mobilität und in nachhaltige Konzepte zur Standort- und Quartiersentwicklung. Nur so können Potenziale über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg gehoben und Arbeitsplätze gehalten und geschaffen werden. Nur so kann die Region dem stetigen Substanzverzehr entgegenwirken und nur so lässt sich die Wirtschaftsregion NRW als Spitzenstandort sichern. All dies wird nach Ansicht des Initiativkreises Ruhr nur möglich sein, wenn Landes-, Bundes- und Europamittel zweckgebunden zur regionalen Förderung des Ruhrgebiets zur Verfügung gestellt werden.

ERLÄUTERUNGEN

Die Verkehrsinfrastruktur muss grundlegend verbessert, die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger gesteigert werden.

Hintergrundinformationen zur Verkehrsinfrastruktur in NRW

Das bevölkerungsreichste Bundesland und hier vor allem das Ruhrgebiet sind „Stauland“. Die Verkehrsinfrastruktur muss grundlegend verbessert, die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger gesteigert werden. Vor allem im Bereich der Pendlerverkehre müssen die zersplitterten Angebote der kommunalen Verkehrsbetriebe und der regionalen Bahnangebote zu intelligent vernetzten Verkehrssystemen entwickelt werden.

Die Finanzierung bedarf zusätzlicher Mittel von Bund und Land. Die sogenannte Bodewig-Kommission hat konkrete Vorschläge für den Fehlbetrag von 7,2 Milliarden Euro jährlich gemacht: Danach soll der Bund unter anderem 2,7 Milliarden Euro mehr aus den Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs für Infrastrukturmaßnahmen bereit stellen, durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen 2,3 Milliarden Euro zusätzlich erwirtschaften, die Ausweitung der Maut auf alle Straßen und auf Lkw ab 7,5 Tonnen (statt zurzeit 12 Tonnen) prüfen und die Infrastrukturmittel in zweckgebundenen Fonds und Sondervermögen für mehrere Jahre zur Verfügung stellen. Dieser Mehrbedarf für Straßen, Schienen und Wasserstraßen muss über einen Zeitraum von 15

Jahren aufgebracht werden, um den Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur aufzuhalten.

Darüber hinaus sind bei Bund und Ländern strukturelle Veränderungen für die Infrastrukturfinanzierung notwendig. Oberste Priorität: Erhalt vor Neubau. Zusätzliche Haushaltsmittel für das Bestandsnetz müssen überjährig bereitgestellt werden. Diese Mittel sollen zweckgebunden nur für die Infrastrukturfinanzierung zur Verfügung stehen. Dazu soll eine Fondslösung wie etwa ein Infrastrukturfonds Schiene und ein Infrastrukturfonds Straße geprüft werden.

Straßen und Brücken in NRW

Vor allem die Brücken halten den extremen Belastungen durch den Schwerverkehr nicht mehr stand. Hier besteht dringender Sanierungsbedarf. Allein für die notwendige Erneuerung oder Ertüchtigung der Brücken auf den Bundesfernstraßen in NRW werden nach Angaben des Landesverkehrsministeriums in den nächsten zehn Jahren mindestens 4,5 Milliarden Euro zusätzlich benötigt, also 450 Millionen Euro pro Jahr. Auch bei den Landesstraßen besteht Handlungsbedarf.

Nach Schätzungen des Landesverkehrsministeriums benötigt das Land NRW in den nächsten Jahren mindestens 670 Millionen Euro für den Erhalt aller Brücken auf den Landesstraßen (Ertüchtigung und Erneuerung). Die bundesweit rund 67.000 Brücken auf kommunalen Straßen befinden sich laut einer aktuellen Studie des „Deutschen Instituts für Urbanistik“ häufig in einem schlechten oder gerade noch ausreichendem baulichen Zustand. Jedes zweite Bauwerk ist marode, viele dieser Brücken müssen saniert oder sogar komplett erneuert werden. Alleine für Ersatz und Sanierung von Brücken auf kommunalen Straßen beträgt der Finanzbedarf bis 2030 rund 17 Milliarden Euro.

Öffentlicher Nahverkehr NRW

In die Infrastruktur der U- und Straßenbahnen müssen die Verkehrsunternehmen und Kommunen in NRW laut ÖPNV-Zukunftskommission des Landes NRW bis 2016 rund 1,1 Milliarden Euro zusätzlich und weitere zwei Milliarden Euro bis 2025

investieren. Der Bund hat den Ländern im Jahr 2013 insgesamt 7,19 Milliarden Euro aus Regionalisierungsmitteln für den ÖPNV zur Verfügung gestellt. Davon hat NRW 1,13 Milliarden Euro erhalten, also einen Anteil von 15,76 Prozent. Künftig wird NRW einen Anteil von 18,99 Prozent erhalten.

Um die wachsenden
Warenströme effizient bewältigen
zu können, werden zusätzliche
geeignete Flächen benötigt.

Hintergrundinformationen zur Logistik

Globale Warenströme stellen die regionale Verkehrsinfrastruktur vor wachsende Herausforderungen. Bei ihrer Steuerung kommt der Logistikwirtschaft eine Schlüsselrolle zu. Das Ruhrgebiet mit dem weltgrößten Binnenhafen in Duisburg ist die wichtigste Logistik-Drehscheibe in Zentraleuropa.

Um die wachsenden Warenströme effizient bewältigen zu können, werden zusätzliche geeignete Flächen benötigt. Ehemals industriell genutzte Flächen – sogenannte „Brownfields“ – bieten sich aufgrund ihrer bereits bestehenden infrastrukturellen Vernetzung besonders an. Vor allem das nördliche Ruhrgebiet hat strukturell dringenden Erneuerungsbedarf und verfügt über geeignete Flächen mit zahlreichen infrastrukturellen Anbindungen. Die Revitalisierung von Brachflächen trägt zu dem landes- und bundespolitischen Ziel bei, den Flächenverbrauch unmittelbar zu verringern, da ausschließlich industriell vorgenutzte Flächen entwickelt werden.

Alle zukünftigen Logistikareale werden unter hohen Qualitätsanforderungen ausgewählt, in das europaweite Verkehrsnetzwerk eingebunden, umweltgerecht aufbereitet und zielgerichtet vermarktet. Im Markt besteht eine hohe Nachfrage nach dieser Qualität von Flächen – das Angebot ist hingegen sehr gering. Neu angesiedelte Firmen sorgen für umfangreiche Investitionen, viele Arbeitsplätze und bieten Potenzial für die Entwicklung neuer Berufsfelder. Durch das Beschäftigungswachstum werden die öffentlichen Haushalte entlastet und zusätzliche wirtschaftliche Effekte erzielt.

In den vergangenen 16 Jahren wurden allein im Duisburger Hafen rund 300 Hektar an Flächen revitalisiert und in Betrieb gesetzt. Zukünftig sollen mindestens weitere 200 Hektar im Ruhrgebiet in Nutzung gehen. Dies würde dem Arbeitsmarkt in der Region durch Qualifizierung und (Wieder-)Beschäftigung einen starken Impuls geben. In Duisburg wurden bereits mehr als 20.000 Arbeitsplätze

einschließlich der erforderlichen Qualifizierungen geschaffen. Die Bildungs- und Logistikcluster sowie die Hochschulen und Fachhochschulen greifen hier ineinander.

Umsetzungskonzept

Der Initiativkreis Ruhr schlägt vor, mit Unterstützung der Duisburger Hafen AG geeignete Industriebrachen auszuwählen und Machbarkeitsstudien zu erstellen. Für die ausgewählten Industriebrachen werden in Abstimmung mit den Kommunen Neunutzungskonzepte mit dem Schwerpunkt Industrie & Logistik entwickelt, bewertet und umgesetzt. Der Entwicklungsprozess ist auf mehrere Jahre ausgelegt, wodurch ständig neue Flächenangebote erstellt werden können und flexible Anpassungen an den Bedarf der Märkte ermöglicht werden.

Im Ergebnis würde ein Erfolgsrezept der Logistik, das sich bei duisport-logport als nachhaltig erwiesen hat, fortgeführt und auf die gesamte Region ausgeweitet. So wächst ein europaweit einzigartiges Flächennetzwerk für logistiknahe Industrieansiedlungen und Unternehmen der wertschöpfenden Logistik. Dadurch entsteht im Ruhrgebiet ein einzigartiges Netzwerk an Logistikarealen in unmittelbarer Nähe zu den Absatzmärkten und zugleich eine europaweite Verkehrsträger-Vernetzung. Der Betrieb von und zu den Arealen wird mit entsprechenden Operateuren – teilweise Mitgliedern des Initiativkreises Ruhr – gesichert.

Finanzbedarf und Förderung

Die Entwicklung von Industriebrachen ist deutlich kostenintensiver als Grünlandentwicklungen. Die Anpassung der Infrastruktur zur überregionalen Vernetzung erzeugt erheblichen finanziellen Aufwand. Es werden rund 180 Millionen Euro benötigt, um auf den Arealen verschiedene Verkehrsträger zu verknüpfen, die Flächen zu entwickeln, baureif zu machen und mit den nötigen Erschließungen zu versorgen.

Im Ruhrgebiet existieren zahlreiche Industriebrachen, die seit Jahrzehnten ungenutzt sind, da deren Entwicklung im Vergleich zu Greenfield-Entwicklungen teuer ist. Für die Flächeneigentümer sind eine infrastrukturelle Vernetzung und

entsprechende Grundstücksentwicklungen wirtschaftlich nicht darstellbar. Der Aufwand ist höher als der Marktpreis für Industrie- und Logistikflächen „auf der grünen Wiese“. Für Eigentümer und Kommunen ist daher eine Finanzierungslösung erforderlich, um einen marktfähigen Preis generieren und Greenfield-Grundstücksangeboten wettbewerbsfähig gegenüber stellen zu können. Ein Flächenstrukturfonds NRW – in Anlehnung an den bestehenden Grundstücksfonds NRW – könnte dazu dienen, diese Brachen zu erwerben, sie aufzubereiten und dann einer neuen Nutzung zuzuführen. Mit den dann in Wert gesetzten Flächen können neue Ansiedlungen in der Region geschaffen werden.

Der Initiativkreis Ruhr bietet an, die Erfahrungen, Erkenntnisse und Ergebnisse seines erfolgreichen Leitprojektes InnovationCity Ruhr | Modellstadt Bottrop weiteren Städten und Kommunen im Zuge eines partnerschaftlichen Prozesses zur Verfügung zu stellen.

Hintergrundinformationen zu InnovationCity

Viele Stadtteile in der Region leiden unter verfallender Bausubstanz und ungenutzten Gewerbeflächen. Die Folge ist ein unattraktives Wohnumfeld. Wie Stadterneuerung gelingen kann, zeigt das Initiativkreis-Leitprojekt InnovationCity Ruhr. Die Modellstadt Bottrop praktiziert seit drei Jahren mit einer „Energiewende von unten“, bei der die Bürger aktiv einbezogen werden, den klimagerechten Stadtumbau. Bei diesem InnovationCity-Prozess sollen in einem Quartier die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 halbiert und die Lebensqualität gesteigert werden. Das Pilotgebiet hat 70.000 Einwohner und rund 14.500 Gebäude. Drei Jahre nach dem Start liegt dort die energetische Modernisierungsquote bei knapp 8 Prozent (Bundesdurchschnitt 2013: 0,8%). InnovationCity ist damit einer der ersten Schritte der von der Landesregierung initiierten KlimaExpo.NRW.

Der Initiativkreis Ruhr bietet deshalb an, die Erfahrungen, Erkenntnisse und Ergebnisse seines erfolgreichen Leitprojektes InnovationCity Ruhr | Modellstadt Bottrop weiteren Städten und Kommunen im Zuge eines partnerschaftlichen Prozesses zur Verfügung zu stellen. Die energetische Sanierung ist ein Impuls für eine ganzheitliche Quartiersentwicklung, die auch soziale und kulturelle Aspekte im Blick hat. Dieser Impuls könnte auf weitere Quartiere im Ruhrgebiet ausgeweitet werden.

Der Initiativkreis könnte über seine Projektgesellschaft die konzeptionellen Vorarbeiten leisten und begleitend die Umsetzung organisieren. Unternehmen wie RAG Montan Immobilien und Emschergenossenschaft wären bereit, eigene Flächen in einen solchen „InnovationCity“-Prozess einzubringen. Bund und Land könnten gezielt finanzielle Mittel für diesen Modernisierungsprozess der Stadtquartiere im Ruhrgebiet zur Verfügung stellen. Das Initiativkreis-Leitprojekt InnovationCity Ruhr hat in Bottrop bisher Folgeinvestitionen von mehr als 230 Millionen Euro angestoßen. Neben diesem volkswirtschaftlichen Belebungsseffekt stiegen die Lebensqualität und die Attraktivität des Wohnumfelds.

Dies könnte Beispiel für weitere „InnovationCities Ruhr“ sein: Das Projekt auf weitere Städte, Quartiere beziehungsweise Flächen auszuweiten kann einen positiven Impuls für die gesamte Region auslösen, in dessen Folge durch neue Aufträge neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Erfahrungen aus der energetischen Modernisierung in Bottrop sollen in die neuen Projekte einfließen und weiterentwickelt werden. Bereits vorhandene Maßnahmen, Pläne und Ideen sollen konsequent in die neuen Projektplanungen integriert werden. Ein Beispiel ist das Großprojekt Emscherumbau: 400 Kilometer in Betonschalen verlaufende oberirdische Schmutzwasserläufe weichen sauberen, naturnahen Gewässern. Das schafft blau-grüne Klimakorridore mitten in den Wohn- und Arbeitsquartieren der Städte. Gebündelt mit der Entwicklung und dem Betrieb regenerativer Energien wie Wasserstoff, Geothermie und Windkraft leistet die Emschergenossenschaft einen wichtigen zukunftsweisenden Beitrag zu den grünen Infrastrukturen.

Für eine möglichst breite Akzeptanz der neuen „InnovationCities Ruhr“ gilt es, alle Akteure einzubinden: Kommunen, Gewerbe, Industrie, Wissenschaft und Bürger. Denn Träger eines solchen Entwicklungsprozesses sind in erster Linie Kommunen. Von gleichrangiger Bedeutung sind Unternehmen der Immobilienwirtschaft – sie haben eine Schlüsselfunktion bei der Modernisierung von Gebäuden und Quartieren. Ein elementares Interesse am effizienten Einsatz von Energieressourcen haben ebenso örtliche und regionale Energieversorger. Sie könnten daher Träger eines solchen Modernisierungsprozesses sein. Lokale Gewerbebetriebe sind über örtliche Netzwerke zu beteiligen. Industrie und Wissenschaft begleitend einzubinden hat neben dem gesellschaftlichen Konsens ebenfalls einen impulsgebenden Charakter.

Umsetzungskonzept

Der Initiativkreis Ruhr könnte dazu aufrufen, interessierten Städten und Gemeinden sowie anderen geeigneten Akteuren wie Immobilienunternehmen, Flächeneigentümern und vergleichbaren Institutionen, sich InnovationCity-Konzepte zur Modernisierung von Stadtquartieren erstellen zu lassen oder auf der Grundlage von Vorgaben selbst zu erstellen. Die genannten Akteure können sich mit einem oder mehreren Quartieren (ca. 10.000 Einwohner im innerstädtischen Bereich) an dem Projekt beteiligen. Die Innovation City Management GmbH (ICM) prüft auf operativer Ebene, ob die Quartiere die Bedingungen zur Realisierung von InnovationCity-Quartieren erfüllen. Wichtig dabei ist das Prinzip der Gemeinsamkeit: Den teilnehmenden Kommunen werden keine fertigen Konzepte

aufgezwungen. Im Gegenteil werden bereits angestoßene Einzelmaßnahmen in die Planung integriert und mit den Akteuren vor Ort weiterentwickelt („bottom up“).

Bei privaten Initiatoren kann die ICM das Projektmanagement für den Umsetzungsprozess übernehmen. Bei Projekten in Trägerschaft von Städten würde sich ICM im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung um das Projektmanagement bewerben. Nach Auswahl eines Quartiers muss dieses den Bausteinen einer InnovationCity zustimmen. Bausteine sind unter anderem ökologische, soziokulturelle und funktionale Qualität.

Ein Beirat verfolgt die Zielerreichung aller teilnehmenden Quartiere. Diese wiederum sind Bestandteil eines Arbeitskreises, der die Projektsachstände laufend evaluiert und dem Beirat jährlich berichtet.

Finanzbedarf

Aufgrund der Erfahrungen in der Modellstadt Bottrop kann davon ausgegangen werden, dass in der Phase der Konzepterstellung je Quartier Kosten in Höhe von 40.000 Euro anfallen würden. Der einmalige Finanzbedarf der ICM für die Erstellung von 50 InnovationCity-Konzepten würde also 2 Mio. Euro betragen. In der Phase der Umsetzung entstünden weitere Kosten für das Projektmanagement, die Aktivierung der Immobilieneigentümer, einen Masterplan und das kontinuierliche Quartiersmanagement. Auf fünf Jahre hochgerechnet ergibt sich insgesamt ein Finanzierungsvolumen von 52 Millionen Euro. Erreicht würden damit bis zu 2,5 Millionen Ruhrgebietsbürger.

Förderung

Für Wohnungsgesellschaften und andere private Initiatoren ist eine privatwirtschaftliche Lösung denkbar. Für Kommunen ist eine Finanzierungslösung erforderlich. Möglich wäre eine Förderung des auf die Konzeptionsphase folgenden Umsetzungsprozesses durch das aktuelle EFRE-Programm des Landes NRW. Ein auf die Region zugeschnittenes Bundesprogramm könnte den Modernisierungsprozess erheblich beschleunigen.



Initiativkreis Ruhr GmbH
Alfred-Herrhausen-Haus
Brunnenstraße 8
45128 Essen

Tel. 0201.89 66-60
Fax 0201.89 66-670
www.i-r.de
info@i-r.de