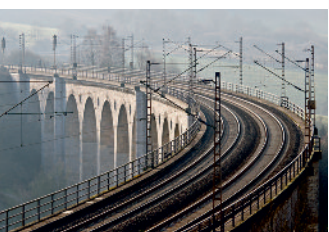




Industrie- und Handelskammer
Ostwestfalen zu Bielefeld

Mobilität ist Zukunft!

Positionspapier für Ostwestfalen



Standortfaktor Mobilität

Kernforderungen der
Wirtschaft in Ostwestfalen

- 2 **FORDERUNG 1** ▶
Leistungsfähigkeit der
Verkehrsinfrastruktur erhalten
und ausbauen!
- 3 **FORDERUNG 2** ▶
Freie Wahl des Verkehrsträgers
sichern!
- 4 **FORDERUNG 3** ▶
Erhalt und Optimierung der
Verkehrsinfrastruktur finanziell
sicherstellen!
- 5 **FORDERUNG 4** ▶
Planverfahren beschleunigen
und Planungskapazitäten erhöhen!
- 6 **FORDERUNG 5** ▶
Erreichbarkeit der Innenstädte
sichern!
- 7 **FORDERUNG 6** ▶
Öffentlichen Personennahverkehr
stärken!
- 8 **FORDERUNG 7** ▶
Umweltfreundliche Mobilität
fördern!
- 9 **FORDERUNG 8** ▶
Innovative Mobilitätskonzepte
umsetzen!

Verkehrs- infrastruktur

Vorrangige Projekte
in Ostwestfalen

- 10 **STRASSE**
Vordringliche Straßenbauprojekte
- 13 **SCHIENE**
Vordringliche Schienenprojekte
- 15 **WASSERSTRASSE**
HAFEN
Vordringliche Projekte
für Wasserstraße und Hafen
- 16 **LUFTVERKEHR**
FLUGHAFEN
Vordringliche Projekte
für Luftverkehr

VORWORT

Die Mobilität von Personen und Gütern ist die Grundlage für wirtschaftliches Handeln und die Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg. Eine gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für Wirtschaftswachstum, Wohlstand und Beschäftigung in Ostwestfalen.

Ostwestfalen ist wirtschaftlich stark. Ein wichtiger Grund für die hohe Dynamik der Region ist die Lage. Ostwestfalen profitiert von den europäischen Hauptverkehrsachsen A2, A30, A33 und A44, dem Flughafen Paderborn/Lippstadt, von der Bahnlinie Paris-Moskau und der Anbindung an das internationale Wasserstraßennetz. Diese Standortgunst muss gepflegt und weiterentwickelt werden. Gerade das polyzentrale Ostwestfalen mit seiner vielfältigen und mittelständischen Wirtschaftsstruktur ist auf leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Die Qualität der Verkehrsinfrastruktur einer Region ist ein entscheidendes Kriterium im internationalen Standortwettbewerb. Die Globalisierung der Märkte und die hieraus resultierende weltweite Arbeitsteilung lassen insbesondere den Güterverkehr weiter anwachsen. Die Verkehrsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur prognostiziert für den Güterverkehr einen Anstieg von insgesamt 38%. Dabei unterscheiden sich die Zuwachsraten der einzelnen Verkehrsmittel: Bahn 43%, LKW 39%, Schiff 23%. Auch der Personenverkehr wird um insgesamt 13% anwachsen, davon entfallen 19% auf die Bahn, 10% auf den PKW und sogar 65% auf das Flugzeug.

Der Bedarf an Mobilität wird also auch zukünftig weiter wachsen. Moderne Logistikkonzepte setzen eine hohe Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme voraus. Die Zuverlässigkeit von Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr ist aber nur gewährleistet, wenn deren Kapazitäten und technischer Zustand kontinuierlich an die sich wandelnden Anforderungen der Nutzer angepasst werden.

Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik sowie die entsprechenden Fachverwaltungen sind aufgerufen, den übertragenden Stellenwert eines leistungsfähigen Verkehrssystems für die weitere wirtschaftliche Entwicklung anzuerkennen und entsprechend zu handeln. Klare politische Signale sowie eine wirtschaftsfreundliche Verwaltung sind notwendig, um die Standortvorteile Ostwestfalens zu sichern und auszubauen. Eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung mit einer Erhöhung und Verstärkung der Mittel ist zwingend erforderlich, um die aufgelaufenen Instandhaltungsdefizite abzubauen und die Planbarkeit zu verbessern. Auch die negativen Begleiterscheinungen der wachsenden Mobilität – Stichworte sind hier Landschaftsschutz, Ökologie, Lärm- und Luftbelastungen – müssen betrachtet und dem Nutzen der Mobilität gegenübergestellt werden. So lässt sich eine ganzheitliche Beurteilung erzielen.

Mobilität wird sich in den nächsten Jahren massiv wandeln. Elektromobilität ist auf dem Vormarsch, Innovationen und Digitalisierung haben Einfluss auf die Mobilität von morgen. Dieser Wandel muss begleitet werden. Die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine zukunftssichernde Verkehrspolitik eintreten. Denn Mobilität ist Zukunft!



Wolf D. Meier-Scheuven
Präsident
IHK Ostwestfalen
zu Bielefeld



Dr. Stefan Schwinning
Vorsitzender des
Verkehrsausschusses
IHK Ostwestfalen
zu Bielefeld

Standortfaktor Mobilität

Kernforderungen der Wirtschaft in Ostwestfalen

FORDERUNG 1 ► LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER VERKEHRS- INFRASTRUKTUR ERHALTEN UND AUSBAUEN!



Die Verkehrsinfrastruktur in Ostwestfalen bzw. Deutschland wurde über Jahre stark vernachlässigt und buchstäblich „auf Verschleiß gefahren“. Nun sehen wir einem hohen Sanierungsstau entgegen. NRW wird auch in diesem Jahr das Bundesland mit dem höchsten Verkehrsaufkommen und den meisten Staukilometern bleiben. Zudem werden die Baustellen weiter zunehmen und zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege beitragen.

So sind auch die Unternehmensstandorte in ihrer Erreichbarkeit gefährdet. Der Erhalt der vorhandenen Infrastruktur hat zweifellos eine hohe Priorität. Der Sanierung von Brücken kommt dabei eine besondere Rolle zu. Gleichzeitig geht es aus Sicht der regionalen Wirtschaft aber auch um die Leistungssteigerung der Infrastruktur durch gezielten Ausbau und

die Vernetzung der Verkehrsträger. Die IHK Ostwestfalen setzt sich dafür ein, die Leistungsfähigkeit aller vier Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße und Luftverkehr als Basis für wirtschaftliche Entwicklung in Ostwestfalen zu erhalten und durch gezielten Ausbau Engpässe zu beseitigen und Netzlücken zu schließen.

Die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsnetzes hängt auch von der Funktionsfähigkeit der Schnittstellen zwischen den einzelnen Systemen ab. Die Belastung des Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetzes in Ostwestfalen ist jedoch leider vielerorts bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Für den Güterverkehr ist insbesondere die Vernetzung zwischen Straße und Schiene von großer Bedeutung. Im Personenverkehr kann die Optimierung durch eine Verbesserung der Verknüpfung von individuellem und öffentlichem Verkehr erreicht werden. Auch das Binnenschiff verfügt über interessante Alleinstellungsmerkmale. Insbesondere der Transport über weite Strecken ist eine attraktive Alternative zum Straßen- und Schienenverkehr. Auch hier ist die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern wesentlicher Bestandteil für eine erfolgreiche Erschließung der Region. In der Vernetzung aller Verkehrsträger liegt somit der Schlüssel für einen leistungsfähigen Wirtschaftsverkehr in Ostwestfalen. Politik und Verwaltung sind aufgerufen, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in Ostwestfalen zu erhalten und auszubauen.



**FORDERUNG 2 ▶
FREIE WAHL DES
VERKEHRSTRÄGERS
SICHERN!**

Die ostwestfälische Wirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen. Branchenübliche und wirtschaftliche Erfordernisse sind bindend für die Unternehmen und erfordern die freie Wahl der Verkehrsträger.

Ohne den Straßenverkehr ist eine moderne, mobile Wirtschaft nicht denkbar. Ein hohes Maß an Flexibilität und Individualität zeichnet den Straßenverkehr aus. Die Verteil- und Sammellogistik beispielsweise ist auf den Straßenverkehr, insbesondere den LKW, angewiesen. Die Bahn ist in integrierten Verkehrssystemen ein weiterer wichtiger Baustein. Ihre Stärke liegt im zuverlässigen und effizienten Transport gebündelter Ströme im Personen- und Güterverkehr über

weite Strecken. Das Binnenschiff ist im grenzüberschreitenden Verkehr für Massen- und Schwerlastgüter ein wichtiger Verkehrsträger und Bestandteil eines integrierten Verkehrssystems. Insbesondere das Binnenschiff zeichnet sich darüber hinaus durch eine hohe ökologische Effizienz aus und bietet noch weitere Potenziale in einer Vernetzung mit Containerverkehren. Das Flugzeug kann über mittlere und große Entfernungen mit kurzen Reisezeiten trumpfen. Beim Transport hochwertiger und zeitsensibler Wirtschaftsgüter ist der Luftfrachtverkehr von Interesse.

Jeder Verkehrsträger verfügt somit über Systemvorteile, die in Kombination oder einzeln für eine ökonomisch sinnvolle Mobilität eingesetzt werden müssen. Eine freie Wahlmöglichkeit der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr ist wesentlicher Bestandteil einer funktionierenden Marktwirtschaft und unabdingbare Voraus-

setzung für eine arbeitsteilige Wirtschaft. Einseitige Einflussnahmen oder Bevorteilungen einzelner Verkehrsträger sind ein Eingriff in Marktmechanismen mit allen Konsequenzen. Damit diese Wahlfreiheit auch faktisch möglich bleibt, sind ein bedarfsgerechter Ausbau der Infrastruktur sowie ein fairer Wettbewerb aller Verkehrsträger nötig. Hierfür steht die Politik in der Verantwortung.



**FORDERUNG 3 ▶
ERHALT UND OPTIMIERUNG
DER VERKEHRSINFRA-
STRUKTUR FINANZIELL
SICHERSTELLEN!**

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist schon seit vielen Jahren unterfinanziert. Hieraus resultiert ein erheblicher Investitionsstau, der es erforderlich macht, dem Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zunächst Vorrang gegenüber Neu- und Ausbaumaßnahmen einzuräumen. Doch zu oft wird mit der Sanierung der Infrastruktur erst begonnen, wenn die Leistungsfähigkeit schon eingeschränkt ist. Stattdessen sollte laufend investiert werden.

Gleichwohl bedarf es zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Netze auch weiterhin gezielter Engpassbeseitigungen. Die IHK Ostwestfalen setzt sich dafür ein, dass ein Teil der Infrastrukturmittel auch weiterhin abseits der großen Hauptverkehrsachsen für Ausbauprojekte in den Regionen zur Verfügung gestellt wird.

Jüngst wurden der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) und die Ausbaugesetze verabschiedet. Für Ostwestfalen befinden sich zahlreiche Projekte im Vordringlichen Bedarf und spiegeln die Bedeutung der Region als Industrie- und Logistikstandort wider. Die Finanzierungsfrage scheint, zumindest auf Bundesebene, mittelfristig gelöst zu sein. Es bleibt zu hoffen, dass auch künftige Bundesregierungen diesen Weg entsprechend fortsetzen und ausreichende Mittel für Erhalt und Ausbau der Verkehrswege bereitstellen.

In NRW stagniert dagegen der Haushalt für die Landesstraßen seit Jahren. Wenn die Mittel nicht deutlich erhöht werden, ist die Erreichbarkeit vieler Unternehmensstandorte in

Ostwestfalen mittelfristig gefährdet. Jenseits der Autobahnen übernehmen in Ostwestfalen neben den Bundesstraßen auch die Landesstraßen eine wichtige Erschließungsfunktion für die Unternehmensstandorte.

Eine weitere Erhöhung und die Verstärkung der Mittel für die Verkehrsinfrastruktur sind aus Sicht der Wirtschaft ebenso wichtig wie die absolute Zweckbindung der Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung.





**FORDERUNG 4 ▶
PLANVERFAHREN
BESCHLEUNIGEN UND
PLANUNGSKAPAZITÄTEN
ERHÖHEN!**

Der Bedarf an Verkehrsinfrastruktur wächst schneller als die Genehmigung von Verkehrsprojekten vorangeht. Es ist für die Wirtschaft wichtig, dass Planverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten zügig und rechtssicher durchgeführt und bei komplexen Infrastrukturprojekten gebündelt werden, damit sie sich nicht als Wachstumsbremse auswirken. Es ist jedoch zu konstatieren, dass die Komplexität der Planungs- und Verwaltungsverfahren und somit die Verfahrenslaufzeiten stetig zunehmen. Dies gilt gleichermaßen auch für die Umsetzung der Maßnahmen. Gründe liegen beispielsweise in den strengeren Maßgaben für Umwelt- und Naturschutz. So müssen Ausgleichsmaßnahmen teilweise drei Jahre vor Baubeginn der Infrastrukturmaßnahme umgesetzt sein.

Die ostwestfälische Wirtschaft appelliert an die verfahrensführenden Behörden, die Verfahrenszeiten so effizient wie möglich zu gestalten. Die erforderlichen Planungs-kapazitäten sollten durch Bund und Land entsprechend vorgehalten bzw. erhöht werden. Sowohl mangelnde Personalkapazitäten als auch verwaltungsinterne Priorisierungslisten haben in der Vergangenheit einen sukzessiven Aufbau einer ausreichenden Planungsreserve verhindert. Dies sollte schnellstmöglich korrigiert werden. Für die geplante Infrastrukturgesellschaft des Bundes halten wir es für notwendig, dass im Planungsbereich weiterhin regionale Strukturen und damit Kompetenzen bestehen bleiben.

Unternehmerische Investitionsentscheidungen brauchen verlässliche Rahmenbedingungen. Deshalb muss sich die Wirtschaft in Ostwestfalen darauf verlassen können, dass ein nach rechtsstaatlichen Verfahren erlangtes Baurecht auch tatsächlich wahrgenommen werden kann. Infrastrukturbedarfe sollten möglichst früh und intensiv erörtert werden. Eine professionelle Moderation der Beteiligungsprozesse kann dazu beitragen, die Akzeptanz von infrastrukturellen Großprojekten zu erhöhen.

Im Ergebnis darf dies aber nicht zu noch längeren Genehmigungsverfahren und deutlich erhöhten Projektkosten führen. Zudem sollte sich die Politik in diesem Zusammenhang auch wieder deutlicher zu umstrittenen, aber gesamtwirtschaftlich sinnvollen Projekten bekennen.





FORDERUNG 5 ► ERREICHBARKEIT DER INNENSTÄDTE SICHERN!

Die Innenstädte sind Orte des Handels, der Dienstleistung, der Kultur, des Wohnens und der Freizeit. Sie sind damit auch Verkehrs- und Wirtschaftszentren. Diese Aufgabenvielfalt kann nur erhalten werden, wenn die Erreichbarkeit durch öffentlichen und Individualverkehr gesichert bleibt. Vor dem Hintergrund der Diskussionen um die Luftqualität und Lärmimmissionen in den Städten halten wir für die Wahrung wirtschaftlicher Interessen und der Interessen der Bewohner und Nutzer der Innenstädte folgende Grundsätze für unerlässlich: Handel in der Innenstadt ist gegenüber peripheren Standorten nur wettbewerbsfähig, wenn die Erreichbarkeit angemessen gesichert ist. Das Angebot der Verkehrsinfrastruktur muss sich daher am tatsächlichen Verkehrsbedarf orientieren. Verkehrspolitik, die einzelne Verkehrsträger benachteiligt, sollte vermieden werden. Sowohl Individual- als auch öffentlicher Verkehr haben ihre Berechtigung.



Auch unter dem Aspekt der Emissionsreduzierung im Zuge aller verkehrsplanerischen und verkehrssteuernden Maßnahmen halten wir es für wichtig, einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss anzustreben. Der Verkehrsfluss kann durch Maßnahmen wie dynamische Verkehrsleitsysteme, die Entzerrung von Verkehrsspitzen, Parkraumkonzepte, den Ausbau von Car-Sharing und Alternativen für den motorisierten Individualverkehr optimiert werden. Sowohl Förderprogramme als auch Marketing und Werbung für innerstädtische Mobilität sind der Schlüssel für einen Beitrag zur Reduzierung von Verkehrsüberlastung. Die bewusste Verknappung und/oder Verteuerung des zentrumsnahen Parkraumangebotes oder auch die immer wieder aufkommende Diskussion über die Einführung einer City-Maut wirken kontraproduktiv auf die Attraktivität der Innenstädte.

Der öffentliche Personennahverkehr ergänzt die Ansprüche an die Mobilität innerhalb der Städte. Den Autoverkehr in den Innenstädten kann der ÖPNV nicht ersetzen. Verbesserungsanstrengungen der Luft- und Lärmsituation innerhalb der Städte funktionieren nur im Zusammenspiel der beiden Verkehrsarten. Auch der Radverkehr trägt zu einer Entlastung des motorisierten Verkehrs bei. Die Stärkung und Förderung der Fahrradmobilität, insbesondere für die Wege von und zum Arbeits- bzw.

Ausbildungsplatz, ist aus Sicht der Wirtschaft grundsätzlich zu begrüßen. Eine wichtige Voraussetzung ist jedoch, dass dadurch keine nennenswerten Behinderungen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), die Wirtschaftsverkehre und den ÖPNV eintreten. Dies gilt insbesondere auch für den geplanten Radschnellweg OWL. Aus der Neuausweisung sollte keine Beeinträchtigung der Innenstadterreichbarkeit von Minden und Herford resultieren.

Auch die Anforderungen der Liefer- und Entsorgungsverkehre gilt es zu berücksichtigen. Durch pauschale Zugangsbeschränkungen und Geschwindigkeitsreduzierungen (z. B. durch die Einrichtung von Umweltzonen und die Ausweitung von Tempo-30-Zonen – siehe auch Forderung 7) wird der Verkehr für Wirtschaft und Bevölkerung verteuert, die Wettbewerbsfähigkeit der innerstädtischen Handelsstandorte leidet. Durch die Verknüpfung von stationärem und Online-Handel sind auch die Shops in der Innenstadt auf eine zeitnahe Belieferung mit Warensendungen angewiesen. Die Zahl der Paketsendungen ist in den letzten Jahren stark gestiegen, weitere hohe Wachstumsraten sind prognostiziert. Einige (europäische) Metropolen gehen hier neue Wege und haben Citylogistikkonzepte erfolgreich umgesetzt. Inwiefern sich solche Konzepte auf Ostwestfalen übertragen lassen, bleibt abzuwarten.

**FORDERUNG 6 ▶
ÖFFENTLICHEN
PERSONENNAHVERKEHR
STÄRKEN!**

Die Attraktivität der Innenstädte hängt auch von ganzheitlichen Verkehrskonzepten ab. Diese müssen darauf gerichtet sein, dass innerstädtische Mobilität effizient, umwelt- und sozialverträglich und gleichzeitig ideologiefrei ohne Benachteiligung einzelner Verkehrsträger gestaltet wird. Realistische Umsetzungsperspektiven innerhalb dieser Konzepte sind unumgänglich. Besonders die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten sowie die Schaffung intermodaler Knoten und Umsteigemöglichkeiten sichern zukunftsfähige Mobilität in den Innenstädten.



Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Baustein für die Mobilität in Ostwestfalen und für zahlreiche Berufspendler, Schüler und Studenten oftmals ohne Alternative. Der ÖPNV ist daher Teil der kommunalen Daseinsvorsorge. Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen gemeinsam mit den kreisfreien Städten und Kreisen (sowie in Einzelfällen den kreisangehörigen Gemeinden). Ziel ist dabei, eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV und ein effizientes Verkehrssystem zu gewährleisten. Darum haben sich die Verkehrsunternehmen in Ostwestfalen in der Verbundgesellschaft OWL Verkehr zusammengeschlossen. Hiervon profitiert auch die lokale Wirtschaft, da die Erreichbarkeit der Unternehmens- und Ausbildungsstandorte und auch der Innenstädte gestärkt wird. Die derzeitige demographische Entwicklung mit einem deutlichen Rückgang der Schülerzahlen, der Ausdehnung des Ganztagsbetriebes auf fast alle Schulen sowie einer deutlichen Erhöhung der Zahl älterer Menschen stellen den ÖPNV vor neue Herausforderungen im ländlichen Raum.

In den größeren Städten verlangen wachsende Bevölkerungszahlen und ein sich wandelndes Mobilitätsverhalten ebenfalls die Anpassung der Strukturen. Neue Anforderungen bestehen durch die geforderte Einsparung von Luftschadstoffen auch im ÖPNV, die damit verbundene Umrüstung der Fahrzeugflotten auf schadstoffärmere Modelle bzw. Elektroantrieb sowie durch die Vorgaben zur Barrierefreiheit. Die Verkehrsunternehmen in der Region arbeiten heute bereits intensiv an diesen Punkten. Dieser Weg sollte entsprechend unter Zuhilfenahme bestehender Förderinstrumente fortgeführt werden, um den ÖPNV nachfrageorientiert, effizient und umweltfreundlich weiterzuentwickeln.

Mit der erfolgten Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs ergeben sich neue städtebauliche und verkehrliche Herausforderungen auch für die Kommunen in Ostwestfalen. Es gilt dafür Sorge zu tragen, dass die Fernbuslinien einen baulich ausreichend dimensionierten Haltepunkt in unmittelbarer räumlicher Nähe zu den Bahnhöfen und sonstigen ÖPNV-Knotenpunkten erhalten.



FORDERUNG 7 ► UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄT FÖRDERN!

Mobilität wird zunehmend mit negativen Erscheinungen in Verbindung gebracht und als Hauptursache von Umweltproblemen dargestellt. Sicherlich ist die Reduzierung von Immissionen und Ressourcenverbrauch auch für den Verkehrssektor eine der größten Herausforderungen. Mobilität ist aber eine Voraussetzung für erfolgreiches Wirtschaften. Der Transport bleibt somit erforderlich und ist in der Regel mit dem Verbrauch von Ressourcen und mit dem Ausstoß von Schadstoffen verbunden.

Die Schonung der natürlichen Ressourcen, die Verbesserung von Umweltbilanz und Gesundheitsschutz haben auch aus Sicht der ostwestfälischen Wirtschaft eine hohe Bedeutung. Gleichzeitig ist aber gerade in einer Industrieregion wie Ostwestfalen zu berücksichtigen, dass Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung aneinander gekoppelt sind. Gewerbe-

und Industriegebiete wurden gezielt dazu geschaffen, Verkehre und Emissionen zu bündeln – letztlich auch, um andere, sensible Bereiche zu entlasten. Die IHK setzt sich für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Gewerbestandorten an Hauptverkehrsachsen und für die Sicherung der verkehrlichen Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriegebiete auch in Abend- und Nachtstunden ein. In mehreren Städten in Ostwestfalen wird aktuell diskutiert, eine flächendeckende Tempo-30-Zone in der Innenstadt einzurichten und auch die Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen auf Tempo 30 zu begrenzen. Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit und eine hohe Qualität der Verkehrswege gehören jedoch gerade im durch Industrie, Handel, Dienstleistung und Logistik geprägten Ostwestfalen zu den wichtigsten Standortfaktoren. Der Wirtschaftsverkehr benötigt ein zusammenhängendes und leistungsfähiges innerstädtisches Straßennetz; die Hauptverkehrsadern übernehmen eine wichtige Bündelungs- und Verbindungsfunktion und dürfen nicht in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt werden.

Zudem werden im Rahmen der Luftreinhalteplanung auch Umweltzonen, Dieselfahrverbote und die Einführung einer neuen Plakette zur Kennzeichnung besonders schadstoffarmer Fahrzeuge und als Grundlage für Fahrverbote diskutiert.

Dabei ist die Wirksamkeit von Umweltzonen in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit des Mittels fraglich – vor allem wenn es um die Senkung von Stickstoffdioxid (NO₂) geht. Gerade die Beeinträchtigung von Unternehmen mit Nutzfahrzeugen ist bei diesem ordnungspolitischen Eingriff in Form eines flächendeckenden und dauerhaften Fahrverbotes nicht verhältnismäßig. Insbesondere kleine Unternehmen sind betroffen, die auf Grund des geringen Eigenkapitals erhebliche Schwierigkeiten haben, den Fuhrpark entsprechend der mit den Umweltzonen verbundenen Vorgaben und Fristen nachzurüsten oder auszutauschen. Gute Ansatzpunkte zur Schadstoffsenkung in unseren Innenstädten liegen in der Umstellung der Fahrzeuge, die dauerhaft in der Innenstadt unterwegs sind (u. a. Busse, Lieferverkehr) auf schadstoffärmere Modelle sowie Elektroantrieb. Maßnahmen der Verkehrsverflüssigung, Verkehrslenkung und Stärkung des Umweltverbundes optimieren den Verkehr anstatt ihn zu verbieten. Zur Immissionsminderung bieten sie zudem große Potenziale.





Es bleibt festzuhalten, dass Geschwindigkeitsreduzierungen und Fahrverbote zu einer Behinderung aller geschäftlichen und privaten Fahrten durch erhöhten Zeitaufwand führen. Im Lieferverkehr müssen ggf. mehr Fahrzeuge eingesetzt werden – dadurch werden Lärm- und Verkehrsbelastungen eher erhöht als reduziert. Insgesamt sollte bei umweltschutzbedingten Verkehrsrestriktionen die Verhältnismäßigkeit solcher Maßnahmen beachtet werden. Nutzen und Kosten von Maßnahmen im Zuge der Klimaschutzpolitik sowie vor der Einführung von Umweltzonen, Lärmaktionsplänen oder Straßensperrungen für den LKW-Verkehr sind objektiv abzuwägen. Sind restriktive Maßnahmen unabdingbar, müssen Ausnahmeregelungen für individuelle Härtefälle und Übergangszeiten gewährleisten, dass betroffene Betriebe nicht in ihrer Existenz gefährdet werden.

**FORDERUNG 8 ►
INNOVATIVE
MOBILITÄTSKONZEPTE
UMSETZEN!**

IT-Unternehmen, Forschungsinstitute und die Automobilindustrie arbeiten mit Hochdruck daran, neue Technologien für innovative Mobilitätskonzepte zur Marktreife zu bringen. Dabei bieten Digitalisierung und Innovationen im Verkehrssektor ein großes Potenzial, den Verkehr und seine Teilnehmer besser zu vernetzen sowie Sicherheit, Energieeffizienz und Kapazitätsausnutzung zu steigern. Es gilt, moderne Informations- und Kommunikationstechnologien sowie intelligente Fahrzeug- und Verkehrsleitsysteme im Verkehrssektor weiter zu implementieren und auszubauen.

Auch die Weiterentwicklung alternativer Antriebe spielt hier eine große Rolle. Elektromobilität ist bereits stark auf dem Vormarsch, ebenso autonome Systeme. In den nächsten 10 Jahren wird sich der Bereich Mobilität grundsätzlich verändern. Innovationen und Digitalisierung werden zu einer verbesserten Klimabilanz des Verkehrssektors und zu

einer intelligenten Vernetzung der Verkehrsträger beitragen. Ein engmaschiges Netz an Ladestationen für Elektrofahrzeuge gilt als wichtige Voraussetzung. Hier ist noch viel Nachholbedarf in den Städten der Region zu konstatieren.

Eine Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (wie Fahrräder, Bahn, Bus und Car-Sharing) ist aus Sicht der Wirtschaft zu begrüßen. Zahlreiche Unternehmen engagieren sich bereits im betrieblichen Mobilitätsmanagement, stellen ihren Mitarbeitern u.a. Jobtickets und Dienstfahrräder zur Verfügung. Der Ausbau von Car-Sharing und der Bau von Mobilitätsstationen sind weitere sinnvolle Schritte, Mobilität innovativ und umweltfreundlich zu gestalten und so zu einer verkehrlichen Entlastung auf unseren Straßen beizutragen.

Seitens der Politik sollten die digitalen und technologischen Entwicklungen zur Verbesserung der Effizienz und der Nachhaltigkeit des Güter- und Personenverkehrs entsprechend unterstützt werden. Hierbei stehen verkehrsträgerübergreifende, innovative Mobilitätskonzepte in besonderem Maße im Vordergrund.

Verkehrsinfrastruktur

Vorrangige Projekte in Ostwestfalen

Mobilität ist wie dargestellt einer der wichtigsten Standortfaktoren für die gewerbliche Wirtschaft in Ostwestfalen. Deshalb gilt es die Verkehrsinfrastruktur kontinuierlich zu verbessern. Dies gilt für alle Verkehrsträger gleichermaßen. Im Folgenden wird auf die einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft eingegangen. Zudem werden Projekte und Maßnahmen von hoher regionaler Bedeutung dargestellt.

Straße

Die Straße ist der wichtigste Verkehrsträger in Ostwestfalen. Der Erhalt und der Ausbau des Straßennetzes muss deshalb oberste Priorität sein. Es geht nicht darum, nur Schlaglöcher zu beseitigen, sondern die Netzfunktionalität langfristig zu erhalten. Das

Herauslösen einzelner Verbindungen aus dem bestehenden Infrastrukturnetz kann zu einer Kettenreaktion mit zum Teil erheblichen Auswirkungen auf die verkehrliche Erreichbarkeit von Standorten, ja ganzer Regionen führen, wie die Sperrung der Rheinbrücke Leverkusen deutlich zeigt. Doch Sanierung alleine reicht nicht. Unzureichender Ausbau und fehlende Lückenschlüsse können sich negativ auf die logistischen Prozessketten auswirken und das Image und die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Ostwestfalen beeinträchtigen. Dies bezieht sich nicht nur auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen, sondern insbesondere auch auf das Landes- und Kommunalstraßennetz. Die bestehende Verkehrsleit- und Sicherheitstechnik oder Verkehrsinformationssysteme sollten in Richtung intelligente Infrastruktur- und Signalsysteme ausgebaut werden.





Intelligente Fahrzeug- und Verkehrsleitsysteme bieten zudem ein großes Potenzial, die Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte und der Innenstädte zu optimieren.

Die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen erwartet daher von der Bundes- und Landespolitik, die Bundesfernstraßen und Landesstraßen in der Region auch weiterhin zukunfts-gerecht auszubauen. Dies gilt auch für das kommunale Straßennetz. Die Infrastrukturinvestitionen müssen dort eingesetzt werden, wo sie den größ-

ten verkehrlichen und damit volkswirtschaftlichen Nutzen entfalten. Vor dem Hintergrund der schwierigen Haushaltssituation in den Kommunen ist es erfreulich, dass mit den Regelungen im Bund-Länder-Finanzausgleich entsprechende Nachfolgeregelungen für Entflechtungsgesetz und GVFG für die Zeit nach 2019 erzielt wurden. Gleichzeitig ist es wichtig, dass die Kommunen deutliche Prioritäten in ihrer Haushaltplanung für die nächsten Jahre setzen. Damit einher geht das bedeutende Thema Brücken-

sanierungen, welches Straßen aller Hierarchiestufen umfasst. Hier muss es eine klare Priorität der Sanierung geben. Leistungsfähige Umleitungsstrecken und eine frühe Information betroffener Unternehmen sind unumgänglich.

Zur Optimierung des vorhandenen Straßennetzes setzt sich die IHK Ostwestfalen im Gesamtinteresse der Wirtschaft insbesondere für folgende Straßenbauprojekte und Maßnahmen ein:

AUTOBAHNEN

- 01 **A2, achtstreifiger Ausbau Bielefelder Kreuz – Landesgrenze Niedersachsen;**
BVWP 2030: nicht enthalten

- 02 **A30, Nordumgehung Bad Oeynhausen:** im Bau

- 03 **A33, Lückenschluss Bielefeld – Ausbauende Borgholzhausen:** im Bau

Abkürzungen: BVWP = Bundesverkehrswegeplan | SPNV = Schienenpersonennahverkehr

BUNDESSTRASSEN

-
- 04 **B 1, Ortsumgehung Salzkotten – A 33;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 05 **B 7, Ortsumgehung Scherfede;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 06 **B 61, Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh – Bielefeld;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 07 **B 61, Ortsumgehung Ummeln;**
BVWP 2030: als Zubringer zur A 33 bereits
fest disponiert
-
- 08 **B 64, Ortsumgehung Herzebrock-Clarholz;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 09 **B 64, Brakel-Hembsen – Höxter-
Godelheim – Höxter einschl. Anschluss B 83;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 10 **B 65, Ortsumgehung Minden;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 11 **B 65, Pr. Oldendorf – Lübbecke;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 12 **B 65, Lübbecke – Hille-Eickhorst;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 13 **B 66 n, Bielefeld (Ostwestfalentunnel) – A 2;**
BVWP 2030: Weiterer Bedarf (wurde zurückgestuft)
-
- 14 **B 66, BI-Hillegossen – Leopoldshöhe;**
im Bau
-
- 15 **B 83, Bad Karlshafen – Beverungen-Herstelle;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 16 **B 83 n, Beverungen-Wehrden – Höxter-Godelheim;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 17 **B 83, Würgassen – Beverungen (Ortsumgehung
Lauenförde);** BVWP 2030: Weiterer Bedarf
-
- 18 **B 239, Herford (A 2) – Kirchlengern (A 30);**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-

-
- 19 **B 482, A 2 – AS Porta-Westfalica/Minden –
Porta Westfalica-Hausberge;**
BVWP: Vordringlicher Bedarf
-
- 20 **B 482, Ausbau Porta Westfalica/Minden –
Petershagen, L 780/L 764 – Kreisstraße 6;**
BVWP 2030: Weiterer Bedarf
-
- 21 **B 513, Ortsumgehung Harsewinkel;**
BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
-
- 22 **B 611, Löhne-Wittel (L 860) – Vlotho-Exter (A 2);**
BVWP 2030: Fest disponiert, im Bau
-

LANDESSTRASSEN

-
- 23 **L 557, Enger – A 30;**
Landesstraßenbedarfsplan: Stufe 1
-
- 24 **L 557, Rödighausen – Pr. Oldendorf;**
Landesstraßenbedarfsplan: Stufe 1
-
- 25 **L 712, Ostwestfalenstraße – A 2 – B 61;**
Landesstraßenbedarfsplan: Stufe 1,
Planfeststellungsbeschluss 2014
-
- 26 **L 765, Südumgehung Rahden;**
Landesstraßenbedarfsplan: Stufe 2
-
- 27 **L 782, Ortsumgehung Rietberg Neuenkirchen;**
Landesstraßenbedarfsplan: Stufe 1
-
- 28 **L 788, Ortsumgehung Friedrichsdorf (Süd);**
Landesstraßenbedarfsplan: nicht enthalten
-
- 29 **L 791, Ortsumgehung Friedrichsdorf (Ost);**
Landesstraßenbedarfsplan: Stufe 1
-
- 30 **L 806, Verlegung in Herzebrock-Clarholz;**
Landesstraßenbedarfsplan: Stufe 1
-



Schiene

Die vorhandenen Schienenwege haben in Ostwestfalen eine hohe Bedeutung sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenfern- und Nahverkehr. Die Stärke Ostwestfalens ist das dichte Schienennetz entlang der siedlungsstrukturellen Verdichtungsbereiche. Daher sind nicht der Neubau, sondern der Erhalt und insbesondere die Beseitigung von Engpässen und die Beschleunigung des Schienenverkehrs in Ostwestfalen zentrale Themen. Nicht mehr genutzte und stillgelegte raumbedeutsame Schienenverbindungen gilt es als Optionstrassen für die Zukunft zu sichern.

Die Sanierung von Brücken wird in den kommenden Jahren eine wichtige Rolle spielen. Ebenfalls werden für die nächsten Jahre insgesamt erhöhte Bautätigkeiten an der Schieneninfrastruktur prognostiziert.

Hier ist ein frühzeitiges und professionelles Baustellenmanagement nötig, um die Beeinträchtigungen für den Personen- und Güterverkehr so gering wie möglich zu halten.

GÜTERVERKEHR

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 hat die DB-Cargo deutschlandweit mehr als 200 Güterverkehrsstellen aufgegeben. Davon sind auch Güterverkehrsstellen in Ostwestfalen betroffen. Eine insgesamt wachsende Bedeutung kommt daher den Privatbahnen bei der Bedienung von Kunden in eigenen regionalen Streckennetzen zu. Privatbahnen, wie in Ostwestfalen z. B. die TWE oder die Mindener Kreisbahnen, haben auch im DB-Streckennetz einen Teil

der von der DB vernachlässigten mittelständischen Verloader aufgefangen und deren Transporte auf der Schiene gehalten.

Für Privatbahnen sollten neue Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden, da ein hoher Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf bei der Schieneninfrastruktur und den Gleisanlagen besteht, der aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Situation kaum von den Schienengüterverkehrsunternehmen getragen werden kann. Beispielsweise ist die TWE-Strecke zwischen Harsewinkel und Verl von der Stilllegung bedroht, im Streckennetz der Mindener Kreisbahnen ist eine hohe Anzahl an Hafengleisen nicht mehr befahrbar. Im Gegensatz zur Straße, zur Wasserstraße und zur DB-Schieneninfrastruktur existiert keine auch nur annähernd vergleichbare Finanzierungsgrundlage für regionale Infrastrukturen der Privatbahnen. Bund und Land sollten sich für die Privatbahnen stärker engagieren. Die verkehrspolitisch gewünschte Stärkung des Schienengüterverkehrs kann vor allem durch einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienengüterverkehrsnetz und den Abbau von Zugangshemmnissen zum Einzelwagennetzwerk der Eisenbahnen des Bundes erreicht werden.



PERSONENNAH- UND FERNVERKEHR

Der Schienenpersonenverkehr ist in Ostwestfalen für Geschäftsreisende, Pendler und den Tourismus von hohem Interesse. Mit rund 140.000 Nutzern von Nah- und Fernverkehr täglich ist die Region abhängig von einer hohen Leistungsfähigkeit der Schiene.

Bedingt durch die vielen international agierenden Unternehmen sind möglichst umsteigefreie Verbindungen zu den Großflughäfen von herausragender Bedeutung für Mitarbeiter und Firmenkunden. Die IHK fordert daher, bestehende ICE- und IC-Haltepunkte und -verbindungen dringend zu erhalten und zu verbessern. Zukünftig wird der Rhein-Ruhr-Ex-

press (RRX) das Rückgrat des Schienenpersonenverkehrs in Nordrhein-Westfalen bilden. Der RRX als qualitativ hochwertiger Schienenpersonenverkehr wird auch Ostwestfalen ab 2019 besser an das Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln anbinden.

Die ostwestfälische Wirtschaft appelliert an die Politik, die Substanz der Schienenwege zu erhalten und Engpässe sukzessive zu beseitigen. Daneben sind die Ertüchtigung der Fernverkehrsknotenpunkte sowie die Fortführung der technischen Modernisierung und Attraktivierung der Bahnhöfe erforderlich. Hier sind vor allem die Schaffung von weiteren Parkplätzen zur Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs mit dem MIV, die Herstellung der Fahrbarkeit

für den RRX und der Ausbau der Barrierefreiheit zu nennen. Ein weiteres Handlungsfeld liegt in der Elektrifizierung der Nebenstrecken (z. B. im Bereich Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld*), die heute noch mit Dieselfahrzeugen betrieben werden, um auch im Schienenverkehr verbesserte Umweltstandards umzusetzen.

Die aus Sicht der Wirtschaft vordringlichen Schienenprojekte und Maßnahmen in Ostwestfalen sind:



SCHIENENVERKEHR

- 31 **ABS/NBS Hannover – Bielefeld**
(Hannover, Wunstorf, Minden, Bielefeld): viergleisiger Ausbau, Ablehnung Tunnelvariante Bückeberg – Porta Westfalica; BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
- 32 **ABS D/NL – Bad Bentheim – Löhne:**
Ertüchtigung und Beschleunigung; BVWP 2030: Potenzieller Bedarf
- 33 **ABS Rotenburg – Verden – Nienburg – Minden:**
Engpassbeseitigung und Ausbau – Teil des Optimierten Alpha-E mit Bremen; BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf
- 34 **Bielefeld – Lemgo-Lüttfeld:** Elektrifizierung*
- 35 **Paderborn – Brackwede:**
Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung*
- 36 **RegioPort Weser:** Umsetzung der Anbindung Straße – Wasser – Schiene
- 37 **Rheda-Wiedenbrück – Warendorf – Münster:**
Geschwindigkeitserhöhung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Bahnübergängen*
- 38 **Stadtbahnnetz in Bielefeld:**
Stärkung und Weiterentwicklung, insbesondere Ausbau Linie 4 (Campus-Linie) und Anbindung der Sennestadt an das Stadtbahnnetz
- 39 **TWE-Strecke Harsewinkel – Verl:**
Reaktivierung für den SPNV, Sicherung für den Schienengüterverkehr*

* angemeldet zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW



Wasserstraße Hafen

Das Transportaufkommen in NRW wird laut Prognose im Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2016 im Bereich der Wasserstraße bis 2030 um 22 Prozent auf 150 Millionen Tonnen zunehmen. Dabei kommt Minden-Lübbecke mit seiner zentralen Lage mit dem Wasserstraßenkreuz von Mittellandkanal und Weser und seinen öffentlichen und privaten Güterhäfen/-umschlagstellen von Preußisch Oldendorf im Westen und Petershagen im Norden bis Minden im Südosten eine besondere Rolle zu. Diese Rolle wird zukünftig mit der Inbetriebnahme der neuen Schleuse, der Zulassung des Großmotorgüterschiffes auf der Mittelweser, dem Bau des RegioPort Weser in Minden und dem Ausbau der Mittelweser noch gestärkt. Der Ausbau des landesbedeutsamen Hafens Minden als Hinterlandterminal im Containerverkehr der deutschen Seehäfen wird begleitet von der Ausweisung hafenauffiner Gewerbegebiete und der wachsenden Rolle im Rahmen der Transportketten von Unternehmen aus Ostwestfalen-Lippe und dem benachbarten Niedersachsen. Diese beträchtlichen öffentlichen und privaten Investitionen sind be-

sonders wirtschaftlich, wenn auch die Fahrtzeiten der Binnenschiffe mit Mittelweser-Uferrückverlegungen wirtschaftlich gehalten werden.

Die zukünftige Trimodalität des RegioPort Weser mit der Verknüpfung der Transportwege Straße, Wasserstraße und Schiene ist ein entscheidender Standortvorteil. Grundsätzlich gilt es, die bestehende sehr seltene trimodale Konstellation zur Erhal-

tung zukünftiger Optionen nicht zurückzubauen oder beispielsweise durch heranrückende empfindliche Nutzungen einzuschränken. Generell überaus wichtig ist die vorausschauende Versorgung mit Industrie- und Gewerbeflächen, wobei an den Wasserstraßen in Minden-Lübbecke Logistik und hafenauffines Gewerbe klar im Vordergrund stehen. Die Potenziale für Massentransporte wie Kies und Getreide und für Schwertransporte sind über die Straßen mit ihren sanierungsbedürftigen Brücken kaum noch abzuwickeln. Aus diesem Grund und um eine Entwertung der sehr beachtlichen politischen und finanziellen Anstrengungen der letzten Jahrzehnte zum Ausbau der Oberweser zu vermeiden, ist es entscheidend, die Status-Quo-Befahrbarkeit der Oberweser für Binnengüterschiffe ohne Rückbau zu erhalten.

Die aus Sicht der IHK Ostwestfalen vordringlichen Projekte und Maßnahmen für Wasserstraße und Hafen sind:

SCHIFFSVERKEHR

- 40 **Ausbau der Mittelweser** mit allen planfestgestellten Uferrückverlegungen einschl. der Ertüchtigung der Südstrecke für das Großmotorgüterschiff; BVWP 2030: Fest disponiert (nur Basisvariante)
- 41 **Mittelweser:** Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen bei Erneuerungs- und Sanierungsbedarf der Brücken mit dem Ziel 7 m über oberen Grenzwasserstand für dreilagigen Containerverkehr; BVWP 2030: nicht enthalten
- 42 **Ersatzneubau obere Schleuse Minden;** BVWP 2030: Weiterer Bedarf
- 43 **RegioPort Weser:** Zügiger Bau nach den bisherigen Verzögerungen; BVWP 2030: nicht enthalten
- 44 **Oberweser:** Erhalt der Status-Quo-Befahrbarkeit für Güterschiffe und Erhalt zukünftiger Ausbauoptionen; kein Rückbau für Touristik und Natur; Erhalt der Option für einen Güterumschlag im Hafen des ehemaligen Kraftwerks Porta Westfalica-Veltheim

Luftverkehr Flughafen

Die Luftverkehrsinfrastruktur in Ostwestfalen leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichbarkeit der Region als Ganzes. Nicht nur international agierende Großkonzerne, auch kleine und mittlere Unternehmen – die gerade in Ostwestfalen prägend sind – sind auf leistungsfähige Luftverkehrsverbindungen angewiesen. Daher setzt sich die IHK Ostwestfalen für die Akzeptanz von allgemeiner und Geschäftsflugfahrt als gleichwertiges Verkehrsmittel ein.

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt bindet Ostwestfalen an den nationalen und internationalen Luftverkehr an und ist vor allem bedeutsam für Linien- und Touristikcharterverkehr in der Region. Das Angebot wird durch weitere Flugplätze in Bielefeld und Porta Westfalica ergänzt.



Die aus Sicht der IHK Ostwestfalen vordringlichen Projekte und Maßnahmen für Luftverkehr sind:



Die Luftverkehrsinfrastruktur in Ostwestfalen ist bedarfsorientiert weiterzuentwickeln. Dazu ist es erforderlich, die planerischen Voraussetzungen für notwendige Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen rechtzeitig vorzubereiten, sodass auf veränderte Nachfragesituationen flexibel und zeitnah reagiert werden kann. Bei der Diskussion über Veränderungen oder Neufestlegungen von Nachtflugbeschränkungen und Betriebszeiten ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Neben den Schutzinteressen der Anwohner sind insbesondere auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel und die Anforderungen der Nutzer hinsichtlich eines wirtschaftlichen Flugbetriebs zu berücksichtigen.

Die im Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) enthaltene Formulierung der planerischen Entwicklungsabhängigkeit des Flughafens Paderborn/Lippstadt von anderen Flughäfen lehnen wir ab. Für die vorgenomme-

ne Einstufung des Flughafens Paderborn als (nur) „regionalbedeutsam“ gibt es für uns keine nachvollziehbare fachliche Grundlage. Es kann weder im strukturpolitischen Interesse des Landes noch der Regionen sein, die Entwicklung der als regionalbedeutsam eingestuften Flughäfen einzuschränken oder bereits getätigte Investitionen im Nachhinein in Frage zu stellen. Ein bedarfsgerechter Ausbau, die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung und die Ansiedlung von flughafenaffinem Gewerbe darf nicht beeinträchtigt werden. Im Rahmen der geplanten Überarbeitung der NRW-Luftverkehrskonzeption sollten daher die Stärken der einzelnen Flugplätze berücksichtigt und eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung aller Luftverkehrsstandorte in NRW ermöglicht werden.

LUFTVERKEHR

- 45 **Flughafen Paderborn/Lippstadt:**
Bedarfsgerechte Weiterentwicklung und Optimierung
- 46 **Flugplätze Bielefeld und Porta Westfalica:**
Bedarfsgerechte Weiterentwicklung für den Geschäftsreiseverkehr (z. B. Einführung von GPS-gesteuerten Anflugverfahren zur Verbesserung der Verkehrssicherheit)
- 47 **Bundeseinheitliche Standortplanung für den Luftverkehr**

Fotonachweis

U1: Kanal Petershagen, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Verden (o.l.), Petair/Fotolia (o.r.), Teteline/Fotolia (m.l.), pattilabelle/Fotolia (m.m.), Eric Gevaert/Fotolia (u.l.), Kreuz A2/A33 Straßen.NRW (u.r.) • **S. 1:** IHK Ostwestfalen • **S. 2:** Wellnhofer Designs/Fotolia (o.l.), Peter Atkins/Fotolia (m.), PRILL Mediendesign/Fotolia (u.l.) • **S. 3:** kamonrat/Fotolia (o.), pattilabelle/Fotolia (m.r.), Industrieblick/Fotolia (u.l.), Thomas Leiss/Fotolia (u.r.) • **S. 4:** IHK Ostwestfalen (u.l.), hykoe/Fotolia (u.r.) • **S. 5:** IHK Ostwestfalen (o.), Marco2811/Fotolia (m.), endostock/Fotolia (u.) • **S. 6:** IHK Ostwestfalen (o.l.), Bielefeld Marketing (o.r./u.l.) • **S. 7:** Monkey Business/Fotolia (m.l.), IHK Ostwestfalen (u.l./u.r.) • **S. 8:** IHK Ostwestfalen (u.l.), Universal Transport (u.r.) • **S. 9:** ghazii/Fotolia (o.l.), zapp2photo/Fotolia (o.r./u.r.) • **S. 10:** Otto Durst/Fotolia (o.r.) • **S. 11:** IHK Ostwestfalen (o.r./o.l.) • **S. 13:** purelife-pictures/Fotolia (o.), Eduard Shelesnjak/Fotolia (u.) • **S. 14:** bildergala/Fotolia • **S. 15:** Christian Schwier/Fotolia (o.) • **S. 16:** Paderborn/Lippstadt Airport (o.), Flugplatz Bielefeld GmbH (m.)

Das Positionspapier wurde erarbeitet durch Mitglieder des IHK-Verkehrsausschusses:

Karl Brand, Karl Brand GmbH, Fachgroßhandel für Gebäudetechnik
Henning Buchholz, Wasser- und Schifffahrtsamt Minden
Holger Dechant, Universal Transport Michels GmbH & Co. KG
Dr. Klaus Bockermann, Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH
Dr. Marc Cezanne, Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH
Dr. Stefan Schwinning, Miele & Cie. KG
Laurent Gauthier, Porta Air Service Verwaltungsgesellschaft mbH
Lars Oliver Geertz, Flughafen Bielefeld GmbH
Andreas Hartmann, Hartmann International GmbH & Co. KG
Astrid Höcker, Spedition Höcker GmbH & Co. KG
Friedrich Johannsmann, Johannsmann Transport-Service GmbH
Detlev Kahmen, Kahmen TransCargo GmbH
Hans-Jürgen Krain, mobiel GmbH
Johannes Marg, Mindener Kreisbahnen GmbH
Andreas Meyer, Straßen.NRW
Peter Mogwitz, DEKRA Automobil GmbH
Volker Schneegaß, Gestamp Umformtechnik GmbH
Martin Schröder, Martin Schröder Spedition KG
Norbert Seeger, Westfalia Intralog GmbH
Ludger Siemer, VVOWL Zweckverband VerkehrsVerbund OWL
Axel Strunkmann-Meister
Lars Voigtländer, Straßen.NRW
Bernd Watermann, meyer Jumbo Logistics GmbH & Co. KG

und die IHK-Mitarbeiter

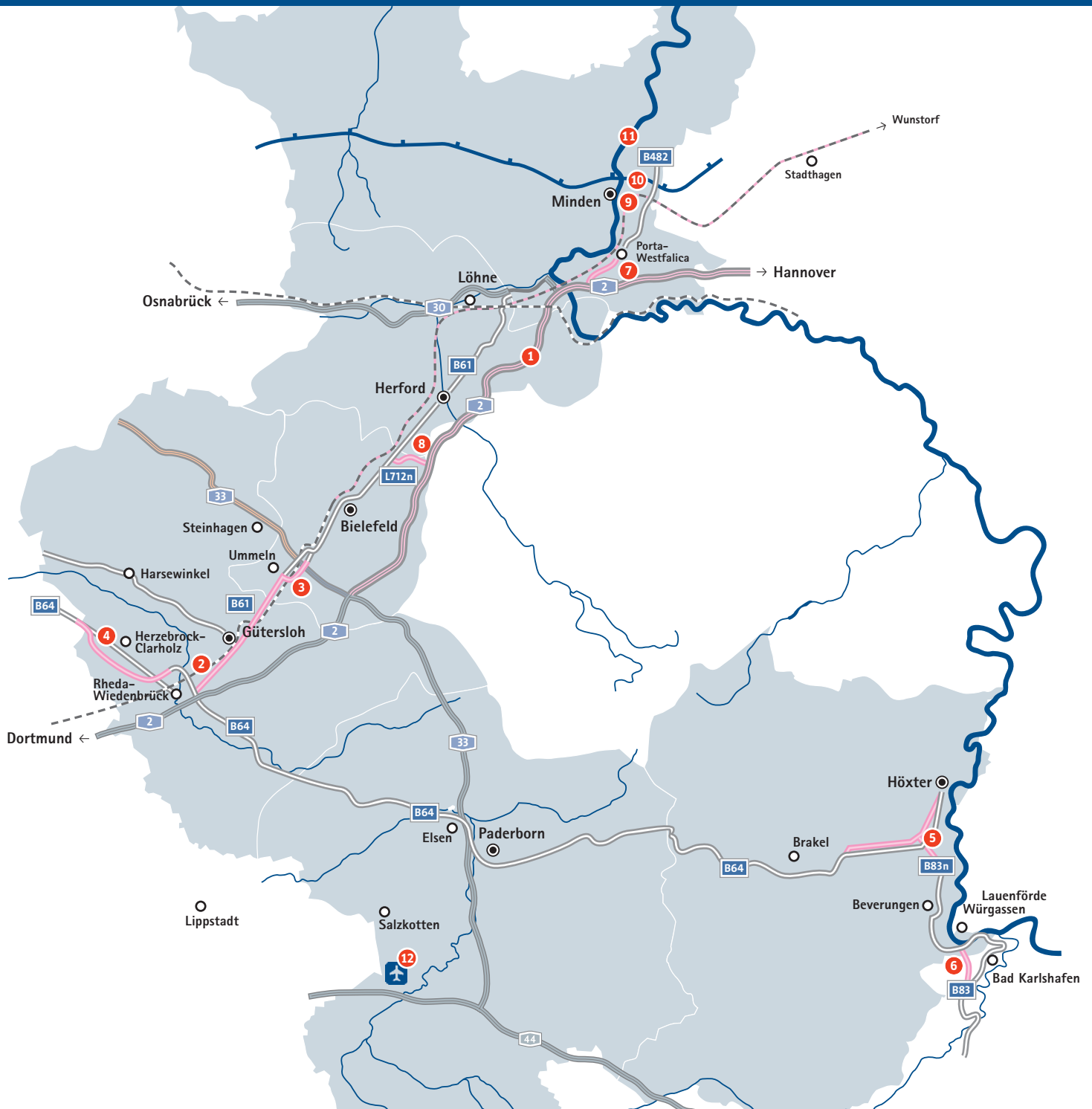
Daniela Becker, Harald Grefe, Karl-Ernst Hunting

Impressum

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld
Elsa-Brändström-Str. 1–3, 33602 Bielefeld
www.ostwestfalen.ihk.de

Redaktion: Daniela Becker
Referat Verkehr, Stadt- und Regionalplanung
Kontakt: Telefon 0521 554-234
E-Mail: d.becker@ostwestfalen.ihk.de
Satz und Gestaltung: Jörg Aufdemkamp, Bielefeld
Druck: xxx
Stand: Juni 2017

DIE WICHTIGSTEN VERKEHRSPROJEKTE IN OSTWESTFALEN



- 1 A2: 8-streifiger Ausbau zw. Bielefelder Kreuz und Landesgrenze Niedersachsen
- 2 B61: Ausbau zw. Rheda-Wiedenbrück und Bielefeld
- 3 B61: Bau Ortsumgehung Ummeln¹
- 4 B64 n: Bau Ortsumgehung Herzebrock-Clarholz²
- 5 B64/B83 n: Neubau Brakel/Hembsen – Höxter-Godelheim – Höxter einschl. Anschluss B83
- 6 B83: Neubau Bad Karlshafen – Beverungen/Herstelle
- 7 B482: 4-streifiger Ausbau A2 – AS Porta-Westfalica/Minden – Porta Westfalica-Hausberge
- 8 L712 n: Lückenschluss Ostwestfalenstraße – A2 – B61³
- 9 Schienenstrecke Hannover – Bielefeld: 4-gleisiger Ausbau⁴
- 10 RegioPort Weser: Umsetzung der Anbindung Straße – Wasser – Schiene
- 11 Mittelweser: Ausbau inkl. aller planfestgestellten Uferrückverlegungen
- 12 Flughafen Paderborn/Lippstadt: Bedarfsgerechte Weiterentwicklung und Optimierung

- 1) Planfeststellungsbeschluss liegt vor
- 2) Die B64-Ortsumgehungen Warendorf und Beelen liegen im IHK-Bezirk Nordwestfalen. Nur durch die Fertigstellung aller drei Ortsumgehungen kann die geplante Verkehrsfunktion als großräumige Ost-West-Achse erreicht werden
- 3) Planfeststellungsbeschluss liegt vor
- 4) Ablehnung Tunnelvariante Bückeburg – Porta Westfalica