

Infrastruktur und Mobilität in Ostwestfalen – Herausforderungen und Chancen

Positionspapier der IHK Ostwestfalen

ENTWURF

Stand: 12. Juni 2024

Statements Präsident und Vorsitzender des Verkehrsausschusses

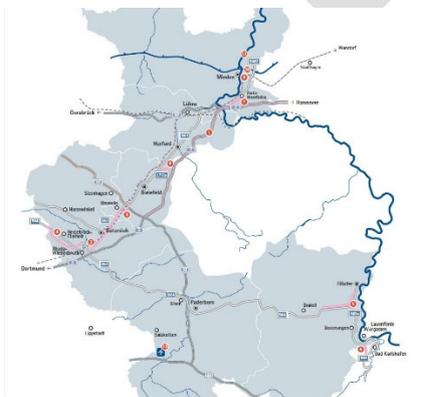
Die Statements von Herrn Wahl-Schwentker und Herrn Dr. Bockermann werden mit den Zitatgebern abgestimmt.

Darum gehts

Erreichbarkeit ist ein zentraler Standortfaktor für alle Branchen, egal ob Industrie, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleister oder Freizeit- und Tourismusbetriebe. Das bezieht sich einerseits auf den Transport von Gütern und Dienstleistungen, aber mindestens genauso auf die Mobilität von Beschäftigten und Kundschaft, gerade in Zeiten des Fachkräftemangels. Güter- und Personenmobilität muss verlässlich und planbar funktionieren.

Das polyzentrische Ostwestfalen mit seiner vielfältigen und mittelständischen Wirtschaftsstruktur ist auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Dabei ist die Region über die europäischen Hauptverkehrsachsen A 2, A 30, A 33 und A 44, den Flughafen Paderborn/Lippstadt, die Bahnlinie Paris-Moskau und den RegioPort Weser mit allen Verkehrsmitteln gut angebunden (Abbildung 1).

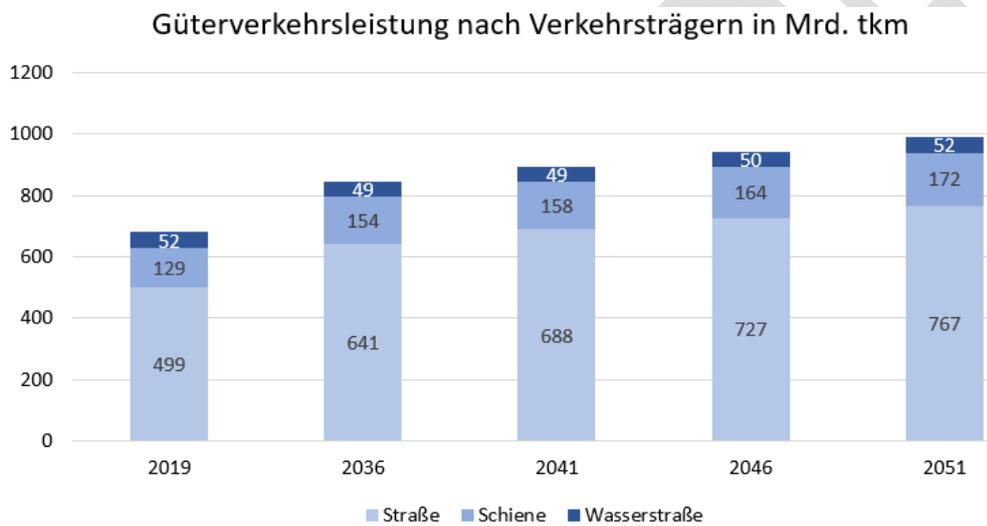
Abbildung 1: Platzhalter: Übersichtskarte Verkehrsinfrastruktur in der Region



Quelle: ##

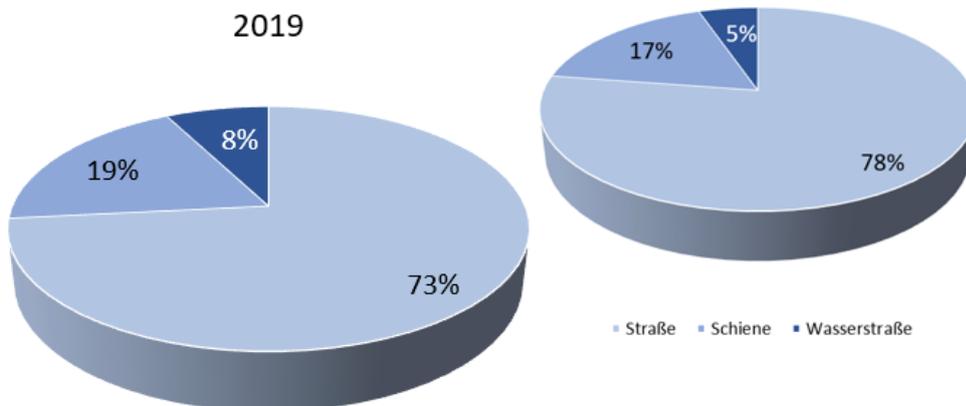
Diese Infrastruktur muss gepflegt und weiterentwickelt werden. Denn Mobilität hat für die Entwicklung unserer Wirtschaft und Gesellschaft eine große Bedeutung. Sie ist Grundvoraussetzung für wirtschaftliches Handeln und wirtschaftlichen Erfolg. Der Mobilitätsbedarf von Gütern und Personen in Deutschland steigt schon seit Jahren immer weiter an. Trotz leichter Rückgänge in den Jahren 2022 und 2023 wird ein Fortgang dieses Trends prognostiziert. Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) erwartet bis zum Jahr 2051 46 Prozent mehr Güterverkehr und 13 Prozent mehr Personenverkehr. Die Verkehrsprognose des BMDVs verdeutlicht zudem, dass der straßengebundene LKW-Anteil am Verkehr weiter zunehmen wird (Abbildung 2), und zwar bezogen auf den Verkehrsträger Straße um 54 %. Für die Schiene wird ein Zuwachs von etwa einem Drittel erwartet, während der Güterverkehr über die Wasserstraße stagniert.

Abbildung 2



Quelle: Werte aus „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose im Auftrag des BMDV – „Prognose 2022“, Intraplan/Trimode, Grafik eigene Darstellung

Güterverkehrsleistung (Mrd. tkm) nach Verkehrsträgern in Prozent 2051

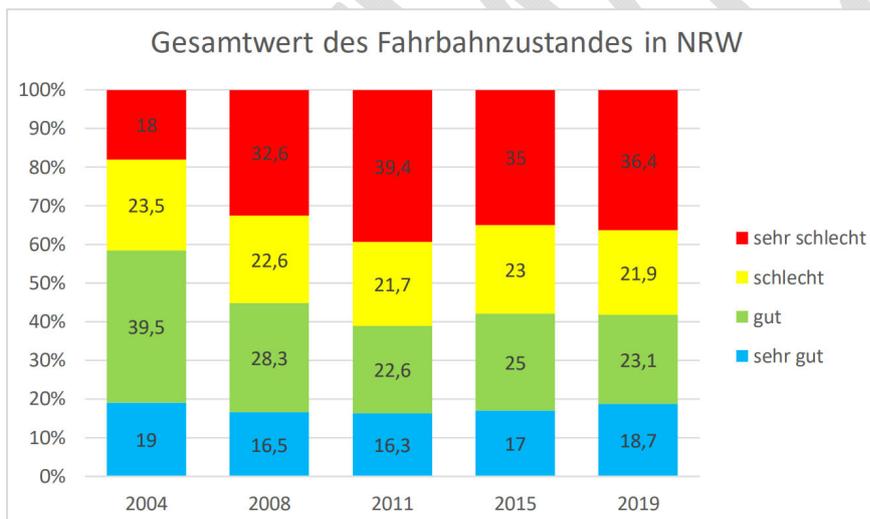


Quelle: Werte aus „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose im Auftrag des BMDV – „Prognose 2022“, Intraplan/Trimode, Grafik eigene Darstellung

Die Finanz- und Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte hat zu Sanierungsstau, Kapazitätsengpässen, maroden Verkehrswegen und -bauwerken geführt. Mehr als die Hälfte der Fahrbahnen in NRW werden mittlerweile in der aktuellen Version des Straßenzustandsberichts NRW als sehr schlecht oder schlecht bewertet (Abbildung 3).

Die Altersstruktur von Brücken und der erhebliche Gewichtsanstieg des Verkehrs in den letzten Jahrzehnten führen zu schlechten Zustandsnoten und vielfach eingeschränkter Tragfähigkeit dieser sensiblen Bestandteile unserer Infrastruktur. Sie müssen an vielen Stellen grundlegend saniert oder sogar erneuert werden. In Ostwestfalen wurden im März 2023 nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) 165 Brücken im Zuge von und über Autobahnen und Bundesstraßen in die schlechtesten Traglastindexklassen IV und V eingestuft, das sind insgesamt 14 Prozent. Die aktuelle, klassifizierte Brückentragfähigkeit liegt hier bis zu drei beziehungsweise mehr als drei Brückeneinstufungsklassen unterhalb des Ziellastniveaus. Für die Wirtschaft wird die Sanierung der Infrastruktur zur Belastungsprobe. Zum einen steigen die Zeit- und Kostenaufwendungen für die Mobilitätsbedürfnisse deutlich. Zum anderen nimmt die Kalkulierbarkeit von Transporten und damit die Verlässlichkeit deutlich ab. Sperrungen, Teilsperren, Tonnagebegrenzungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen führen immer häufiger zu Verzögerungen und Umwegen.

Abbildung 3: Gesamtwert des Fahrbahnzustandes in NRW



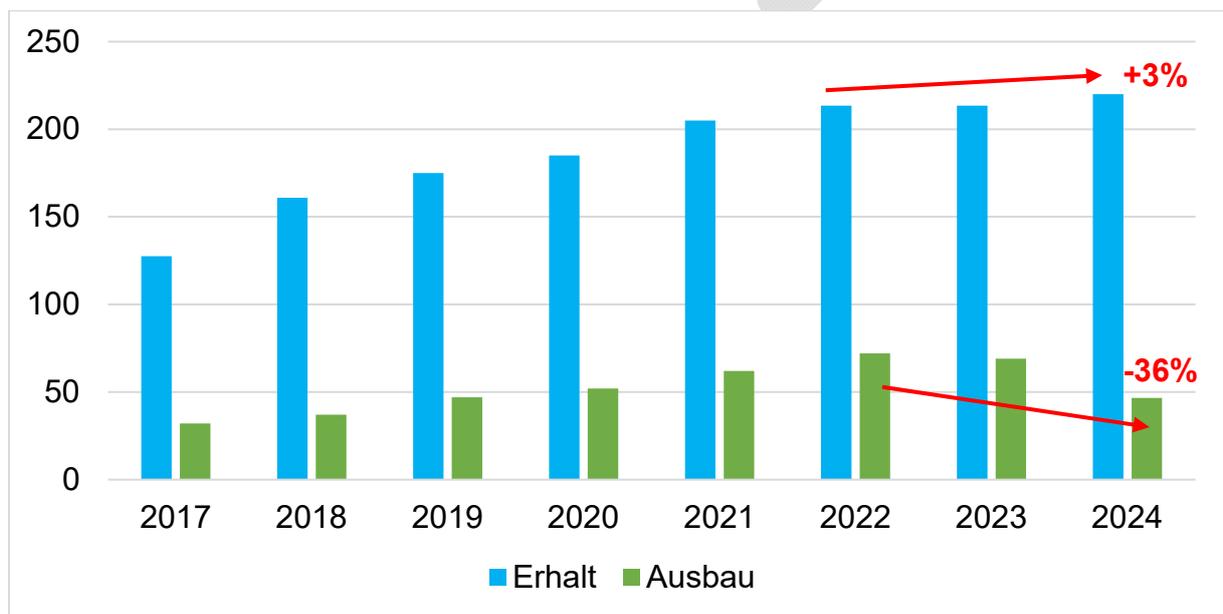
Quelle: Straßenzustandsbericht NRW 2019 (veröffentlicht 2023), Straßen.NRW

Es braucht enorme Anstrengungen, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur zumindest zu sichern. Das Land NRW investiert zwar hohe Summen in die Sanierung der Landesstraßen, kommt aber gegen den fortschreitenden Verfall nicht an. Dem steigenden Sanierungsbedarf steht ein zu niedriges Sanierungstempo aus Fachkräftemangel und aufwändigen Genehmigungsverfahren gegenüber. Welche Folgen dies haben kann, zeigt sich daran, dass im Jahr 2022 rund 60 Millionen Euro, die der Bund für Sanierung und Modernisierung von Bundesstraßen in NRW zur Verfügung gestellt hatte, nicht

abgerufen wurden. Das war u. a. Gegenstand einer Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtages NRW im April 2024.

Noch im Jahr 2021 konnte NRW im Bereich von Landesstraßen von seinem Planungsvorrat profitieren und sogar 36 Millionen Euro mehr abrufen als zunächst eingeplant (Abbildung 4). Der Landesbetrieb Straßen.NRW hatte damals 434 Millionen Euro verbaut. Im vergangenen Jahr 2023 sank die Summe auf 378 Millionen Euro. Der Rückgang trifft NRW doppelt, da die Baukosten im Tiefbau in den vergangenen drei Jahren um mehr als 20 Prozent gestiegen sind.

Abbildung 4: NRW Haushaltsmittel für Landesstraßen (in Mio. EUR)



Quelle: IHK NRW

Auch in Sachen Umwelt- und Klimaschutz müssen erhebliche Anstrengungen unternommen und wirksame Maßnahmen ergriffen werden. Diese Anforderungen und die verkehrlichen Belange verursachen teils komplexe Zielkonflikte, die die Verkehrspolitik umsichtig und vorausschauend lösen muss. Sie muss den Standard der Verkehrswege wieder herstellen, auf aktuelle Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer anpassen, künftige Bedarfe berücksichtigen – und gleichzeitig mit Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen zukunftsorientiert agieren. Menschen und Güter müssen und werden mobil bleiben; auch langfristig wird ein erheblicher Anteil des Verkehrs auf der Straße unterwegs sein.

Mehr als zwei Drittel der Transportleistung im Güterverkehr in Deutschland entfallen auf den Lkw (vgl. Abbildung 2). Leistungsfähige Alternativen, die wesentliche Teile des Verkehrs aufnehmen könnten, fehlen noch immer. Der Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur kommt viel zu langsam voran. Selbst wenn es gelingen sollte, den Anteil der Bahn am Güterverkehr, wie politisch beschlossen, von aktuell rund 20 auf 25 Prozent zu steigern, wird aufgrund des erwarteten Zuwachses des Güterverkehrs insgesamt auch der Straßengüterverkehr weiter wachsen.

Dementsprechend ist auf absehbare Zeit eine wettbewerbsfähige Wirtschaft auch auf ein leistungsfähiges und schnelles System bei der Fernstraßeninfrastruktur angewiesen.

Jeder Verkehrsträger verfügt über spezifische Systemvorteile, die die Nutzenden anforderungsgemäß kombinieren – das gewährleistet eine wirtschaftlich sinnvolle Mobilität, ist ein wesentlicher Bestandteil einer funktionierenden Marktwirtschaft und eine unerlässliche Voraussetzung für eine arbeitsteilige Wirtschaft. Um sicherzustellen, dass diese Wahlfreiheit faktisch erhalten bleibt, sind ein bedarfsgerechter Ausbau der Infrastruktur und ein fairer Wettbewerb zwischen allen Verkehrsträgern von entscheidender Bedeutung. Hierfür trägt die Politik die Verantwortung. Es wird dringend ein politischer und gesellschaftlicher Konsens benötigt, der die Bedeutung des Erhalts und bedarfsgerechten Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur als grundsätzliches Ziel der Verkehrspolitik anerkennt. Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge. Sie ist wichtiges volkswirtschaftliches Vermögen, dessen Erhalt gewährleistet werden muss.

Zusätzlich gilt es, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zukunftsfähig aufzustellen. Der ÖPNV spielt eine entscheidende Rolle als Rückgrat der Verkehrswende hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Trotz seiner Bedeutung steht der ÖPNV vor immer größeren Herausforderungen, eine der größten ist die Finanzierung. Die EU-Richtlinie „Clean Vehicle Directive“ macht konkrete Vorgaben zu Abgasemissionen und wirkt direkt auf die Erneuerung des Fahrzeugpools und den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Das Deutschlandticket, gleichwohl es den Tarifdschungel erfreulich vereinfacht und die Fahrgastzahlen nach den Coronaeinbrüchen wieder stabilisiert hat, verursacht trotz staatlicher Ausgleichszahlungen teilweise dramatische Einbußen bei den Verkehrsbetrieben. Der Fachkräftemangel setzt – wie allen Branchen – auch dem ÖPNV zu. Vor allem fehlendes Fahrpersonal führt zu Fahrplanausdünnungen und sogar zum Streichen ganzer Linien, im Busverkehr wie auf der Schiene. Auf die Verkehrswende wirkt das kontraproduktiv – eigentlich müssten gerade Taktung und Vernetzung optimiert werden. Auch den Radverkehr gilt es zu verbessern – nur so kann es gelingen, Innenstädte und Unternehmensstandorte mit allen Verkehrsmitteln erreichbar zu halten bzw. zu machen.

Die 15 Forderungen der IHK Ostwestfalen im Überblick

Für die Sicherung der Mobilität von Gütern und Personen sowie für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind aus Sicht der IHK Ostwestfalen folgende Forderungen und Handlungsfelder besonders relevant:

I. Handlungsfeld „Verkehre sicherstellen, optimieren und verknüpfen“

Innenstädte mit allen Verkehrsmitteln erreichbar halten

Anforderungen der Logistik sowie der Liefer- und Entsorgungsverkehre berücksichtigen

Öffentlichen Personennahverkehr zukunftsfähig aufstellen und planungssicher finanzieren

Potenziale des Radverkehrs heben

II. Handlungsfeld „Infrastruktur erhalten und ausbauen“

Sanierung und gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollte oberste Priorität haben

Erhalt und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur finanziell sicherstellen

Straßen und Brücken zielgerichtet ausbauen

Schiene stärken

Wasserstraßen ertüchtigen

Luftverkehr sichern und weiterentwickeln

III. Handlungsfeld „Zukunftsgerichtete Rahmenbedingungen schaffen“

Planungs- und Genehmigungsprozesse beschleunigen

Chancen der Digitalisierung nutzen

Alternative Antriebe und Kraftstoffe technologieoffen fördern

Fachkräftemangel lindern

Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung ergreifen

I. Handlungsfeld „Verkehre sicherstellen, optimieren und verknüpfen“

Innenstädte mit allen Verkehrsmitteln erreichbar halten

Innenstädte sind Wirtschafts- und Verkehrszentren, sie sind Orte der Versorgung, der Kultur, des Arbeitens, des Wohnens und der Freizeit. Die IHK steht ein für starke und lebendige Innenstädte. Die Aufgabenvielfalt unserer Zentren kann nur erhalten werden, wenn die Innenstädte und Ortsmitten für alle Verkehrsteilnehmenden gut erreichbar sind. Dafür sind leistungsfähige ÖPNV-Angebote zu schaffen, Infrastruktur für Radfahrende und Fußverkehr zielgerichtet auszubauen und die Hauptverkehrsachsen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Lieferverkehre weiterhin leistungsfähig zu halten. In der Verknüpfung der Verkehrsmittel liegen große Potenziale, die durch den Ausbau von Park-and-Ride-Parkplätzen, Mobilstationen und durch neue Fahrradabstellanlagen besser ausgeschöpft werden können. Gute Angebote sollten die Verkehrswende treiben, damit Unternehmen in den Zentren mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben.

Innerstädtische Logistik-Konzepte sollten integraler Bestandteil der Stadtplanung sein. Auch Citylogistik hubs am Stadtrand, Mikrodepots in städtischen Kernbereichen, Paketabholstationen, innovative Lieferkonzepte und eine Flexibilisierung der Lieferzeiten können dazu beitragen, Logistikverkehre in Innenstädten effizient zu steuern, zu bündeln und somit zu reduzieren. Für Kunden, die weiterhin mit dem MIV in die Zentren kommen, sollte ausreichend Parkraum mit digitalen Leitsystemen zur Verfügung stehen. Die Kommunen sollten daher Park- und Verkehrsleitsysteme konsequent ausbauen, um Parksuchverkehre zu verringern. Dabei sollten sie die bestehenden technischen und digitalen Möglichkeiten ausschöpfen. Ob Gastronomie, Einzelhandel oder Dienstleister, die Unternehmen vor Ort kennen die Bedürfnisse ihrer Kunden, aber auch der eigenen Mitarbeitenden genau. Damit die Wirtschaft auch in Zukunft am Standort erfolgreich sein kann, sollte sie durch geeignete Beteiligungsformate aktiv in städtische Verkehrsplanungen einbezogen werden. Die Attraktivität der Innenstädte hängt also von ganzheitlichen Verkehrskonzepten ab. Diese müssen darauf gerichtet sein, dass innerstädtische Mobilität effizient, umwelt- und sozialverträglich 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 (vgl. „Mobilitätsvielfalt stärken – Positionspapier für die Innenstädte Ostwestfalen“, 2022).

Anforderungen der Logistik sowie der Liefer- und Entsorgungsverkehre berücksichtigen

Ostwestfalen ist eine starke Industrieregion und auf eine funktionierende Logistik angewiesen. Logistikbetriebe benötigen oft größere Flächen, schaffen dabei aber scheinbar wenig Arbeitsplätze und gehören deshalb aus Sicht vieler Bürger und der

Politik nicht zu den erwünschtesten Gewerbeansiedlungen. Doch ohne sie funktioniert der Industriestandort Ostwestfalen nicht. Von der Produktion bis zum Endkunden müssen viele Zahnräder ineinandergreifen. Aus diesem Grunde sollten Gewerbe- und Industriegebiete gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden sein. Je nach Bedarf kommen auch multimodale Anschlüsse in Frage. Die Kommunen sind angehalten, im Rahmen der Vorgaben des aktuellen Regionalplans entsprechende Flächen zu entwickeln.

Auch in den Zentren müssen die Anforderungen der Liefer- und Entsorgungsverkehre stärker berücksichtigt werden. Viele ostwestfälische Industrieunternehmen befinden sich an zentralen bzw. innerstädtischen Standorten. Die pauschale Ausweitung von Tempo-30-Zonen, das Einziehen von Fahrspuren und der Wegfall von Parkplätzen schränken die Erreichbarkeit für Wirtschaft und Bevölkerung ein – meist ohne adäquate Ersatzangebote. Dies führt zudem zur Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit der innerstädtischen Unternehmensstandorte, auch des Einzelhandels. Der Einzelhandel in der Innenstadt ist zudem auf eine zeitnahe Belieferung mit Warensendungen angewiesen, insbesondere durch die zunehmende Verknüpfung von stationärem und Online-Handel. In den letzten Jahren hat die Zahl der Paketsendungen stark zugenommen, und weitere hohe Wachstumsraten sind prognostiziert. Fahrzeuge von Speditionen und KEP-Dienstleistern benötigen Stellflächen zum Be- und Entladen. Andere Dienstleister, z. B. haushaltsnahe Dienstleister und Handwerker im weitesten Sinne müssen auch länger parken. Das muss bei der Aufteilung des meist knappen Straßenraums berücksichtigt werden. Die Wirtschaft ist offen für neue Modelle für die Organisation der „letzten Meile“, z. B. im Rahmen von Citylogistikprojekten und der Einrichtung von Mikrodepots.

Viele Kommunen haben in Mobilitätskonzepten Ziele zum Modal Split festgelegt – weniger MIV, dafür mehr Umweltverbund. Einige damit einhergehende Maßnahmen führen dazu, dass sich die gewerblichen Anlieger sehr um die Erreichbarkeit des Standortes für Kunden, für Mitarbeiter und für den Lieferverkehr sorgen. Zudem ist zu bemängeln, dass der Wirtschaftsverkehr bei kommunalen Planungen und der Aufstellung der Mobilitätskonzepte oftmals zu wenig Berücksichtigung findet. So werden vielfach Logistik- und Pendlerströme nicht einbezogen. Die IHK setzt sich dafür ein, dass bei allen räumlichen Planungen der Lieferverkehr angemessen berücksichtigt wird.

Öffentlichen Personennahverkehr zukunftsfähig aufstellen und planungssicher finanzieren

Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein einer umweltfreundlichen Mobilität in Ostwestfalen und ein gewichtiger Faktor für das Gelingen der Verkehrswende. Das gilt sowohl für den straßengebundenen ÖPNV als auch für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er reduziert den privaten, motorisierten Individualverkehr, was zu weniger Staus und einem insgesamt effizienteren Verkehrssystem beiträgt. Das ist auch aus Umweltgesichtspunkten sinnvoll, weil weniger Emissionen ausgestoßen werden. Der ÖPNV trägt zur betrieblichen Mobilität

bei, indem er Arbeitnehmern eine umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr bietet. Viele Arbeitgeber bieten ihren Mitarbeitenden Zuschüsse zu Jobtickets an oder übernehmen die Kosten dafür vollumfänglich. Unternehmen an gut angebundenen Standorten haben Vorteile bei der Fachkräftegewinnung. Deshalb ist es wichtig, Gewerbegebiete besser als bisher an das ÖPNV-Netz anzubinden.

Der ÖPNV ist auch Teil der kommunalen Daseinsvorsorge und für Pendler, Auszubildende und Studierende oft ohne Alternative. Die Weiterentwicklung des innerstädtischen Verkehrs in den Zentren sollte gemäß den Nahverkehrsplänen und abgestimmt mit den ÖPNV-Angebotskonzepten der beteiligten Aufgabenträger erfolgen. Dazu bedarf es konkreter politischer Beschlüsse und Finanzierungen. Positive Effekte im Sinne der Verkehrswende können nur dann erzielt werden, wenn die Aspekte Verbesserungen des Fahrtenangebots, Vernetzung der Verkehrsmittel, Tarifmaßnahmen und Infrastrukturentwicklung gleichermaßen und kombiniert verfolgt werden. Dazu ist eine verkehrsträgerübergreifende Strategie unter Berücksichtigung der Chancen und Potenziale aller Verkehrsträger erforderlich.

Im ländlichen Raum, außerhalb der Zentren, braucht es vor allem eine bessere Taktung, eine verbesserte Abstimmung der einzelnen Linien untereinander, funktionierende Anschlussmöglichkeiten sowie ein aufeinander abgestimmtes Netz von Mobilstationen und Park-and-Ride-Parkplätzen. Die notwendige Infrastruktur sollte erhalten und ausgebaut werden. Des Weiteren ist die Barrierefreiheit des ÖPNVs umzusetzen.

Um all dies zu erreichen, sollte deutlich mehr Geld in den ÖPNV investiert werden. Zudem gilt es, zusätzliches Fahrpersonal zu gewinnen. Die bisherige Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs funktioniert nicht mehr. Das Deutschland-Ticket, das grundsätzlich zu begrüßen ist, weil es die Nutzung des ÖPNV vereinfacht, sorgt gleichzeitig jedoch für fehlende Einnahmen bei Verkehrsunternehmen. Durch diese Finanzierungslücke wurden Projekte für die bessere Anbindung von Unternehmensstandorten gestoppt. Für die betroffenen Firmen können so erhoffte Standortvorteile nicht umgesetzt werden. Aufgrund der zu niedrigen Förderung durch Bund und Land kann in einigen Kommunen nicht einmal das bestehende Angebot sichergestellt werden. Hier gilt es seitens der Politik zeitnah und massiv gegenzusteuern und den ÖPNV planungssicher und auskömmlich zu finanzieren. Notwendig für das Weiterbestehen und die Weiterentwicklung des Deutschland-Tickets sind nachhaltige Grundlagen, auch was die Zukunft der zielgruppenspezifischen Varianten des Deutschlandtickets (Deutschlandticket Schule, Deutschlandticket Semester und Deutschlandticket sozial) betrifft. Die stärkere Finanzierung von Erhalt und Ausbau des ÖPNV sowie die bessere Anbindung des ländlichen Raums sollte Vorrang vor Ticket-Vergünstigungen haben. Innovative Finanzierungsmodelle sollten entwickelt und in Modell-Kommunen erprobt werden.

On-Demand-Angebote oder Ridepooling-Angebote können in den ländlichen Regionen die öffentlichen Verkehrsmittel ergänzen. Schnellbusse binden komfortabel die Kommunen untereinander oder Außenbezirke und ländliche Regionen an die Zentren oder andere wichtige Ziele an und verbessern die Erreichbarkeit

insbesondere für Pendler. Einzelne Schnellbuslinien gibt es bereits. Die gewerbliche Wirtschaft empfiehlt die Etablierung eines Schnellbusnetzes für Ostwestfalen.

Innovative Technologien wie autonomes und vernetztes Fahren werden künftig auch den ÖPNV flexibilisieren und effizienter gestalten. Dafür ist weitere Forschung, die rechtliche Abklärung und finanzielle Förderung notwendig. Ministerien, Politik und führende Institutionen bzw. Unternehmen müssen dafür die geeigneten Rahmenbedingungen schaffen. Innovative Pilotprojekte in Ostwestfalen würden den Gestaltungswillen von Forschung, Wirtschaft und Kommunen deutlich herausstellen.

Potenziale des Radverkehrs heben

Aus Sicht der Wirtschaft ist die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (wie Fahrräder, Bahn, Bus und Car-Sharing) zu begrüßen. Eine gut ausgebaute Radinfrastruktur macht eine Stadt attraktiver für Bewohner, Besucher und Unternehmen. Dies kann sich positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung und das Image der Stadt auswirken. Dabei sollten die Bedürfnisse der Radfahrenden, die Sicherheit, Effizienz und Attraktivität der Routen mit dem Wirtschaftsverkehr und den langfristigen städtebaulichen Zielen in Einklang gebracht werden. Das ist nicht immer leicht. In den Innenstädten ist der verfügbare Raum oft begrenzt, daher müssen Entscheidungen darüber, wie dieser Raum genutzt wird, sorgfältig abgewogen werden. Auf Streckenabschnitten, auf denen aktuell und absehbar eine hohe Nachfrage nach Radverkehrsflächen besteht und vorhandene Radwege überlastet sind, können ausgebaut oder zusätzliche Radverkehrsanlagen sinnvoll sein, um die Bedürfnisse der Radfahrer zu erfüllen und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Wo auf den Hauptverkehrsachsen zu wenig Platz ist, können Radrouten auf ruhigeren Nebenstraßen die Konnektivität des Radverkehrsnetzes verbessern und eine gute Alternative darstellen. Der Ausbau qualitativ hochwertiger Abstellmöglichkeiten, etwa Fahrradboxen, sind eine weitere Prämisse für den Umstieg vom Rad auf ein anderes Verkehrsmittel bzw. umgekehrt.

Die Wirtschaft begrüßt, dass das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aktuell ein Radvorrangnetz definiert. Das Radvorrangnetz setzt sich zusammen aus Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und sonstigen Radverkehrsverbindungen, die aufgrund ihrer regionalen Verbindungsfunktionen nötig sind, um ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz knüpfen zu können. Ziel ist es, die Kommunen überörtlich und landesweit miteinander zu verbinden und damit das Fahrradfahren für alle Nutzergruppen noch attraktiver zu machen. Der Radverkehr hat in den letzten Jahren bereits für den inner- und außerörtlichen Pendlerverkehr sowie im Bereich der Nahbelieferung in den Innenstädten an Bedeutung zugenommen. Im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützen zahlreiche Unternehmen die Nutzung des Fahrrads oder Pedelegs für den Arbeitsweg – z. B. in Form von Jobradleasing oder dem Anbieten von Dienstfahrrädern.

Bei allen Maßnahmen für das Rad sollte auch das Lastenrad mitgedacht werden, das mehr Raum, insbesondere Stellplatz, benötigt. Bei Lastenrädern denkt man schnell

an private Transporte. Aber für die „Letzte Meile“ oder auch den Werksverkehr sind Lastenräder, die inzwischen elektrisch unterstützen und individuell konfektioniert werden können, ein zunehmend wichtiger Baustein der Mobilität in Unternehmen verschiedener Branchen.

ENTWURF

II. Handlungsfeld „Infrastruktur erhalten und ausbauen“

Sanierung und gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollte oberste Priorität haben

Aus Sicht der Wirtschaft braucht es enorme Anstrengungen, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Dem steigenden Sanierungsbedarf steht ein zu niedriges Sanierungstempo gegenüber. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, dass weitere Teile unserer Infrastruktur ausfallen oder ihre Leistungsfähigkeit verlieren. Der Totalausfall einer einzigen Brücke kann gravierende Auswirkungen auf die Wirtschaft in der Umgebung haben. Umwegefahrten, Staus und Verkehrsüberlastungen schaden der Wirtschaft und sorgen für schnelleren Verfall der Umleitungsstrecken. Deshalb fordert die IHK Ostwestfalen größere Anstrengungen, um den Ausfall von Straßen, Brücken, Schleusen und Schienenstrecken zu verhindern. Es sollten mehr finanzielle und personelle Ressourcen hierfür bereitgestellt und verstetigt werden.

Die Qualität und den Zustand der Verkehrsnetze gilt es jedoch nicht nur zu erhalten, sondern auch bedarfsgerecht zu verbessern. Der Ausbau der Infrastruktur sollte zielgerichtet so gestaltet werden, dass sie den Anforderungen der Zukunft gerecht wird. Dies erfordert eine flexible Planung und die Integration innovativer Technologien, um auf sich ändernde Verkehrsmuster und Technologietrends reagieren zu können. Ziel sollte es sein, entsprechend priorisierte Bedarfsplanmaßnahmen, z. B. aus dem gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), zeitnah umzusetzen. Der Ausbau sollte eine multimodale Verkehrsanbindung ermöglichen, die verschiedene Verkehrsträger wie Straße, Schiene, Wasser und Luft miteinander verknüpft. Dies fördert eine nahtlose Mobilität und ermöglicht es den Nutzenden, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen. Während der Bauphasen sollte die Erreichbarkeit der Unternehmen sichergestellt werden. Eine frühzeitige Information der betroffenen Gewerbebetriebe nach festgelegten Kommunikationsstandards durch die Baulastträger über geplante Maßnahmen und Erreichbarkeitsbeschränkungen ist dafür unumgänglich.

Die Infrastruktur muss zudem widerstandsfähig sein gegenüber Naturkatastrophen, Extremwetterereignissen und anderen Krisensituationen. Dies erfordert robuste Bauweisen, Hochwasserschutzmaßnahmen, redundante Systeme und eine effektive Notfallplanung. Der Ausbau sollte unter Berücksichtigung von Umweltaspekten erfolgen, um negative Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren. Dies kann die Nutzung umweltfreundlicher Baumaterialien und die Integration erneuerbarer Energien umfassen.

Erhalt und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur finanziell sicherstellen

Ostwestfalen ist ein starker Wirtschaftsstandort und auf eine intakte Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Die Finanzierungsmittel für Sanierung, Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur sind aber zu gering und hängen weitgehend von jährlichen Haushaltsbeschlüssen ab. Insgesamt wäre stattdessen

eine langfristig verstetigte, strategische Finanzplanung sowie eine effiziente Nutzung der verfügbaren Ressourcen notwendig, um den Erhalt und die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur finanziell sicherzustellen. Land und Bund müssen ausreichende finanzielle Mittel für die regelmäßige Instandhaltung von Straßen, Brücken, Schienenwegen und Wasserstraßen bereitstellen. Dies umfasst Reparaturen, Oberflächenbehandlungen, Erneuerungen und andere Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Infrastrukturqualität. Die Bereitstellung von Finanzmitteln sollte langfristig geplant werden, um einen kontinuierlichen Erhalt und eine kontinuierliche Optimierung der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. Dabei sind die steigenden Planungs- und Baukosten bestmöglich zu berücksichtigen. Eine Nutzerfinanzierung, etwa durch die LKW-Maut, kann die Steuerfinanzierung nur ergänzen und muss schon aus Akzeptanzgründen zweckgebunden bleiben. Die Finanzierung von Infrastruktur ist nach wie vor Daseinsvorsorge und daher staatliche Aufgabe.

Neben einer effizienten Mittelverwendung ist ein größtmöglicher Abruf der zur Verfügung gestellten Finanzmittel wünschenswert. Ein gewisser Planungsvorsprung mit baureifen, planfestgestellten Projekten quasi „in der Schublade“ ermöglicht die zeitnahe Reaktion auf Förderzusagen. Bei der Finanzplanung sollten auch zukünftige Trends und Entwicklungen berücksichtigt werden, wie beispielsweise der Einsatz von Technologien für autonomes Fahren, Elektrofahrzeuge und alternative Antriebe.

Straßen und Brücken zielgerichtet ausbauen

Die Straße ist der wichtigste Verkehrsträger in Ostwestfalen. Dem Erhalt und dem Ausbau des Straßennetzes kommt deshalb eine besondere Aufmerksamkeit zu. Auf absehbare Zeit wird weiterhin die Masse des Gütertransports auf der Straße abgewickelt werden. Sie bleibt der Verkehrsträger mit der größten Netzdichte und großen Vorteilen in der Fläche. Es geht darum, die Netzfunktionalität langfristig zu erhalten. Doch Sanierung alleine reicht nicht. Unzureichender Ausbau und fehlende Lückenschlüsse verhindern die Weiterentwicklung von Wirtschaft und Kommunen, belasten Siedlungsbereiche und bremsen die Geschwindigkeit von logistischen Prozessketten aus. Dies bezieht sich nicht nur auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen, sondern insbesondere auch auf das Landes- und Kommunalstraßennetz. Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld ist die Sanierung, Instandsetzung und der Ausbau von Brückenbauwerken. Aufgrund der Altersstruktur der Brücken und dem erheblichen Anstieg gerade des Schwerverkehrs in den letzten Jahrzehnten sind viele in Zustand und Tragfähigkeit so eingeschränkt, dass sie grundlegend saniert oder sogar erneuert werden müssen. Ersatzbauten von Brücken sollten – auch bei Kapazitätserweiterung – kein Planfeststellungsverfahren erfordern. Für die Wirtschaft werden die Sanierung und der Ausbau der Infrastruktur zur Belastungsprobe. Zum einen steigen die Zeit- und Kostenaufwendungen für die Mobilitätsbedürfnisse deutlich. Zum anderen nimmt die Kalkulierbarkeit von Transporten und damit die Verlässlichkeit deutlich ab. Sperrungen, Teilsperren, Tonnagebegrenzungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen führen immer häufiger zu Verzögerungen und Umwegen. Daher gilt es, die Bauzeiten möglichst kurz zu halten.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur basieren auf einer fundierten Priorisierung in den Bedarfsplänen von Bund und Land. Diese Pläne erfüllen wesentliche Anforderungen einer informierten und abwägenden Verkehrsplanung. Die bereits vollzogenen Lückenschlüsse der A 30 und A 33 waren ein wichtiger Meilenstein für den Standort Ostwestfalen. Kapazitätsengpässe auf der Straße und damit schwer kalkulierbare Fehlzeiten sowie wirtschaftliche Nachteile für die Unternehmen sind mit den Lückenschlüssen deutlich verbessert worden. Eine stringente Umsetzung der weiteren in den Bedarfsplänen priorisierten Maßnahmen ist ebenfalls ein wichtiger Baustein einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung unserer Region.

Die Einbindung der Bevölkerung sowie aller relevanten Interessengruppen – unter besonderer Berücksichtigung der gewerblichen Wirtschaft – in den Planungs- und Umsetzungsprozess ist entscheidend, um Akzeptanz für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Dies kann durch öffentliche Konsultationen, Bürgerbeteiligungsverfahren und transparente Entscheidungsprozesse erfolgen.

Schiene stärken

Die vorhandenen Schienenwege haben in Ostwestfalen eine hohe Bedeutung sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenfern- und Nahverkehr. Gerade der Schienenpersonenverkehr ist in Ostwestfalen für Geschäftsreisende, Pendler und den Tourismus von hohem Interesse. Wegen der vielen international agierenden Unternehmen sind möglichst umsteigefreie Verbindungen zu den Flughäfen sowie zu den Schienenknotenpunkten von herausragender Bedeutung für Mitarbeitende und Firmenkunden. Die IHK setzt sich daher dafür ein, bestehende ICE- und IC-Haltepunkte und -verbindungen zu erhalten und zu verbessern. Insgesamt sind nicht nur der Neubau, sondern der Erhalt und insbesondere die Beseitigung von Engpässen und die Beschleunigung des Schienenverkehrs in Ostwestfalen zentrale Themen. Ergänzend dazu ist auch die Verknüpfung des SPNVs mit dem straßengebundenen ÖPNV und On-Demand-Angeboten von Bedeutung.

Im Positionspapier von 2023 hat sich die IHK Ostwestfalen ausdrücklich zur Aus- und Neubaustrecke zwischen Hamm, Bielefeld und Hannover bekannt. Sie wird nicht nur den Güterverkehrsengpass zwischen Wunstorf und Minden beseitigen, indem sie nachts Güterverkehr aufnimmt, und natürlich den Personenfernverkehr beschleunigen, sondern auch auf der Bestandsstrecke Platz für den Personennahverkehr machen. Die IHK Ostwestfalen fordert stündlich vertaktete Fernverkehrshalte in Bielefeld und die weitere Anbindung von Minden an das Fernverkehrsnetz (vgl. Positionspapier der IHK Ostwestfalen „Bahnprojekt Hannover – Bielefeld“).

Neben der Engpassbeseitigung, Ertüchtigung der Fernverkehrsknotenpunkte sowie der Fortführung der technischen Modernisierung ist auch eine Attraktivierung der Bahnhöfe und deren Umfeld erforderlich. Hier sind vor allem die Schaffung von weiteren Park-and-Ride-Parkplätzen zur Verknüpfung des

Schienenpersonenverkehrs mit dem MIV sowie Mobilstationen zur Verknüpfung mit ÖPNV oder Fahrrad und der Ausbau der Barrierefreiheit zu nennen. Damit mehr Güter auf die Schiene verlagert werden können als bisher prognostiziert, müssen Sanierungsstau und Kapazitätsengpässe dringend behoben werden. Die bisherigen Maßnahmen sind dazu nicht ausreichend. Es gilt, das Ziel der Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene konsequent durch umfangreiche Förderung und Angebote für den kombinierten Verkehr voranzutreiben. Dazu braucht es die richtigen Rahmenbedingungen sowie ausreichend geeignete Flächen für Umschlag und Zwischenlagerung auch von überlanger und schwerer Fracht. Für schienengeführte Tür-zu-Tür-Transporte wird weiterhin die gezielte Förderung von Gleisanschlüssen sowie von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen benötigt.

Das Projekt S-Bahn OWL ist ein Vorhaben zur Einführung eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrsnetzes in der Region Ostwestfalen-Lippe (OWL). Ziel des Projekts ist es, die Region besser an das überregionale Schienennetz anzubinden und regelmäßige, schnelle und zuverlässige Zugverbindungen zu bieten. Hierdurch sollen Pendlerinnen und Pendler sowie Reisende eine attraktive Alternative zum Individualverkehr erhalten. Das Projekt umfasst unter anderem den Ausbau bestehender Schienenstrecken, die Errichtung neuer Bahnstationen sowie die Modernisierung der Infrastruktur, um den Anforderungen eines S-Bahn-Betriebs gerecht zu werden. Auch die Reaktivierung der Bahnstrecke Verl – Gütersloh – Harsewinkel ist Teil des Projektes. Zudem sind Investitionen in neue Fahrzeuge und die Einführung eines durchgängigen Taktfahrplans geplant. Die Planung und Umsetzung des Projekts S-Bahn OWL erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Kommunen, dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn. Es handelt sich um ein langfristiges Vorhaben, das schrittweise realisiert wird und einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und Lebensqualität in der Region leisten soll. Das Projekt S-Bahn OWL ebenso wie die Fernverkehrsanbindung über Bestands- und Neubaustrecke sollten im Deutschlandtakt vollumfängliche Berücksichtigung finden. Neue Formen des Schienenpersonenverkehrs, auch in experimenteller Form wie sie in der Region beispielsweise in den Projekten MonoCab OWL und AuToRail OWL entwickelt und erforscht werden, sollten weiterhin unterstützt und gefördert werden.

Auch sollten die Projekte zum Deutschlandtakt zügig vorangetrieben und der Dialog mit den Stakeholdern intensiviert werden. Neben der Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs darf der Güterverkehr nicht vernachlässigt werden.

Wasserstraßen ertüchtigen

Es gilt, auch die Wasserstraßen für den Gütertransport zu ertüchtigen und Verlagerungspotenziale zu erschließen. Die Verlagerung weiterer Transportmengen auf die Wasserstraße sollte nach Kräften gefördert werden. Im Zuge wachsender, weltweiter Containerverkehre kommt einer effizienten Verteilung bzw. Konsolidierung von Waren im Hinterland eine große Bedeutung zu. Das Binnenschiff gilt dabei als

wirtschaftlicher und vor allem aus Gründen der Transporteffizienz auch als umweltfreundlicher Verkehrsträger.

In Ostwestfalen nimmt dabei der Kreis Minden-Lübbecke eine zentrale Rolle ein, mit seinem zentralen Wasserstraßenkreuz von Mittellandkanal und Weser und den öffentlichen und privaten Güterhäfen und -umschlagsstellen von Preußisch Oldendorf bis Minden. Diese Rolle ist durch die Inbetriebnahme der neuen Schleuse, die Zulassung des Großmotorgüterschiffes auf der Mittelweser, den Bau des RegioPort OWL in Minden und den Ausbau der Mittelweser für die Hinterlandanbindung der Bremischen Seehäfen weiter gestärkt worden und sollte durch weitere Investitionen in die Unterhaltung der Strecke und die Instandhaltung bestehender Bauwerke gesichert werden. Der RegioPort OWL spielt bereits eine bedeutende Rolle in den Transportketten von Unternehmen aus Ostwestfalen-Lippe und dem benachbarten Niedersachsen. Dennoch sind weitere Potenziale vorhanden.

Die Zukunft des RegioPort OWL als trimodal geplanter Knotenpunkt, der Straße, Wasserstraße und Schiene verbinden soll, ist ein wesentlicher Standortvorteil. Eine vorausschauende Versorgung mit Industrie- und Gewerbeflächen, insbesondere entlang der Wasserstraßen in Minden-Lübbecke, ist von herausragender Bedeutung, wobei Logistik und hafenaффines Gewerbe im Fokus stehen. Zu überplanende, brachliegende Hafенflächen sollten der gewerblichen Wirtschaft vorbehalten bleiben.

Aufgrund der Herausforderungen bei der Abwicklung von Massentransporten und Schwertransporten über die Straßen mit ihren sanierungsbedürftigen Brücken ist es unerlässlich, die Befahrbarkeit der Oberweser für Binnengüterschiffe ohne Rückbau zu erhalten. Dies vermeidet nicht nur die Entwertung der politischen und finanziellen Anstrengungen der Vergangenheit, sondern dient auch der Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Region im Bereich des Güterverkehrs. Alle Güterhäfen sowie insbesondere Umschlagstellen des kombinierten Verkehrs sollten zudem als landesbedeutsam ausgewiesen werden. Die Binnenschiffahrt sollte durch Brückenanhebungen im Kanalnetz, die Sanierung von Schleusen und die Förderung autonomer und emissionsarmer Schiffe gestärkt werden.

Die Region bietet nicht zuletzt wegen den im „Hafenband am Mittellandkanal“ kooperierenden Hafenstandorten gute Voraussetzungen, weiteres Verlagerungspotenzial auf das Binnenschiff zu heben. Dies gilt für alle traditionellen und zukünftigen schiffsaffinen Güterarten – von Containern über Massengüter bis hin zu Groß- und Schwerlastgütern. Neben den Herausforderungen im infrastrukturellen Bereich besteht ein enormer Handlungsbereich bei Gesetzgebung und Genehmigungsverfahren. Viele benötigte Maßnahmen werden in der „Nationalen Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen“ aufgezählt. Nun gilt es, die Rahmenbedingungen zu verbessern. Zu nennen ist hier die Umsetzung von Maßnahmen zur Optimierung des Genehmigungsverfahrens im Großraum- und Schwergutverkehr (GST), die Erarbeitung eines Konzepts für die Finanzierung von Hafенinfrastrukturen zur Erfüllung nationaler Aufgaben sowie die Novellierung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG), um den Aus- und Neubau von Hafенbahnen EU-konform zu ermöglichen. Letztlich gilt es auch

Streckennetze der Wasserstraße inklusive Umschlagstellen für Windenergieanlagen zu erarbeiten.

Luftverkehr sichern und weiterentwickeln

Eine gute Luftverkehrs-anbindung ist ein nicht zu unterschätzender Standortvorteil. Er ermöglicht es ostwestfälischen Unternehmen, weltweit Geschäfte zu tätigen und internationale Märkte zu erschließen. Über schnelle und effiziente Geschäftsreisen werden Geschäftspartner, Kunden und Lieferanten in entfernten Regionen erreichbar – denn selbst in Zeiten der Digitalisierung ist der persönliche Kontakt und Austausch unerlässlich.

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt bindet Ostwestfalen an den nationalen und internationalen Luftverkehr an und ist vor allem bedeutsam für den Linien- und Touristikcharterverkehr in der Region. Das Angebot wird durch die Verkehrslandeplätze in Bielefeld und Porta Westfalica ergänzt. 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. Dazu gehört auch die Entwicklung von Betriebsflächen und Hochbauten, wie Flugzeug- und Wartungshallen und die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung sowie die Ansiedlung von flughafenaffinem Gewerbe.

Der Luftverkehr ist ein wesentlicher Treiber für den internationalen Tourismus und trägt zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Wohlstand in der Tourismusbranche bei. Die IHK Ostwestfalen empfiehlt Bund und Ländern, die Flughafenstandortplanung kooperativ zu sichern und weiterzuentwickeln. Das betrifft vor allem Flughäfen mit Linien- und Touristikcharterverkehr wie etwa Paderborn/Lippstadt. Gerade solche Flughafenstandorte benötigen eine gute Anbindung an den ÖPNV.

Bei direkten Flügen von und nach Ländern außerhalb des Schengen- und EU-Raums müssen zoll- und grenzpolizeiliche Kontrollen durchgeführt werden. Dazu sollten Grenzübergangsstellen für Flüge außerhalb des Schengenraums an Flugplätzen erhalten werden. Diese Kontrollen dienen der Sicherheit, der Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften sowie der Überwachung des Personen- und Warenverkehrs. Wir sehen jedoch Verbesserungsmöglichkeiten in Bezug auf Effizienz, Geschwindigkeit und Benutzerfreundlichkeit dieser Kontrollen, um den Luftverkehr reibungsloser und effektiver zu gestalten. Dies könnte beispielsweise die Einführung neuer Technologien zur beschleunigten Abfertigung oder die Optimierung von Verfahren und Koordinationsmechanismen umfassen. Auch in diesem Themenfeld könnten Vereinfachungen oder Harmonisierungen der Kontrollverfahren zwischen verschiedenen Ländern oder Regionen die Effizienz steigern und bürokratische Hürden reduzieren.

Luftfracht ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Lieferketten und ermöglicht den schnellen Transport von Waren und Gütern über große Entfernungen. Insbesondere

für hochwertige oder verderbliche Güter sowie für zeitkritische Lieferungen ist der Luftfrachtverkehr unverzichtbar. Die Betriebszeiten sind so zu gestalten, dass die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Airlines an einen wirtschaftlichen Flugbetrieb sowie der regionalwirtschaftliche Nutzen von Flughäfen und die Schutzinteressen der Bevölkerung angemessen berücksichtigt werden. Entsprechende Genehmigungen gilt es rechtzeitig zu verlängern.

Wir fordern eine gerechte und einheitliche Behandlung aller Verkehrsflughäfen in Deutschland. Unabhängig von ihrer Größe und ihrem derzeitigen Verkehrsaufkommen sollten alle Verkehrsflughäfen Zugang zu notwendigen staatlichen Unterstützungen erhalten, um ihre betriebliche Stabilität und die Erfüllung ihrer wichtigen wirtschaftlichen Funktion sicherzustellen. Insbesondere sollten Vorhaltekosten und Flugsicherungskosten angemessen berücksichtigt und gefördert werden, um eine kontinuierliche und sichere Luftverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

III. Handlungsfeld „Zukunftsgerichtete Rahmenbedingungen schaffen“

Planungs- und Genehmigungsprozesse beschleunigen

Der Bedarf an Neubau, Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastruktur wächst schneller als die Genehmigung von Verkehrsprojekten vorangeht. Planverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten müssen zügig und rechtssicher durchgeführt und bei komplexen Infrastrukturprojekten gebündelt werden, damit sie sich nicht als Wachstumsbremse auswirken. In vielen Fällen überschreitet der Planungszeitraum die Dauer der eigentlichen Bauphase deutlich. 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. Strenge Maßgaben für Umwelt- und Naturschutz, die im Grunde zu begrüßen sind, führen zum Beispiel dazu, dass Ausgleichsmaßnahmen teilweise drei Jahre vor Baubeginn der Infrastrukturmaßnahme umgesetzt sein müssen. Die ostwestfälische Wirtschaft appelliert an die verfahrensführenden Behörden, die Verfahrenszeiten so effizient wie möglich zu gestalten. Sowohl mangelnde Personalkapazitäten als auch verwaltungsinterne Priorisierungslisten haben in der Vergangenheit einen sukzessiven Aufbau einer ausreichenden Planungsreserve verhindert. Bund und Land sollten Vorsorge treffen und die erforderlichen Planungskapazitäten entsprechend vorhalten bzw. erhöhen. Projekte mit einmal erlangtem Baurecht müssen verlässlich umgesetzt werden – darauf verlassen sich Unternehmen bei Investitionsentscheidungen.

Beim Ersatzneubau oder der Sanierung von Brücken sollte generell auf ein zeitraubendes Planfeststellungsverfahren und eine – mindestens ein Jahr dauernde – Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Bisher ist dies lediglich dann möglich, wenn der Ersatzneubau 1:1 die Dimensionen des Vorgängerbaus aufweist. Angesichts der gestiegenen Verkehrsbelastung ist ein identischer Nachbau aber in der Regel nicht sinnvoll, insbesondere, wenn im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bereits ein Ausbau vorgesehen ist. Allein durch diese Änderung wäre eine signifikante Beschleunigung bei der Sanierung unserer Infrastruktur erreichbar.

Einen besonderen Aspekt im Zusammenhang mit Genehmigungsprozessen stellen die Großraum – und Schwertransporte (GST) dar. Die Genehmigungsdauer beträgt aktuell je nach Region und Behörde teilweise mehrere Wochen. Im europäischen Ausland dauert dies oft nur Tage. Auch hier gilt es, die Auflagen auf ein vernünftiges Maß zu reduzieren sowie die Antrags- und Genehmigungsverfahren zu optimieren und zu beschleunigen, um sowohl der Industrie als auch den Logistikunternehmen Planungs- und Investitionssicherheit zu geben.

Chancen der Digitalisierung nutzen

Die Digitalisierung im Verkehr bietet zahlreiche Chancen zur Verbesserung der Mobilität von Personen und Gütern. Forschungsinstitute und Unternehmen der IT-

Branchen und der Automobilindustrie arbeiten mit Hochdruck an der Marktreife neuer Technologien für innovative Mobilitätskonzepte jeder Art. Es gilt, moderne Informations- und Kommunikationstechnologien sowie intelligente Fahrzeug- und Verkehrsleitsysteme im Verkehrssektor weiter zu implementieren und auszubauen und damit Energieeffizienz und Kapazitätsausnutzung zu optimieren. Durch die Nutzung von Echtzeitdaten und digitalen Lösungen wird die Verkehrsverflüssigung und -lenkung sowie die Vernetzung der Verkehrsmittel optimiert. Beispiele dafür sind etwa adaptive Ampelschaltungen oder dynamische Verkehrszeichen, die Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrspuren und Umleitungen ändern – basierend auf den jeweils aktuellen Verkehrsbedingungen. Intelligente Parkleitsysteme verhindern Parksuchverkehre indem sie freie Parkplätze erkennen und diese über mobile Apps oder digitale Schilder anzeigen. Auf vielfältige Art kann so die Leistungsfähigkeit zahlreicher Straßenabschnitte auch ohne bauliche Maßnahmen verbessert werden.

Digitale Navigationsgeräte und Fahrassistenzsysteme gehören inzwischen zur üblichen Ausstattung von Kraftfahrzeugen. Automatisiertes und vernetztes Fahren wird sich in den nächsten Jahren weiterentwickeln. Erste autonome Fahrzeuge werden für den Einsatz im On-Demand-Verkehr auf unseren Straßen erprobt. Diese Fahrzeuge kommen bereits gänzlich ohne Fahrpersonal aus, werden aber vorerst noch mit Begleitperson an Bord unterwegs sein.

Die Digitalisierung im Verkehrssektor bietet zudem Chancen für mehr nachhaltige Mobilität: Bereits heute ermöglichen zahlreiche Apps die Buchung von Tickets für den Nah- und Fernverkehr, Leihräder oder Elektroroller. On-Demand-Shuttles binden den ländlichen Raum besser an den ÖPNV an. Digitale Mobilitätsplattformen bündeln verschiedene Mobilitätsdienste und vereinfachen damit die Planung von intermodalen Wegeketten. Diese Potenziale sollten weiter ausgeschöpft werden.

Unabdingbare Prämisse dafür sind klare, rechtliche Rahmenbedingungen für die Nutzung digitaler Technologien im Verkehrssektor, um Sicherheit, Datenschutz und Interoperabilität zu gewährleisten. Ein enger Zusammenhang besteht dabei zu Breitband- und 5G-Netzen, die die nahtlose Konnektivität im Verkehr gewährleisten.

Alternative Antriebe und Kraftstoffe technologieoffen fördern

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, gilt es, die Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe weiter voranzutreiben. Batterie- und Brennstoffzellenelektrische Antriebe werden in Zukunft eine immer größere Rolle einnehmen.

Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben spielen eine entscheidende Rolle bei der Dekarbonisierung des Transportsektors und der Reduzierung von Emissionen wie Treibhausgasen, Stickoxiden, Feinstaub. Alternative Antriebe bieten eine Vielzahl von Optionen, die den unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Nutzfahrzeuganwendungen gerecht werden können. Elektrofahrzeuge eignen sich beispielsweise gut für innerstädtische Lieferungen und Kurzstreckentransporte,

während Wasserstoff- oder Erdgasantriebe eine größere Reichweite und schnellere Betankungszeiten bieten können, was für Langstreckentransporte wichtig ist. Für Forschung und Entwicklung braucht es steuerliche Anreize, Subventionen (beispielsweise Kaufprämien) und Förderprogramme.

Die Antriebswende benötigt entsprechende Infrastruktur. Allerdings bleibt der Ausbau bislang hinter den Erwartungen zurück. Standardisierte Ladesäulen und Wasserstofftankstellen, insbesondere für Lkw und Binnenschiffe, sowie belastbare vorgelagerte Netzkapazitäten sollten schnell flächendeckend ausgebaut werden. Kommunen und Versorger müssen sich dazu verstärkt koordinieren. Gleichzeitig sollten Kommunen und kommunale Energieversorger beim Aufbau der Infrastruktur private Anbieter stärker einbeziehen, um den Ausbau schneller zu ermöglichen. Das schließt den Ausbau von Leitungsnetzen in Gewerbegebieten mit ein.

Weiterhin reicht die derzeitige Förderung zur Fuhrparkumstellung nicht aus. Grob geschätzt sind batterieelektrische Lastkraftwagen in den Anschaffungskosten gut dreimal so teuer wie Diesel-Lkw. Unsicherheiten bezüglich der Weiterentwicklung des Fuhrparks, fehlender Infrastruktur und Dauer der Fördermaßnahmen erschweren es Unternehmen, zu planen und Investitionsentscheidungen zu treffen und verzögern so die Transformation. Hier gilt es vor allem die Verlässlichkeit der Förderrahmenbedingungen zu erhöhen. Zur Beschleunigung sollten zudem die Planungs- und Genehmigungsverfahren für Tank- und Ladestellen sowie die Speichermedien dringend vereinfacht werden.

Auch im PKW-Bereich sollte ein umfassender Ausbau von Ladeinfrastruktur an öffentlichen Orten, Arbeitsplätzen, in Wohn- und Gewerbegebieten sowie entlang von Autobahnen und Fernstraßen erfolgen. Das kann Reichweitenängste reduzieren und die Attraktivität von alternativen Antrieben steigern.

Je nach Einsatzgebiet können auch alternative Kraftstoffe (Wasserstoff sowie synthetische, strombasierte Kraftstoffe und Biokraftstoffe) zur Treibhausgasreduzierung des Verkehrs eingesetzt werden. Gerade im Luft- und Seeverkehr, aber auch in anderen Bereichen, wie z. B. dem langlaufenden Straßengüterfernverkehr, in denen sich eine direkte Elektrifizierung als schwierig oder ungeeignet erweist, stellen sie eine wichtige Option zur Erreichung der Klimaschutzziele dar. Ein großer Vorteil ist, dass diese oft sofort oder nach einer Umrüstung in den bestehenden Fahrzeugen verwendet werden können. Entscheidend für die Verfügbarkeit an der Tankstelle ist dabei, ob es genügend Grundmaterial gibt, den jeweiligen Kraftstoff in ausreichenden Mengen zu produzieren. Auch die Frage, was der Kraftstoff in der Herstellung kostet, ist entscheidend für die Wirtschaftlichkeit. Die Produktion alternativer Kraftstoffe funktioniert inzwischen sowohl auf Basis von diversen Pflanzen (Raps, Rüben, Mais etc.) als auch von Holzresten, Gülle, Klärschlamm oder Speiseabfällen. Aktuell stellt der Kraftstoff aus hydriertem Pflanzenöl, offiziell bezeichnet als paraffinischer Diesel oder HVO, eine interessante Alternative dar. Die Herstellungskosten von HVO hängen stark von den eingesetzten Rohstoffen ab, liegen jedoch aktuell über denen von fossilem Diesel. Insofern ist die Frage, wie die Mehrkosten abgedeckt werden.

Die Politik ist hier aufgerufen, Lösungen zu finden, z. B. in Form von Steuervergünstigungen bei der Energiesteuer.

Fachkräftemangel lindern

Der allgemeine Fach- und Arbeitskräftemangel betrifft die Logistik sowie den ÖPNV und SPNV besonders hart. Zu wenige Lkw-Fahrer rücken denjenigen nach, die in den Ruhestand gehen. Es fehlen hierzulande bereits bis zu 80.000 Lkw-Fahrer, europaweit sogar 400.000. In Ostwestfalen gehen in den nächsten 10 Jahren rund 6.000 Lkw-Fahrer und damit 1/3 aller Fahrer in Rente; die Situation in ÖPNV und SPNV ist genauso dramatisch. Aufgrund der demographischen Entwicklung wird sich das Problem noch weiter verschärfen. Die Ursachen für den Fahrermangel sind vielschichtig und diffizil und außerdem auf verschiedenen Ebenen angesiedelt: Einzelne Maßnahmen haben die einzelnen Unternehmen (Beförderungsunternehmen, aber auch die Verloader) selbst in der Hand, andere liegen in der Zusammenarbeit, manche muss die Politik auf Bundes- und EU-Ebene umsetzen. Fast alle kennzeichnet ein Zusammenhang mit der mangelnden Wertschätzung dieses wichtigen Berufes. Deshalb ist es nicht zielführend, die Standards beispielsweise der Berufszugangsprüfungen immer weiter herunterzusetzen. Es ist ein Bündel an Maßnahmen nötig, das an verschiedensten Stellen ansetzt und bei dem alle Seiten gefordert sind. Zum einen sollten Park- und Rastanlagen mit Stellplätzen für Lkw und Spezialfahrzeuge ausgebaut werden und die Ausstattung mit Sanitäreinrichtungen verbessert werden. Zum anderen gehören die Ausweitung des Einsatzes von Lang-Lkw, der Führerschein mit 17, die vereinfachte Berufsankennung von Fahrpersonal aus Drittstaaten, z. B. aus den Westbalkan-Staaten sowie staatlich geförderte Image- und Ausbildungsinitiativen an Schulen und Hochschulen zum Maßnahmenbündel. Die Förderung von Sprachkursen und andere Maßnahmen, die der Integration von ausländischem Fahrpersonal in einen deutschen Betrieb und Arbeitsalltag dienen, wirken gleichermaßen auf persönlicher wie gesellschaftlicher Ebene.

Im Schienen- und Busverkehr betrifft der Fachkräftemangel das Fahr- und Zugbegleitpersonal und auch weitere Berufsgruppen im Bereich Schiene. Das führt zu Betriebsstörungen, Engpässen im Fahrplan, Serviceeinschränkungen und einer generellen Verschlechterung der Qualität des Schienenverkehrs. Das Streichen kompletter Linien bedroht die Anbindung ganzer Städte und stellt einen Rückschlag für die Verkehrswende dar. Um dem entgegenzuwirken, sind Maßnahmen erforderlich, die die Attraktivität der Berufe steigern, die Ausbildungskapazitäten erhöhen und Anreize für Fachkräfte schaffen, im Schienen- und Busverkehr tätig zu werden. Die bereits bestehende branchenweite Beschäftigungsinitiativen für ÖPNV und SPNV in NRW sollte daher beibehalten und intensiviert werden. Auch sollten Pilotprojekte für automatisiertes Fahren auf Schienen vorangetrieben werden, um den fahrerlosen Betrieb zu ermöglichen.

Der Fachkräftemangel ist nicht nur auf Transportverkehre beschränkt. Auch in anderen Sparten sorgt er für langwierige Verzögerungen. Zu nennen sind hier

beispielsweise die Planungsbüros, die ausführenden Baufirmen und auch die (kommunalen) Verwaltungen – dort besonders die Planungsabteilungen: Fehlende Ingenieure und Bauingenieure verzögern die Planung, Konstruktion und Instandhaltung von Verkehrsinfrastrukturprojekten wie Straßen, Brücken, Schienenwegen und Wasserstraßen. Verkehrsplaner sind verantwortlich für die Analyse, Modellierung und Planung von Verkehrssystemen, einschließlich Straßen-, Schienen- und öffentlichem Nahverkehr. Der Mangel an Fachkräften in diesem Bereich kann zu Engpässen bei der Entwicklung effizienter und nachhaltiger Verkehrslösungen führen. Angesichts des wachsenden Bewusstseins für Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte in Verkehrsprojekten – was mit entsprechenden rechtlichen Regelungen einhergeht – werden ausreichend Fachkräfte benötigt, die sich mit Umweltverträglichkeitsprüfungen, Lärmschutz, Luftqualität und anderen Umweltaspekten befassen können. Fehlende Gutachten jeder Art können Planfeststellungsbeschlüsse um Jahre verzögern. Mit dem zunehmenden Einsatz von Technologien wie intelligenten Verkehrssystemen, Verkehrsdatenerfassung und -analysen sowie der Integration von digitalen Plattformen in den Verkehrssektor werden Fachkräfte benötigt, die über Kenntnisse in den Bereichen Informationstechnologie und digitale Innovation verfügen.

Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung ergreifen

Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung können dazu beitragen, Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren und den Verkehr gerade zu Stoßzeiten zu entlasten. Dabei geht die Vermeidung bzw. Verlagerung von Verkehr nicht automatisch mit einer Mobilitätseinschränkung einher. Die Reduzierung von Verkehr kann bereits im Rahmen der Stadtplanung angelegt werden – die Stadt der kurzen Wege, die Arbeiten, Einkaufen sowie Freizeitaktivitäten verbindet, ist hier beispielhaft zu nennen. Auch die Errichtung von Paketstationen sollte im planerischen Kontext mitgedacht werden – z. B. bei der Neuansiedlung von Lebensmittelmärkten oder der Entwicklung bzw. Verdichtung von Wohn- und Gewerbegebieten. Der Ausbau von Mobilstationen an zentral gelegenen Standorten in Ostwestfalen sollte ebenfalls seitens der Kommunen vorangetrieben werden. Als multimodale Verknüpfungspunkte sollten sie mehrere Verkehrsangebote kombinieren. Dafür sind ausreichend dimensionierte Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen sowie Mobilitäts-Sharing-Angebote vorzuhalten. Zudem ist es wichtig, die vorhandenen Angebote auch digital sichtbar und buchbar zu machen.

Auch die Wirtschaft ist bestrebt, eigene Verkehre so zu organisieren, dass unnötige Fahrten vermieden werden. Auch die umweltfreundlichere Abwicklung von Verkehren spielt für viele Unternehmen eine zunehmend wichtige Rolle. Hier unterstützt die Digitalisierung die Bestrebungen der Unternehmen. Die zunehmende Bündelung und Verknüpfung von Verkehren unter Zuhilfenahme der Digitalisierung kann helfen, Verkehre wo immer möglich zu vermeiden bzw. zu verlagern und zugleich die Mobilität der Menschen und den Wirtschaftsverkehr zu verbessern. Um Warenströme zu optimieren, können beispielsweise Micro-Hubs geschaffen und in Citylogistik-Projekten erprobt werden. Um die Wachstumsbranche Logistik und deren

Verzahnungen mit Industrie, Handel und Dienstleistungswirtschaft in Ostwestfalen weiter zu unterstützen, müssen Logistikflächen bedarfsgerecht ausgewiesen und langfristig gesichert werden. Insbesondere gilt es an wichtigen Verkehrsachsen und Mobilitätspunkten der Region Angebote zu schaffen und planerisch zu sichern.

Auch die zunehmende Digitalisierung und Flexibilisierung von Arbeitsprozessen kann helfen, unnötige Fahrten zu verringern. Grundvoraussetzung für jede digitale Transformation ist eine flächendeckend leistungsfähige Breitbandinfrastruktur. Die Digitalisierung verändert die Arbeitswelt. Indem Beschäftigten mehr Freiräume bei der Verrichtung ihrer Arbeit gewährt werden, können Fahrten vermieden werden. Für solche Arbeitsplätze, für die mobiles Arbeiten in Frage kommt, sollte dies in möglichst großem Umfang ermöglicht werden, denn Homeoffice, Videokonferenzen und das gemeinsame Bearbeiten von Dateien über das Internet entkoppeln den Arbeitsplatz vom eigentlichen Büroraum. Stabil laufende und sichere Remote-Zugriffe auf Unternehmensdaten und -anwendungen erfordern eine entsprechende Leitungsinfrastruktur – der Glasfaserausbau muss daher unbedingt weiter vorangetrieben werden, nicht nur in Gewerbe-, sondern auch in Wohngebieten.

Über Homeoffice und mobiles Arbeiten hinaus ist das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) ein guter Anreiz für Unternehmen und Kommunen zu nachhaltigem Mobilitätsverhalten und der Vermeidung von unnötigen Verkehren. Aus Sicht der IHK Ostwestfalen ist BMM ein wichtiger Baustein, um z. B. Verkehrsströme zeitlich zu entzerren, vom MIV zu verlagern oder zu vermeiden. So wird insbesondere die innerstädtische Straßeninfrastruktur entlastet. Unternehmen können Mobilitätsbudgets für Beschäftigte, neue Regelungen für Dienstreisen oder Anreize für Fahrgemeinschaften einführen. Kern eines BMM ist ein Mobilitätskonzept, also ein strategischer Plan, der vielfältige Maßnahmen abgestimmt auf das Unternehmen und dessen Standort aufzeigt.

Projektliste

Straßenbauprojekte und Maßnahmen:

Autobahnen und Bundesstraßen

1. **A 33** Lückenschluss Nord
2. **B 1**, Ortsumgehung Salzkotten - A 33 (BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)
3. **B 61**, Ortsumgehung Ummeln (BVWP 2030: als Zubringer zur A33 bereits fest disponiert)
4. **B 64**, Ortsumgehung Herzebrock-Clarholz (BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)
5. **B 64**, Brakel/Hembsen – Höxter-Godelheim – Höxter einschl. Anschluss B 83 und B 83 Beverungen/Wehrden – Höxter-Godelheim (alle drei Teilprojekte BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)
6. **B 65**, Ortsumgehung Minden (BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)
7. **B 66**, BI-Hillegossen bis Leopoldshöhe, laufend, im Bau
8. **B 7**, Ortsumgehung Scherfede (BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)
9. **B 61**, Rheda-Wiedenbrück - Gütersloh – Bielefeld (BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)
10. **B 65**, Pr. Oldendorf – Lübbecke (BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)
11. **B 65**, Lübbecke - Hille/Eickhorst (BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)
12. **B 239**, Herford (A 2) - Kirchlengern (A 30) (BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)
13. **B 482**, A 2 - AS Porta-Westfalica/Minden – Porta Westfalica-Hausberge (BVWP: Vordringlicher Bedarf)
14. **B 513**, Ortsumgehung Harsewinkel (BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf)

Landesstraßen

15. **L 712**, Ostwestfalenstraße - A 2 - B 61 (im Bau)
16. **L 546** - Kirchlengern, BÜ Beseitigung Fiemer Straße
17. **L 557**, Rödinghausen - Pr. Oldendorf (Landesstraßenbedarfsplan Stufe 1: Priorisierungsliste: nachrangig planen)
18. **L 782**, Ortsumgehung Rietberg Neuenkirchen (Landesstraßenbedarfsplan Stufe 1)
19. **L 791**, Ortsumgehung Friedrichsdorf (Ost) (Landesstraßenbedarfsplan Stufe 1)
20. **L 806**, Verlegung in Herzebrock-Clarholz (Landesstraßenbedarfsplan Stufe 1)
21. **L 866**, Bes. BÜ PW/Veltheim, 2.BA Mittelabschnitt Ausbau mit Radweg

Radwege

22. Radschnellweg RS3 Ostwestfalen-Lippe (Bad Oeynhausen, Herford, Löhne, Minden, Porta Westfalica)

Schienenprojekte und Maßnahmen:

Projekte aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

23. „Projektbündel 8“ - ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm (Vordringlicher Bedarf) :
 - a. **ABS/NBS Dortmund – Hamm:**
 - Kapazitätssteigerung und Engpassbeseitigung der Mischverkehrsstrecke für zusätzlichen Mehrverkehr im Personenverkehr.
 - b. **ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm:**
 - Engpassbeseitigung für zusätzlichen Mehrverkehr im Fern- und Nahverkehr und besserer Knoteneinbindung (Anschlussherstellung) in Hamm und Hannover.
 - Ausbau mindestens zur durchgehenden 4-Gleisigkeit
 - Ausbau zur Erreichung der Ziele des Deutschlandtaktes (auch in Form einer abschnittswisen Neubaustrecke und kurzfristigem Ausbau der Bestandsstrecke)
24. ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster – **Rhein-Ruhr-Express (RRX):** Ausbau der RRX-Stammstrecke zwischen Köln und Dortmund für einen 15-Minuten-Takt (Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung).
Integrierter Bestandteil: Jeweils stündliche RRX-Linien:
 - a. RRX4 (Bielefeld – Gütersloh - Remagen) und
 - b. RRX6 (Minden – Herford - Bielefeld – Gütersloh - Koblenz)
25. ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg: Engpassbeseitigung und Ausbau (Vordringlicher Bedarf).
26. ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne: Geschwindigkeitserhöhung Löhne – Bünde – Osnabrück auf bis zu 160 km/h und Weichen für höhere Geschwindigkeiten in Löhne (Potenzieller Bedarf)

Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur

27. Flächendeckender Rollout des europäischen Zugsicherungssystems (European Train Control System = ETCS) zur Steigerung der Kapazität und Qualität im Schienenverkehr

Ausbauprojekte für den Nahverkehr

28. **S-Bahn OWL:** Verdichtung des SPNV durch ein S-Bahn-System in OWL, welches durch zusätzliche Fahrten im SPNV und im Zusammenspiel heutiger

RE- und RB-Linien ein ansprechendes Taktraster inklusive neuer Direktverbindungen und attraktiver Umsteigeverbindungen bildet. U.a. durch:

- a. Ausbau der Strecken:
 - Bielefeld – Schloß Holte/Stukenbrock – Paderborn,
 - Bielefeld – Halle (Westf.) – Osnabrück,
 - Rheda-Wiedenbrück – Warendorf – Münster
 - Bielefeld – Lage – Lemgo-Lüttfeld
 - Herford – Lage – Altenbeken – Paderborn
 - Bielefeld – Bünde – Rahden
(Geschwindigkeitserhöhungen, Bahnübergangsbeseitigungen oder deren technische Sicherung, abschnittsweise zweigleisiger Ausbau)
 - b. Ausbau der Bahnhofskapazität in den Knoten Bielefeld Hbf, Bielefeld-Brackwede und Paderborn Hbf
 - c. Modernisierung inklusive barrierefreiem Ausbau von Bahnstationen inklusive Umfeld mit intermodalen Verkehrsverknüpfungsangeboten
 - d. Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte mit hohem Potenzial im Einzugsbereich (z. B. Paderborn Zukunftsquartier (Uni)/Barker Kaserne, Herford Gaußstraße)
 - e. Einsatz von akkubetriebenen Triebfahrzeugen (battery electric multiple unit = BEMU) anstelle der heutigen Diesel-Triebwagen
29. **TWE-Strecke zwischen Harsewinkel, Gütersloh und Verl:** Reaktivierung für den SPNV, Sicherung für den Schienengüterverkehr
 30. Neubau von Bahnsteigen an der Güterbahn Hamm – Minden in Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde zur Entmischung des SPNV und SPFV und zur Steigerung der Pünktlichkeit im SPNV zwischen Hamm und Minden
 31. Bau zusätzlicher Überholgleise auf der Strecke Hamm – Minden in Ahlen und Oelde zur Steigerung der Pünktlichkeit im SPNV zwischen Hamm und Minden
 32. Neubau Bahnsteig am Gleis 14 in Minden zur Entmischung des SPNV und SPFV und zur Steigerung der Pünktlichkeit im SPNV zwischen Hamm und Minden
 33. Einrichtung von Schnellbuslinien zur qualitativ hochwertigen ÖPNV-Anbindung von Städten und Gemeinden ohne SPNV-Anschluss

Ausbauprojekte für den Güterverkehr

34. **RegioPort Weser,** Umsetzung der Anbindung Straße-Wasser-Schiene
35. **MULTI HUB WESTFALEN,** Umsetzung des internationalen Bahnlogistikknottens in Hamm (ehemaliger Rangierbahnhof; Ziel: KV-Terminal und Leercontainer-Depot)

Kommunale Schienenausbauprojekte

36. **Stadtbahnnetz in Bielefeld:** Stärkung und Weiterentwicklung des ÖPNV in Bielefeld auf Grundlage des aktuell gültigen Nahverkehrsplans. Folgende Stadtbahnausbaumaßnahmen sind bereits in Planung:
 - a. Ausbau der Stadtbahnlinie 4 (Campus-Linie) zur Anbindung des Hochschulcampus im Bereich „Lange Lage“
 - b. Anbindung der Sennestadt an das Stadtbahnnetz durch eine Verlängerung der Stadtbahnlinie
 - c. Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 über Sieker nach Hillegossen

Projekte und Maßnahmen im Bereich Wasserstraße/Häfen:

37. Zeitnahe Fertigstellung des Ausbaus der Mittelweser mit allen planfestgestellten Uferrückverlegungen einschl. der Ertüchtigung der Südstrecke für das Großmotorgüterschiff und Abarbeitung der Restmaßnahmen; BVWP 2030: Fest disponiert (nur Basisvariante)
38. Mittelweser, Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen bei Erneuerungs-/Sanierungsbedarf der Brücken mit dem Ziel 7,25 m über Normalwasserstand für dreilagigen Containerverkehr (BVWP 2030: nicht enthalten)
39. Ersatzneubau obere Schleuse Minden (BVWP 2030: Weiterer Bedarf)
40. RegioPort Weser, Bedarfsgerechte Erweiterung
41. Oberweser, Erhalt der Status-Quo-Befahrbarkeit für Güterschiffe und Erhalt zukünftiger Ausbauoptionen; keine Einschränkung der Befahrbarkeit durch Maßnahmen für Touristik und Natur und – zumindest bis die neuen Nutzungen des ehemaligen Kraftwerksgeländes feststehen – Erhalt der Option für einen Güterumschlag im Hafen des ehemaligen Kraftwerks Porta Westfalica-Veltheim
42. Erhaltung und Nutzung der aktuellen und ehemaligen Ersatzübergangsstellen der Bundeswehr im Bereich von Ober- und Mittelweser zur Abwicklung von Schwertransporten
43. Sanierungsarbeiten an den Kammern der Schleuse Anderten (Mittellandkanal) forcieren, damit kurzfristig möglichst beide Kammern gleichzeitig langfristig wieder zur Verfügung stehen.
44. Schachtschleuse Minden und kleine Schleuse Dörverden langfristig in Betrieb/in Stand halten, damit ein Backup bei Ausfall zur Verfügung steht (Weserschleuse Minden und Gr. Kammer Dörverden jeweils nur 1 Kammer)
45. Förderung der Freizeitschiffahrt durch Umsetzung des Masterplans Freizeitschiffahrt

Projekte und Maßnahmen im Bereich Luftverkehr:

46. Flughafen Paderborn/Lippstadt, Bedarfsgerechte Weiterentwicklung und Optimierung, Ermöglichung der Entwicklung von Betriebsflächen und Hochbauten, wie Flugzeug- und Wartungshallen

47. Flugplätze Bielefeld und Porta Westfalica: Bedarfsgerechte Weiterentwicklung für den Geschäftsreiseverkehr (z. B. Einführung von GPS-Anflugverfahren zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Ermöglichung der Entwicklung von Betriebsflächen und Hochbauten, wie Flugzeug- und Wartungshallen)
48. Bundesweit abgestimmte Standortplanung für den Luftverkehr (Flughäfen als Standorte für den Linien- und Touristikcharterverkehr, für kleine Flugplätze – insbesondere Verkehrslandeplätze – ist eine Planung auf Länderebene ausreichend)
49. Sicherstellung des Status für direkte Ein- und Ausflüge in Länder außerhalb des Schengen- und EU-Raumes durch entsprechende zoll- und grenzpolizeiliche Regelungen

Weiterführende Infos zu den einzelnen Verkehrsinfrastrukturprojekten finden Sie auf der Homepage der IHK: (QR-Code)