

Verkehrsachsen sind Entwicklungsachsen

Die West-Ost-Achse verbindet sämtliche Landkreise des IHK-Bezirks Osnabrück-Emsland sowie das regionale Oberzentrum Osnabrück. Sie ist mit allen Verkehrsträgern gut erschlossen: A 30, Mittellandkanal, Schienentrasse Amsterdam – Berlin sowie dem Internationalen Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück. Dabei bildet sie an mehreren Stellen Kreuzungspunkte mit wichtigen Nord-Süd-Strecken. Diese Kreuzungspunkte mit einer guten verkehrlichen Erschließung in alle Himmelsrichtungen bilden Ansiedlungsschwerpunkte für alle Logistik affinen Branchen.

Die West-Ost-Achse ist historisch gewachsen. Aus Handelswegen sind leistungsstarke Verkehrsachsen geworden. Durch die Wiedervereinigung Deutschlands und die Ost-Erweiterung der Europäischen Union hat das Verkehrsaufkommen erheblich zugenommen. Die Region Osnabrück-Emsland hat hiervon erheblich profitiert. Dennoch gilt es, die Leistungsfähigkeit der West-Ost-Achse zu stärken. Denn der zunehmende Transitverkehr zwischen den bedeutenden Seehäfen in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen mit den wachstumsstarken Staaten Mittel- und Osteuropas wird die vorhandene Infrastruktur schon in wenigen Jahren überfordern.

In der Regionalkonferenz wurden die Ausbaupläne der Infrastrukturanbieter mit den Ausbauerfordernissen aus Sicht der Wirtschaft mit den politischen Mandatsträgern aus der Region diskutiert und abschließend in der „Osnabrücker Erklärung“ zusammengefasst. Mit der Regionalkonferenz und diesem Papier untermauert die



IHK die Notwendigkeit einer langfristigen Sicherung der Leistungsfähigkeit der West-Ost-Achse. Denn Verkehrsachsen sind Entwicklungsachsen.

Gerd-Christan Titgemeyer Präsident
Marco Graf Hauptgeschäftsführer



70 % der EU-Bevölkerung erreichbar. Dieser Vorteil einer zentralen Lage in Europa stellt auch eine besondere Belastung dar. Denn wohl kaum eine andere Verkehrsachse wie die

Deutsche Unternehmen sind auf eine gut ausgebaute Infrastruktur angewiesen. Darum suchen Unternehmen Standorte in der Nähe zu Autobahnen, Gleisen, Häfen und Flughäfen. Das Münsterland und der Wirtschaftsraum Osnabrück-Emsland haben einen großen Standortvorteil: Innerhalb von 24 Stunden sind im Straßenverkehr

Strecke Amsterdam – Osnabrück – Berlin wird stärker vom Transitverkehr befahren. Sie gehört als europäische West-Ost-Entwicklungsachse in den Fokus der EU-Verkehrspolitik.

Die gute wirtschaftliche Entwicklung des Münsterlandes und der Region Osnabrück-Emsland belegt, dass Verkehrsachsen wichtige Entwicklungsachsen sind. Die IHKs und die regionalen Akteure unterstützen mit ihrem Engagement für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur gute Rahmenbedingungen für Wirtschaft und Bevölkerung. Dabei ist eine Zusammenarbeit über Bundes- und Landesgrenzen hinweg unerlässlich.

Dr. Markus Pieper, Mitglied des Europäischen Parlamentes

Ausbaupläne und Ausbauerfordernisse

Die **Straße** ist mit über 70 % des Aufkommens im Güter- und Personenverkehr Verkehrsträger Nr. 1. Bei der Versorgung in der Fläche ist die Straße unersetzbar. Den Vorteilen eines flexiblen und schnellen Transports stehen relativ hohe Umweltwirkungen gegenüber. Auch wird die Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers Straße durch die Störanfälligkeit in Folge von Staus beeinträchtigt.

Die Autobahn 30 ist die zentrale Straßenverbindung auf der Achse Amsterdam – Osnabrück – Berlin. Derzeit wird mit der Nordumgehung von Bad Oeynhausen an einem wichtigen Lückenschluss gearbeitet. Durch den ebenfalls im Bau befindlichen Lückenschluss der A 33 in Richtung Bielefeld gewinnt die A 30 zusätzlich an Bedeutung. Für sie ist über den allgemein prognostizierten Zuwachs des Verkehrsaufkommens hinaus mit einer Mehrbelastung zu rechnen. Darum müssen entlastende Maßnahmen wie der



„Wenn der Staat seine Einnahmen aus dem Straßengüterverkehr auch zweckgebunden reinvestieren würde, könnte der Staat seinen Aufgaben bei Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur problemlos nachkommen.“

Heinrich Koch, Geschäftsführender Gesellschafter, Heinrich Koch Internationale Spedition GmbH & Co. KG, Osnabrück



„Der Ausbau der Fernstraßen kommt gut voran: Die A 1 wird zzt. auf sechs Fahrstreifen erweitert, die Planverfahren für die A 33 Nord sind weit fortgeschritten, für die E 233 laufen Untersuchungen. Zur langfristigen Sicherung der Leistungsfähigkeit der West-Ost-Achse sind auch Investitionen in die A 30 vorzusehen.“

Dr. Mathias Middelberg, Bundestagsabgeordneter, Osnabrück

Bau der A 33-Nord und der abschnittsweise sechsstreifige Ausbau weiter vorangetrieben werden.

Die in Bau befindlichen Lückenschlüsse werten den Wirtschaftsraum Osnabrück-Emsland für logistikorientierte Wirtschaftszweige auf. Darum ist es wichtig, die Leistungsfähigkeit der West-Ost-Achse dauerhaft zu erhöhen.

Das Transportaufkommen mit dem **Binnenschiff** ist seit vielen Jahren konstant. Allerdings ist seit 1970 die deutsche Binnenschiffsflotte um mehr als 60 % geschrumpft. Die Schiffe sind deutlich größer geworden. Sie können nur eingesetzt werden, wenn die Infrastruktur (Schleusen, Wasserhaltungen) diesen Maßen angepasst werden.

Bezogen auf das gesamte Verkehrsaufkommen spielt das Binnenschiff eine eher untergeordnete Rolle. Bei bestimmten Massengütern (z.B. Baustoffen) sind wirtschaftliche Logistikkonzepte ohne das Binnenschiff allerdings kaum vorstellbar.



„Das Binnenschiff ist beim Transport von Massengütern auf langen Strecken wirtschaftlich und ökologisch unschlagbar. Die Vorteile können aber nur zum Tragen kommen, wenn die Kanäle durchgängig mit den modernen Schiffsgrößen befahrbar sind.“

Walter Bergschneider, Geschäftsführer, Albert Bergschneider GmbH, Ibbenbüren

Zentrale West-Ost-Achse für das Binnenschiff ist der Mittellandkanal. Er wird derzeit für den aktuellen Binnenschiffsstandard Großmotorgüterschiff (GMS) ausgebaut. In der Region erschließt er den Stadthafen Osnabrück über einen Stichkanal, dessen Schleusen noch nicht mit dem GMS passierbar sind.



„Damit das Binnenschiff seine ökologischen Vorteile in den Logistikkonzepten der Zukunft nutzen kann, sind erhebliche staatliche Investitionen in die Infrastruktur erforderlich. Dies schließt auch kommunale Investitionen in die Hafeninfrastuktur ein.“

Claus Peter Poppe, Landtagsabgeordneter, Bramsche

Während der Mittellandkanal über eine gute Anbindung in Richtung Osten verfügt, endet er im Westen mit der Einmündung in den Dortmund-Ems-Kanal. Für den Binnenschiffstransport auf der West-Ost-Achse bedeutet dies erhebliche Umwege entweder über die Nordseeküste oder den Niederrhein. Auf niederländischer Seite endet der Twentekanal in Enschede. Für die rund 50 Kilometer lange fehlende Kanalstrecke zum Mittellandkanal sollte eine Trasse planerisch verankert werden, um die langfristige Realisierungschance zu wahren. Kurzfristig sollte im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse die Rentabilität einer solchen Verbindung geprüft werden.



Die **Schienenstrecke** Amsterdam – Osnabrück – Berlin ist die zentrale Bahnverbindung auf der West-Ost-Achse. Ein Standortvorteil der Region sind die Kreuzungspunkte mit Nord-Süd-Verbindungen in Osnabrück und Rheine. Die West-Ost-Strecke wird im Schienenpersonenfernverkehr in einem Zwei-Stunden-Takt mit veraltetem Material und niedrigen Höchstgeschwindigkeiten bedient.

Ausweitungen des Angebotes scheitern auch an der Überlastung des Streckenabschnittes Minden-Hannover. Mit der Errichtung des zentralen Umschlagsbahnhofs für den Kombinierten Verkehr bei Hannover-Lehrte und den prognostizierten Zuwächsen im Schienengüterverkehr mit den Niederlanden wird sich die Situation noch verschärfen. Dieser Flaschenhals droht die wirtschaftliche Entwicklung der West-Ost-Achse zu beeinträchtigen. Eine Kapazitätserweiterung ist daher dringend erforderlich.



„Die Akzeptanz des Schienenpersonenfernverkehrs hängt von drei Faktoren ab: Taktichte, Geschwindigkeit und Qualität des eingesetzten Zugmaterials. Hier sind auf der West-Ost-Achse Verbesserungen möglich und nötig. Dabei müssen auch die Anschlüsse an die Nord-Süd-Strecken wie die Emsachse in Rheine berücksichtigt werden.“

Gitta Connemann, Bundestagsabgeordnete, Leer

Das Schienennetz befindet sich überwiegend in Bundes-eigentum. Somit ist auch die Bundesregierung für Priorisierung und Finanzierung der Ausbauprojekte verantwortlich. Für die Sicherung der Leistungsfähigkeit auf der West-Ost-Achse ist darum besonders wichtig, dass der Ausbau der Strecke Minden – Hannover eine hohe Priorität in den Investitionsplanungen behält und eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG geschlossen wird.

Osnabrücker Erklärung



„Die Schiene hat für uns einen hohen Stellenwert. Wir brauchen aber gute Anbindungen in alle Richtungen und wettbewerbsfähige Laufzeiten.“

Gert Wendroth, Vorstandssprecher, H & R WASAG AG, Salzgbergen

Handlungsbedarf gibt es auch bei den Kreuzungen der West-Ost-Achse mit Verkehren in Nord-Süd-Richtung. Dies gilt insbesondere für die Sicherung des Schienenpersonenfernverkehrs auf der Ems-Achse mit dem Knoten Rheine. Zwar ist der Schienenpersonennahverkehr auf der Ems-Achse zwischen Münster und Emden bzw. Norddeich sehr leistungsfähig. Für die Anbindung der Region sowie der touristisch bedeutsamen Nordseeküste ist ein attraktives Angebot im Fernverkehr aber unverzichtbar. Hier droht mit dem Austausch der IC- durch ICE-Züge und der voraussichtlich damit einhergehenden Ausdünnung des Fernstreckennetzes eine erhebliche Verschlechterung.



„Der FMO ist eine Erfolgsstory. Anders als viele andere Flughäfen wirtschaftet er ohne ständige finanzielle Unterstützung durch die Gesellschafter. Damit dies so bleibt ist es wichtig, die Verkehrsanbindung weiter zu verbessern und die Startbahn zu verlängern.“

Gabriela König, Landtagsabgeordnete, Osnabrück

Der Internationale **Verkehrsflughafen** Münster/Osnabrück (FMO) erschließt sämtliche Himmelsrichtungen für die Region. Er ist für die Wirtschaft als Knotenpunkt für den Geschäftsreise- und den Frachtflugverkehr von großer Bedeutung. Bis zur Mitte des Jahres 2010 wird die Verkehrsanbindung des Flughafens durch eine eigene Autobahnanschlussstelle an der A 1 verbessert. Der FMO ist über Schnellbusverbindungen aus Münster und Osnabrück erreichbar. Ein eigener Anschluss an den Schienenverkehr besteht nicht. Die naheliegenden Bahnhöfe in Greven und Ibbenbüren werden jedoch durch den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Mit der vorgesehenen Startbahnverlängerung können vom FMO auch interkontinentale Flugziele erreicht werden. Im Sommer 2010 wird

die abschließende Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Münster über die Startbahnverlängerung erwartet. Die Entscheidung über die zivile Nachnutzung des ehemaligen Militärflughafens Enschede ist weiter offen. Der Ausbau zu einem Regionalflughafen würde wegen der engen Nachbarschaft zum FMO dessen Wirtschaftlichkeit erheblich verschlechtern. Auch vor diesem Hintergrund ist es wichtig, die Leistungsfähigkeit des FMO zu stärken und seine Erreichbarkeit aus den Niederlanden weiter zu verbessern.



„Der FMO ist der internationale Airport für Nord Westfalen, Südwest-Niedersachsen und die angrenzenden Niederlande. Seiner Funktion als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung unserer Region kann er nur gerecht werden, wenn der Flughafen dem steigenden Bedarf entsprechend ausgebaut wird.“

Prof. Gerd Stöwer, Geschäftsführer, FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH, Greven



„Als international ausgerichtetes Unternehmen ist die Nähe zum Flughafen für uns ein bedeutender Standortfaktor. Besonders wichtig sind die guten Verbindungen des FMO zu den internationalen Flugdrehkreuzen.“

Roelf-Evert Reins, Vorstandsvorsitzender, KME Germany AG, Osnabrück

Die Verkehrsachse Amsterdam – Osnabrück – Berlin ist seit über einem Jahrhundert eine bedeutende Verkehrs- und Entwicklungsachse im Herzen Europas. Das starke wirtschaftliche Wachstum in den Regionen entlang dieser Achse ist maßgeblich der guten Erschließung durch die verschiedenen Verkehrsträger zu verdanken. Seit 1990 ist die West-Ost-Achse zudem zu eine der wichtigsten Transitverbindungen durch Deutschland geworden.

Dank der multimodalen Anbindung des Wirtschaftsraums Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim auf der West-Ost-Achse ist die Region auf die verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft grundsätzlich gut vorbereitet. Wenn die Chancen einer ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Entwicklung genutzt werden sollen, müssen auf der West-Ost-Achse allerdings einige Hemmnisse und Engpässe beseitigt werden.

Die **Autobahn A 30** ist durch den Transitverkehr stark belastet. Besonders dringlich sind der Lückenschluss zur A 2 bei Bad Oeynhausen und die Sanierung der zzt. auf Grund von Straßenschäden geschwindigkeitsbeschränkten Abschnitte. Im Bereich des Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück ist neben der Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Knotens durch den Lückenschluss der A 33 Nord zur A 1 der sechsstreifige Ausbau auch in West-Ost-Richtung erforderlich. Darüber hinaus ist für weitere künftig stark belastete Abschnitte rechtzeitig ein sechsstreifiger Ausbau einzuplanen.

Im **Schieneverkehr** ist der bereits heute überlastete Streckenabschnitt Minden – Hannover ein wesentliches Hemmnis. Das im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes und im Verkehrsinfrastrukturbericht aufgeführte Ausbauprogramm Minden-Seelze/Hannover ist in den neuen Investitionsrahmenplan des Bundes zu übernehmen und entsprechend zu priorisieren. Außerdem ist der wichtige Knotenpunkt Rheine, der die Verknüpfung von West-Ost-Achse und Ems-Achse insbesondere im Fernverkehr ermöglicht, langfristig zu sichern.

Der **Mittellandkanal** ist eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen im europäischen Wasserstraßennetz. Im Verkehr mit den Niederlanden und Belgien müssen die

Schiffe zzt. einen erheblichen Umweg über westdeutsche Kanäle in Kauf nehmen. Die Option einer Verbindung mit dem Twente-Kanal ist deshalb zu sichern und die Wirtschaftlichkeit kurzfristig durch eine Nutzen-Kosten-Analyse zu prüfen. Zur Erhöhung der Netzeffizienz des Kanalsystems insgesamt ist daneben die Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals rasch für das Großmotorgüterschiff auszubauen.

Die Unternehmen in den Wirtschaftsräumen Osnabrück-Emsland und Nord Westfalen sind auf einen leistungsfähigen internationalen Verkehrsflughafen angewiesen. Der weitere Ausbau des **Internationalen Verkehrsflughafens Münster/Osnabrück** und hier insbesondere die Verlängerung der Start- und Landebahn ist zur Ausschöpfung der mit dem Luftverkehr verbundenen Wachstumspotenziale umzusetzen.

Die 25. IHK-Regionalkonferenz bittet die Mitglieder des Europäischen Parlaments, des Deutschen Bundestages und der Landtage, durch entsprechende Beschlüsse die in dieser Erklärung genannten Vorhaben zu unterstützen.

Osnabrück, 5. Februar 2010

Die IHK führt regelmäßig Regionalkonferenzen mit Entscheidungsträgern aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung durch. Sie unterstützen die Arbeit der IHK für die regionale Wirtschaft und tragen dazu bei, die Region Osnabrück-Emsland als attraktiven Wirtschaftsstandort weiter zu entwickeln.

In der 25. Regionalkonferenz am 5. Februar 2010 befassten sich rund 50 Entscheider mit der Bedeutung der West-Ost-Achse Amsterdam – Osnabrück – Berlin. Wegen der überregionalen Bedeutung waren auch Vertreter aus den angrenzenden IHK-Bezirken Nord Westfalen und Ostwestfalen-Lippe eingeladen.

Dokumentation 25. IHK-Regionalkonferenz „West-Ost-Achse – Eine starke Achse“ Osnabrücker Erklärung

