



# Verkehrspolitisches Leitbild

der IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim 2022

IHK DOKUMENTATION



**IHK**

**Industrie- und Handelskammer**  
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim

**#GemeinsamRegionStärken**

# Inhalt

Vorwort	3
Verkehr entwickelt sich dynamisch	4
1. Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig gestalten	7
1.1 Vorhandene Infrastruktur erhalten	8
1.2 Netzlücken und Engpässe beseitigen	8
1.3 Realisierungszeiträume verkürzen und Verkehrsbeeinträchtigungen vermeiden	13
2. Kapazitätsreserven erschließen	16
2.1 Digitalisierung vorantreiben	16
2.2 Nutzlast optimieren und infrastrukturverträglich anheben	17
2.3 Innovative Fahrzeug- und Logistikkonzepte nutzen	17
3. Umweltverträglichkeit verbessern	19
3.1 Alternative Kraftstoffe und Antriebe entwickeln und einsetzen	20
3.2 Intermodale Mobilität fördern	21
3.3 Anreize zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten schaffen	22
4. Erreichbarkeit von Städten und Zentren sichern	25
4.1 Verkehr im regionalen Verbund planen	26
4.2 Angebot von Bussen und Bahnen optimieren	27
4.3 Verkehrssicherheit erhöhen	27
5. Unsere Wirtschaftsregion stärken	30
5.1 Aus- und Weiterbildung zukunftsgerichtet weiterentwickeln	31
5.2 Berufszugang für Fahrer erleichtern und Wertschätzung verbessern	31
5.3 Lkw-Fahrverbot an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen harmonisieren	33
Impressum	37

Zur besseren Lesbarkeit wird in dieser Publikation bei der Bezeichnung von Personengruppen nur die männliche Form für beide Geschlechter verwendet.

# Vorwort

Eine leistungsfähige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, die eine schnelle, flexible und zuverlässige Mobilität von Personen und Gütern gewährleistet, ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft und sichert Wachstum und Beschäftigung. Diese Aussage behält auch in Zeiten unvorhergesehener wirtschaftlicher Verwerfungen – wie etwa der Corona-Pandemie – ihre Gültigkeit. Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Flughäfen sind deshalb eine wesentliche Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg unserer Region.

Der Bedarf an Mobilität wird dabei auch weiterhin wachsen. Die Bedürfnisse der Nutzer haben sich allerdings in allen Modalitäten geändert und politische Ziele – wie etwa der Green-Deal der Europäischen Union, neue Abgasgrenzwerte und die Stärkung des Schienenverkehrs – bestimmen den Handlungsrahmen. Zusätzlich erleichtern technische Innovationen vielfach das Zusammenspiel der Akteure.

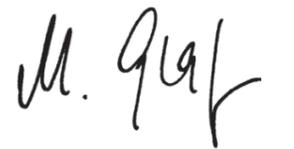
In der Rückschau waren die Etats und Planungskapazitäten bei Bund, Ländern und Gemeinden für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur über viele Jahre unzureichend ausgestattet. Dies hat zu spürbaren Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit der Infrastruktur mit Folgen für Menschen, Wirtschaft und Umwelt geführt. Unsere IHK zeigt in dem vorliegenden Verkehrspolitischen Leitbild auf, wie sich die Mobilität aus Sicht der regionalen Wirtschaft zukünftig entwickelt und welche Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssen.

Eine Herausforderung für den Verkehrssektor sind die politischen Vorgaben des 2021 novellierten Klimaschutzgesetzes, das einen verbindlichen Pfad zur Klimaneutralität bis 2045 vorschreibt und das Minderungsziel der Treibhausgasemissionen für das Jahr 2030 von 55 auf 65 Prozent gegenüber 1990 verschärft. Im Fokus der Unternehmen steht die ökonomisch und ökologisch effiziente Erreichung der Klimaschutzziele. Daher sollte auf marktbasierende und technologieneutrale Instrumente wie den Emissionshandel gesetzt werden, um den Umstieg auf eine CO<sub>2</sub>-arme Energieversorgung, Produktion und Mobilität voranzutreiben. Wichtig ist auch, Klimaschutzmaßnahmen immer einer ausführlichen Folgenabschätzung zu unterwerfen und sie stärker gemeinsam mit der Wirtschaft und den betroffenen Sektoren zu entwickeln. So lassen sich unangemessen hohe Belastungen und Strukturbrüche vermeiden.

Das Verkehrspolitische Leitbild wurde im IHK-Fachausschuss Verkehr erarbeitet und basiert auf den Wirtschaftspolitischen Positionen des DIHK sowie den Regionalpolitischen Positionen unserer IHK. Das Verkehrspolitische Leitbild wurde von unserer Vollversammlung am 15. März 2022 verabschiedet.



Uwe Goebel  
Präsident



Marco Graf  
Hauptgeschäftsführer



Ulrich Boll  
Vorsitzender Fachausschuss Verkehr

# Verkehr entwickelt sich dynamisch

## Mobilität sichert Wachstum und Beschäftigung

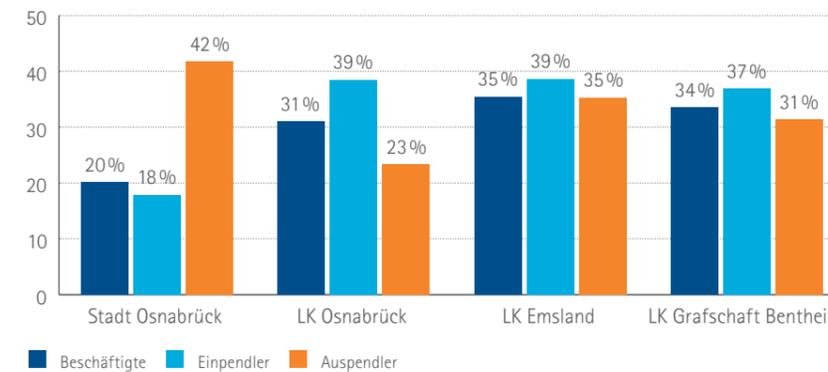
Unternehmen sind auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Dies betrifft gleichermaßen Mitarbeiter, Kunden und den Warenverkehr. Voraussetzung hierfür ist eine gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von Straße, Schiene, Wasserstraße sowie die Anbindung an den Luftverkehr. Wie das Beispiel des Lückenschlusses der A 31 zeigt, schaffen infrastrukturelle Verbesserungen zudem die Voraussetzung dafür, zusätzliche Gewerbestandorte zu entwickeln. So trägt die Infrastruktur auch zur regionalen Entwicklung bei. Dies hat u. a. die IHK-Analyse „A 31 Lückenschluss – 10 Jahre danach“ belegt. Angesichts einer zunehmenden Bedeutung multimodaler Lieferketten kommt den Schnittstellen für die Verladung zwischen den einzelnen Mobilitätsträgern in den Häfen, Bahnhöfen und Güterverkehrszentren eine wachsende Bedeutung zu.

## Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft sind Mobilitätstreiber

Eine arbeitsteilige Wirtschaft, Wachstum und Wohlstand sowie der demografische Wandel führen zu mehr Mobilität. Dies gilt neben dem Warentransport auch für den Personenverkehr. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass ein Teil des Mobilitätsaufkommens durch moderne Kommunikationstechnik und Digitalisierung ersetzt werden kann. Dennoch bleiben persönliche Kontakte auch zukünftig ein wichtiger Bestandteil des Wirtschaftslebens.

Eine zunehmende Zahl von Arbeitnehmern pendelt für ihre Arbeit vom Wohnort zu mehr oder weniger weit entfernten Arbeitsorten außerhalb des Wohnortes. Dazu trägt auch die stärkere Projektorientierung der Wirtschaft bei. Auch hat die Bereitschaft zu einem Arbeitsplatzwechsel aus Karrieregründen in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Diese Entwicklung am Arbeitsmarkt sorgt für weiter steigende Pendlerzahlen und für ein weiter zunehmendes Verkehrsaufkommen. Dies zeigt sich regional insbesondere in den Landkreisen (siehe Abbildung 1). Dort ist die Zahl der Einpendler deutlich stärker angestiegen als die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Für das Oberzentrum Osnabrück ist eine gegenläufige Entwicklung zu beobachten: Die Zahl der Einpendler ist mit 18 Prozent geringer angestiegen als der Beschäftigungszuwachs von 20 Prozent. Auffällig ist für die Stadt Osnabrück der erhebliche Anstieg bei den Auspendlern.

Abbildung 1: Entwicklung von Beschäftigung und Pendlerzahlen (2010–2020)



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen; eigene Berechnungen

## Veränderte und anfällige Lieferketten

Jüngere Entwicklungen haben gezeigt, dass weltweite Lieferketten und damit auch die industrielle Produktion sensible logistische Prozesse sind. Beispiele dafür sind u. a. die Schiffshavarie der „Ever Given“ im Suezkanal, die pandemiebedingten Störungen bei der Be- und Entladung der Containerschiffe und zuletzt der Krieg in der Ukraine. Die Unternehmen reagieren hierauf mit einer Verlagerung der Transporte auf Schiene und Straße, dem Ausweichen auf andere Zuliefermärkte, die logistisch besser angebunden sind, und eine zunehmende Bevorratung, um Risiken aus Lieferverzögerungen zu vermindern.

Gleichzeitig ist eine Verkehrsverlagerung von anderen Verkehrsträgern auf die Straße zu beobachten, weil hier schnell und flexibel auf Störungen in logistischen Prozessen reagiert werden kann. Gleichzeitig kommt es auch hier wegen des Mangels an Fahrpersonal zunehmend zu Kapazitätsengpässen. Schließlich verändern sich die Lieferketten durch den zunehmenden Anteil des Online-Handels: Größere Liefermengen an den Zwischenhandel werden durch kleinere Sendungen an die gewerblichen und privaten Endverbraucher ersetzt. Viele kleinere Versandeinheiten sorgen allerdings durch die zusätzlichen Umverpackungen für deutliche Zuwächse des zu verladenden Ladevolumens und des Lieferverkehrs.

# 1. Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig gestalten

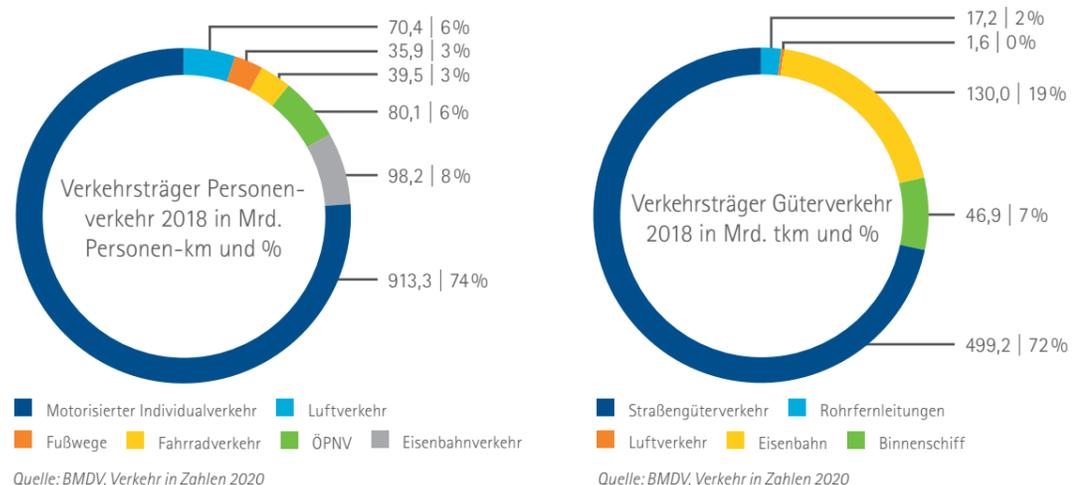
## Pkw-Besitz verliert tendenziell an Bedeutung

Bislang ist der Pkw-Bestand in Deutschland kontinuierlich gestiegen. Aber es zeichnet sich mittelfristig eine Trendwende im Rahmen des demografischen Wandels ab. Bei jüngeren Menschen verliert der Erwerb von Führerschein und Pkw zunehmend an Bedeutung. Nach einer aktuellen Forsa-Umfrage zum Mobilitätsverhalten (2022) geben 44 Prozent der unter 30-Jährigen an (sehr) häufig das Auto zu nutzen. Der Durchschnittswert über alle befragten Altersgruppen liegt bei 64 Prozent. Während insgesamt 18 Prozent angeben, (sehr) häufig den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu nutzen, sind es bei den unter 30-Jährigen 48 Prozent. Neben der digitalen Kommunikation und dem Online-Einkauf setzt die jüngere Generation stärker auf den ÖPNV, die Schiene und Sharing-Angebote. Die Fahrzeugindustrie reagiert auf diese Entwicklung, in dem sie sich zunehmend als Mobilitätsanbieter beispielsweise über Abonnements oder Fahrdienste definieren. In ländlichen Regionen mit einem deutlich schlechteren ÖPNV-Angebot bleibt der Pkw bis auf weiteres aber wesentlicher Mobilitätsträger.

## Straße als Transportträger unverzichtbar

Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr entfallen mehr als 70 Prozent der Transportleistung auf die Straße (siehe Abbildung 2). Dies wird nach den aktuellen Verkehrsprognosen bis 2030 so bleiben. Während es in Ballungsräumen möglich ist, auf andere Mobilitätsangebote auszuweichen, bleibt der Pkw bzw. der Lkw als Transportmittel für die Feinverteilung in der Fläche von großer Bedeutung. Auch wenn sich im Güterverkehr die Hauptläufe auf das Binnenschiff oder auf die Schiene verlagern lassen, bleibt der Lkw für den Vor- und Nachlauf unersetzlich. Auch die Digitalisierung kann Mobilität nur teilweise ersetzen. Sie stellt vielmehr eine Ergänzung dar und erschließt Optimierungspotenzial bei der Planung und Organisation von Transport, Kommissionierung und Lagerung. Sie ist damit eine wichtige Voraussetzung für mehr Multimodalität im Personen- und Güterverkehr.

Abbildung 2: Verteilung des Gesamtverkehrs auf Verkehrsträger



## Wie es ist

Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für erfolgreiches wirtschaftliches Handeln. Denn ohne entsprechende Verkehrswege können weder Rohstoffe, Waren, Kunden oder Mitarbeiter die jeweiligen Unternehmen erreichen. Das Deutschland von der Weltbank wiederholt als Logistikweltmeister ausgezeichnet worden ist, basiert maßgeblich auf einer eng und gut verknüpften Verkehrsinfrastruktur. Damit dieser Standortvorteil dauerhaft gesichert bleibt, ist es wichtig, die Infrastruktur in ihrem Bestand zu sichern und erkennbare Engpässe und Netzlücken zu schließen.

Über viele Jahre war die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene wegen anderer politischer Prioritäten unterfinanziert und die Infrastruktur nicht ausreichend instandgehalten. Viele Brücken sowohl im Fernstraßen- als auch im nachgeordneten Straßennetz sind am Ende ihrer technischen Lebensdauer in ihrer Höchstbelastung inzwischen beschränkt und damit für den Schwerlastverkehr nicht oder nur eingeschränkt nutzbar. Ebenso werden Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen zunehmend wegen technischer Mängel in ihrer Höchstgeschwindigkeit begrenzt. Häufig wird dies damit begründet, dass die Straßen und Bauwerke nicht für das heutige hohe Verkehrsaufkommen ausgelegt sind und somit einem erhöhten Verschleiß unterliegen.

Mit der neu geschaffenen Autobahn GmbH des Bundes ist am 1. Januar 2021 die Verantwortung für die Planung, den Bau und den Betrieb der deutschen Autobahnen von den Ländern auf den Bund übertragen worden. Diese große Verwaltungsreform hat zu Personalverschiebungen zwischen den Landes- und den neuen Bundeseinrichtungen geführt. Zudem haben die Planungsbehörden auf allen staatlichen Ebenen seit vielen Jahren erhebliche Probleme, geeignetes Personal für die Planungsaufgaben und die Baubeaufsichtigung zu gewinnen.

Planungs- und Genehmigungsverfahren dauern in Deutschland erheblich länger als in anderen Ländern. Mit dem Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz vom 22. März 2020 wurde ein Instrument geschaffen, mit dem die Genehmigungsdauer bedeutender Infrastrukturmaßnahmen statt eines zeitaufwändigen Planfeststellungsbeschlusses durch eine politische Entscheidung auf Basis vergleichbarer Planungsunterlagen beschleunigt werden soll.

Zitiert



Die Anbieter von Großraum- und Schwertransporten leiden besonders unter den maroden Brücken, die zu erheblichen Umwegen führen und Mehrkosten für unsere Kunden verursachen. Umfang und Dauer der Antrags- und Genehmigungsverfahren für unsere Transporte stellen uns vor erhebliche organisatorische Herausforderungen. Darunter leiden unsere Zuverlässigkeit und damit die Prozesse unserer Kunden. Das ist ein echter Standortnachteil.

Claudia Bröker,  
Geschäftsführerin Többe Schwerlast Spedition  
GmbH, Meppen



Mehr als 10 Aktenordner für 11,1 km Bundesstraßenbau auf der E 233

Die Dauer der Planungs- und Genehmigungsverfahren bringt mangels einer Stichtagsregelung zusätzliche Verzögerungen mit sich, weil sich zwischenzeitlich technische Regelwerke oder gesetzliche Grundlagen ändern. Auch müssen ältere Gutachten aus Gründen der Rechtssicherheit häufig wegen neuerer Daten aktualisiert werden. Ebenso fordern die Planfeststellungsbehörden häufig zusätzliche Gutachten an.

In der Vergangenheit haben Bundesländer häufig zusätzliche Zuweisungen für Infrastrukturprojekte bekommen, wenn Sie baureife Projekte vorgehalten haben. Falls am Ende eines Haushaltsjahres Mittel in anderen Bundesländern nicht abgerufen werden konnten, wurden diese Mittel auf andere Bundesländer umverteilt, die über Projekte mit Baurecht verfügten. So konnten dort verschiedene Projekte früher als ursprünglich geplant umgesetzt werden.

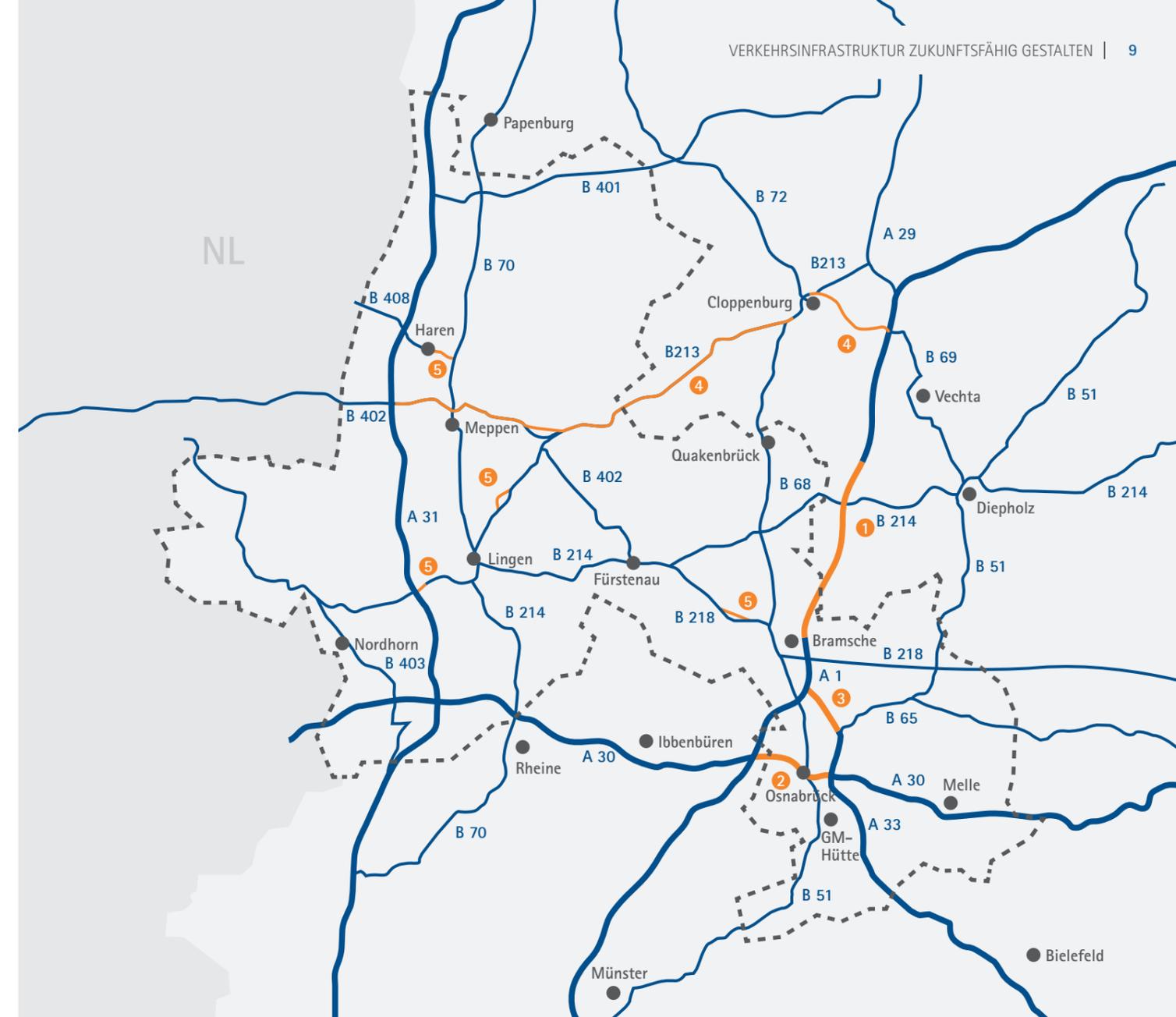
## Was zu tun ist

### 1.1 Vorhandene Infrastruktur erhalten

Die Instandhaltung der Verkehrswege gehört zur staatlichen Daseinsvorsorge. Hierzu sind insbesondere ausreichende Planungskapazitäten und finanzielle Mittel sicher zu stellen. Beides muss sich am tatsächlichen Bedarf orientieren. Dies ist auch wirtschaftlich sinnvoll. Denn die Verschiebung von Maßnahmen verursacht in der Zukunft regelmäßig noch wesentlich höhere Kosten. Darum sind die Haushaltsansätze für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur bei Bund, Ländern und Kommunen bedarfsgerecht anzupassen. Dies ist auch für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten wichtig. Denn technische Mängel an vielen Brücken im Verlauf von Autobahnen und Bundesstraßen erfordern regelmäßig größere Umwege. Hierin liegt ein wichtiger Grund für die teilweise sehr langen Genehmigungsverfahren für die Durchführung dieser Transporte. Neben der Instandsetzung der Infrastruktur als solcher sind ausreichende Personalkapazitäten bei den Planungs- und Verkehrsbehörden vorzuhalten.

### 1.2 Netzlücken und Engpässe beseitigen

Trotz der grundsätzlich guten verkehrlichen Anbindung unserer Wirtschaftsregion gibt es angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens eine Reihe von Engpässen und Netzlücken. Folgende Projekte sind zur Erweiterung des Verkehrsnetzes schnellstmöglich umzusetzen (aktueller Projektstand in Klammern):



**StraBe | Abbildung 3:**  
Regionale Straßeninfrastruktur und die wesentlichen Ausbauprojekte

- 1 A 1: sechsstreifig ausbauen (Abschnitt zwischen Holdorf und Bramsche bereits im Bau)
- 2 A 30: sechsstreifig ausbauen (in der Vorplanung)
- 3 A 33 Nord: Lücke schließen (im Planfeststellungsverfahren)
- 4 E 233: vierstreifig ausbauen (zwei Planungsabschnitte im Planfeststellungsverfahren, fünf weitere in der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens)
- 5 Ortskerne im Verlauf von Bundesstraßen durch Umgehungsstraßen entlasten (z. B. Bawinkel und Ueffeln)
- 6 Lkw-Stellplatzkapazitäten an Autobahnen und Bundesstraßen ausbauen



**Schiene | Abbildung 4:**  
Regionale Schieneninfrastruktur und die wesentlichen Ausbauprojekte

- 1 Schienenengpass Wunstorf – Minden beseitigen  
(Planungsbeginn für Neubaustrecke Hannover – Berlin Anfang 2021)
- 2 Schienenstrecken Amsterdam – Berlin und Hamburg – Ruhrgebiet:  
Höchstgeschwindigkeit auf mindestens 160 km/h erhöhen und durchgängige Mobilfunk- und WLAN-Versorgung sicherstellen (Abschnitt Löhne – Osnabrück seit August 2021 im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans)
- 3 Schienenpersonennahverkehr in der Grafschaft Bentheim weiter reaktivieren  
(kurzfristige Entscheidung des Bundes zur Verlängerung der SPNV-Strecke bis nach Emlichheim/Coevorden erwartet; Machbarkeit Bad Bentheim – Gronau wird untersucht und sollte bei positivem Ergebnis der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs reaktiviert werden)
- 4 OS-Bahn-Konzept umsetzen  
(fortlaufend, u. a. mit Tecklenburger Nordbahn Recke – Osnabrück)



**Wasserstraße | Abbildung 5:**  
Regionale Wasserstraßeninfrastruktur und die wesentlichen Ausbauprojekte

- 1 DEK-Nordstrecke für das Großmotorgüterschiff (GMS) ausbauen  
(drei von fünf Schleusen sind in Bau, Verkehrsfreigabe für das Großmotorgüterschiff spätestens 2035 erwartet)
- 2 Küstenkanal für das Großmotorgüterschiff ausbauen  
(im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans)
- 3 Brückenhebungen im westdeutschen Kanalnetz, um zweilagigen Containerverkehr mit dem Binnenschiff zu ermöglichen (fortlaufend)
- 4 Binnenhäfen und Güterverkehrszentren weiterentwickeln (fortlaufend)
- 5 Nutzen-Kosten-Verhältnis prüfen, wenn die bestehenden Schleusen im Stichkanal Osnabrück nicht komplett ersetzt werden, sondern „nur“ um 3 m auf eine schiffbare Länge von 85 m verlängert würden (richtet sich an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

### Gut zu wissen

Detaillierte Informationen zu den wesentlichen Infrastrukturvorhaben für unsere Wirtschaftsregion finden Sie in unserem Internetauftritt.

[ihk.de/osnabrueck](https://ihk.de/osnabrueck) | Dokument-Nr. 368



Verkehr auf der E 233 ist geprägt von hohem Lkw-Anteil

Damit die vorgenannten Projekte gute Realisierungsperspektiven erhalten, müssen sie unabhängig von sich verändernden politischen Mehrheiten im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) geführt werden.

Der Stichkanal Osnabrück (SKO) wurde entsprechend des Ausbaustandards des Mittelkanals von 1988 bis 2011 in mehreren Bauabschnitten weitgehend für den aktuellen Binnenschiffsstandard des Großmotorgüterschiffs (Länge 110 m, Breite 11,40 m, Tiefgang 2,80 m) ausgebaut. Engpass auf dieser Strecke sind die beiden Schleusen Hollage und Haste. Die Schleusenkammern sind nur für Schiffe mit einer Länge von bis zu 82 m passierbar und lassen keine Nutzung durch den älteren Binnenschiffsstandard „Europaschiff“ (Länge 85 m, Breite 9,50 m, Tiefgang 2,50 m) zu.

Der BVWP 2030 hat darum einen Ersatzneubau der Schleusen mit den 115 m Länge und 12,50 m Breite vorgesehen. Das Projekt hat mit der Einstufung im weiteren Bedarf keine Aussicht auf eine mittelfristige Realisierung. Hinzu kommt, dass das Vorhaben auch ohne die zwischenzeitlich eingetretenen deutlichen Kostensteigerungen nur mit einem Nutzen-/Kosten-Verhältnis von 0,4 bewertet wurde. Da ein Schleusen-neubau nach GMS-Standard somit unwirtschaftlich und auch langfristig äußerst unwahrscheinlich ist, erscheint es sinnvoll, die beiden Schleusen zumindest auf eine schiffbare Länge von 85 m zu verlängern. Dies würde den im SKO nutzbaren Schiffsraum erweitern und wäre mit erheblich geringeren Kosten als ein Schleusen-neubau verbunden. Nachteil der Schleusenverlängerung ist, dass der Stadthafen während der Umbauphase nicht per Schiff erreichbar wäre und die Hafenanrainer über einen längeren Zeitraum auf Straße, Schiene oder andere Hafenstandorte ausweichen müssen. Da eine Schleusenverlängerung bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans nicht als Alternative bewertet worden ist, hat die IHK-Vollversammlung 2022 beschlossen, einen entsprechenden Prüfauftrag anzuregen.

Unabhängig von den genannten Projekten des Bundesverkehrswegeplans engagiert sich unsere IHK seit vielen Jahren auch für andere Möglichkeiten zur Verkürzung der Reise-/Fahrzeiten bei Bahnverbindungen.

Dazu gehört auch die Schienenstrecke Amsterdam – Berlin (West-Ost-Achse). So wurde bei der Vertragsunterzeichnung 2019 der Wechsel zu modernem Zugmaterial auf dieser Strecke ab Ende 2023 zugesagt. Dieser ermöglicht auf der Gesamtstrecke Amsterdam – Berlin eine Verkürzung der Reisezeit um 30 Minuten.



Breite Unterstützung für die West-Ost-Achse (v.r.n.l.): Enak Ferlemann (bis Dezember 2021 Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI), Joachim Berends (Vorstand Bentheimer Eisenbahn AG), Reinhold Hilbers (Nds. Finanzminister), Albert Stegemann (MdB), Uwe Fietzek (Landrat Grafschaft Bentheim) und IHK-Präsident Uwe Goebel am 17. August 2021

Für die Wirtschaft ist der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) das Tor zur Welt. Er steht dabei im Wettbewerb mit den Flughäfen in Düsseldorf und Amsterdam, von denen aus viele Metropolen und Wirtschaftszentren mit Direktflügen erreicht werden können.

Die inländischen Verbindungen ab FMO nach Frankfurt und München sind als Drehkreuzanbindungen von zentraler Bedeutung für die Wirtschaft. Das Flugangebot des FMO sollte darüber hinaus durch Direktverbindungen noch stärker auf europäische Wirtschaftsmetropolen wie London, Paris oder Wien sowie nach Osteuropa ausgerichtet werden.

Die alternative Schienenanbindung der Region an die Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt durch die Deutsche Bahn AG wurde zwar verbessert (Takt, Umsteigefreiheit), doch gilt dies nur für die Stadt Osnabrück. Deshalb muss die Schienenanbindung an weitere Flughäfen auch aus dem Emsland und der Grafschaft Bentheim weiter verbessert werden.

### 1.3 Realisierungszeiträume verkürzen und Verkehrsbeeinträchtigungen vermeiden

Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen vereinfacht und beschleunigt werden, damit die entsprechenden Vorhaben schneller umgesetzt werden können. Ansätze dazu sind eine Verkürzung des gerichtlichen Instanzenweges und die Definition eines Zeitpunktes im Planungsprozess, der für die zu berücksichtigenden Rechtsgrundlagen maßgeblich ist. Durch eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung haben die Anlieger und berechnete Interessenverbände die Möglichkeit, ihre Anregungen und Bedenken von Anfang an in den Planungsprozess einzubringen. Dies kann zu einer höheren Akzeptanz des Vorhabens beitragen und klagebedingte Verzögerungen vermeiden.

## Gut zu wissen



Mit Unterstützung der regionalen Bundestagsabgeordneten hat unsere IHK eine Dokumentation zur West-Ost-Achse mit den wesentlichen Fakten und zentralen Forderungen veröffentlicht.



Auch beim eigentlichen Bau gibt es inzwischen technische Beschleunigungsmöglichkeiten. Eine Brücke über die B 68 wurde bei Georgsmarienhütte in einem neuartigen Schnellbauverfahren innerhalb von drei Wochen durch einen Neubau ersetzt. Bei konventioneller Bauweise hätte ein solches Vorhaben bis zu einem Jahr gedauert. Vollsperrungen von Brücken sind in aller Regel mit großräumigen Umleitungsstrecken verbunden. Dies verursacht erhebliche volkswirtschaftliche Kosten und unplanbare Fahrzeitverlängerungen. Darum sollte bei Brückenbauprojekten generell geprüft werden, ob über innovative Bauverfahren eine deutliche Verkürzung der Vollsperrung realisiert werden kann.

Insbesondere bei Brückenbaustellen im Verlauf von stark frequentierten Straßen mit einer zeitaufwändigen Sanierung bzw. einem Ersatzneubau ist im Vorfeld zu prüfen, ob der Verkehr über ortsnahe Behelfsbrücken/-strecken an der Baustelle vorbeigeführt werden kann (z. B. Talbrücke Georgsmarienhütte im Verlauf der B 51, Ersatzneubau der Brücken im Verlauf der L 47 Fullener Straße bei Meppen).



Behelfsbrücke Lingen-Schepsdorf im Verlauf der L 60

Viele Baumaßnahmen zur Erneuerung von Ver- und Entsorgungsleitungen oder Fahrbahnsanierungen sind mit Vollsperrungen verbunden und verursachen so erhebliche Störungen im Verkehrsfluss und führen zu teilweise erheblichen Umwegen. Zur Sicherung der Erreichbarkeit und der Vermeidung von Umleitungsverkehren dürfen Vollsperrungen nur angewandt werden, wenn es keine Alternative für eine schnelle und sichere Baustellenabwicklung gibt. Dabei sollten bei der Vergabeentscheidung von Baumaßnahmen auch die volkswirtschaftlichen Kosten, die sich aus den Zeitverlusten für die Verkehrsteilnehmer und den Umleitungsverkehren ergeben, berücksichtigt werden.

Insbesondere im Oberzentrum Osnabrück mit einem entsprechend höherem Verkehrsaufkommen führen Baustellen an wichtigen Straßenzügen zu großräumigen Umfahrungen, zeitlichen Verzögerungen für die Verkehrsteilnehmer und zusätzlichen Belastungen für die Anlieger an den Umleitungs- und Umfahungsstrecken. Dieses Problem potenziert sich in den Hauptverkehrszeiten und führt zu einem weitgehenden Verkehrsstillstand. Darum ist ein funktionierendes Baustellenmanagement wichtig, bei dem sich die verschiedenen Baulastträger bei Planung und Durchführung der Baumaßnahmen abstimmen. Dabei

sind die betroffenen Anlieger frühzeitig zu informieren. Der Baustellenablauf ist so zu planen, dass die Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben im Baustellenbereich bestmöglich erhalten bleibt, um so deren wirtschaftlichen Schaden zu minimieren und zur Sicherung der Arbeitsplätze beizutragen. Ebenso ist sicherzustellen, dass die ausgewiesenen Umleitungsstrecken nicht selbst durch Baustellen in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigt oder gesperrt werden. Dies betrifft vor allem Maßnahmen, die in einem engen räumlichen Zusammenhang stehen. Im Zweifelsfall darf mit einer neuen Maßnahme erst begonnen werden, wenn die in Bau befindliche Straße wieder für den Verkehr freigegeben ist. Verzögerungen in der Bauabwicklung müssen vermieden werden, damit sich Baumaßnahmen nicht zeitlich überschneiden.

Neben der reinen Bauzeit können Störungen des Verkehrsflusses insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen durch moderne Bauverfahren (z. B. Tunnelbauweise) vermieden werden. Darum sollte bei der Auftragsvergabe von Bauleistungen auch der volkswirtschaftliche Nutzen einer Vermeidung von Stauzeiten für die Verkehrsteilnehmer in die Vergabeentscheidung einfließen.

## Was macht unsere Region

Unsere IHK setzt sich für die Instandhaltung und Weiterentwicklung der regionalen Verkehrsinfrastruktur ein.

Der Lückenschluss der A 31 im Jahr 2004 belegt, dass Infrastrukturprojekte wichtige und langfristige Impulsgeber für die regionale Entwicklung sind. So hat eine IHK-Analyse für die zehn Jahre nach dem Lückenschluss der A 31 ergeben, dass die Beschäftigungsentwicklung in den direkten Anliegerkommunen dynamischer war als im übrigen Gebiet der Landkreise Emsland und Grafschaft Bentheim.

Die wichtigsten Projekte, für die sich unsere IHK besonders einsetzt, sind der Lückenschluss der A 33 Nord, der sechsstreifige Ausbau der A 1 und der A 30 und der vierstreifige Ausbau der E 233, der Neubau der Schleusen in der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals sowie die Weiterentwicklung des Zugverkehrs auf der Ost-West-Achse und der Erhalt des FMO als regionale Schnittstelle zum internationalen Luftverkehr.

Neue Infrastruktur geht einher mit der Umsetzung der neuesten technologischen Standards wie Verkehrsbeeinflussungsanlagen oder Flüsterasphalt. Davon profitieren nicht nur die Verkehrsteilnehmer, sondern auch die Anlieger durch einen verbesserten Lärmschutz. Unternehmen des regionalen Baugewerbes sind immer wieder auch technologische Vorreiter bei der Entwicklung neuer und schneller Verfahren.

## Gut zu wissen



*IHK-Baustellenampel: Unsere IHK wertet regelmäßig die Baustellenliste der Stadt Osnabrück aus und veröffentlicht hierzu quartalsweise die IHK-Baustellenampel.*



## 2. Kapazitätsreserven erschließen

### Wie es ist

Der Ausbau der Verkehrswege entwickelt sich seit vielen Jahren unterproportional zur Entwicklung des Fahrzeugbestands und des Verkehrsaufkommens. Dies macht sich insbesondere in den Städten bemerkbar, in denen nur begrenzte Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Die hohe Verkehrsdichte insbesondere in den Hauptverkehrszeiten verursacht Unfälle und Staus und kann damit zu einer Verlängerung der Fahrzeit führen.

Im Straßengüterverkehr gibt es allerdings noch ungenutzte Kapazitätsreserven. Bezogen auf das Jahr 2018 waren 37 Prozent aller Fahrten Leerfahrten.

Während bei Ladegut mit einer geringen Dichte das zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen (44 Tonnen im Kombinierten Verkehr) bei Fahrzeugen mit Standardabmessungen häufig nicht ausgeschöpft wird, gibt es bei Ladung mit hoher Dichte regelmäßig Probleme die vorgenannten Gewichtsbeschränkungen einzuhalten. Im Vergleich zu anderen Staaten liegt das zulässige Gesamtgewicht auf einem niedrigen Niveau. So sind bspw. in den Niederlanden bis zu 50 Tonnen Gesamtgewicht erlaubt, beim Lang-Lkw sogar 60 Tonnen, in Frankreich 44 Tonnen oder in Schweden in Abhängigkeit von der Anzahl der Achsen bis zu 60 Tonnen.

Seit dem Jahr 2012 verkehren in Deutschland Lang-Lkw. Nach Abschluss des Feldversuchs wurde die Nutzung dieser Fahrzeuge in den Regelbetrieb überführt. Allerdings sind für den Einsatz dieser Fahrzeuge verschiedene Regeln einzuhalten. Abgesehen vom Lang-Lkw Typ 1 dürfen die Lang-Lkw nur auf freigegebenen Strecken (sog. Positiv-Netz) eingesetzt werden. Unter anderem ist die Mitnahme von kennzeichnungspflichtigen Mengen an Gefahrgut untersagt. Auch der grenzüberschreitende Einsatz dieser Fahrzeuge ist sehr eingeschränkt. Diese Regelungen stehen einer breiteren Lang-Lkw-Nutzung in der Praxis vielfach entgegen. Die Nutzung des Lang-Lkw Typ 1 ist aktuell nur bis Ende 2023 befristet.

### Was zu tun ist

#### 2.1 Digitalisierung vorantreiben

Die Digitalisierung bedeutet für das Verkehrsgewerbe weit mehr als einen digitalen Informationsfluss entlang der Wertschöpfungskette. Digitalisierung kann zur Vermeidung von Leerfahrten und somit zu einer Verbesserung der Fahrzeugauslastung beitragen. Digitale Plattformen ermöglichen transparente Lieferketten. So lassen sich die für den jeweiligen Transportauftrag erforderlichen Ressourcen verkehrsträgerübergreifend leicht ermitteln und buchen. Darum sollten insbesondere kleinere und mittelgroße Unternehmen bei der Digitalisierung ihrer Geschäftsprozesse durch eine staatliche Förderung für entsprechende Beratungsleistungen und Investitionen unterstützt werden.

#### Zitiert



*Globale Lieferketten zeichnen sich aktuell durch eine zunehmende Planungsunsicherheit und immer kürzere Reaktionszeiten aus. Darum spielt die Digitalisierung eine immer wichtigere Rolle bei der Planung und Durchführung logistischer Prozesse. Dabei denke ich vor allem an digitale Transportbegleitdokumente, die Organisation intermodaler Transporte oder die Vermeidung von Leerfahrten. Für die Digitalisierung unserer Geschäftsprozesse ist die Schaffung einheitlicher Schnittstellen für den Datentransfer mit externen Partnern und unseren Kunden von entscheidender Bedeutung.*

**Andreas Wolke-Hanenkamp,**  
Geschäftsführer NOSTA Logistics GmbH

Auch für den Personenverkehr kann die Digitalisierung einen wertvollen Beitrag zur Optimierung der Fahrzeiten und zur besseren Auslastung der Infrastruktur leisten. Bewegungsdaten von Fahrzeugen und Mobilfunknutzern können durch eine angepasste Routenführung dazu beitragen, Verkehrsspitzen zu reduzieren. Intelligente Verkehrsleitreechner und lastabhängige Ampelschaltungen ermöglichen, die unterschiedlichen morgendlichen und abendlichen Verkehrsströme zu optimieren. Eine sinnvolle Ergänzung wären Telematikanwendungen, die frühzeitig auf mögliche Engpässe, Baustellen und Umfahrungsmöglichkeiten hinweisen.

Zudem bietet die Digitalisierung Chancen für eine stärkere Akzeptanz des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) durch intelligente und online verfügbare Fahrgastinformationen und Buchungsmöglichkeiten. Die stärkere Annahme des ÖPV-Angebotes bedarf seitens der Aufgabenträger des Öffentlichen Personenverkehrs flexible und transparente Tarifstrukturen (z. B. Best-Preis-Abrechnung, gebietsübergreifende Vereinheitlichung der Tarife und Beförderungsbedingungen).

#### 2.2 Nutzlast optimieren und infrastrukturverträglich anheben

Das Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr könnte durch eine maßvolle Anpassung des zulässigen Gesamtgewichts für Lkw, die schwere Güter wie Stahl, Nicht-Eisen-Metalle oder Papier transportieren, reduziert werden. Denn durch das hohe Gewicht der einzelnen Ladeeinheiten wird das zulässige Gesamtgewicht häufig deutlich unterschritten. Ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen ist aktuell nur für den Vor- und Nachlauf von Containerverkehren im Kombinierten Verkehr zulässig.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird gebeten zu prüfen, ob eine definierte Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts für Lkw für Transportgüter mit besonders hoher Dichte wie für Stahl, Nicht-Eisen-Metalle und Papier unter Maßgabe von Verkehrsentlastung, Infrastrukturbelastung und Verkehrssicherheit, sinnvoll ist.

Eine allgemeine Anpassung auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen für Lkw wird nicht angestrebt. Unsere Region steht dabei für ein Pilotprojekt zur Verfügung.

#### 2.3 Innovative Fahrzeug- und Logistikkonzepte nutzen

Mit einer Evaluation der bisherigen Nutzung von Lang-Lkw sollte überprüft werden, ob die bestehenden Regularien weiterhin aufrechterhalten werden müssen. Insbesondere das Mitnahmeverbot kennzeichnungspflichtiger Mengen an Gefahrgut und die Beschränkungen des für den Lang-Lkw zugelassenen Straßennetzes sind kritisch zu hinterfragen. Auch die aktuelle Befristung des Einsatzes des Lang-Lkw Typ 1 ist aufzuheben und eine internationale Anerkennung dieses Fahrzeugtyps anzustreben. Denn nur so wird die erforderliche Planungssicherheit für Investitionen in diese Fahrzeuge gewährleistet.

#### Zitiert



*Gerade bei schweren Gütern, wie Stahl, NE-Metallen, Papier, chemischen Produkten oder Baustoffen führt die aktuell in Deutschland geltende Gewichtsbeschränkung von 40 Tonnen häufig dazu, dass der auf dem LKW verfügbare Laderaum nicht komplett genutzt werden kann. Eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts um vier Tonnen, würde das Verkehrsaufkommen reduzieren, ohne dass dies gravierende Auswirkungen auf die derzeitige Brückeninfrastruktur hätte, da die bereits heute zulässigen Achslasten weiterhin eingehalten würden.*

*Weitere positive Effekte wären eine Abmilderung des Problems des Fahrermangels durch eine niedrigere Anzahl von Transporten, eine Verringerung der Wettbewerbsverzerrungen, indem dann auch deutsche Transportunternehmer Fahrten durchführen dürften, die heute bereits im Großteil von Europa erlaubt sind und vor allem ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz, in dem durch vermiedene LKW Fahrten ab dem Tag der Freigabe 1 – 2 Mio Tonnen CO2 eingespart werden könnten.*

**Richard Steinkamp,**  
Logistikleiter KME-Standort Osnabrück,  
Mitglied IHK-Fachausschuss Verkehr

Die Innenstädte können durch eine Bündelung der Lieferverkehre durch eine Citylogistik entlastet werden. Dieses Thema gewinnt angesichts zunehmender Online-Umsätze immer stärker an Bedeutung für große und mittelgroße Städte. Um Störungen des innerstädtischen Verkehrsflusses durch das Parken der Lieferfahrzeuge in zweiter Reihe zu vermeiden, ist die Einrichtung von Lade-/Lieferzonen erforderlich.

### Was macht unsere Region

Unsere Region war und ist ein Treiber bei der Entwicklung und dem Einsatz des Lang-Lkw. Damit dieses innovative Fahrzeugkonzept endlich sein gesamtes Potenzial für die Reduzierung des Verkehrsaufkommens leisten kann, setzt sich unsere IHK weiterhin für Vereinfachungen bei der Nutzung des Lang-Lkw ein. Zudem unterstützt unsere IHK die regionalen Unternehmen bei der Digitalisierung. Auch das gemeinsame Positionspapier verschiedener Industrie- und Logistikverbände zur Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 Tonnen ist maßgeblich von regionalen Akteuren miterarbeitet worden.

Mangelware an Autobahnen und Bundesstraßen: Lkw-Stellplätze



## 3. Umweltverträglichkeit verbessern

### Wie es ist

Der Verkehrssektor trägt maßgeblich zum Ausstoß von Treibhausgasen bei. Dabei entfällt etwa ein Viertel des Energieverbrauchs aus dem Verkehrssektor auf den Straßengüterverkehr, der ganz überwiegend mit Dieselmotoren betrieben wird. In der Vergangenheit wurden die technischen Fortschritte bei der Abgasreinigung zu einem Großteil durch die Steigerungen des Verkehrsaufkommens und des Fahrzeugbestands konterkariert. Die EU verschärft seit 1993 die Grenzwerte für Fahrzeugemissionen bei Pkw und Lkw. Es ist absehbar, dass zukünftige Grenzwerte nicht mehr mit fossilen Brennstoffen eingehalten werden können. Die Mobilitätskosten steigen zudem durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung.

Politische Strategie ist es zurzeit, die Elektromobilität im Pkw-Segment zu fördern. Hier zeigt die deutlich erhöhte Förderung durch Investitionszuschüsse und steuerliche Erleichterungen inzwischen messbare Wirkung. Darüber hinaus kommen nun erste Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb auf den Markt. Auch sie haben wesentlich höhere Anschaffungskosten, so dass deren Betrieb ohne eine Förderung nicht wirtschaftlich darstellbar ist. Zudem fehlt bislang eine flächendeckende Tankstelleninfrastruktur. Perspektivisch ist zu erwarten, dass auch regenerativ erzeugte Kraftstoffe bei der Umsetzung einer CO<sub>2</sub>-armen Mobilität zum Einsatz kommen können.

Im Lkw-Segment ist der batterieelektrische Antrieb zurzeit für den Nahverkehr sinnvoll. Für den Fernverkehr sind erhebliche Investitionen in Oberleitungen auf den Autobahnen erforderlich. Andere Konzepte setzen auch hier eher auf wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen oder den Einsatz regenerativ erzeugter Kraftstoffe in Verbrennungsmotoren.

Ein Erfolgsfaktor für die Nutzung von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antrieben ist eine flächendeckende öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Diese entwickelt sich in den letzten Jahren dank einer guten Förderkulisse sowohl hinsichtlich des Fahrzeugbestands auch der Lademöglichkeiten dynamisch. Inzwischen verfügt unser IHK-Bezirk über mehr als 600 solcher Ladepunkte (siehe Abbildung 6).

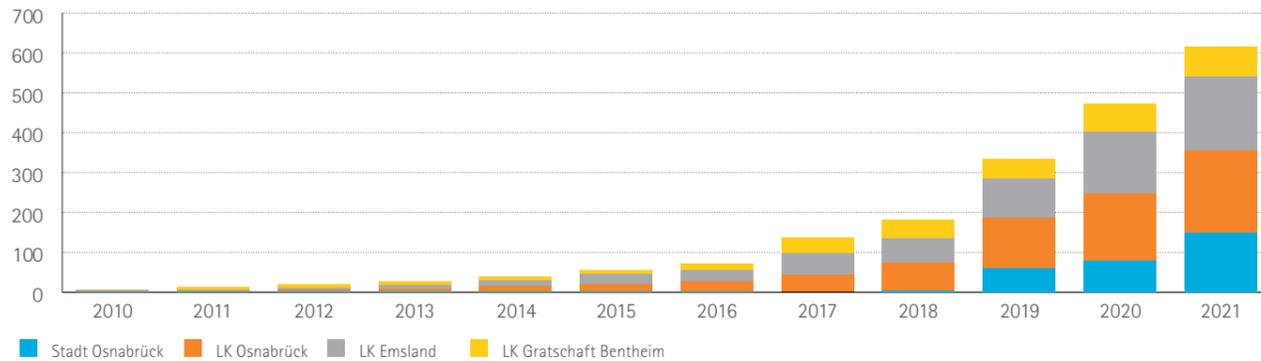
### Gut zu wissen

Die Stadt Osnabrück und die drei Landkreise unseres IHK-Bezirks verfügen bereits heute über eine überdurchschnittliche Ausstattung mit Schnellladesäulen mit einer Leistung von mehr als 22 kW. Während sich im Bundesdurchschnitt 143 E-Pkw eine öffentlich zugängliche Schnellladesäule teilen müssen, liegt dieser Wert in unserem IHK-Bezirk bei 98. Das ermöglicht kürzere Ladezeiten und trägt maßgeblich zu einer besseren Langstreckentauglichkeit der Elektrofahrzeuge bei. Für 2021 ist allerdings festzuhalten, dass der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur nicht mit dem zunehmenden Fahrzeugbestand an E-Pkw Schritt hält. So hat sich bundesweit die Zahl der E-Pkw pro Ladepunkt von 14,1 im April 2021 auf 20,7 im Oktober 2021 erhöht. Quelle: VDA Ladesäulenranking



[vda.de/de/themen/elektromobilitaet/ladenetz-ranking](https://vda.de/de/themen/elektromobilitaet/ladenetz-ranking)

Abbildung 6: Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte in der Region



Quelle: Bundesnetzagentur, 2022; eigene Darstellung

## Zitiert



Lkw mit Flüssiggasantrieb (LNG) stoßen 15 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus. Mit dem zunehmenden Einsatz von LNG-Lkw in unserem Fuhrpark können wir unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen jährlich um 120 bis 150 Tonnen reduzieren. Im Vergleich zum Dieselantrieb noch größer sind die Schadstoffminderungen bei Stickoxiden (- 90 %) und beim Feinstaub (- 99 %).

**Heinrich Koch,**  
Geschäftsführender Gesellschafter Heinrich Koch Internationale Spedition GmbH & Co. KG, Osnabrück, IHK-Vizepräsident und Mitglied im IHK-Fachausschuss Verkehr

Bereits seit vielen Jahren wird politisch für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße geworben. In der Region sind hierzu erhebliche Investitionen sowohl der öffentlichen Hand als auch seitens der Wirtschaft erfolgt. Mit den Güterverkehrszentren in Dörpen und Coevorden/Emlicheim sowie dem neuen Containerterminal in Osnabrück sowie der trimodalen Erschließung der Binnenhäfen ist unsere IHK-Region hier infrastrukturell gut aufgestellt. Der Umsetzungserfolg ist allerdings bislang mäßig. Während sich im Personenverkehr ein höherer Anteil der Schiene am Modal Split ergeben hat, stagniert der Anteil der Schiene im Güterverkehr. Das Binnenschiff hat in den letzten Jahren sogar tendenziell Marktanteile verloren.

## Was zu tun ist

## 3.1 Alternative Kraftstoffe und Antriebe entwickeln und einsetzen

Die umwelt- und klimapolitischen Ziele der EU und der Bundesregierung sollten nachhaltige Mobilitätskonzepte technologieoffen berücksichtigen. Dazu gehören alternative Antriebe und Kraftstoffe, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte, Telematikanlagen sowie autonome Fahrzeugsysteme. Die Technologie des Verbrennungsmotors sollte für die Anwendung mit regenerativ erzeugten Kraftstoffen weiter berücksichtigt werden. Die Bundesregierung muss einen Rahmen dafür schaffen, dass für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur zur Verfügung steht.

## 3.2 Intermodale Mobilität fördern

Über längere Strecken ist die Schiene eine sinnvolle ökologische Alternative zum Straßengüterverkehr. Die Investition regionaler Logistikunternehmen in das Containerterminal Osnabrück (CTOS) ist darum ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit in logistischen Prozessen. Der Bund unterstützt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene mit einer Reduzierung der Trassennutzungsentgelte und einer Gleisanschlussförderung. In den letzten Jahren sind die Haushaltsmittel für Investitionen in die Schieneninfrastruktur erheblich erhöht worden. Dieser Ansatz kann zu einer Erhöhung des Anteils des Schienenverkehrs am Modal Split beitragen. Allerdings führt die zunehmende Bautätigkeit an der Schieneninfrastruktur zugleich zu Störungen und Unterbrechungen im Betriebsablauf des Kombinierten Verkehrs. Dies beeinträchtigt die Zuverlässigkeit und Planbarkeit des Schienentransportes erheblich. Um zusätzliche Nutzer für den Kombinierten Verkehr zu gewinnen, müssen die Zuverlässigkeit dieses Transportweges verbessert und zusätzliche Anreize für eine Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Auch hierbei kann die Digitalisierung helfen, regionale Güterströme für die Schiene zu bündeln. Zusätzlich sollten wie in den Niederlanden Beratungsstellen/Lotsen eingerichtet werden, die Unternehmen hinsichtlich des Einstiegs in den Kombinierten Verkehr beraten und bei der Umsetzung entsprechender Konzepte begleiten.



Seit Januar 2022 ist das KV-Terminal in Osnabrück in Betrieb

Zur Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am Güterverkehr sind hohe Investitionen in die Infrastruktur wie Kanäle, Schleusen und Brückenbauwerke erforderlich. Das westdeutsche Kanalnetz ist nicht durchgängig mit dem Großmotorgüterschiff als aktuellem Binnenschiffsstandard befahrbar. Auch lassen viele Brücken einen zweilagigen und damit wirtschaftlichen Containertransport mit dem Binnenschiff nicht zu. Zudem müssen die Häfen möglichst multimodal über Straße, Schiene und Wasserstraße erschlossen werden. Der Hafen am Mittellandkanal bei Bohmte ist sowohl für den Schüttgut- und Containerumschlag als auch für Projektladung auszubauen. Dabei sollte auch die Option einer Schienenanbindung perspektivisch geprüft werden.

## Zitiert



Klimafreundliche Mobilität erfordert einen radikalen Wandel in der Energieerzeugung. Sowohl für den Betrieb von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen als auch für die Produktion von grünem Wasserstoff werden bedeutende zusätzliche Mengen regenerativ erzeugten Stroms benötigt. Die notwendige Abkehr von der derzeit noch ubiquitären fossilen Mobilität kann nur gelingen, wenn diese zusätzlichen Mengen zu vergleichbaren Preisen erzeugt werden und den Nutzern auch an den Verbrauchsstellen zur Verfügung gestellt werden.

Well to wheel, Betrachtung der TCO-Kosten und die Sektorenkonkurrenz werden in dem Mittelpunkt der Betrachtung kommen.

**Rolf Meyer,**  
Gesellschafter und Aufsichtsratsmitglied Meyer & Meyer Holding SE & Co. KG, Osnabrück, Ehrenmitglied der IHK-Vollversammlung, Stellvertretender Vorsitzender des DIHK-Verkehrsausschusses, Mitglied im IHK-Fachausschuss Verkehr

Angesichts der Verkehrsdichte im Straßenverkehr und einem sich bei der jüngeren Bevölkerung ändernden Mobilitätsverhaltens kommt dem öffentlichen Nahverkehr, dem Radverkehr und Sharing-Angeboten eine zunehmende Bedeutung zu. Darum ist es richtig, diese Angebote auszubauen, die entsprechende Infrastruktur zu schaffen und über eine begleitende Digitalisierung transparent zu machen. Die Digitalisierung kann dabei helfen, die Barriere bei dem Wechsel zwischen verschiedenen Mobilitätsformen zu überwinden. Eine weitere wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung ist eine hohe Zuverlässigkeit des ÖPNV. Denn schlechte Anschlüsse, unpassende Linienführungen und lange Fahr-/Wartezeiten halten bislang viele Autofahrer von einem Wechsel in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß) ab.

### 3.3 Anreize zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten schaffen

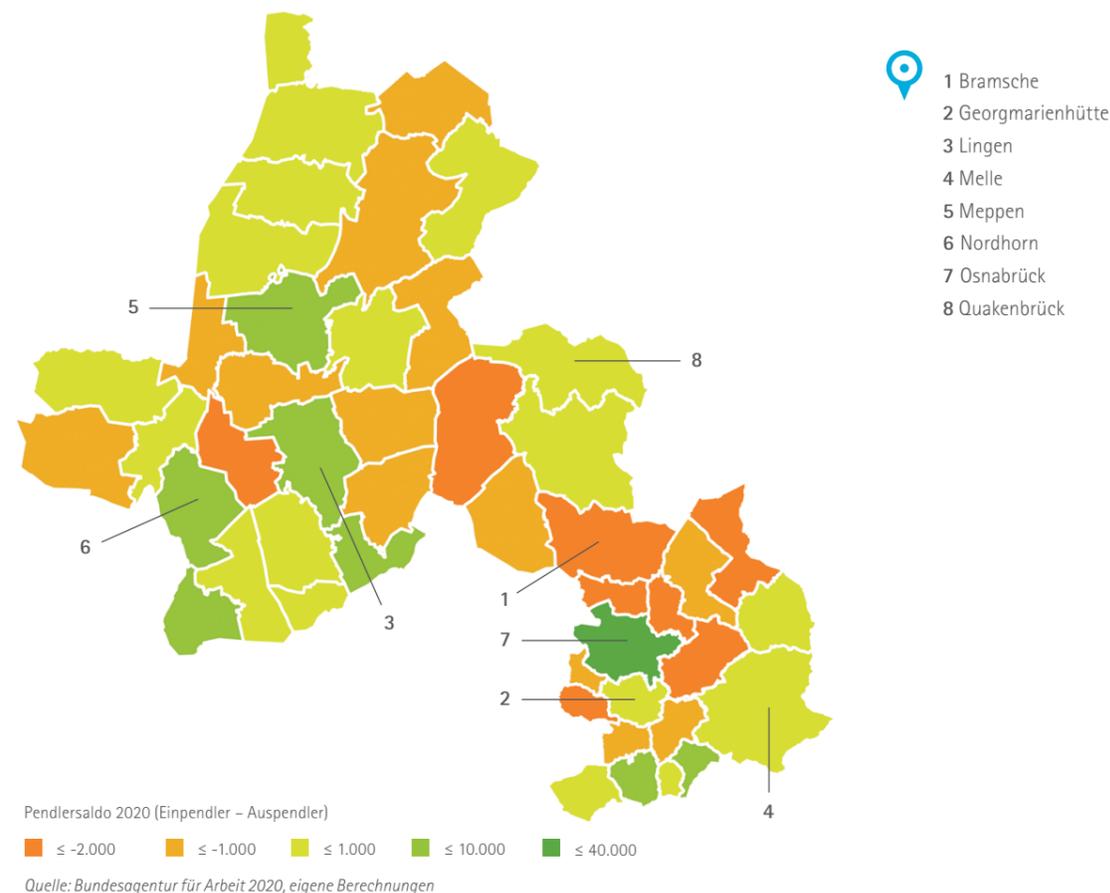
Gerade im innerstädtischen Verkehr könnte ein erheblicher Anteil des Verkehrsaufkommens auf das Fahrrad und den ÖPNV verlagert werden. Allerdings müssen bei Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Nutzung des Umweltverbunds, Beeinträchtigungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), also den Pkw-, Motorrad- und Lkw-Verkehr, möglichst vermieden werden. Bevor Fahrspuren für Pkw und Lkw zu Radwegen umgewidmet werden, sollte eher bei den Parkstreifen angesetzt werden. Der MIV wird angesichts eines großräumigen Einzugsgebietes sowohl in Osnabrück als auch in den Mittelzentren weiterhin der maßgebliche Mobilitätsträger bleiben.

Der Radverkehr sollte über parallele, aber von diesen entfernt verlaufende Seitenstraßen geführt werden, anstatt den Radfahrern auf Kosten von Pkw-/Lkw-Fahrspuren mehr Platz an den Hauptstraßen einzuräumen (Beispiele aus Osnabrück: Katharinenstraße/Martinistraße, Natruper Straße/Pagenstecherstraße, Bramscher Straße/Hansastraße). Sowohl das deutlich geringere Verkehrsaufkommen als auch die großzügigeren Platzverhältnisse und die tendenziell geringere Geschwindigkeit der anderen Fahrzeuge tragen dort maßgeblich zu einer höheren Sicherheit der Radfahrer bei. Unterstützt werden kann dies durch die vermehrte Ausweisung von Fahrradstraßen.

Insbesondere mit Blick auf die Pedelecs gewinnen sichere Fahrradabstellanlagen zunehmend an Bedeutung. Darum sollten entsprechende Angebote nicht nur in der Nähe von Bahnhöfen und zentralen Bushaltestellen, sondern auch in der Nähe der zentralen Aufenthaltsbereiche in den Innenstädten und Ortskernen ausgebaut werden. Unternehmen können ihre Attraktivität verbessern, indem sie sichere Fahrradabstellmöglichkeiten für ihre Mitarbeiter schaffen.

Der Einsatz von Lastenfahrrädern für gewerbliche Zwecke entlastet die Zentren vom motorisierten Verkehr. Dies gilt gleichermaßen für Kurier-, Express- und Paketdienste wie auch für die Citylogistik oder Lieferdienste einzelner Gewerbetreibender und das Handwerk. Darum ist es sinnvoll, auch die Anschaffung gewerblich genutzter Lastenfahrräder zu fördern. Hierzu steht aktuell ein Förderprogramm des Bundes zur Verfügung, dass die Anschaffung von Lastenrädern mit bis zu 2.500 Euro unterstützt.

Abbildung 7: 20 % des Verkehrsaufkommens entfällt auf den Pendlerverkehr



Angesichts der stark zunehmenden Nutzung von Pedelecs gewinnen Radschnellwege an Bedeutung. Sie können dazu beitragen, dass mehr Pendler aus dem Umland mit dem Rad zur Arbeit fahren. Das trägt zu einer Entlastung des MIV in Innenstädten und Zentren bei. Neben dem bereits weitgehend realisierten Radschnellweg zwischen Belm und Osnabrück sollte das Radschnellwegenetz vor allem die Anbindung von Bramsche/Wallenhorst, Georgsmarienhütte, Hasbergen und Lotte/Wersen für Radfahrer verbessern. Auch für die Mittelzentren ist die Einrichtung von Radschnellwegen zu prüfen, um Ortsteile und Umlandgemeinden mit dem Fahrrad besser anzubinden.

Bahnhöfe und zentrale ÖPNV-Haltestellen sollten zu „Mobilitätszentralen“ ausgebaut werden, bei denen Fahrgäste aus einem breiten Angebot an Transportangeboten wählen können. Auch die Einrichtung von Park&Ride-Parkplätzen am Stadtrand oder in den Umlandgemeinden kann zu einer Reduzierung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens beitragen. Voraussetzung dazu ist eine gute und eng getaktete ÖPNV-Anbindung. Bezogen auf die Stadt Osnabrück wären hierzu Standorte in der Nähe der Autobahnanschlussstellen besonders geeignet, weil die weiterführenden Einfallstraßen auch für das Umland von großer Bedeutung sind und dort Buslinien ohnehin entlangführen. Die Ergänzung der Park&Ride-Parkplätze auch um Fahrradabstellanlagen ist sinnvoll, um den Pendlern auch eine alternative Weiterfahrt mit dem Fahrrad zu ermöglichen.

Zentrale Stellschrauben für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sind die weitgehende Erschließung des jeweiligen Einzugsgebiets, eine enge Taktichte und eine im Vergleich zum Pkw attraktive Fahrzeit. In ländlichen Regionen können zukünftig auch On-Demand-Angebote eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

### Was macht unsere Region

Die Unternehmen des Verkehrsgewerbes sind sehr daran interessiert, mehr alternative Antriebstechnologien einzusetzen. Bislang gibt es insbesondere bei den schweren Nutzfahrzeugen allerdings nur wenige marktgängige Angebote. Bei einigen Unternehmen befinden sich inzwischen mehrere Lkw mit Flüssiggasantrieb (LNG) im Einsatz. Allerdings stellt dies nur eine Brückentechnologie dar, solange der Kraftstoff aus fossilen Quellen stammt.

Unsere Region ist mit den Güterverkehrszentren in Dörpen und Coevorden/Emlichheim sowie dem neuen Containerterminal im Osnabrücker Stadthafen gut für den kombinierten Verkehr gerüstet. Das Angebot ist bedarfsorientiert weiterzuentwickeln.

Unsere IHK setzt sich mit einem breiten Bündnis von Wirtschaftsverbänden und Gewerkschaften für eine wirtschaftsverträgliche Gestaltung des Stadtverkehrs ein. Zentrales Anliegen ist dabei die Sicherung einer guten Erreichbarkeit der Innenstädte.

## 4. Erreichbarkeit von Städten und Zentren sichern

### Wie es ist

Für den Erfolg jedes Unternehmens ist eine gute Erreichbarkeit unerlässlich. Dies spielt schon bei der Standortwahl eine entscheidende Rolle. Ein hohes Verkehrsaufkommen auf einem überlasteten Netz macht Fahrten mit fast allen Verkehrsträgern unplanbar. Während dies in der Vergangenheit vor allem für das Oberzentrum Osnabrück galt, ist diese Überlastung immer häufiger auch in den Mittelzentren festzustellen.

Zur Entlastung stärken viele Kommunen den Radverkehr und den ÖPNV. Gerade für Städte mit einem großräumigen Einzugsgebiet ist der private Pkw weiterhin von großer Bedeutung für die Mobilität und der Lkw für die Feinverteilung der Waren auf der letzten Meile unverzichtbar. Umgehungstraßen tragen dazu bei, Durchgangsverkehr in den Ortskernen und Innenstädten zu vermeiden. Die Akzeptanz für solche Projekte ist – wie bei vielen Infrastrukturprojekten – schwierig, obwohl der entlastende Nutzen stets überwiegt.

Gerade das Oberzentrum Osnabrück und die sieben Mittelzentren in unserem IHK-Bezirk erfüllen Versorgungs-, Verwaltungs-, Bildungs-, Gesundheits-, Kunst-, Kultur-, Sport- und Freizeitfunktionen für ihr jeweiliges Umland. Dafür ist es unerlässlich, die Innenstädte und Zentren gut mit den verschiedenen Mobilitätsformen erreichen zu können. Das bedingt nicht nur attraktive Taktungen bei Zug- und Busverbindungen, sondern auch einen angemessenen Parkraum zu attraktiven Preisen. Sind diese Funktionalitäten nicht gegeben, verlieren die Zentren an Attraktivität. Zunächst verringert sich die Nachfrage, danach passt sich das Angebot an. Das führt tendenziell zu Funktions- und Standortverlusten zu Gunsten anderer Zentren.

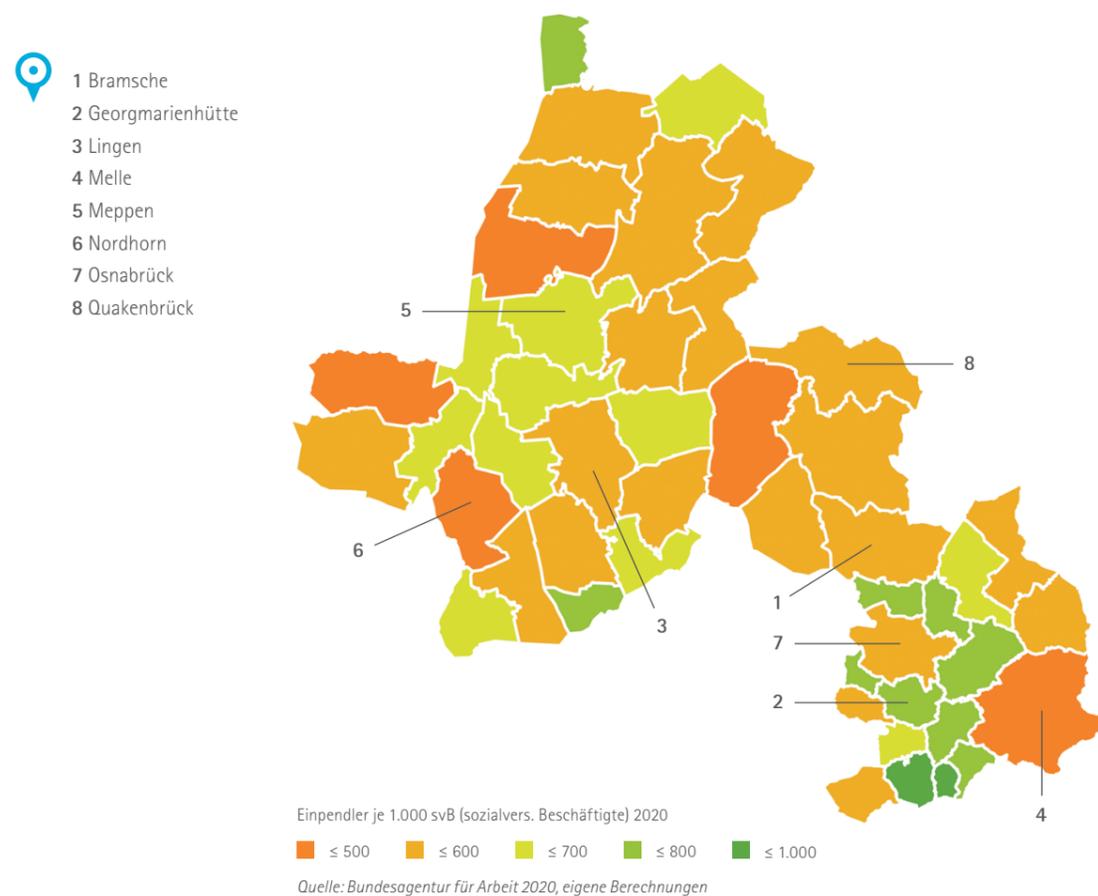
Für eine funktionsfähige Erreichbarkeit ist auch die Instandhaltung der Verkehrswege notwendig und unvermeidbar. Einem funktionsfähigen Baustellenmanagement kommt bei der Erreichbarkeit und einem guten Verkehrsfluss eine Schlüsselrolle zu (siehe Kapitel 1).

## Was zu tun ist

### 4.1 Verkehr im regionalen Verbund planen

Stadtverkehr ist mehr als der Verkehr der Einwohner und Unternehmen innerhalb einer Kommune. In vielen Städten und Gemeinden stellen die Einpendler die Mehrheit der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an dem jeweiligen Standort dar (siehe Abbildung 8). Auch sind die innerstädtischen Betriebe auf die zusätzliche Kaufkraft aus dem Umland angewiesen. Insofern ist es wichtig, dass die Verkehrspolitik nicht an den kommunalen Grenzen endet, sondern interkommunal entwickelt und umgesetzt wird. Dabei sind alle Verkehrsträger ebenso wie neue Mobilitätsangebote (z. B. e-Roller) zu berücksichtigen.

Abbildung 8: Anteil der Einpendler an den Beschäftigten in den regionalen Kommunen



### 4.2 Angebot von Bussen und Bahnen optimieren

Um den Pendlern und Besuchern der Innenstädte und Ortskerne Mobilitätsalternativen zu bieten, sind eine gute Anbindung per Bus oder Bahn von großer Bedeutung. Die Schiene weist dabei gegenüber dem Bus regelmäßig einen erheblichen Geschwindigkeitsvorteil aus. Das Beispiel der Schienenpersonennahverkehrsverbindung von Bad Bentheim über Nordhorn bis nach Neuenhaus belegt, dass die Reaktivierung vorhandener Gleistrassen ein erfolgversprechendes Angebot im Öffentlichen Personenverkehr darstellt. Auch die Verlängerung bestehender Nahverkehrsverbindung steigert dessen Attraktivität. Maßgeblich wird dies auch durch die Taktichte unterstützt. Der Stundentakt ist dabei als Mindeststandard anzusetzen. Anzustreben bleibt ein 30-Minuten-Takt. Dies ist auch im OS-Bahn-Konzept so vorgesehen.

Eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung mit einer attraktiven Taktung ist nach heutigen Standards unwirtschaftlich. Darum kommt hier alternativen Angeboten wie beispielsweise On-Demand-Verkehren eine große Bedeutung zu. Diese ermöglichen eine gute Raumabdeckung und übernehmen die Zubringerfunktion zu den Linienverkehren.

Eine besondere Bedeutung kommt auch der intelligenten Planung und Realisierung von Ortsumgehungsstraßen zu, um überlastete Innenstädte und Ortskerne vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

### 4.3 Verkehrssicherheit erhöhen

Viele Unternehmen, deren Lkw in die Innenstädte fahren müssen, stellen ihre Fahrzeuge mit Assistenzsystemen aus, die das Fahrpersonal dabei unterstützen, Abbiegeunfälle zu vermeiden. Dies zielt nicht nur auf eine bessere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ab, sondern liegt auch im Eigeninteresse der Unternehmen. Denn Fahrer, die an schweren Unfällen beteiligt waren, fallen häufig über einen längeren Zeitraum oder ganz aus.

Verkehrssicherheitsschulung an einer Meppener Grundschule



Neben ersten Lösungen, die bereits werksseitig in Neufahrzeuge verbaut werden, stehen eine ganze Reihe von Nachrüstlösungen zur Verfügung. Dabei werden unterschiedliche Technologien zur Erkennung der Radfahrer- und Fußgänger im toten Winkel genutzt und die Fahrer über Kamerabilder oder akustische Signale gewarnt. Ein verbindlicher Einbau solcher Systeme ist EU-einheitlich ab 2024 für alle Neufahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen vorgeschrieben. Eine Übergangsregelung für die Bestandsfahrzeuge fehlt. Für die Nachrüstung von Abbiegeassistenzsystemen stehen Fördermittel zur Verfügung. Im Interesse der Verkehrssicherheit wäre es sinnvoll, wenn die EU auch für die Bestandsfahrzeuge eine kurze Frist für die Nachrüstung vorschreibt. Ergänzend nutzen viele Unternehmen Warntafeln, die andere Verkehrsteilnehmer auf den toten Winkel hinweisen. Auch über mitblinkende Zusatzleuchten (Positionslampen) an der Fahrzeugseite werden andere Verkehrsteilnehmer auf den geplanten Abbiegevorgang hingewiesen und so für den toten Winkel sensibilisiert.

Die Unfallfolgen für Radfahrer und Fußgänger sind bei der Beteiligung von Pkw häufig geringer als beim Lkw. Allerdings ist die Anzahl der Unfälle mit Pkw-Beteiligung erheblich höher. Darum ist es auch im Pkw-Bereich sinnvoll, die Fahrzeuge mit entsprechenden Warnsystemen auszustatten. Solche Systeme sind bereits verfügbar, in aller Regel aber aufpreispflichtig. Auch die in der Erprobung befindlichen Systeme zur fahrzeugübergreifenden Kommunikation können dazu beitragen, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist auch die Vermeidung von Durchgangsverkehr in den Innenstädten und Ortskernen. Umgehungsstraßen haben hier vielerorts bereits für eine erhebliche Verkehrsentslastung und für mehr Aufenthaltsqualität gesorgt (z.B. Bad Essen, Badbergen oder Belm). Für die Stadt Osnabrück ist in diesem Zusammenhang vor allem der Lückenschluss der A 33 Nord von großer Bedeutung. Der so geschlossene Autobahnring um die Stadt ermöglicht eine Verlegung der B 68 auf die Autobahn und entlastet somit das Stadtgebiet von Durchgangsverkehr. Als Ergänzung wären für das Oberzentrum stadtrandnahe Umfahrungsmöglichkeiten sinnvoll. Dies sorgt für eine weitere Entlastung des Wallrings.

Parallel zu den fahrzeugseitigen Sicherheitsbeiträgen sind auch die Kommunen gefordert, insbesondere die Kreuzungsbereiche für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer umzugestalten. Wichtige Ansätze dabei sind vor allem Radwegführungen möglichst abseits der Hauptverkehrsstraßen und ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen, damit auch Lastenfahräder oder Fahrräder mit Anhängern diese problemlos nutzen können.

Durch die Umgestaltung der Kreuzungsbereiche kann die Sicherheit der Radfahrer erheblich verbessert werden. Denn vorgelagerte Aufstellflächen bringen die Rad- und Rollerfahrer in das Blickfeld der an den Kreuzungen wartenden Fahrer. Auch separate Ampelschaltungen, die Radfahrer und den rechtsabbiegenden Fahrzeugverkehr trennen, tragen zur Unfallvermeidung bei. Ein weiterer wichtiger Ansatz ist eine geänderte Anordnung der Fahrstreifen. Dabei sollte möglichst vermieden werden, dass rechts-

abbiegende Fahrzeuge beim Einfädeln in die Abbiegespur die Fahrspur für Radfahrer überqueren müssen. Auch ist zu prüfen, ob auf Ringstraßen ein Rechtsabbiegeverbot für Lkw eingeführt werden kann. In Wien ist ein solches Verbot für Lkw ab einem Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen vorgeschrieben, falls diese Fahrzeuge nicht mit einem Abbiegeassistenzsystem ausgerüstet sind. Da diese Regelung in der Praxis nur schwer zu überwachen ist, erscheint ein generelles Rechtsabbiegeverbot beispielsweise auf dem Osnabrücker Wallring zielführender.

Pedelecs sind besonders als Alternative zum Auto bei Arbeitnehmern und älteren Menschen attraktiv. Durch die erhöhte Geschwindigkeit entsteht für alle Verkehrsbeteiligten eine neue Dynamik und damit auch ein erhöhtes Unfallrisiko. Hier könnten freiwillige Fahrsicherheitstrainings und die Sensibilisierung der Pedelec-Nutzer zu den Unfallrisiken sinnvoll sein. Aber auch die Pkw- und Lkw-Fahrer sind in der Pflicht. Durch rechtzeitige Blinksignale, eine vorausschauende Rundumsicht und eine angemessene Abbiegegeschwindigkeit tragen sie maßgeblich dazu bei, dass Risiko von Abbiegeunfällen zu minimieren.

## Was macht unsere Region

Unsere IHK begleitet die kommunalen Entscheidungen zur Verkehrspolitik bspw. bei der Erstellung der Nahverkehrspläne und im Rahmen der Stellungnahme zu geplanten Baumaßnahmen.

Auch das Baustellengeschehen in der Region wird beobachtet und die Interessen der betroffenen gewerblichen Anlieger gegenüber dem Bauträger kommuniziert. Die kommunale Baustellensituation – insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen – wird kontinuierlich ausgewertet und begleitet. Unternehmen des Verkehrsgewerbes führen an Schulen Informationsveranstaltungen zum toten Winkel durch, um insbesondere die jüngeren Verkehrsteilnehmer für dieses Thema zu sensibilisieren.

Unsere Region ist zudem Vorreiter beim Thema Verkehrssicherheit. Dabei steht insbesondere das Oberzentrum Osnabrück im Fokus. Die „Allianz für Sicherheit“ und unsere IHK haben bereits Aktionen wie die Montage von „Tote-Winkel-Spiegeln“ an wichtigen Kreuzungen maßgeblich unterstützt und mitfinanziert.

Zudem rüsten viele Unternehmen, deren Lkw im Stadtverkehr eingesetzt sind, ihre Fahrzeuge mit Abbiegeassistenzsystemen aus. Nach Auskunft eines führenden Nutzfahrzeuganbieters würden in der Region mehr als 95 Prozent der Fahrzeuge, für die entsprechende Systeme lieferbar sind, auch mit diesen ausgerüstet. Ebenso werden viele Bestandsfahrzeuge mit Nachrüstlösungen ausgestattet.

## 5. Unsere Wirtschaftsregion stärken

### Wie es ist

Die Logistikbranche hat sich dank einer guten multimodalen Verkehrsanbindung, verfügbaren Gewerbeflächen und einer starken Industrie-/Großhandelsbasis zu einem starken Wirtschaftszweig in der Region entwickelt. Der Wirtschaftszweig Transport und Lagerei liegt mit 5,8 Prozent über dem Landesdurchschnitt (5,5 %). Deutsche Transportunternehmen stehen in einem starken Wettbewerb mit ausländischen Anbietern, die ihre Dienstleistungen häufig zu günstigeren Konditionen anbieten.

Bereits seit vielen Jahren existiert ein zunehmender Fachkräftemangel beim Fahrpersonal. Dieser wird sich in den nächsten Jahren weiter verschärfen. Etwa ein Drittel der Fahrer scheidet in den nächsten Jahren aus dem Berufsleben aus und die Anzahl der Auszubildenden zum Berufskraftfahrer/Fachkraft im Fahrbetrieb und der Quereinsteiger fällt deutlich geringer aus. Dies gilt auch für unsere IHK-Region. Zum Stichtag 30. Juni 2021 waren nach Angaben der Agentur für Arbeit hier 4.171 Lkw- und Busfahrer beschäftigt, die 55 Jahre oder älter waren. Den somit also etwa 420 jährlich aus dem Arbeitsleben ausscheidenden Fahrern stehen 2021 regional allerdings nur 330 Absolventen einer Grundqualifikation sowie 50 erfolgreiche Ausbildungsabschlüsse als Lkw- oder Busfahrer entgegen. Somit verschärft sich der regionale Fahrermangel ohne Berücksichtigung etwaiger Mehrbedarfe jährlich bereits um 40 Personen. Darum werben die Unternehmen des Verkehrsgewerbes ihre Fahrer zunehmend im Ausland an. Die Mitarbeitergewinnung auch in den anderen EU-Mitgliedsstaaten wird immer schwieriger. Denn auch in Polen und anderen osteuropäischen EU-Staaten ist das Arbeitsmarktpotenzial weitgehend erschöpft. Die Logistik steht zudem im Wettbewerb zu anderen Branchen, die über ein höheres Lohnniveau verfügen. Darum weiten die Unternehmen ihre Anwerbekampagnen zunehmend auf Drittstaaten aus.

Der Berufszugang wird durch hohe Kosten erschwert, weil neben dem erforderlichen Führerschein zusätzlich eine EU-einheitliche Grundqualifizierung für Lkw- und Busfahrer vorgeschrieben ist. Die Gesamtkosten für beide Schulungen und Prüfungen belaufen sich auf sechs- bis zehntausend Euro. Dies ist für viele Interessenten an einer Tätigkeit als Lkw- oder Bus-Fahrer kaum finanzierbar. Anders als bei der theoretischen Führerscheinprüfung ist es bei der Berufskraftfahrergrundqualifikation in Deutschland

Praktischer Teil der Beschleunigten Berufskraftfahrergrundqualifikation



nur in deutscher Sprache möglich. Hinzu kommt, dass Schulungsnachweise, die sich an den EU-Vorgaben orientieren, aber in Drittstaaten erworben wurden, in Deutschland nicht anerkannt werden. Das stellt wiederum einen Wettbewerbsnachteil dar.

In der Corona-Pandemie hat die Logistik ihre Systemrelevanz und Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt. Gleichzeitig beklagten sich die Fahrer in dieser Situation über mangelnde Wertschätzung bspw. durch die Verweigerung des Zugangs zu Sozialräumen und einer unzureichenden Versorgung an den Autobahnraststätten und Autohöfen.

Für die nationale und internationale Logistik ist es wichtig, dass die Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen harmonisiert werden. Das stellt sicher, dass die Versorgungssicherheit der Bevölkerung und der Wirtschaft gewährleistet ist. Leider gelingt dies im föderalen System der Bundesrepublik Deutschland bislang nicht. Die nicht bundeseinheitlichen Feiertage führen zu erheblichen Planungsproblemen und sorgen an solchen Feiertagen für Zwangspausen und volle Rastplätze an den Ländergrenzen. Für unsere Region ist dabei insbesondere die Konstellation von Reformationstag (31. Oktober, Feiertag in Niedersachsen und anderen norddeutschen Bundesländern) und Allerheiligen am Folgetag (1. November, Feiertag im angrenzenden NRW und vielen anderen Bundesländern) problematisch.

### Was zu tun ist

#### 5.1 Aus- und Weiterbildung zukunftsgerichtet weiterentwickeln

Die Unternehmen des Verkehrsgewerbes und die Logistikdienstleister bilden in einer Vielzahl unterschiedlicher Berufsbilder aus. Unsere IHK informiert Schulabgänger und Studienabbrecher über die Anforderungen, Möglichkeiten und Perspektiven in den unterschiedlichen Berufen. Aufbauend auf eine duale Ausbildung stehen dann zahlreiche unterschiedliche Qualifizierungsmöglichkeiten (z. B. Fachwirt (IHK)) zur Verfügung. Unsere IHK setzt sich dafür ein, dass die Inhalte von Aus- und Weiterbildung sich an den Anforderungen der Unternehmen orientieren und zukunftsgerichtet weiterentwickelt werden.

#### 5.2 Berufszugang für Fahrer erleichtern und Wertschätzung verbessern

Der Berufszugang für Lkw- und Bus-Fahrer erfordert einen zweistufigen sich ergänzenden Schulungs- und Prüfungsprozess für den unterschiedliche formale Regeln gelten. Zusätzlich zur Führerscheinprüfung ist auch eine Berufskraftfahrergrundqualifikation mit einer IHK-Prüfung nachzuweisen. Beiden Prüfungen liegen EU-einheitliche Richtlinien zu Grunde, die allerdings auch nach mehreren Jahren nicht aufeinander abgestimmt sind. Während in Deutschland Führerscheine in zwölf verschiedenen Fremdsprachen erworben werden können, ist die Berufskraftfahrergrundqualifikation in Deutschland nur in deutscher Sprache möglich. Für diese Regelung bei der Grundqualifikation spricht, dass sich die Fahrer mit dem Personal bei den Lade- und Abladestellen bzw. mit den Fahrgästen verständigen können müssen.

### Zitiert

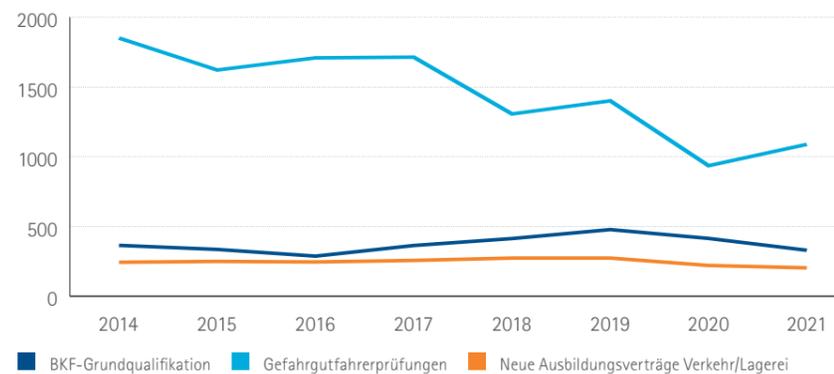


*Lkw sind nicht zum Selbstzweck unterwegs, sondern bringen bestellte Waren in der Regel pünktlich zu ihrem Bestimmungsort. Sie sorgen dafür, dass Lieferketten gesichert und die Regale in den Geschäften gut gefüllt bleiben. Gerade in der Corona-Pandemie hat das Verkehrsgewerbe seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Leider spiegelt sich diese wichtige Bedeutung nicht in der Akzeptanz der Bevölkerung und der Wirtschaft wider. Der Lkw wird von vielen Verkehrsteilnehmern und Anliegern als Störfaktor wahrgenommen.*

**Ulrich Boll,**  
Geschäftsführer der Georg Boll GmbH & Co. KG, Meppen, IHK-Vizepräsident und Vorsitzender des Fachausschusses Verkehr

Angesichts immer größerer Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Fahrpersonal und einem steigenden Ausländeranteil bei den Lkw-Fahrern ist diese Vorgabe zu diskutieren und eine praxistaugliche Lösung zu finden. Es ist zu prüfen, inwieweit die Regelungen hinsichtlich der Prüfungssprachen bei Führerschein und Grundqualifikation harmonisiert werden können.

**Abbildung 9: Hoheitliche IHK-Aufgaben im Verkehrssektor**



Quelle: Eigene Erhebung

Lkw- und Bus-Fahrer leisten einen wichtigen Beitrag zur Versorgung von Unternehmen und Bevölkerung mit Waren jeglicher Art und in der Personenbeförderung. Ihre Bedeutung ist daher unbestritten. Gleichwohl erfährt dieser Beruf in der Öffentlichkeit wenig Anerkennung. Im Straßenverkehr nehmen andere Verkehrsteilnehmer oftmals wenig Rücksicht auf die langsameren und deutlich schwereren Lkw und Busse. Sie betrachten diese eher als Hindernis denn als notwendigen Dienstleister für die Versorgungssicherheit. Neben der für Lkw- und Bus-Fahrer mitunter schwierigen Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist auch die fehlende Wertschätzung des Fahrpersonals ein Grund für die zunehmenden Probleme bei der Suche nach Fahrern. Auch Unternehmen anderer Branchen können Ihren Beitrag leisten, um die Wertschätzung gegenüber Berufskraftfahrern zu unterstreichen.

Dazu hat der DIHK im Jahr 2019 die sogenannten „Goldenen Rampenregeln“ erarbeitet, die zu einem besseren Miteinander des Verkehrsgewerbes mit der verladenden Wirtschaft beitragen können. Unsere IHK setzt sich für eine Verbreitung dieses Papiers bei der verladenden Wirtschaft ein und überlegt in Abstimmung mit dem DIHK und den niedersächsischen IHKs weitere Möglichkeiten, wie die Wertschätzung der Lkw- und Bus-Fahrer verbessert werden kann.

### 5.3 Lkw-Fahrverbot an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen harmonisieren

Mit der Einführung des Reformationstags als Feiertag in Niedersachsen und anderen nordwestdeutschen Bundesländern hat sich die Problematik des Lkw-Fahrverbots an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen erheblich verschärft. Denn im angrenzenden Nordrhein-Westfalen folgt am nächsten Tag der Feiertag Allerheiligen. Somit sind die logistischen Prozesse an zwei aufeinander folgenden Tagen nicht gewährleistet, sondern enden an der jeweiligen Landesgrenze. Die Überlastung der Park- und Rastanlagen an den jeweiligen Grenzen stellt zudem ein erhebliches Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer dar. Darum setzt sich unsere IHK für eine Abschaffung des Lkw-Fahrverbotes an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen ein.

Zwischenzeitlich ist es gelungen, dass sich die Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen auf bilaterale Transitregelungen verständigt haben, die es den Lkws ermöglichen zumindest die Autobahnen zu nutzen, deren Verlauf zwischen den beiden Bundesländern wechselt.

Warben gemeinsam beim niedersächsischen Verkehrsminister Dr. Bernd Althusmann (2. v.l.) am 8. Oktober 2018 für eine wirtschaftsfreundliche Regelung des Lkw-Fahrverbots an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen: IHKN-Hauptgeschäftsführer Dr. Joachim Peters, Heinrich Koch, Rolf Meyer und IHK-Geschäftsbereichsleiterin Anke Schweda



## Was macht unsere Region

Die IHKs haben wichtige Aufgaben in der dualen Ausbildung und bieten ein vielfältiges Weiterbildungsangebot: [ihk.de/osnabrueck/aus-und-weiterbildung](https://www.ihk.de/osnabrueck/aus-und-weiterbildung)

Unsere IHK führt die Unternehmerprüfungen im erlaubnispflichtigen Verkehrsgewerbe durch. Zudem überwacht sie die ordnungsgemäße Durchführung der Lehrgänge für Gefahrgutfahrer und -beauftragte und nimmt abschließend die vorgeschriebenen Prüfungen ab. Ebenso führt die IHK die Prüfungen im Rahmen der Grundqualifikation für Lkw- und Bus-Fahrer durch. Viele Logistikunternehmen suchen den Kontakt zu Schulen, informieren über wichtige Themen wie die Verkehrssicherheit und werben dabei auch für die Logistikberufe.

Die benachbarten Bundesländer Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen haben sich auch auf Intervention unserer IHK mit der „Osnabrücker Erklärung“ 2019 zu einer bilateralen Harmonisierung der Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen verständigt. Da die Transporte nicht an Ländergrenzen scheitern dürfen, ist die bundesweite Abschaffung des Lkw-Fahrverbotes an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen anzustreben.

## Anhang

### Anhang 1: Einstufung regionalbedeutsamer Infrastrukturvorhaben in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (Straße) (Bundestagsbeschluss vom 2. Dezember 2016)

LAUFEND UND FEST DISPONIERT	VORDRINGLICHER BEDARF	WEITERER BEDARF
A 1: sechsstreifiger Ausbau zwischen Kreuz Lotte und Münster	A 1: Sechsstreifiger Ausbau zwischen Holdorf und Bramsche	B 51: neue Verbindung von Bad Iburg zur A 33 bei Hilter
A 33: Ausbau OS-Schinkel bis Belm sowie Ortsumgehung Belm (bereits realisiert)	A 30: Sechsstreifiger Ausbau zwischen Kreuz Lotte und Kreuz Osnabrück-Süd	B 214: Ortsumgehung Ankum
B 403: Ortsumgehung Nordhorn (bereits realisiert)	E 233: Vierstreifiger Ausbau zwischen A 31 bei Meppen und A 1 bei Cloppenburg	B 214: Ortsumgehung Schwagstorf
	B 51: Ortsumgehung Bad Iburg	B 214: Ortsumgehung Fürstenau
	B 65: Ortsumgehung Bad Essen/Wehrendorf	B 214: Ortsumgehung Bersenbrück
	B 213: Verlegung bei Lohne	B 218: Ortsumgehung Merzen
	B 213: Ortsumgehung Bawinkel	B 401: Neubau bei Dörpen
	B 218: Ortsumgehung Ueffeln	B 403: Ortsumgehung Emlichheim (WB mit Planungsrecht)
	B 408: Neubau bei Haren-Emmeln	

### Anhang 2: Einstufung regionalbedeutsamer Infrastrukturvorhaben in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (Schiene) (Bundestagsbeschluss vom 2. Dezember 2016)

LAUFEND UND FEST DISPONIERT	VORDRINGLICHER BEDARF	WEITERER BEDARF
	Ausbau Löhne – Osnabrück auf 160 km/h (Aktualisierung 2021)	Ausbau Löhne – Grenze D/NL auf 160 km/h
	Meppen und Bad Bentheim: Ausbau zum Überholungsbahnhof (740 m-Programm)	
	Schienenkorridor Berlin – Hannover – Bielefeld	
	Ausbaustrecke Münster – Lünen	

### Anhang 3: Einstufung regionalbedeutsamer Infrastrukturvorhaben in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (Wasserstraße) (Bundestagsbeschluss vom 2. Dezember 2016)

LAUFEND UND FEST DISPONIERT	VORDRINGLICHER BEDARF	WEITERER BEDARF
	Ausbau der DEK-Nordstrecke	Stichkanal Osnabrück: Ersatzneubau von zwei Schleusen
	Ausbau des Küstenkanals inkl. zweier Schleusen	





**Industrie- und Handelskammer**  
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim