



# Anschluss halten!

Verkehrspolitisches Positionspapier  
der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen

## Impressum

### Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen  
Postfach 40 24 | 48022 Münster  
Sentmaringer Weg 61 | 48151 Münster  
[www.ihk-nordwestfalen.de](http://www.ihk-nordwestfalen.de)

### Redaktion:

Geschäftsbereich Handel und Verkehr  
Joachim Brendel  
Telefon 0251 – 707 207 | Telefax 0251 – 707 383  
E-Mail: [brendel@ihk-nordwestfalen.de](mailto:brendel@ihk-nordwestfalen.de)  
Robert Tausewald  
Telefon 0251 – 707 309 | Telefax 0251 – 707 383  
E-Mail: [tausewald@ihk-nordwestfalen.de](mailto:tausewald@ihk-nordwestfalen.de)

### Stand:

November 2009

### Straßenkarten:

Kartengrundlage (Ausschnitt), Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Stand 1/2009,  
©Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Fachcenter Vermessung/Straßeninformationssysteme

### Grafiken:

C.Rommel, Werbekonzepte&Design, Steinfurt

### Quelle Grafiken:

DIHK, Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V., Breite Straße 29, 10178 Berlin

### Fotonachweis:

[www.fotolia.com](http://www.fotolia.com): Horst Schmidt (S.3), LVDESIGN (S.4), Povl Eskild Petersen + Pixel (S.6), Manfred Steinbach (S.8),  
KK (S.9 unten), Andres Pidjass (S.12 oben), Jan Kranendonk (ICE, S.12);  
Stadtwerke Münster/Peter Leßmann (S.9 oben); Presseamt Münster/Angelika Klauser (Flughafen S.12, S.24);  
Joachim Kleine-Büning (S.14, S.20, S.21); IHK (S.2, S.12 unten, S.15, S.17, S.18, S.19);  
MünsterView/Heiner Witte (S.22); FMO (S.23)

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt.  
Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen  
übernimmt die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen keine Gewähr.

# INHALT

<b>Vorwort</b>	<b>2</b>
<b>Verkehrsentwicklung und freie Wahl der Verkehrsträger</b>	<b>3</b>
<b>Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur</b>	<b>4</b>
<b>Verkehr und Umwelt</b>	<b>6</b>
<b>Belastung des Verkehrsgewerbes</b>	<b>8</b>
<b>Öffentlichen Personennahverkehr sichern – Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern</b>	<b>9</b>
<b>10 zentrale Verkehrsprojekte für Nord-Westfalen – Forderungen der Wirtschaft</b>	<b>10</b>
<b>Straße:</b>	
• A 1: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Kamener Kreuz und dem AK Lotte/Osnabrück	13
• A 43: Sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Recklinghausen/Herten und AK Bochum/Witten	14
• B 51: Vierstreifiger Ausbau Münster-Telgte	15
• B 64 n: Ortsumgehungen Warendorf und Beelen	16
• B 67 n: Lückenschlüsse zwischen Rhede und Borken sowie zwischen Reken und Dülmen	18
• B 224: Ausbau zur A 52 zwischen der AS Gelsenkirchen-Buer und dem AK Essen-Nord (A 42)	20
• B 474 n: Ortsumgehungen Datteln und Waltrop	21
<b>Schiene:</b>	
• Schienenstrecke Münster-Lünen: Zweigleisiger Ausbau – Angebotsverbesserungen im ICE/IC-Verkehr	22
<b>Luftverkehr:</b>	
• Flughafen Münster/Osnabrück: Startbahnverlängerung	23
<b>Binnenschifffahrt:</b>	
• Dortmund-Ems-Kanal: Ausbau Nordstrecke	24

# Vorwort

Mobilität ist heute die Grundlage für jegliche wirtschaftliche Interaktion – in der Wirtschaft wie im Privatleben. Pendler auf dem Weg zur Arbeit, Produzenten von Gütern, Dienstleistungsunternehmen und Verbraucher profitieren gleichermaßen von guten Verkehrsverbindungen. Jede Region braucht eine leistungsfähige Infrastruktur, um die individuelle Mobilität der Menschen zu sichern und die logistischen Anforderungen der Wirtschaft zu erfüllen.

Die Verkehrsinfrastruktur im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region ist insgesamt zufriedenstellend ausgebaut. Doch das Netz kann und muss leistungsfähiger werden. Denn: Die Anforderungen an die Logistik werden steigen und der Güterverkehr wird weiter wachsen.



„Anschluss halten!“, fordern IHK-Präsident Dieler (rechts) und Hauptgeschäftsführer Schulte-Uebbing.

Deshalb ist eine gezielte Weiterentwicklung der Verkehrsnetze, insbesondere die Beseitigung von Netzlücken und Engpässen unverzichtbar. Nur so kann sich Nord-Westfalen im zunehmend härter werdenden Wettbewerb der Wirtschaftsregionen auch in Zukunft behaupten.

Aufgrund der großen Bedeutung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für Wachstum und Wohlstand hat die IHK-Organisation ihr Jahresthema 2009 unter das Motto „Mobilität ist Zukunft“ gestellt. Mit dem vorliegenden Positionspapier will die IHK Nord Westfalen den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Münsterlandes und der Emscher-Lippe-Region verdeutlichen.

Die nachstehenden Positionen und Projekte sind das Ergebnis intensiver Diskussionen im IHK-Verkehrsausschuss. Zudem sind die Ergebnisse einer im Frühjahr 2009 durchgeführten Unternehmensumfrage zum Thema Verkehr/ Erreichbarkeit in das Papier eingeflossen. Das Positionspapier wurde in der vorliegenden Fassung im November 2009 von der Vollversammlung der IHK Nord Westfalen verabschiedet.

Es ist Aufgabe der Politik und Verwaltung, die aufgezeigten Schwachstellen im regionalen und überregionalen Verkehrsnetz so schnell wie möglich zu beseitigen. Eine Aufgabe, die eine hohe Priorität haben muss. Denn um wirtschaftlich weiterhin erfolgreich zu sein, gilt für das Münsterland und die Emscher-Lippe-Region auch in Zukunft: **„Anschluss halten!“**

Hans Dieler  
IHK-Präsident

Karl-F. Schulte-Uebbing  
IHK-Hauptgeschäftsführer

# Verkehrsentwicklung und freie Wahl der Verkehrsträger

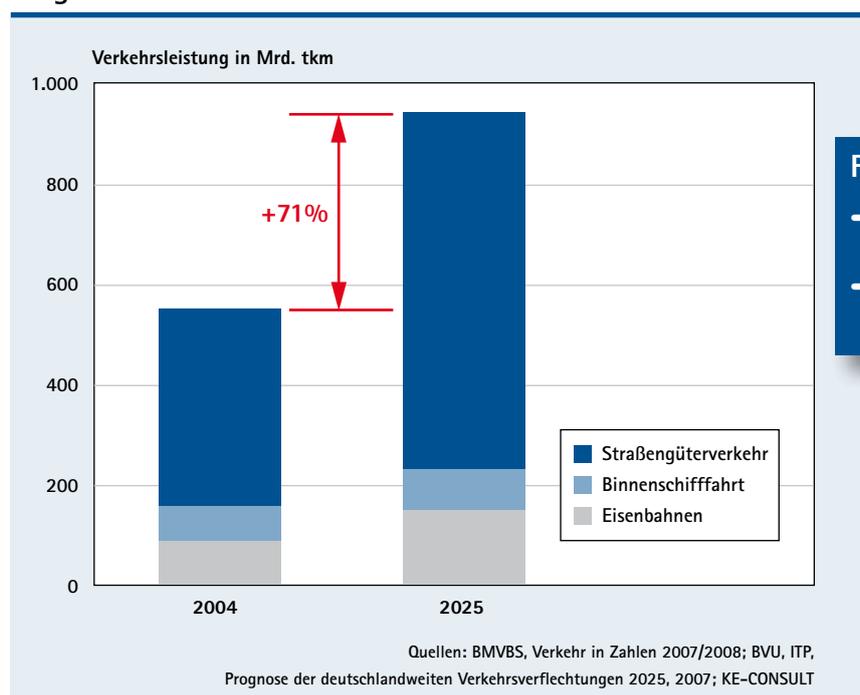
Für die Wirtschaft ist die Mobilität von Personen und Gütern unabdingbar. Die fortschreitende Globalisierung der Märkte lässt insbesondere den Güterverkehr weiter anwachsen. Nach Berechnungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung (BMVBS) wird die Güterverkehrsleistung bis zum Jahr 2025 um etwa 70 Prozent gegenüber 2004 zunehmen. Der größte Teil dieses Wachstums wird auf den Straßengüterverkehr entfallen.

Um das prognostizierte Verkehrswachstum abwickeln zu können, muss die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger gesteigert werden. Die Unternehmen müssen jedoch selbst entscheiden können, welchen Transportweg sie nutzen möchten. Die freie Wahl des Verkehrsträgers ist ein integraler Bestandteil einer freien Wirtschaftsordnung.

Alle Prognosen weisen darauf hin, dass die Straße auch in Zukunft der wichtigste Verkehrsträger bleiben wird. Eine umfangreichere Verlagerung von Transporten auf die Schiene ist auch wegen fehlender Kapazitäten im Schienennetz nicht möglich, zumal eine flächendeckende Versorgung von Waren nur unter Einbeziehung des LKW gewährleistet werden kann. Um dem prognostizierten Verkehrsaufkommen begegnen zu können, ist es daher erforderlich, die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger zu verbessern.



## Prognose Güterverkehr bis 2025



### Forderungen der Wirtschaft:

- Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur steigern
- Freie Wahl der Verkehrsträger nachhaltig sichern

# Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Laut Stau-Atlas des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) sind derzeit fast 1.000 Kilometer des Bundesautobahnnetzes überlastet. Dies entspricht etwa 8 Prozent des Gesamtnetzes von 12.531 Kilometern. Auf 215 Kilometern droht gar der akute Verkehrsfarkt. Hinsichtlich der Landesstraßen in NRW kommt eine aktuelle Studie zu dem Ergebnis, dass 42 Prozent der Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen in einem sehr schlechten oder schlechten Zustand sind.

Trotz dieser alarmierenden Zahlen richtet sich die Investitionspolitik des Staates nicht nach dem tatsächlichen verkehrlichen Bedarf. Der Unterhaltungszustand von Straßen und Brücken verschlechtert sich zusehends. Dringend notwendige Lückenschlüsse und Aus-

baumaßnahmen können nicht umgesetzt werden, da die finanziellen Mittel fehlen. Und dies, obwohl der Staat durch den Kfz-Verkehr in Form der Mineralölsteuer, Kfz-Steuer, Öko-Steuer und LKW-Maut jährlich etwa 50 Milliarden Euro einnimmt. Die Schere zwischen der Verkehrsentwicklung und den öffentlichen Investitionen in das Straßennetz klafft folglich immer weiter auseinander.

Für 2011 und 2012 sind für den wichtigsten Verkehrsträger „Straße“ nur noch Mittel von jeweils weniger als 4,9 Milliarden Euro vorgesehen. 7 Milliarden Euro müssten hingegen Jahr für Jahr bereitgestellt werden, um die Straßenerhaltung und volkswirtschaftlich hoch rentable Ausbaumaßnahmen und Netzergänzungen finanzieren zu können. Der Verkehr selbst erwirtschaftet bereits

ein Vielfaches der benötigten Mittel. Sie fließen aber bisher nur zu einem viel zu kleinen Bruchteil in die Infrastruktur zurück.

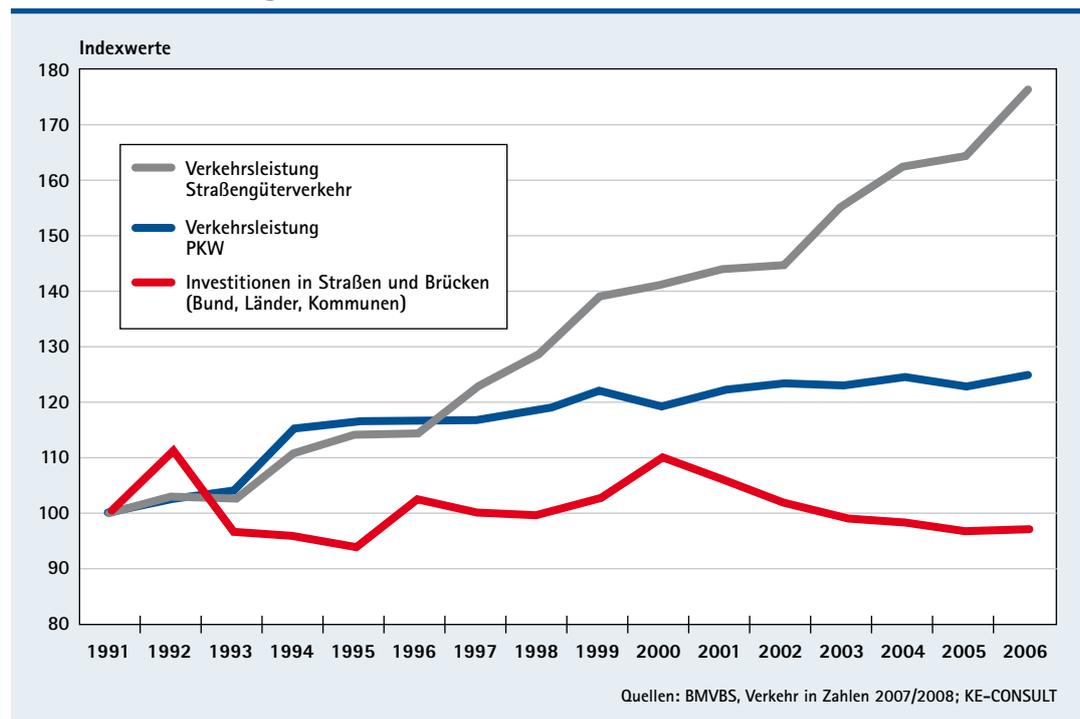
Dies lässt sich auch an der seit 2005 eingeführten LKW-Maut belegen. Diese sollte zusätzlich dem Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen zugute kommen. Diese Zusage ist jedoch durch die Politik nicht eingehalten worden. Die Mittel werden zwar überwiegend dem Verkehrsetat des Bundes zur Verfügung gestellt, gleichzeitig werden jedoch die aus dem allgemeinen Steueraufkommen in den Verkehrshaushalt fließenden Finanzmittel in entsprechender Höhe gekürzt. In der Summe ist dies weitgehend ein Nullsummenspiel. Am krassen Missverhältnis zwischen Verkehrseinnahmen und



## Forderungen der Wirtschaft:

- Aufstockung der Finanzmittel für den Straßenbau
- Mautentnahmen ausschließlich für die Bundesfernstraßen verwenden

## Verkehrsentwicklung und Verkehrsleistungen



Verkehrsausgaben hat sich trotz der zum 1. Januar 2009 erfolgten Mauterhöhung und daraus resultierender Mehreinnahmen von mindestens 1,5 Milliarden Euro bis heute nichts geändert – im Gegenteil.

Die IHK Nord Westfalen fordert von Bund und Land eine systematische Aufstockung der Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur. Die Mauteinnahmen müssen dabei vollständig, zusätzlich zum eigentlichen Verkehrsetat, der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden, ohne dass Teile der Einnahmen in andere Haushaltsbereiche „abfließen“.

Die IHK Nord Westfalen begrüßt grundsätzlich eine Umstellung des Finanzierungsmodells von der Steuer- auf eine Nutzerfinanzierung. Hierbei muss der Staat die Nutzerabgaben jedoch ausschließlich für die Unterhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einsetzen. Mehrbelastungen für Unternehmen und Bürger durch die Umstellung des Systems gilt es zu verhindern.

# Verkehr und Umwelt



## Die Wirtschaft warnt:

- Umweltzonen: Erhebliche Kostenbelastung für die Unternehmen
- Nutzen für die Umwelt: Mehr als fraglich

Die Anforderungen des Umweltschutzes an die Verkehrswirtschaft sind in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen. Die Innovationen der Automobilindustrie haben bereits zu einer erheblichen Verbesserung der Umweltbilanz des Verkehrs beigetragen. Mit der Einführung der Euro-5-Norm für schwere Nutzfahrzeuge zum 1. Oktober 2008 konnten die Schadstoffemissionen im Vergleich zu den in den 1990er Jahren noch verbreiteten Euro-0-Fahrzeugen um 90 Prozent gesenkt werden.

Gleichwohl sah die EU offenbar weiteren Handlungsbedarf und setzte vor einigen Jahren Grenzwerte für Feinstäube und Stickoxide fest, deren Einhaltung heute viele Kommunen vor Probleme stellen. Häufig wird in der Einführung so genannter „Umweltzonen“ das Allheilmittel zur schnellen Verringerung der Schadstoffbelastungen gesehen. Die erheblichen negativen Auswirkungen auf zahlreiche, insbesondere kleinere Betriebe werden dabei häufig übersehen.

Im IHK-Bezirk Nord-Westfalen sind zum 1. Oktober 2008 Umweltzonen in Bottrop, Gelsenkirchen und Recklinghausen festgesetzt worden. Zum 1. Januar 2010 wird die Stadt Münster folgen. Dort sollen der Innenstadtbereich sowie weitere innenstadtnahe Hauptverkehrsstraßen ab 2010 nur noch für Fahrzeuge mit gelber oder grüner Plakette befahrbar sein. Die Auswirkungen auf die Betriebe sind erheblich: Nach Berechnungen der IHK Nord Westfalen wären nach Einführung

der Umweltzone in Münster etwa jedes dritte Nutzfahrzeug, aber auch Reiseomnibusse sowie ältere Taxen von dem Einfahrverbot betroffen.

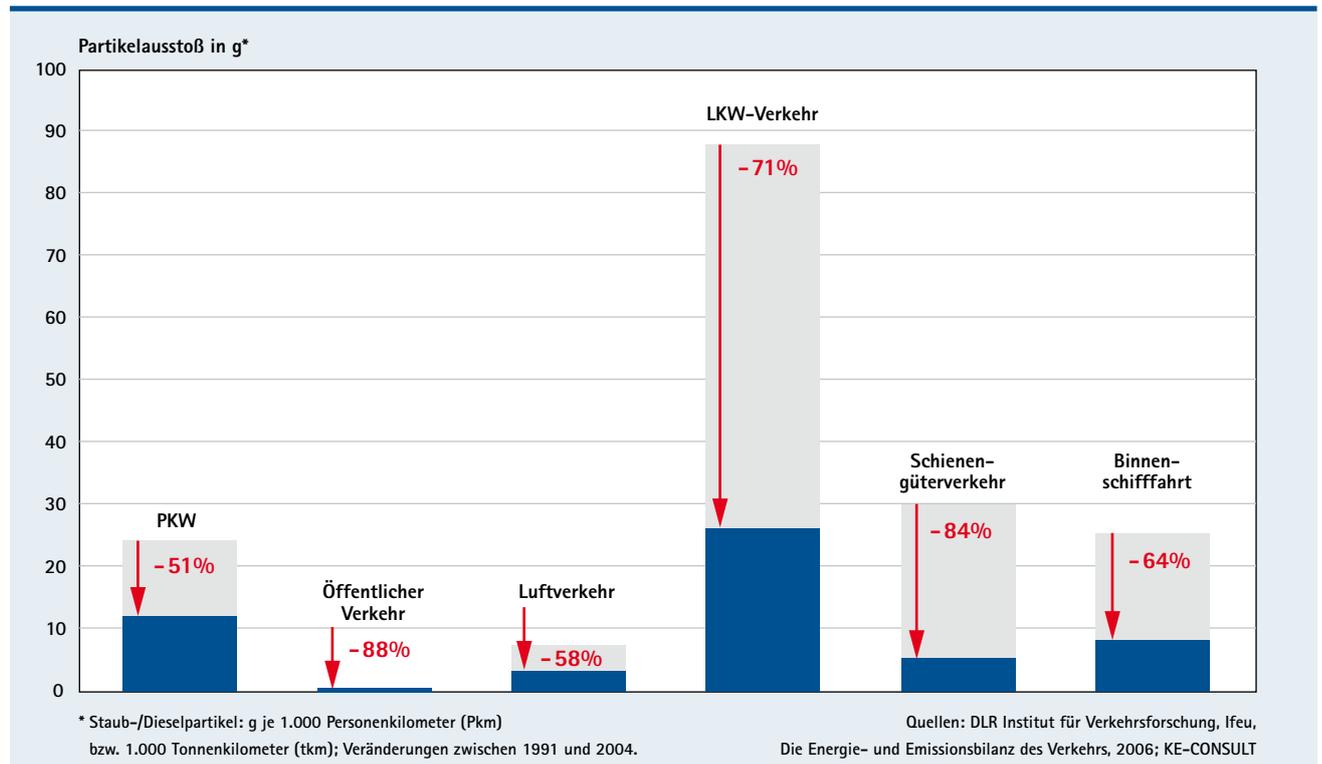
Die IHK Nord Westfalen lehnt die Ausweisung von Umweltzonen sowohl im Ruhrgebiet als auch in Münster ab, da die Wirksamkeit dieses Instrumentes weiterhin umstritten ist. Die bisher gesammelten Erfahrungen im Ruhrgebiet zeigen, dass der bürokratische und finanzielle Aufwand insbesondere für die betroffenen Unternehmen in keinem Verhältnis zum Nutzen steht. Umweltzonen erschweren die Erreichbarkeit der Innenstädte. Sie gefährden die

Funktionen der Städte als Arbeitsplatz-, Versorgungs- und Kulturzentren. Und nicht zuletzt: Sie benachteiligen die innerstädtischen Einkaufsquartiere gegenüber den üblicherweise außerhalb der Umweltzonen gelegenen Einkaufsstandorten auf der „grünen Wiese“.

Die Einrichtung einer Umweltzone kann daher immer nur als „ultima ratio“ in Betracht gezogen werden, wenn alle anderen Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung nicht oder nicht ausreichend greifen und die Wirksamkeit nachgewiesen ist.

Kommunen, in denen Umweltzonen festgelegt wurden, sind aufgerufen, auf eine einheitliche und unbürokratische Handhabung bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen hinzuwirken. Ein Flickenteppich von Regelungen und Gebühren ist für die Wirtschaft nicht hinnehmbar.

## Verringerung des Staub-/Dieselpartikelausstoßes durch den Verkehr



Der Schadstoffausstoß der aktuellen Euro-5-Nutzfahrzeuge konnte im Vergleich zu den in den 90er Jahren noch üblichen Euro-0-Fahrzeugen mittlerweile um bis zu 95% verringert werden. Im Einzelnen: CO (Kohlenmonoxid): -88%, HC (Kohlenwasserstoffe): -82%, NOx (Stickoxide): -86%, PM (Feinstaub): -95%. Quelle: VDA

# Belastung des Verkehrsgewerbes

Trotz der schwierigen konjunkturellen Lage sowie deutlicher Kritik der IHK-Organisation und Branchenverbände hat die Bundesregierung die Erhöhung der LKW-Maut zum 1. Januar 2009 umgesetzt. Dies bedeutet für die betroffenen Transportunternehmen eine Mauterhöhung zwischen 40 und 90 Prozent.

Nach Angaben der Bundesregierung erhöht sich der durchschnittliche Mautsatz von 13,5 auf 16,3 Cent pro Kilometer. Diese offiziellen Zahlen enthalten jedoch mehrere Berechnungsfehler. So wurde offenbar der Anteil der für das Jahr 2010 prognostizierten Euro-3- und Euro-4-Fahrzeuge vertauscht und zudem vorausgesetzt, dass 70 Prozent des Flottenbestandes dem Euro-5-Standard entsprechen. Dies erscheint jedoch wenig realistisch.

Durch die schwierige gesamtwirtschaftliche Lage können viele Transportunternehmen die Mauterhöhung nicht oder nur teilweise an ihre Kunden weitergeben. Viele Unternehmer geraten so in eine existenzbedrohende Lage.

Die EU plant, schwere Nutzfahrzeuge zukünftig zusätzlich mit sogenannten „externen Kosten“ wie z. B. Lärm, Luftverschmutzung und Staus zu belasten. Allein in Deutschland wären von den Plänen über 1.000 Kilometer Autobahn betroffen. Bei der Anlastung von nur 10 Prozent der LKW-Fahrleistung mit der Stau-Maut, würden nach DIHK-Berechnungen Mehrkosten von 1,8 Milliarden Euro auf das Gewerbe zukommen. Die Berechnungen, die den neuen Mautplänen aus Brüssel zugrunde liegen, erscheinen mehr als

fragwürdig. Dem Wirtschaftsverkehr entstehen durch Staus und dem hiermit einhergehenden Zeitverlust bereits erhebliche Zusatzkosten. Wenn die Pläne umgesetzt werden sollten, drohen den Transport- und Logistikunternehmen trotz modernster Fahrzeugflotten auf bestimmten Autobahnabschnitten nochmals massive Mauterhöhungen.

Die IHK-Organisation warnt die Politik eindringlich vor einer weiteren „künstlichen“ Verteuerung des Straßengüterverkehrs. Letztendlich führen alle Kostenerhöhungen dazu, dass Produktion, Logistik und Handel am Standort Deutschland immer teurer werden. Das können sich der Standort Deutschland und insbesondere das Logistik-Land Nordrhein-Westfalen nicht leisten.

## Die Wirtschaft fordert:

- Keine weitere „künstliche“ Verteuerung des Straßengüterverkehrs
- Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Logistikwirtschaft stärken



# Öffentlichen Personennahverkehr sichern Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern



Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist insbesondere im Ballungsraum Ruhrgebiet, aber auch in Flächenregionen wie dem Münsterland unverzichtbar. Der ÖPNV trägt maßgeblich zur Mobilität unseres Wirtschaftssystems bei, indem er täglich Berufspendler zu den Arbeitsplätzen, Kunden in die Innenstädte und Schüler und Studenten zu den Ausbildungsstätten bringt. Ein nachfrageorientiertes und effizientes ÖPNV-Angebot liegt deshalb auch im Interesse der regionalen Wirtschaft. Die Wirtschaft erwartet von den kommunalen Aufgabenträgern, dass sie vor dem Hintergrund der bevorstehenden demografischen Herausforderungen ihre Bemühungen um einen effizienten und kostengünstigen ÖPNV weiter intensivieren. Hierbei sollte die von Seiten der EU eingeleitete Liberalisierung der Verkehrsmärkte genutzt werden, um auch im ÖPNV den Wettbewerbsgedanken zu stärken.

Bei der Liberalisierung des ÖPNV ist darauf hinzuwirken, dass öffentlich-rechtliche Monopole nicht durch privatwirtschaftliche Monopole oder Oligopole abgelöst werden.

Den bestehenden kommunalen wie privaten mittelständischen Busunternehmen ist ausreichend Zeit zu geben, um sich organisatorisch auf den verstärkten Wettbewerb im ÖPNV vorzubereiten. Insbesondere im ländlichen Raum sind die privaten Verkehrsunternehmen bereits heute eine starke Säule des Fahrbetriebes. In der Partnerschaft zwischen öffentlich-rechtlichen und mittelständischen privaten Unternehmen ist eine höhere Kostentransparenz und Kosteneffizienz anzustreben. Bei den weiter zu entwickelnden Wettbewerbsmodellen sind die privaten mittelständischen Verkehrsunternehmen angemessen zu berücksichtigen.

Innenstädte erfüllen vielfältige Funktionen: Handel, Dienstleistung, Kultur, Wohnen und Freizeit sind die Wichtig-

ten. Deshalb muss die Erreichbarkeit der Innenstädte nachhaltig gesichert werden. Ausreichende und in unmittelbarer Nähe zu den Haupteinkaufsstraßen gelegene Parkraumangebote sind mitentscheidend für die Wahl des Einkaufsortes. Wer lebendige Innenstädte erhalten will, muss eine bestmögliche Erreichbarkeit für Kunden und Besucher gewährleisten – gleich mit welchem Verkehrsmittel sie anreisen. Nur so kann die Stärkung unserer innerstädtischen Quartiere und Ortszentren gegenüber den Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ gelingen.

## Die Wirtschaft fordert:

- Kostentransparenz und -effizienz im ÖPNV erhöhen
- Übergang in den Wettbewerbsmarkt mittelstandsfreundlich gestalten
- Erreichbarkeit der Innenstädte sichern/verbessern



# 10 zentrale Verkehrsprojekte für Nord-Westfalen Forderungen der Wirtschaft

Das Münsterland und die Emscher-Lippe-Region verfügen über eine insgesamt zufriedenstellend ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, die jedoch einer gezielten Ergänzung und Weiterentwicklung bedarf.

Mit der A 1, der A 43 und der A 31 durchziehen das Münsterland leistungsfähige Nord-Süd-Magistralen, welche die Region insgesamt gut an die Wirtschaftsmetropolen Hamburg/Bremen sowie Rhein/Ruhr und – nach dem 2004 erfolgten Lückenschluss der A 31 – auch an die deutschen Nordseehäfen anbinden. Die Emscher-Lippe-Region wird maßgeblich durch die West-Ost-Achsen A 2 und A 42 geprägt. Bedeutende Nord-Süd-Achsen sind die A 43 und die A 52/B 224.

Münster, Recklinghausen und Gelsenkirchen sowie Rheine sind an das IC/EC-Netz der Deutschen Bahn (DB) angeschlossen. Die Taktichten haben sich jedoch in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Darüber hinaus fehlt eine Integration in das ICE-Liniennetz.

Durch die sogenannte „Regionalisierung“ und den hiermit einhergehenden Eintritt von Wettbewerbern zur DB konnte die Bedienungsqualität im Schienenpersonennahverkehr in den letzten Jahren deutlich verbessert werden.

Durch den Internationalen Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) hat die Region einen direkten Zugang zum weltweiten Luftverkehrsnetz. Die regionalen Verkehrslandeplätze in Stadtlohn/Vreden und Marl-Loemühle haben ergänzende Funktionen, insbesondere für den Geschäftsreiseverkehr.

Nord-Westfalen verfügt über das deutschlandweit dichteste Wasserstraßennetz (Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Mittellandkanal). Derzeit laufen verschiedene Ausbaumaßnahmen zur Anpassung der Kanäle an die infrastrukturellen Anforderungen der modernen Großmotorgüterschifffahrt.

Im Münsterland wie in der Emscher-Lippe-Region müssen dennoch zahlreiche Lückenschlüsse und Ausbaumaßnahmen erfolgen, um die wachsenden Verkehre bewältigen zu können.

Im Bereich des Straßennetzes ist im Münsterland die Verbesserung der Ost-West-Verbindungen durch den Neu- und Ausbau der B 51/B 64 n sowie die Lückenschlüsse im Zuge der B 67 n von besonderer Bedeutung. In der Emscher-Lippe-Region stehen der Ausbau der B 224 zur A 52 und der Neubau der B 474 n im Fokus. Weiterhin müssen die A 1 und die A 43 sechsstreifig ausgebaut werden.

## Die wichtigsten Verkehrsprojekte



**Dortmund-Ems-Kanal:**  
Ausbau Nordstrecke



**Flughafen Münster/  
Osnabrück (FMO):**  
Startbahnverlängerung



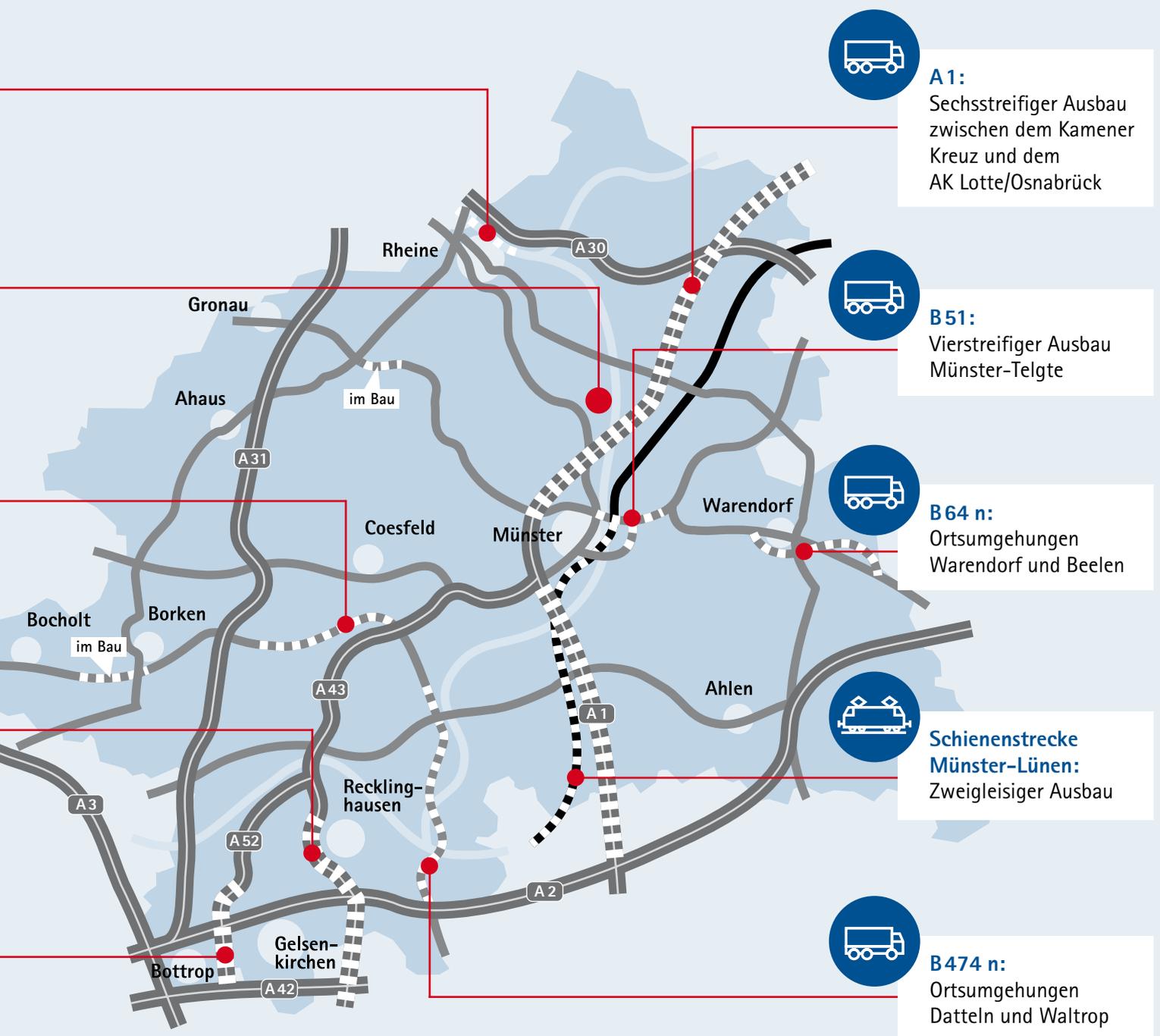
**B 67 n:**  
Lückenschluss zwischen  
Reken und Dülmen



**A 43:**  
Sechsstreifiger Ausbau  
zwischen AS Reckling-  
hausen/Herten und  
AK Bochum/Witten



**B 224:**  
Ausbau zur A 52  
zwischen der AS Gelsen-  
kirchen-Buer und dem  
AK Essen-Nord (A 42)





Nachholbedarf besteht auch im Schienenpersonenfernverkehr. Das Münsterland und die Emscher-Lippe-Region mussten in den letzten Jahrzehnten eine qualitative und quantitative Verschlechterung des ICE/IC-Angebots hinnehmen. Defizite bestehen sowohl hinsichtlich der Direktverbindungen und der Qualität des eingesetzten Zugmaterials als auch bezüglich der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur.

Der Luftverkehr wird weltweit weiterhin wachsen. Vor diesem Hintergrund ist es mehr als bedauerlich, dass die vor mittlerweile mehr als 15 Jahren beantragte Verlängerung der Start- und Landebahn am Internationalen Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Broschüre noch immer durch verwaltungsgerichtliche Verfahren blockiert ist. Für die wirtschaftlichen Perspektiven dieser Region sind eine baldige Rechtsicherheit und ein zügiger Baubeginn von großer Bedeutung.

Das westdeutsche Kanalnetz muss für die moderne Schiffstypen fit gemacht werden. Nur dann kann die Wasserstraße zukünftig im Konzert der Verkehrsträger eine größere Rolle als bisher einnehmen.

Nachfolgend werden die prioritären Verkehrsprojekte Nord-Westfalens dargestellt – verbunden mit klaren Forderungen der regionalen Wirtschaft.

# Straße



## A 1: Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Kamener Kreuz und dem AK Lotte/Osnabrück

Die A 1 zählt zu den bedeutendsten Nord-Süd-Achsen in Deutschland und darüber hinaus in Europa. Tägliche Staus behindern jedoch die überregionalen wie internationalen Transitverkehre. Dieser Engpass soll durch einen durchgehenden sechsstreifigen Ausbau behoben werden.

### Planungsstand:

Die Fortsetzung des sechsstreifigen Ausbaus bis zum Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück beziehungsweise – in südlicher Richtung – bis zum Kamener Kreuz (inklusive der neuen BAB-Anschlussstelle MS-Amelsbüren) befindet sich in der konkreten planerischen Vorbereitung.

Der Ausbau erfolgt im Zuge des sogenannten „A-Modells“, bei dem die Bauindustrie finanziell in Vorleistung geht und dafür anschließend über einen bestimmten Zeitraum an den auf diesem Streckenabschnitt erwirtschafteten Einnahmen aus der LKW-Maut partizipiert.

### Forderungen der Wirtschaft:

- Alle Beteiligten sind aufgefordert, die erforderlichen Planungen konstruktiv zu begleiten und für eine zügige Umsetzung der Baumaßnahmen Sorge zu tragen.

### A 43: Sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Recklinghausen/Herten und AK Bochum/Witten

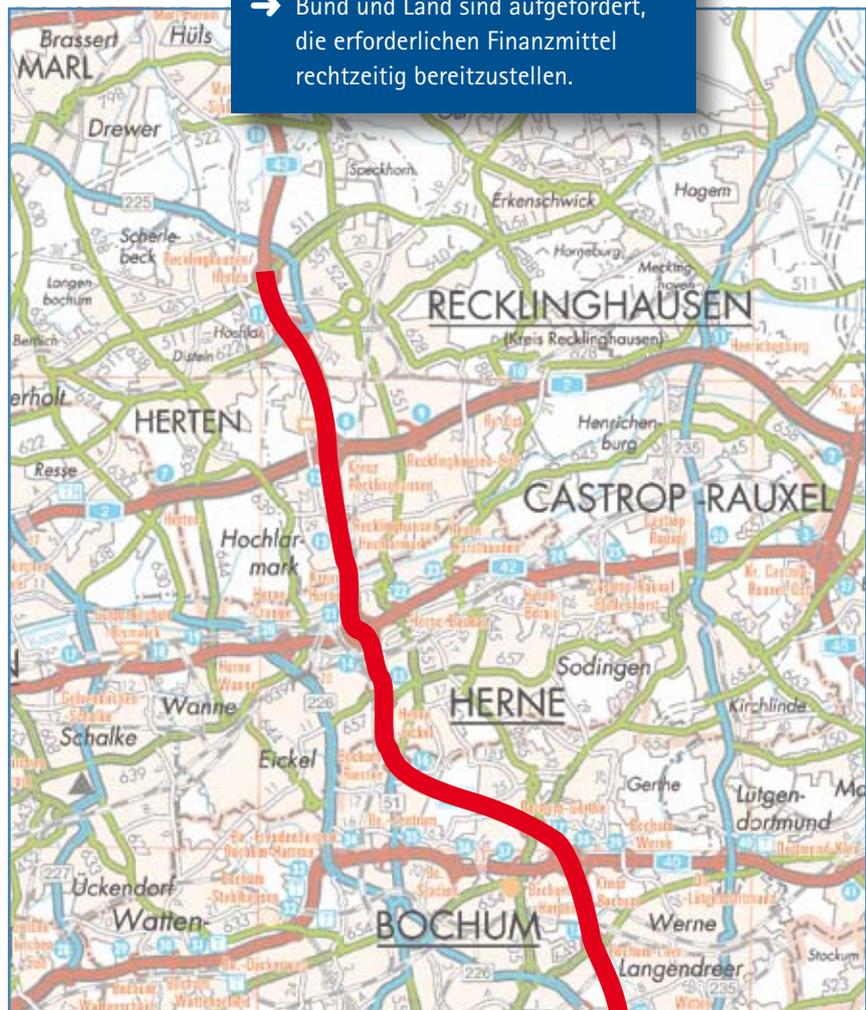
Die A 43 verbindet als zentrale Nord-Süd-Magistrale das Münsterland mit dem nördlichen und mittleren Ruhrgebiet. Insbesondere der Abschnitt zwischen Recklinghausen/Herten und dem Autobahnkreuz Bochum/Witten ist regelmäßig überlastet. Daher ist in diesem Bereich ein sechsstreifiger Ausbau dringend erforderlich.

#### Planungsstand:

Die Planentwürfe für den ersten Bauabschnitt (Autobahnkreuz Recklinghausen/Herten bis Kreuz Herne) wurden nach Prüfung des Bundesverkehrsministeriums bereits dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen übersandt und werden derzeit für die Planfeststellung überarbeitet.

#### Forderungen der Wirtschaft:

- Zeitnahe Einleitung und zügige Durchführung des Planfeststellungsverfahrens
- Bund und Land sind aufgefordert, die erforderlichen Finanzmittel rechtzeitig bereitzustellen.



## B 51: Vierstreifiger Ausbau Münster-Telgte

Die Umgehungsstraße Münster (B 51) stellt einen zentralen Bestandteil der überregionalen Ost-West-Achse „B 67 n – A 43 – B 51 – B 64 n“ dar.

Der geplante Bauabschnitt setzt an die bereits vierstreifig ausbaute Umgehungsstraße an und wird nördlich der „Warendorfer Straße“ als B 481 n bis zum „Schiffahrter Damm“ (L 587) fortgesetzt.

### Planungsstand:

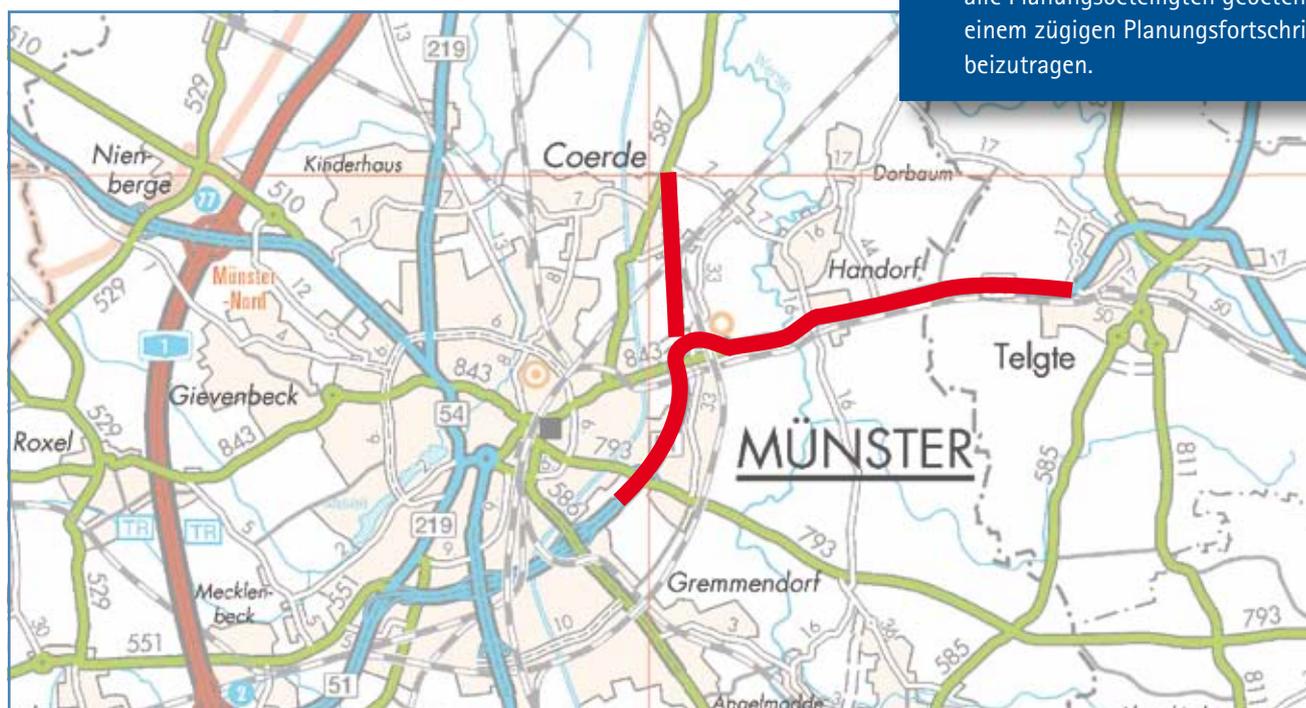
Das Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2010 abgeschlossen sein.

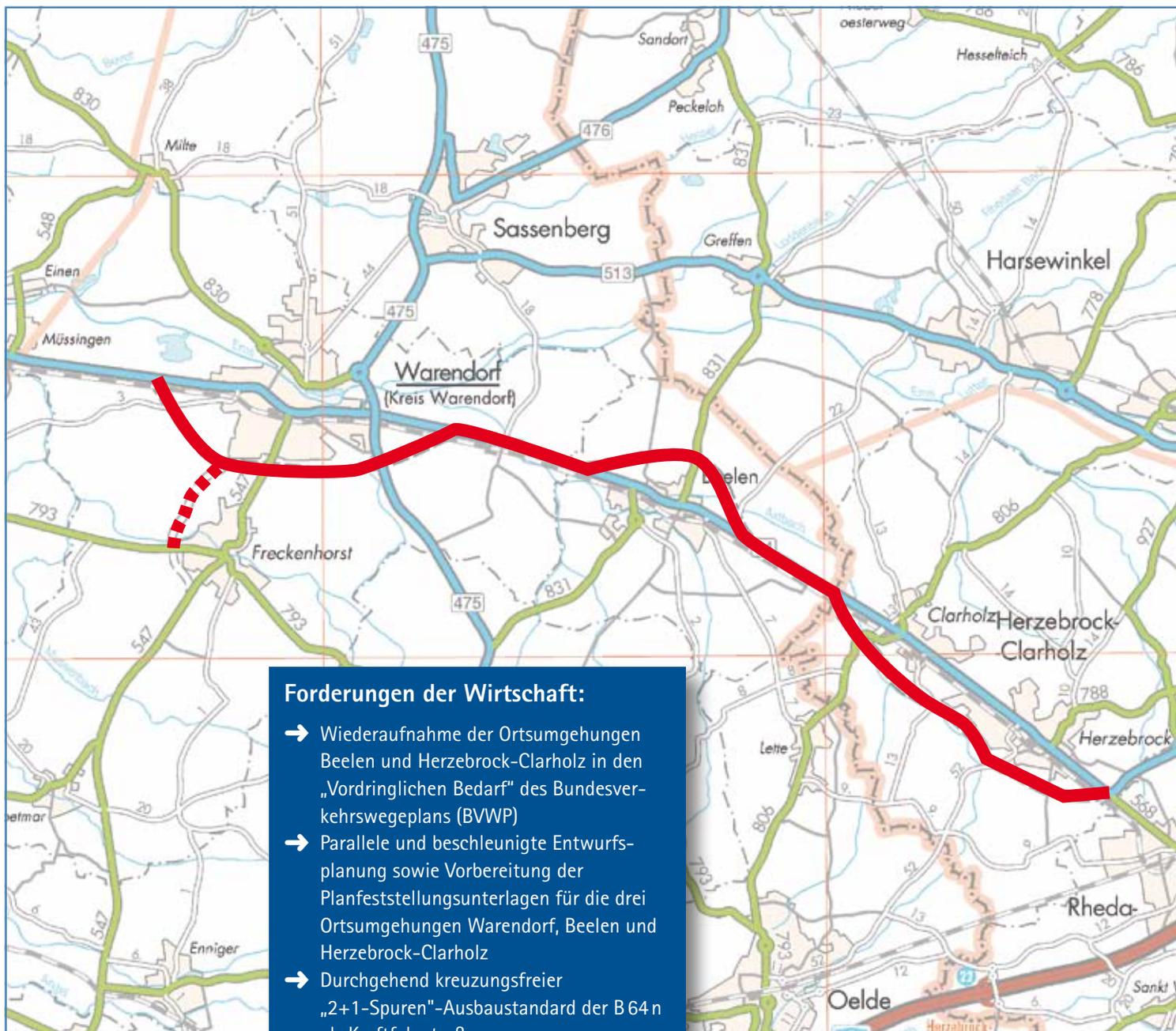


Von hoher Dringlichkeit ist zudem der vierstreifige Ausbau der B 51 zwischen Münster und Telgte. Dieser Abschnitt ist Bestandteil der zentralen West-Ost-Achse im Münsterland (B 67 n – A 43 – B 51 – B 64 n).

### Forderungen der Wirtschaft:

- Die Planung B 51 (Umgehungsstraße Münster) steht vor dem Abschluss. Bund und Land sind aufgefordert, die erforderlichen Mittel bereitzustellen, um nach Vorliegen der Bau-reife unmittelbar mit der Umsetzung beginnen zu können.
- Hinsichtlich des vierstreifigen Ausbaus der B 51 bis Telgte werden alle Planungsbeteiligten gebeten, zu einem zügigen Planungsfortschritt beizutragen.





**Forderungen der Wirtschaft:**

- ➔ Wiederaufnahme der Ortsumgehungen Beelen und Herzebrock-Clarholz in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)
- ➔ Parallele und beschleunigte Entwurfsplanung sowie Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen für die drei Ortsumgehungen Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz
- ➔ Durchgehend kreuzungsfreier „2+1-Spuren“-Ausbaustandard der B 64 n als Kraftfahrstraße
- ➔ Verkehrsfreigabe der Ortsumgebung Warendorf/Westumgebung Freckenhorst bis 2016
- ➔ Verkehrsfreigabe einer durchgehenden Kraftfahrstraße von westlich Warendorf bis Rheda-Wiedenbrück bis Ende 2017



## B 64 n: Ortsumgehungen Warendorf und Beelen

Die B 64 n soll nach ihrer Realisierung als leistungsfähige Kraftfahrstraße die benachbarten Wirtschaftsräume Bielefeld/Ostwestfalen und Münsterland miteinander verbinden. Die Planungen sehen den dreistreifigen Neu-/Ausbau der B 64 n als kreuzungsfreie Kraftfahrstraße mit wechselweise zweistreifiger Richtungsfahrbahn und Umfahrung der Ortslagen von Warendorf, Beelen und Herzebrock-Clarholz vor.

Nach jahrzehntelangen Verzögerungen der Baumaßnahme gründete sich im November 2005 die Unternehmerinitiative „B64 Plus“ ([www.b64plus.de](http://www.b64plus.de)), bestehend aus etwa 100 Unternehmen aus den Kreisen Warendorf und Gütersloh, um für die schnellstmögliche Umsetzung des Projektes zu werben.

### Planungsstand:

Der Vorentwurf für die Ortsumgehungen Warendorf und Beelen ist in Arbeit. Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für Ende 2011/Anfang 2012 zu rechnen.

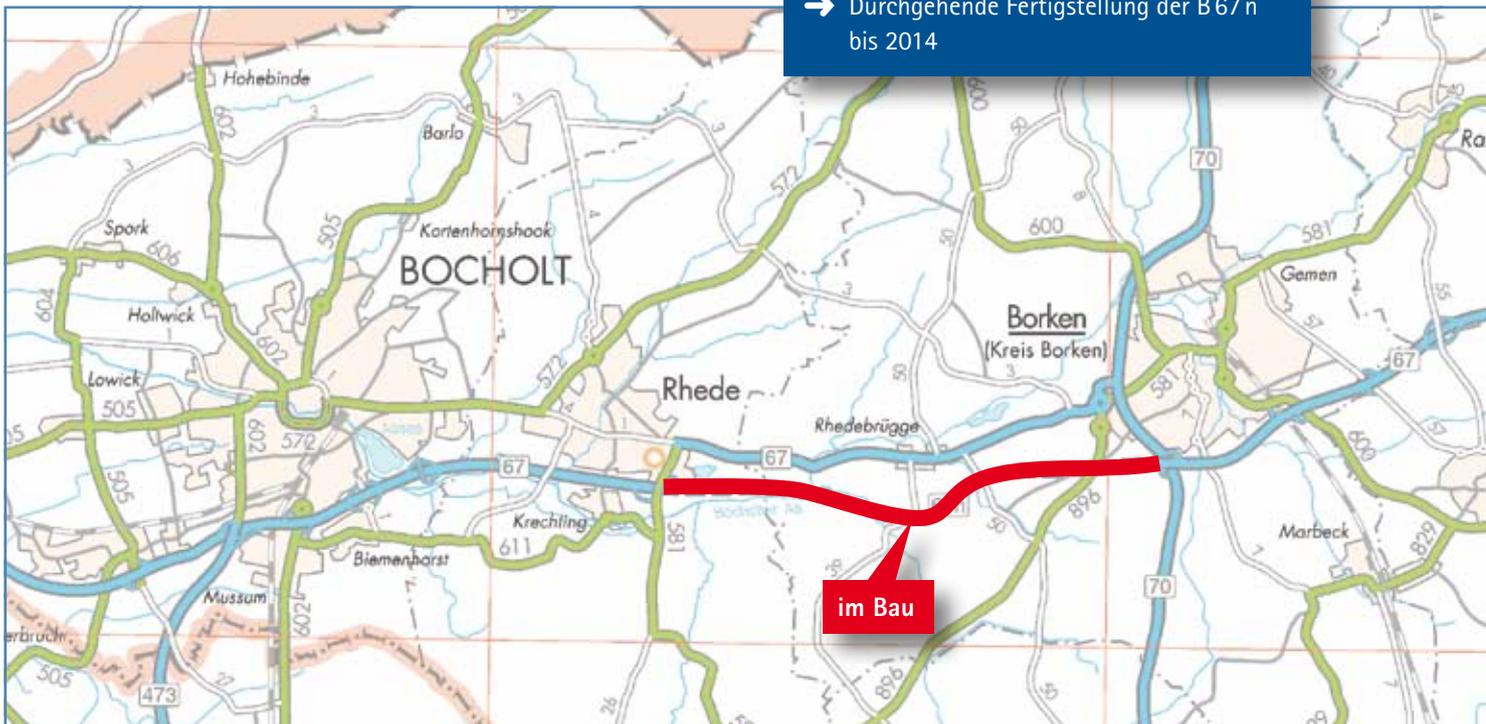


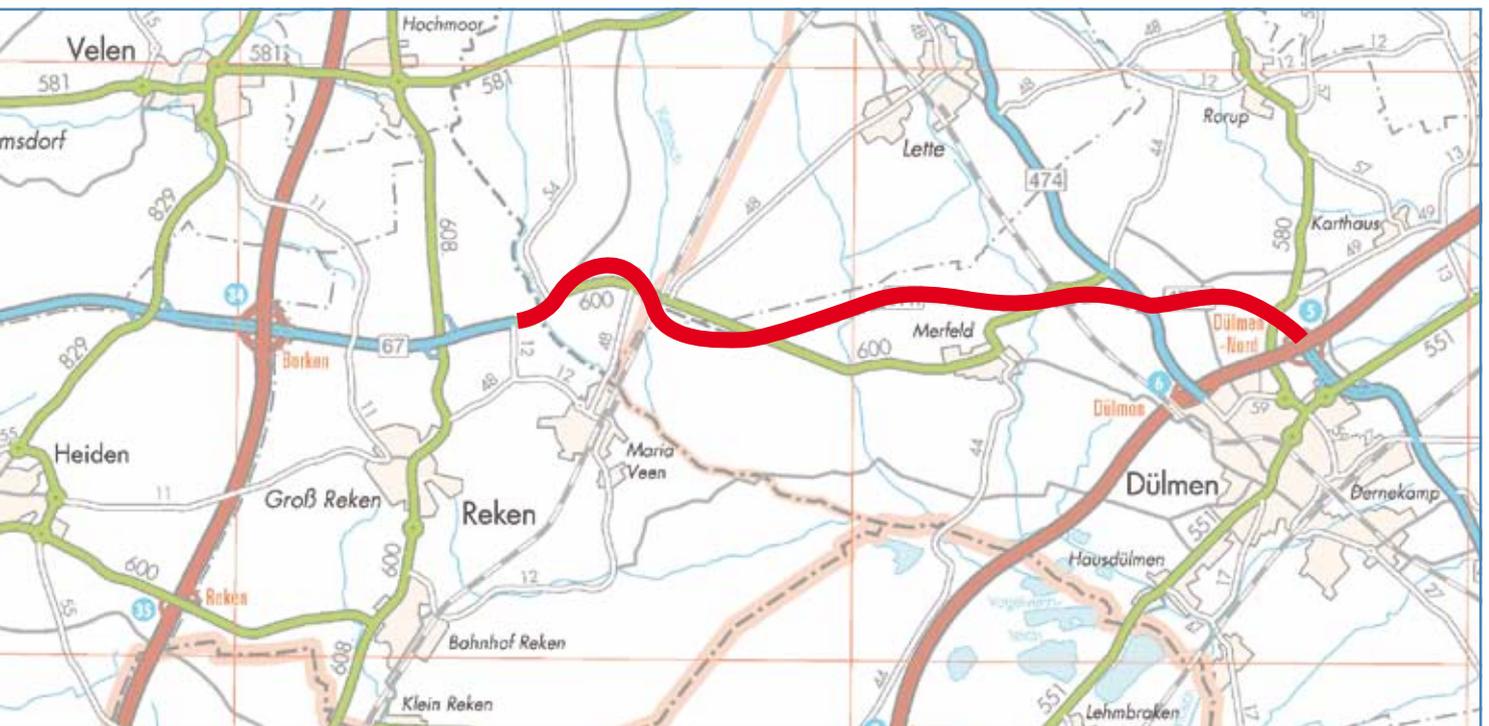
**B64+**  
Ein Plus für zwei Regionen



### Forderungen der Wirtschaft:

- Zügige Einleitung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zwischen Reken und Dülmen
- Durchgehende Fertigstellung der B 67 n bis 2014





## B 67 n: Lückenschlüsse zwischen Rhede und Borken sowie zwischen Reken und Dülmen

Die B 67 n soll Bestandteil einer leistungsfähigen Ost-West-Relation im Münsterland sein. Sie verläuft von der A 3 bei Isselburg über Bocholt, Borken und Reken bis zur A 43 bei Dülmen. Diese Verkehrsachse schafft im Westen eine Anbindung an das niederländische Fernstraßennetz und im Osten über die B 51/B 64 n an die Region Ostwestfalen.

Im Herbst 2004 gründete sich die Unternehmerinitiative „B 67 n – lückenlos gut!“ ([www.b67n.de](http://www.b67n.de)), um die hohe Bedeutung des Projektes für die regionale Wirtschaft zu unterstreichen. Die Initiative wurde von den IHK-Regionalausschüssen für die Kreise Coesfeld und Borken initiiert und wird von mehr als 160 Unternehmen unterstützt.

### Planungsstand:

Der Abschnitt Rhede-Borken wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2010 fertiggestellt. Das Planfeststellungsverfahren für den letzten fehlenden Abschnitt Reken-Dülmen wird voraussichtlich noch in 2009 eröffnet.



## B 224: Ausbau zur A 52 zwischen der AS Gelsenkirchen- Buer und dem AK Essen-Nord (A 42)

Die A52/B224 ist die wichtigste Verkehrsverbindung zwischen dem Münsterland, dem nördlichen Ruhrgebiet und dem Großraum Essen/Düsseldorf. Tägliche, oft kilometerlange Staus vor den Ampelkreuzungen belegen die hohe Dringlichkeit des Ausbaus der B 224 zur Autobahn A52. Seit rund 20 Jahren existieren Planungen, diese Verkehrsachse dem wachsenden Verkehrsaufkommen anzupassen und die B 224 zwischen Gelsenkirchen-Buer und der A 42 zur A 52 auszubauen.

### Planungsstand:

Über die Ausbaudetails auf Gladbecker Stadtgebiet konnte bisher keine Einigung zwischen Bund, Land und der Stadt Gladbeck erzielt werden. Der Teilabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Essen-Nord und der Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck befindet sich hingegen im Planfeststellungsverfahren.



### Forderungen der Wirtschaft:

- Bund, Land und die Stadt Gladbeck werden aufgefordert, sich umgehend zu einigen, damit für dieses strukturpolitisch wichtige Projekt schnellstmöglich das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann.
- Für den Teilabschnitt Autobahnkreuz Essen-Nord bis Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck bedarf es einer schnellen Umsetzung des Planfeststellungsverfahrens und eines möglichst zeitnahen Baubeginns.



## B 474 n: Ortsumgehungen Datteln und Waltrop

Die B 474 n ist als nord-südliches Bindeglied zwischen den Autobahnen A 2 und A 43 geplant. Nach der Realisierung der Ortsumfahrungen Datteln und Waltrop verbindet sie das Münsterland und das nordöstliche Ruhrgebiet. Die geplanten Ortsumfahrungen tragen dabei nicht nur maßgeblich zu einer nachhaltigen Verkehrsentlastung der Ortslagen in Datteln und Waltrop bei, sondern haben zudem eine Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des geplanten interkommunalen Industriegebietes „newPark“.

**Planungsstand:**  
Nach einer mehr als 20-jährigen Planungsgeschichte kommt das Projekt erkennbar voran. Für die Ortsumfahrung Datteln liegt bereits der Planfeststellungsbeschluss vor. Der Baubeginn ist für 2010 vorgesehen. Für die Ortsumfahrung Waltrop wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.



### Forderungen der Wirtschaft:

- ➔ Ortsumgehung Datteln:  
Baubeginn spätestens Anfang 2010
- ➔ Ortsumfahrung Waltrop:  
Zeitnahe Umsetzung des Planfeststellungsverfahrens, Fertigstellung bis 2014/15



# Schiene

## Schienenstrecke Münster-Lünen: Zweigleisiger Ausbau Angebotsverbesserungen im ICE/IC-Verkehr

In den vergangenen 10 Jahren erfolgte im Münsterland und in der Emscher-Lippe-Region eine kontinuierliche Verschlechterung des Fahrplanangebotes im ICE- und IC-Verkehr. Dies stellt eine deutliche Schwächung der verkehrlichen Standortgunst Nord-Westfalens dar.

Vergleicht man die Anzahl der heute stündlich den Hauptbahnhof Münster anfahrenen Fernverkehrszüge mit der entsprechenden Frequenz vor 10 Jahren, so hat sich das Zug-Angebot nahezu halbiert. Darüber hinaus entsprechen die in die Jahre gekommenen IC-Wagen nicht mehr dem heute üblichen Reisekomfort.

Ähnliche Angebotseinbußen wie Münster mussten in den letzten Jahren auch die beiden Fernverkehrsbahnhöfe in der Emscher-Lippe-Region, Recklinghausen und Gelsenkirchen, hinnehmen.

Beide Städte waren zu Beginn des Jahrzehnts noch an drei Fernverkehrslinien angeschlossen, die, jeweils im Zweistundentakt verkehrend, eine vergleichsweise hohe Angebotsdichte ergaben. Heute werden beide Städte nur noch alle zwei Stunden von einem IC angefahren, wobei von Seiten der DB bereits eine weitere Angebotsreduzierung angekündigt wurde.

Ein besonderes Problem auf der Relation Hamburg-Münster-Ruhrgebiet ergibt sich aus dem weitgehend nur eingleisigen Streckenabschnitt Münster-Dortmund. Regelmäßige Störungen im Betriebsablauf und daraus resultierende Zugverspätungen sind die Folge.

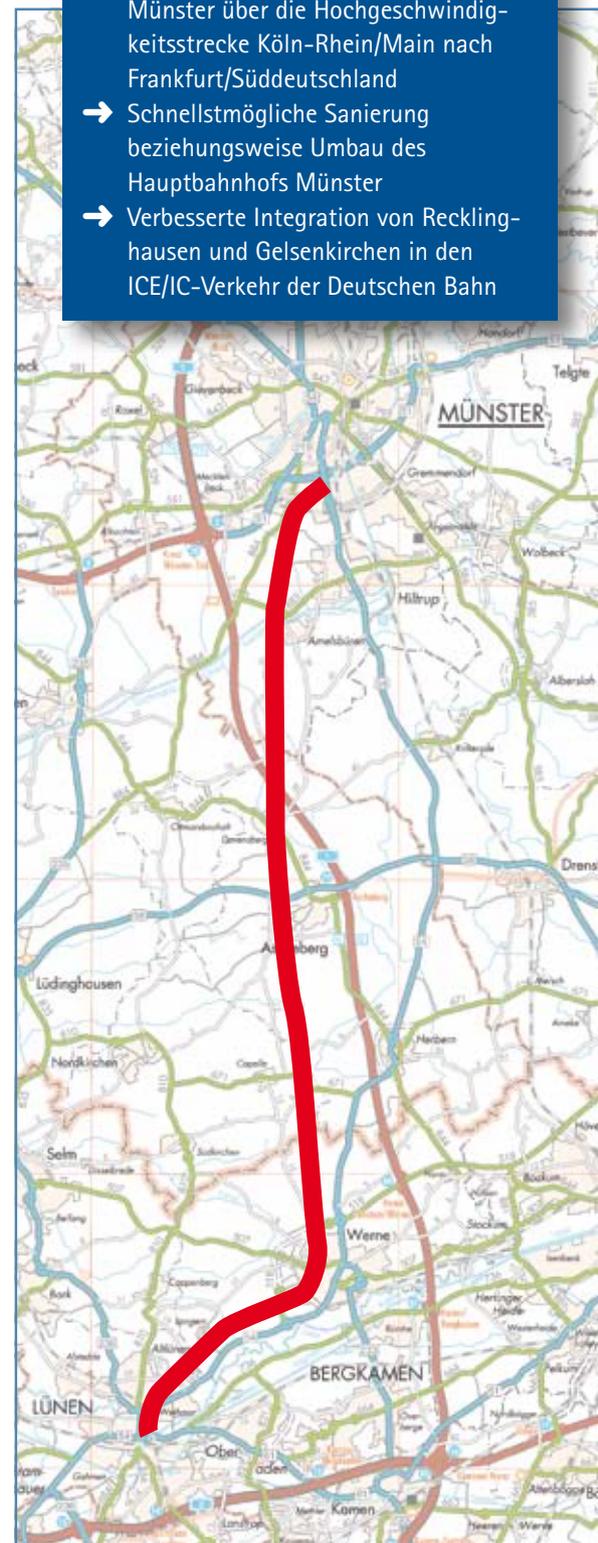
### Planungsstand:

Bund, Land und Deutsche Bahn sind derzeit in der Abstimmung, bis 2011 ein erstes, sieben Kilometer langes Teilstück der Ausbaustrecke Münster-Lünen zweigleisig auszubauen.



### Forderungen der Wirtschaft:

- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Münster-Lünen (-Dortmund)
- Einsatz moderner Fernverkehrszüge (ICE-Standard) auf der Verbindung Ruhrgebiet-Münster-Bremen/Hamburg
- Umsteigefreie Direktverbindungen zwischen Münster und Berlin, möglichst im Zweistundentakt
- Aufstockung der bestehenden einzelnen ICE-Verbindungen von Münster über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main nach Frankfurt/Süddeutschland
- Schnellstmögliche Sanierung beziehungsweise Umbau des Hauptbahnhofs Münster
- Verbesserte Integration von Recklinghausen und Gelsenkirchen in den ICE/IC-Verkehr der Deutschen Bahn



# Luftverkehr

## Flughafen Münster/Osnabrück: Startbahnverlängerung

Der Internationale Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) hat sich in den vergangenen 30 Jahren von einem kleinen Regionalflugplatz zu einem bedeutenden internationalen Verkehrsflughafen mit jährlich rund 1,5 Millionen Passagieren entwickelt. Neben seiner verkehrlichen Funktion für Bevölkerung und Wirtschaft trägt der FMO im Besonderen zur Attraktivität der Wirtschaftsregion Nord-Westfalen bei. In der Luftverkehrskonzeption des Landes NRW wird die Bedeutung des Flughafens als dritter internationaler Verkehrsflughafen (neben Köln/Bonn und Düsseldorf) hervorgehoben. Die Startbahnverlängerung auf 3.000/3.600 Meter würde dem FMO zusätzliche Möglichkeiten im Bereich des weiten Mittelstrecken-, Langstrecken- und Frachtcharterverkehrs eröffnen.

Der Initiativkreis Flughafen Münster/Osnabrück (IFMO) – bestehend aus rund 200 Unternehmen aus den IHK-Bezirken Nord-Westfalen und Osnabrück-Emsland – setzt sich seit zehn Jahren für den Ausbau des FMO ein.



### Forderung der Wirtschaft:

→ Die politischen Entscheidungsträger sind aufgefordert, die Startbahnverlängerung am FMO konsequent umzusetzen, sobald der Planfeststellungsbeschluss Rechtskraft erhält.

### Planungsstand:

Nach mehr als 15 Jahren Planungsvorlauf bedarf es einer weiteren Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Münster, nachdem das Bundesverwaltungsgericht (BVG) Leipzig das Verfahren zur erneuten Prüfung an das OVG Münster zurückverwiesen hat. Mit einem Urteil ist im ersten Halbjahr 2010 zu rechnen.



# Binnenschifffahrt

## Dortmund-Ems-Kanal: Ausbau Nordstrecke

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) ist die zentrale Wasserstraßenverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der Nordsee und damit bedeutsam für die regionale Wirtschaft. Während die erforderlichen Ausbaumaßnahmen für die Befahrbarkeit mit modernen Großmotorgüterschiffen an der sogenannten Südstrecke bereits weit fortgeschritten sind, sollten die Planungen zum Ausbau der Nordstrecke (zwischen Bevergern und Gleesen) frühestens 2015 beginnen. Im Zuge der Baumaßnahmen sollen fünf veraltete Schiffsschleusen durch drei moderne Schleusenanlagen ersetzt werden.

In einer ländergrenzenübergreifenden Initiative haben Kommunen und Unternehmen im Emsland und Münsterland die Vorfinanzierung der Planungskosten übernommen. Hierdurch kann der Ausbau der Nordstrecke des DEK mit einem Investitionsvolumen von 165 Mio. Euro um rund 10 Jahre vorgezogen werden. Die Fertigstellung wurde von Seiten des Bundes vertraglich für das Jahr 2017 zugesichert.

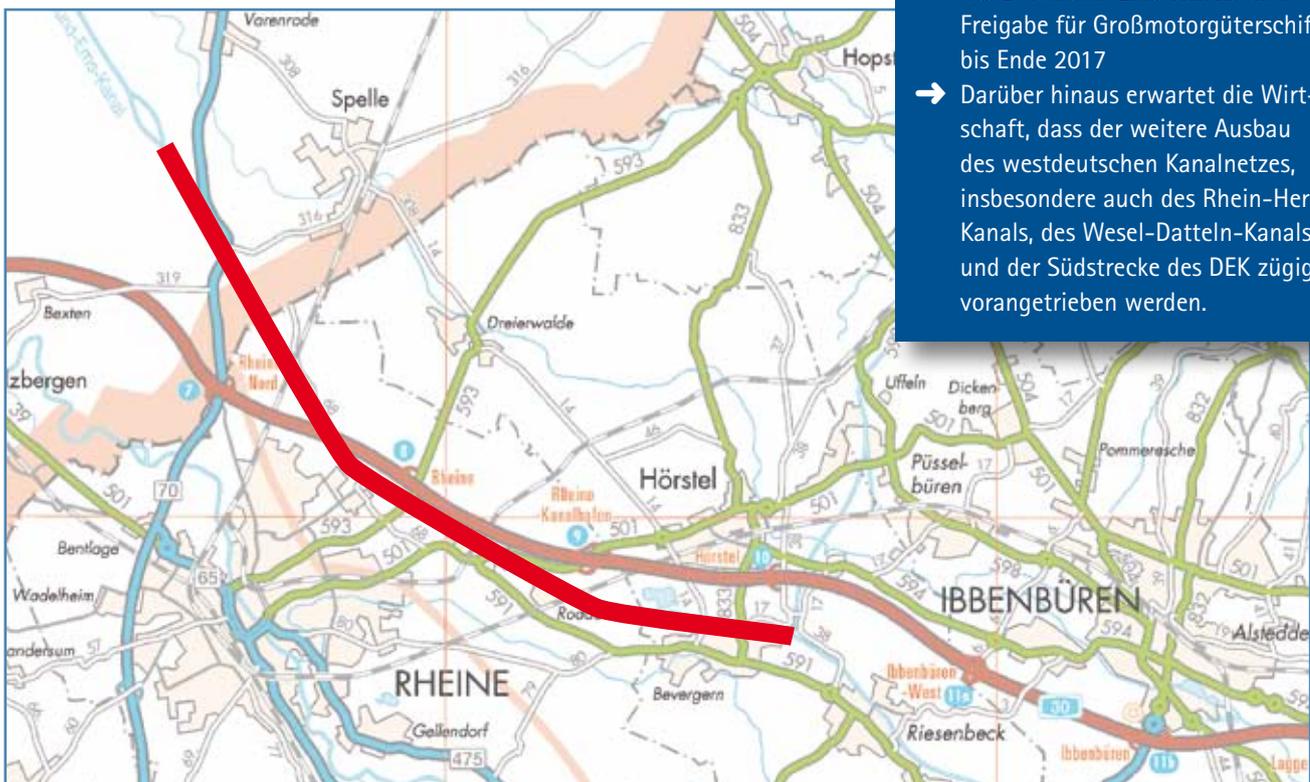
### Planungsstand:

Die Planungen für den Ersatz der fünf veralteten Schleusenbauwerke liegen im Zeitplan. Aus heutiger Sicht kann die zugesagte Fertigstellung für das Jahr 2017 eingehalten werden.



### Forderungen der Wirtschaft:

- Schnellstmögliche Umsetzung der Ausbauarbeiten an der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals und Freigabe für Großmotorgüterschiffe bis Ende 2017
- Darüber hinaus erwartet die Wirtschaft, dass der weitere Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes, insbesondere auch des Rhein-Herne-Kanals, des Wesel-Datteln-Kanals und der Südstrecke des DEK zügig vorangetrieben werden.





Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen

Sentmaringer Weg 61  
48151 Münster  
[muenster@ihk-nordwestfalen.de](mailto:muenster@ihk-nordwestfalen.de)  
Telefon 0251 707-0  
Telefax 0251 707-325

Rathausplatz 7  
45894 Gelsenkirchen  
[gelsenkirchen@ihk-nordwestfalen.de](mailto:gelsenkirchen@ihk-nordwestfalen.de)  
Telefon 0209 388-0  
Telefax 0209 388-101

Willy-Brandt-Straße 3  
46395 Bocholt  
[bocholt@ihk-nordwestfalen.de](mailto:bocholt@ihk-nordwestfalen.de)  
Telefon 02871 9903-0  
Telefax 02871 9903-30

[www.ihk-nordwestfalen.de](http://www.ihk-nordwestfalen.de)