Van: Frank Menger

Onderwerp: Friesenbrücke route van belang voor internationale spoorontsluiting Noord-Nederland
Datum: donderdag 12 april 2018 7:22:49
Bijlagen: Infrastrukturbroschuere2016.pdf
Motie_Verbetering_treinverbinding_Duitsland25062008.pdf

Geachte leden van de raden en Staten,

Blijkbaar mis ik bij u elk besef voor het belang dat de Friesenbrücke route voor Noord-Nederland heeft per spoor. Blijkbaar laten u zich klemzetten in denkbeelden en dienstregelingen van 25 jaar geleden. Zonder te kijken wat er feitelijk nog meer gebeuren moet om een aantrekkelijk spooraanbod voor uw inwoners en kiezers te organiseren? Dit is niet alleen een probleem voor de provincie Groningen, maar zeker ook uw probleem. Al helemaal voor de gemeenteraad van Groningen gezien haar motie 25 juni 2008.

Momenteel wordt er puur gedacht aan herstel van de oude brug of kwaliteit daarvan? Maar dit loopt al niet van een leien dakje zogezegd. Zie de recente artikelen in de Duitse media van vorige week:

https://www.nwzonline.de/wirtschaft/weser-ems/weener-zerstoertes-bauwerk-weiter-tauziehen-um-friesenbruecke_a_50,1,1173096100.html

https://www.noz.de/deutschland-welt/niedersachsen/artikel/1185038/niederlande-schuetteln-kopf-ueber-deutsches-troedeln-bei-friesenbruecke

https://www.welt.de/regionales/niedersachsen/article175136989/Bei-der-Friesenbruecke-wird-weiter-um-Geld-gerungen.html

https://www.noz.de/deutschland-welt/politik/artikel/1184107/steht-die-neue-friesenbruecke-erst-nach-2024

Bekijkt u het probleem Friesenbrücke wel op de juiste wijze met de ogen van de reiziger(tourist) die de Waddenkust bezoekt? Doordat het tijdvenster maar 20 minuten op 60 minuten is voor het treinverkeer is een aantrekkelijk aanbod onmogelijk. Als u het op zichzelf betrekt zouden u toch wat missende verbindingen in het spoor aanbod op moeten vallen?

Waarom kan u vanuit Leeuwarden niet direct per trein naar bijvoorbeeld Norddeich -Mohle om de Ost-friesen Watteninsel te bezoeken?

Waarom is het de Duitse reiziger onmogelijk gemaakt door gebrek aan bovenleiding direct vanuit Midden-Duitsland(Frankfurt am Main/Leipzig) per directe trein bij de veerboot in Harlingen of de Eemshaven te komen?

Waarom kan u zelf niet in Leeuwarden of Groningen op een directe trein naar Köln stappen of Bremen/Hamburg?

Vanuit Groningen even naar Emden per trein zonder overstappen om te shoppen of bezoek van de haven? Dit is onmogelijk.

Volgens mij geeft Flixbus juist het gebrek aan in de spoorverbindingen naar Duitsland. Ook voor de werkgelegenheid in de hele regio zijn die van uitermate

belang. Bijvoorbeeld voor meer werk in de sector toerisme? Maar als je geen auto hebt wordt je gedwongen te kiezen voor de Flixbus, want het alternatief trein laat het dermate afweten om een aantrekkelijk aanbod te genereren.

Als deze verbindingen nog naast de 2 treinen per uur moeten komen, dan voldoet de Friesenbrücke toch niet meer? Als u dit lijstje optelt en daarbij de retour verbinding ook nog bij optelt dan is de Friesenbrücke toch onwerkbaar? Want dat zijn meer treinen dan 2 per uur. Hoe gaat u dit politiek adresseren zowel nu als in uw verkiezingsprogramma voor Provinciale Staten 2019?

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

GRIFFIE
reg.nr. GR08.165254.2
ingek. - 1 JUL 2008
class. -2.07.51
te beh. door: ER
kopie gez. aan:

(18

VVD CDA D66 SP

STUDENT EN STAD

STADSPARTIJ
Voor Alle Stadjers!!

Verbetering treinverbinding Duitsland

De raad ter vergadering bijeen op woensdag 25 juni 2008,

Besprekende de voorjaarsbrief 2008,

Overwegende dat,

- met het afblazen van de Zuiderzeelijn door de Tweede Kamer door verscheidene partijen waaronder VNO/NCW en de gemeente (nieuwjaarstoespraak burgemeester) is voorgesteld de blik meer te richten op het oosten;
- een betere en snellere treinverbinding met Duitsland kan leiden tot nauwere banden, meer samenwerking, meer uitwisseling, hogere bezoekersaantallen;
- een verbeterde OV verbinding met Duitsland in lijn is met de doelstellingen uit de Noordelijke Ontwikkelings As en het samenwerkingsprogramma met de stad Oldenburg zoals dat op dinsdag 22 april 2008 door de gemeenteraden van Oldenburg en Groningen is vastgesteld;

Verzoekt het college om te onderzoeken op welke onderdelen de treinverbinding met Duitsland verbetering behoeft en hiertoe voor de begrotingsbehandeling 2009 een voorstel voor te leggen aan de raad.

En gaat over tot de orde van de dag.

VVD, Betty de Boer en Dick Jager

CDA, Jan Seton

D66, Elco van der Wijt

SP, Jasper Schaaf

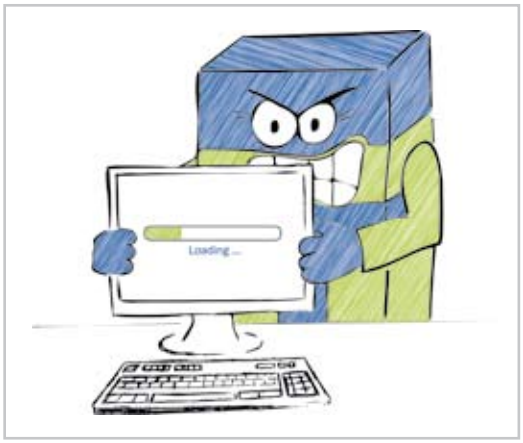
Student en Stad, Stephan Antuma

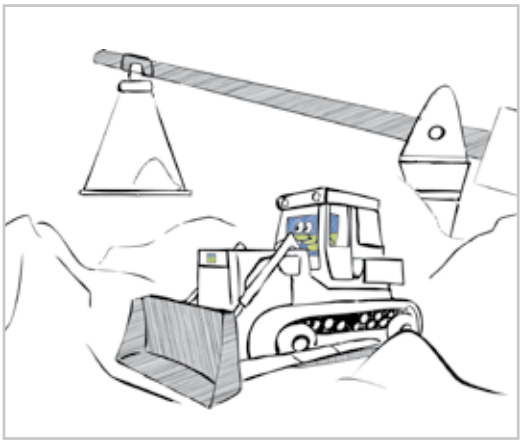
5 + 3 = 8 + 2 = 10 + 7 = 17 + 18

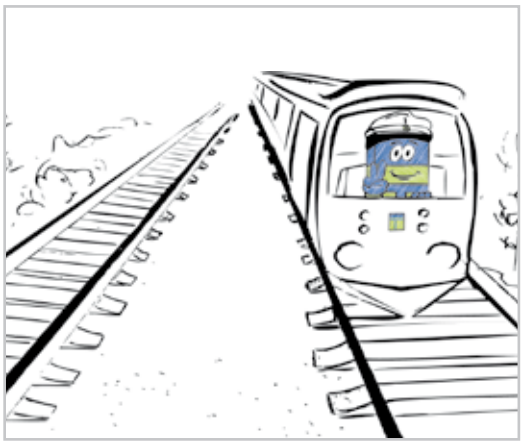
Aanvaard 1/0 25-6-08

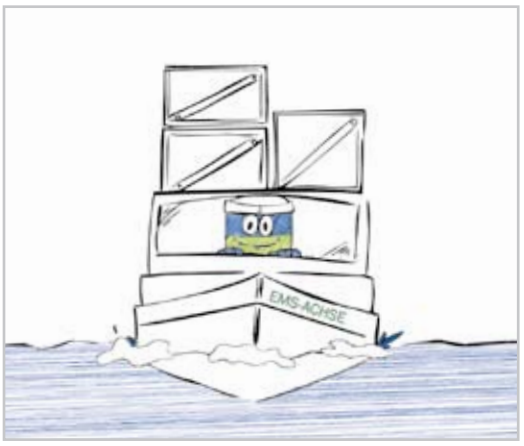
EMS ACHSE
Jobmotor Nordwest

Infrastruktur







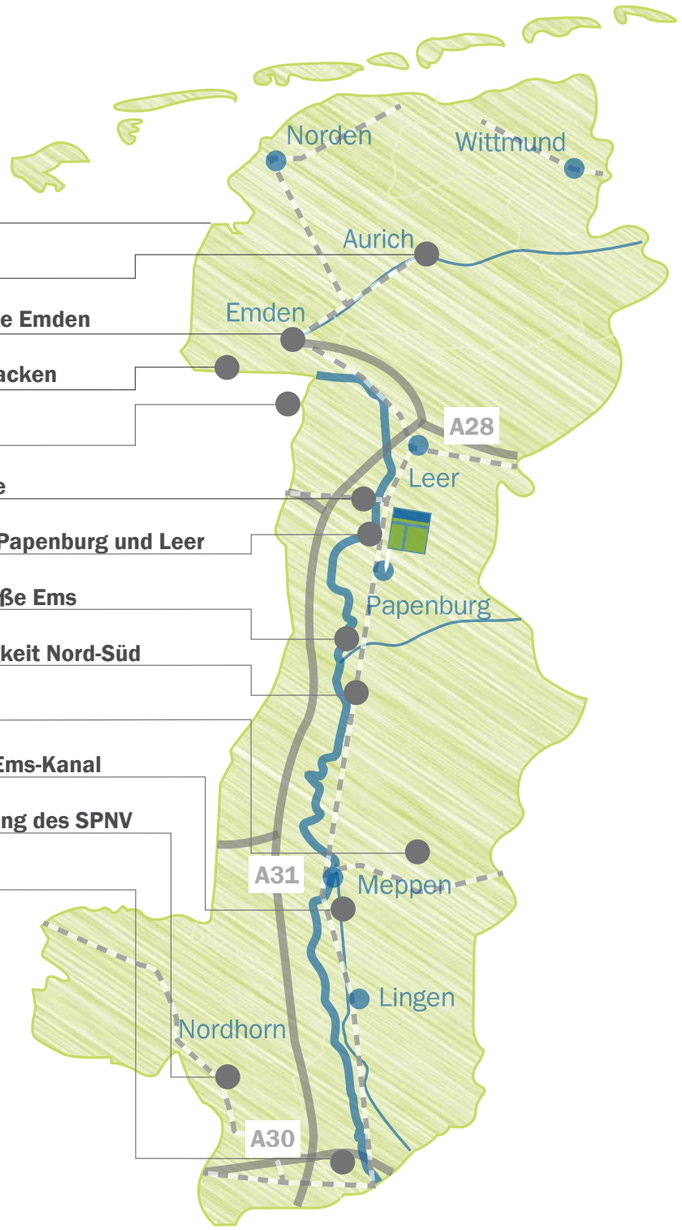


WACHSTUMSREGION EMS-ACHSE

NUTZEN - SACHSTAND - NÄCHSTE SCHRITTE

Übersicht

S. 2 - 3 **Breitband**
S. 4 - 5 **B 210n**
S. 6 - 7 **Klappbrücke Emden**
S. 8 - 9 **Rysumer Nacken**
S. 10 - 11 **Außenems**
S. 12 - 13 **Wunderlinie**
S. 14 - 15 **Schleusen Papenburg und Leer**
S. 16 - 17 **Wasserstraße Ems**
S. 18 - 19 **Zweigleisigkeit Nord-Süd**
S. 20 - 21 **E 233**
S. 22 - 23 **Dortmund-Ems-Kanal**
S. 24 - 25 **Reaktivierung des SPNV**
S. 26 - 27 **A 30**



Wie ist die Lage?

Sehr geehrte Damen und Herren,

was heute auch als Frage zum Wohlbefinden gilt, ist für Regionen, Kommunen und Unternehmen schon seit langem extrem wichtig: Die Lage macht einen ganz wesentlichen Teil der Standortattraktivität aus. Die Lage entscheidet über Logistik-Kosten und am Ende auch über Wettbewerbsfähigkeit.

Und wie ist die Lage der Ems-Achse? Sie liegt mitten in Europa, an der deutsch-niederländischen Grenze – rein aus deutscher Sicht vielleicht in Randlage.

Entscheidend für die Lage einer Region ist aber nicht nur die geografische Verortung, sondern vor allem die Anbindung an Straße, Schiene und Wasser. Und hinzu kommt der ebenso bedeutsame Zugang zum schnellen Internet.

Die Wachstumsregion Ems-Achse setzt sich mit ihren rund 500 Mitgliedern für eine stetige Verbesserung dieser Verbindungen ein. Denn nur so kann der ländliche Raum, mit den hier beheimateten Unternehmen und Kommunen wettbewerbsfähig bleiben. Sie bieten damit den Menschen ein lebenswertes Umfeld in bester Lage!

Auf den kommenden Seiten geben wir einen Überblick zu den zentralen Herausforderungen in unserer Region. Setzen Sie sich gemeinsam mit uns für die Realisierung ein!

Bernard Krone
Vorsitzender
(Geschäftsführender Gesellschafter der Krone Holding GmbH)

Bernhard Bramlage
Stellv. Vorsitzender
(Landrat des Landkreises Leer)

Breitband

BEDEUTUNG

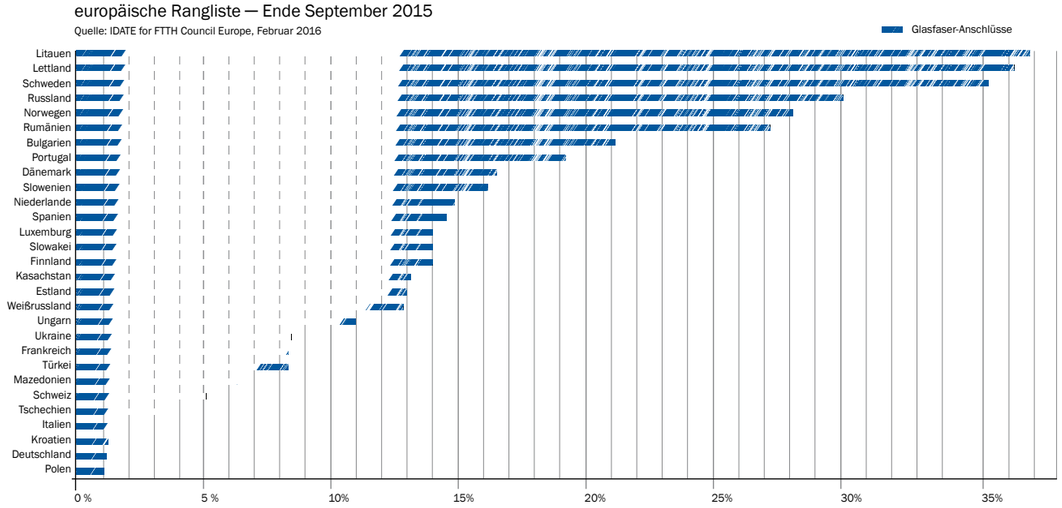
Die Anbindung an das schnelle Internet ist heute eine zentrale Standortfrage – nicht nur für Unternehmen, sondern zunehmend auch für Privatpersonen und damit für Fachkräfte. Zahlreiche Betriebe erhalten und versenden Planungsunterlagen mit steigenden Dateimengen. Die zentrale Abwicklung von bestimmten Leistungen (z.B. Buchhaltung) bei Filialbetrieben erfordert ebenso eine schnelle Datenleitung. Für Privathaushalte ist eine gute Breitbandanbindung ein Stück Lebensqualität: Filme und Musik auf Abruf, Internet-Telefonie und vieles mehr werden insbesondere von Auswärtigen als selbstverständlich angesehen. Schließlich sind zukünftige Entwicklungen für den ländlichen Raum (z.B. Internet- bzw. Tele-Medizin) nur mit einem Ausbau der Netze denkbar.

SACHSTAND

Während in den Metropolen kommerzielle Anbieter zum Teil parallel in Straßen ihre Glasfaserkabel verlegen, gibt es im ländlichen Raum eine Vielzahl von weißen Flecken. In der Ems-Achse bezeichnen nur sehr wenige Kommunen, insbesondere die Städte, die aktuelle Versorgung als zufriedenstellend.

Es gibt eine Vielzahl von Förderprogrammen von Bund und Land: Bundesförderprogramm für den Breitbandausbau, Breitbandförderung Gewerbegebiete (Nds. EFRE-Programm), Breitbandförderung ländlicher Raum (Nds. ELER- / GAK-Programm) oder die niedersächsischen Landesprogramme Digitale Dividende II oder Kommunalinvestitionsförderungspaket (KIP). Alle Förderprogramme weisen komplexe Voraussetzungen auf, eine fachtechnische Aufbereitung der Förderanträge ist notwendig. So muss in der Regel im Antragsverfahren die Wirtschaftlichkeit des Netzausbaus sowohl für ein Betreibermodell als auch für ein Deckungslückenmodell geprüft und nachgewiesen werden.

Verbreitung von Glasfaseranschlüssen in Europa
europäische Rangliste — Ende September 2015
Quelle: IDATE for FTTH Council Europe, Februar 2016



NÄCHSTE SCHRITTE

Mit verschiedenen Förderlinien unterstützen Land und Bund zwar den Ausbau des schnellen Internets. Allerdings reichen die Mittel nicht aus, sondern die Kommunen müssen in erheblichem Umfang eigene Mittel aufwenden. Hier müssen Land und Bund darauf achten, dass insbesondere der ländliche Raum, der durch kommerzielle Anbieter allein sicher nicht ausreichend erschlossen wird, vorrangig gefördert wird. Zudem muss eine Förderung nach 2018 sichergestellt werden.

KOMPAKT

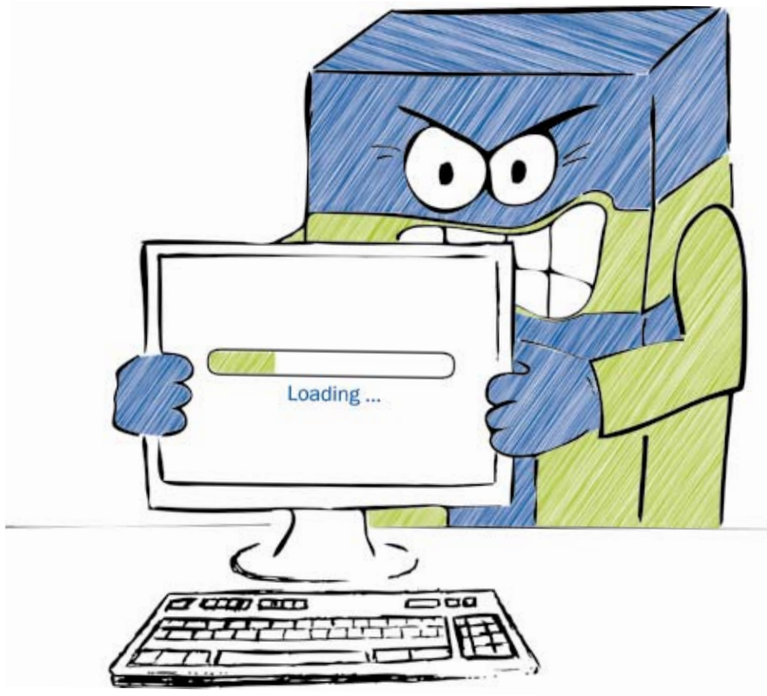
KURZBESCHREIBUNG
Flächendeckend müssen Unternehmen und Privathaushalte an das schnelle Internet angeschlossen werden.

NUTZEN
Breitband ist die Infrastruktur des 21. Jahrhunderts und für Arbeits- und Lebensstandorte mindestens genauso wichtig wie intakte Straßen.

KOSTEN
Vermutlich über 100 Millionen Eigenmittel der Kommunen

ZEITPLAN
Möglichst flächendeckender Ausbau bis 2018

VERANTWORTLICH
Private Anbieter, Bund, Land und Kommunen



B 210n

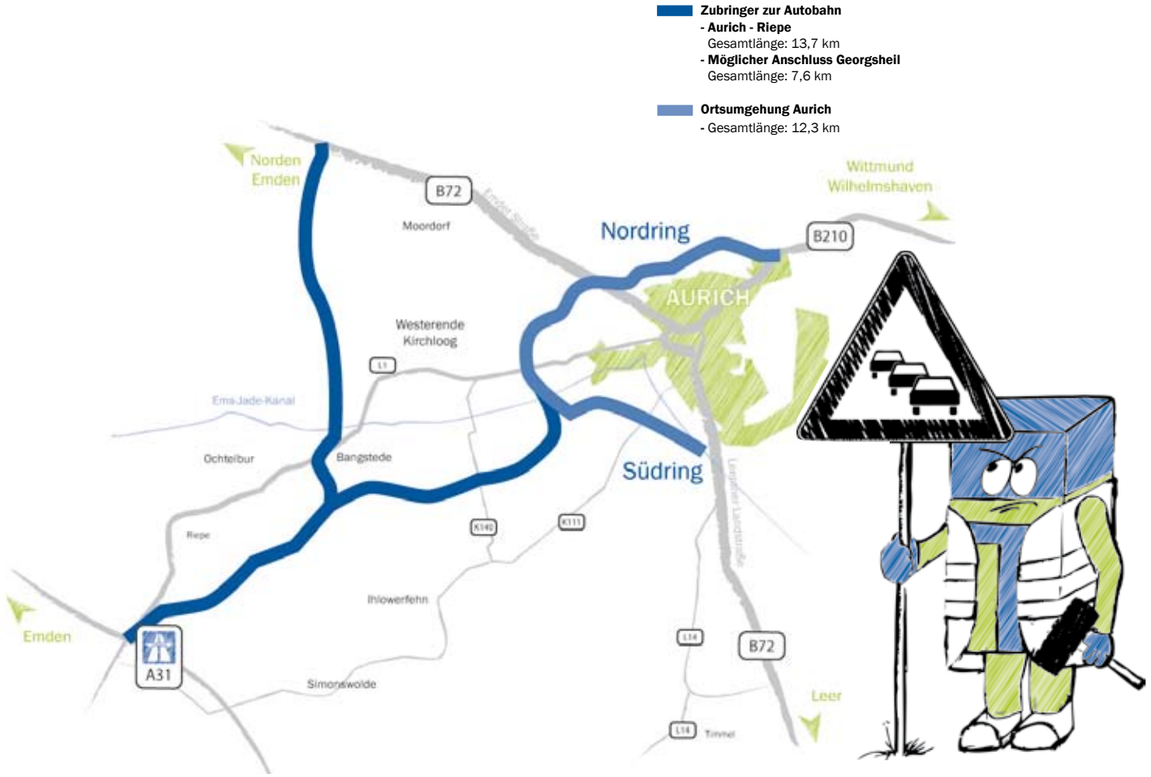
B 210n

BEDEUTUNG

Im Vergleich zu vielen anderen Regionen sind die regionalen Industrien nachhaltig und beschäftigen sich vielfach mit Technologie, die die Umwelt entlasten. Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze hat in Aurich zwischen 2006 und 2013 um 35 % zugenommen. Nicht nur die Verbindung nach Nordrhein-Westfalen wird mit der B 210n gestärkt. Auch die West-Ost-Achse Emden-Aurich-Wittmund-Jever-Wilhelmshaven wird für unsere Wirtschaft noch attraktiver und eröffnet neue Möglichkeiten für unternehmerische Entwicklungen, beispielsweise auch im Containerverkehr. Vorhandene Branchen wie Energiewirtschaft, Automobilwirtschaft, Schiffbau und Hafenwirtschaft werden noch besser vernetzt.

TOURISMUS

Unsere Gäste bringen jedes Jahr mehr als 2,4 Milliarden Euro Umsatz für Ostfriesland. Der Tourismus ist ein Wachstumsmarkt. Allein in Aurich gab es zwischen 2005 und 2014 eine Steigung der Übernachtungszahlen von 25%. Die B 210n bringt Nordrhein-Westfalen Ostfriesland noch näher. Der Verkehrsverein Aurich erwartet von der neuen, stressfreien und schnelleren Verbindung weiter steigende Besucherzahlen, insbesondere auch bei den Tagesgästen. Und alle, die beispielsweise nach Esens / Bensersiel und Dornum wollen, müssen heute durch Aurichs Innenstadt.



SACHSTAND

Der Neubau der B 210n ist in dem vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Bedarfsplan von 2004 enthalten. Das Raumordnungsverfahren zur Maßnahme wurde mit der landesplanerischen Feststellung Anfang 2008 abgeschlossen. Im August 2011 erfolgte durch das Bundes-verkehrsministerium die Linienbestimmung für den groben Trassenverlauf. Seitdem wird an der Entwurfsplanung gearbeitet, bei der die Straßenführung konkretisiert wird. Die gesamte Neubaumaßnahme wird in zwei Planungsabschnitte unterteilt.

Der erste Abschnitt beinhaltet die Ortsumgehung Aurich (Nord- und Südring), während der nachfolgende zweite Abschnitt sich von der Ortsumgehung bis zur Autobahnanbindung bei Riepe (A 31) erstreckt. In 2016 sollen alle erforderlichen Planunterlagen vorliegen, damit das Bundesverkehrsministerium über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt (Ortsumgehung Aurich) entscheiden kann.

KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Ortsumgehung Aurich und Anbindung an die A 31

NUTZEN
Entlastung der Innenstadt Aurichs und leichterer Zugang für die mittelostfriesische Region zum Autobahnnetz / Verbesserung der touristischen Erschließung der Region

KOSTEN
92 Mio. €

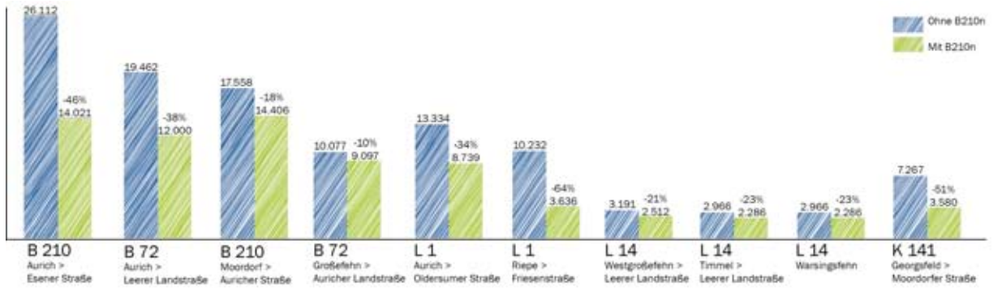
ZEITPLAN
Bauphase ca. 2020 bis 2026

VERANTWORTLICH
Bundesverkehrsministerium

NÄCHSTE SCHRITTE

Die B 210n ist im kurz vor Ostern 2016 veröffentlichten Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Damit besteht weiterhin eine realistische Chance, dass 2020 mit dem Bau begonnen werden kann.

KFZ / 24h



Prognose: Verkehrsmenge 2025, Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Klappbrücke Emden

BEDEUTUNG

Die im Zentrum der Stadt Emden gelegene eingleisige Eisenbahnklappbrücke ist die zentrale Querung des Emder Fahrwassers für die Eisenbahnanbindung in die Region. Die Brücke ist die Anbindung der Bahn an die westlichen Emder Industrie- und Hafengebiete. Eine zunehmende Störungsanfälligkeit bedingt durch technische Probleme führt zu nicht planbaren Schließzeiten dieser einzigen Bahnverbindung über den Binnenhafen zum Industriehafen Emden und auch die weiterführenden Bereiche Norden, Norddeich und die Anbindung an die Ostfriesischen Inseln.

Bei einer Nutzungsfrequenz von täglich über 175 Linien- und Rangierfahrten ist hier der zentrale Knotenpunkt für die Verkehre in die Region und für die Transportverkehre in den Emder Hafen. Emden ist drittgrößter Umschlagshafen für Fahrzeuge in Europa, im Jahr 2015 erreichte der Automobilumschlag eine Zahl von 1,41 Millionen Fahrzeugen aus dem Im- und Export. Im Emder Hafen wurden 4,4 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. Ein Teil dieses Umschlages bildet in zunehmendem Maße die Verladung von Windenergieanlagen für den On-Shore Einsatz.

Alle Prognosen gehen in den zentralen Hafenbereichen für die kommenden Jahre von einer Steigerung der Umschläge und damit auch von einer Zunahme der Bahnverkehre aus. Dies würde die Belastung der Brücke weiter erhöhen.

Es muss Ziel sein, die Bahninfrastruktur in diesem Bereich auszubauen, um für eine verbesserte Verlässlichkeit und eine Möglichkeit der Kapazitätserweiterung zu sorgen. Dies stärkt den Wirtschaftsstandort Emden, aber auch die ganze Region Ems-Achse. Aus diesem Grund ist die Errichtung einer zusätzlichen Eisenbahnklappbrücke zwingend erforderlich, verbunden mit der Herstellung eines zweiten Gleises vom Rangierbahnhof zum Emder Hauptbahnhof. Dies führt neben der Optimierung der Schließzeiten der Bahnübergänge auch zu einer Verbesserung des Lärmschutzes.

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist in diesem zentralen Bereich die notwendige Voraussetzung zum wirtschaftlichen Erfolg des Standortes und der Region.

SACHSTAND

Die Strecke vom Hauptbahnhof bis zum Rangierbahnhof ist im Lärmschutzprogramm der DB 2030 aufgenommen. Die entsprechenden Unterlagen liegen den zuständigen Verkehrsministerien vor. Die im Vorfeld geführten Gespräche haben ergeben, dass sich das Projekt eines positiven Rückhalts aus der Industrie, der Hafenwirtschaft, den Wirtschaftsverbänden sowie regionaler Politik und Bürgerschaft erfreut.

NÄCHSTE SCHRITTE

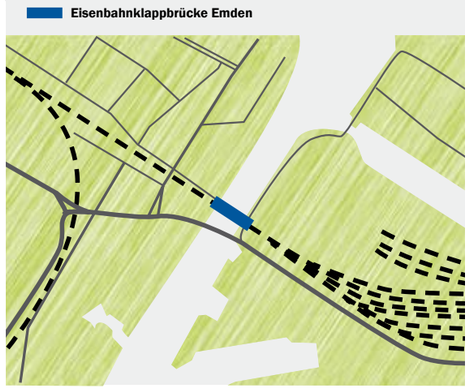
Das Vorhaben wurde nicht als eigenständiges Projekt in den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen. Gleichwohl betonte Bahnchef Dr. Rüdiger Grube im März 2016 die Bedeutung dieses Vorhabens. Die zentrale Bedeutung dieses Projektes muss von den Akteuren aus Wirtschaft, der Stadt Emden und dem Land deutlich betont werden. Die Brücke hat eine unverzichtbare Funktion für die gesamte Wirtschaftsregion.

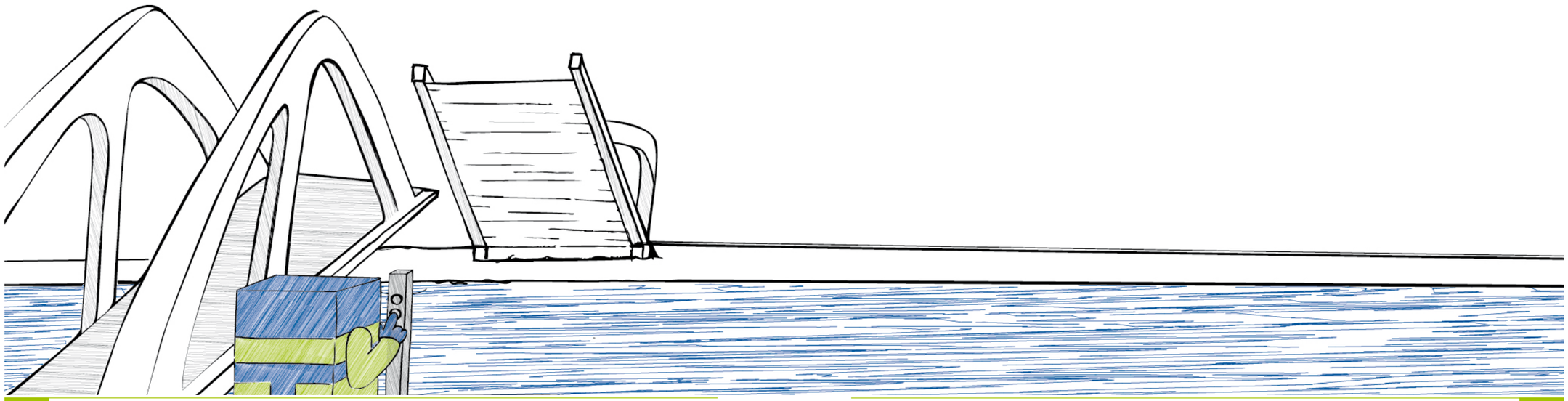
KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Bahninfrastruktur am Nadelöhr in Emden zukunftsfähig ausbauen

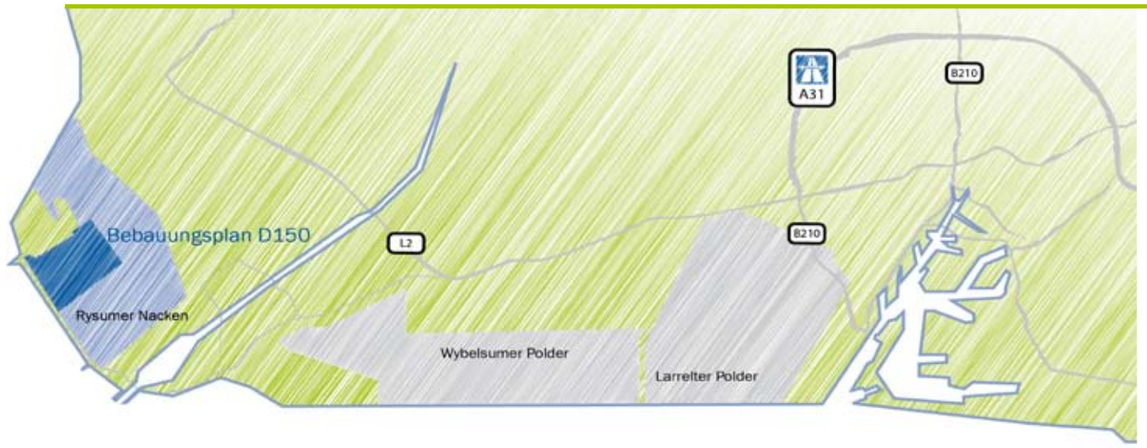
NUTZEN
Kapazitätserweiterung, verbesserte Verlässlichkeit, Optimierung der Schließzeiten und Verbesserung des Lärmschutzes

VERANTWORTLICH
Bund





Rysumer Nacken



BEDEUTUNG

Der Rysumer Nacken ist eine der wenigen Flächen entlang der deutschen Nordseeküste in unmittelbarer Nähe zum seeschifftiefen Wasser, die Entwicklungsmöglichkeiten für hafenaffine Dienstleistungs- und Produktionsunternehmen planungsrechtlich gesichert ausweisen.

Ein gültiger Bebauungsplan von über 134 ha sichert den sofortigen Baubeginn für industrielle Nutzungen zu.

Dieses Areal bietet für den Standort Emden und die Wachstumsregion Ems-Achse eine Potenzialfläche, um hier auf zukünftige Herausforderungen der veränderten Rahmenbedingungen, speziell im Bereich der Windenergie reagieren zu können. Bereits jetzt werden über die vorhandenen Landemolen Service- und Dienstleistungsangebote für den Bereich der Windenergie angeboten.

Im Bereich der Off-Shore-Windenergie verlagert sich der Schwerpunkt von der reinen Produktion hin zum Thema Wartung, Service und allen damit verbundenen Dienstleitungen. Dieser Bereich schafft nachhaltige Wertschöpfung und sichert Beschäftigung in der gesamten Region. In den letzten Jahren erfolgte hier ein deutlicher Zuwachs an Arbeitsplätzen und ein stetig steigendes Auftragsvolumen ist zu verzeichnen.

Die Betreuung bereits vorhandener, im Bau befindlicher und darüber hinaus bereits genehmigter Windparks ist eine solide Grundlage zur weiteren Etablierung dieser Branche in der Region.

Im westlichen Bereich der „ausschließlichen Wirtschaftszone“ (AWZ) in der Nordsee hat Emden aufgrund der vergleichsweise geringen Entfernung zur Küste eine ideale Lage für viele Off-Shore-Windparks. In diesem Segment wird auch zukünftig ein dynamisches Wachstum erfolgen und die benötigten Kapazitäten werden deutlich wachsen. Durch die erfolgreiche Arbeit der Hafenwirtschaft und der damit verbundenen positiven wirtschaftlichen Entwicklung des Emder Bestandshafens sind die frei verfügbaren Flächen im Emder Hafen auf ein Minimum geschrumpft. Deshalb besteht das Interesse in der Ems-Achse, diesen wirtschaftlich so wertvollen Küstenraum für den Seehafen Emden als den zentralen Hafen der Ems-Achse zu entwickeln.

Auch für den Umschlag von Stück- oder Schüttgütern bzw. anderen Wirtschaftsgütern kann dieser Bereich eine zukunftsfähige Erweiterungsfläche bieten. Dies ist Teil der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung in der Wirtschaftsregion Ems-Achse.

SACHSTAND

Für einen 134 ha großen Teilbereich (Bebauungsplan D 150) des im nds. Landesraumordnungsprogramms als „Vorranggebiet für hafenorientierte, wirtschaftliche Anlagen“ festgelegten Rysumer Nackens, liegt seit 2011 ein Satzungsbeschluss des Emder Rates vor. Der für die Hafenentwicklung notwendige Flächentausch zwischen Land und Bund wurde vollzogen.

Die durchgeführte und im Oktober 2014 vorgestellte technische Vorplanung und die anschließende Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit bescheinigen dem Projekt erhebliche Potenziale zur Kosteneinsparung in vielen Bereichen sowie positive regionalwirtschaftliche Effekte. Die aktuellen Rahmenbedingungen führen aber derzeit noch zu einem nicht optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis.

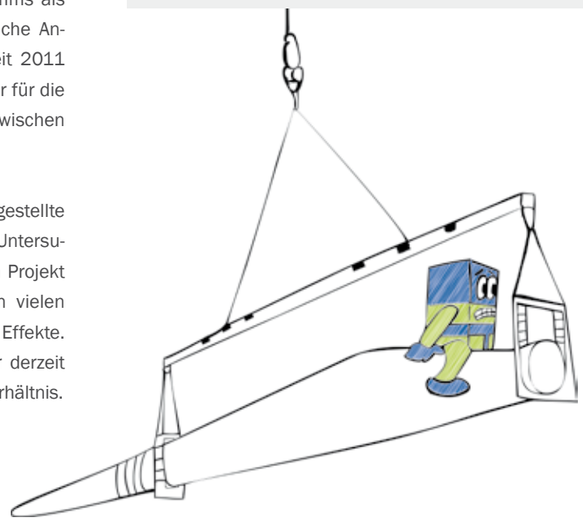
NÄCHSTE SCHRITTE

Um auch weiterhin die Möglichkeit einer zukunftsfähigen Hafenentwicklung voranzutreiben, ist eine gemeinsame Anstrengung von Bund, Land, Stadt Emden und der Wirtschaft erforderlich. In erster Linie gilt es dabei, zusätzliche Potenziale für diese Fläche zu generieren und diese den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Es ist erforderlich, den Standort und die Region im Segment der Service- und Dienstleistungswirtschaft deutlicher zu positionieren und dies offensiv, mit Unterstützung der Region zu vertreten und zu vermarkten. Insbesondere durch das Land muss diese Maßnahme auch weiterhin aktiv begleitet werden, sowohl in Vermarktung als auch möglicher Finanzierung.

KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Die schleusenfreie, am seeschifftiefen Wasser gelegene Hafenentwicklungsfläche „Rysumer Nacken“ nutzbar machen

NUTZEN
Ansiedlungswilligen Firmen Anreize für den Standort geben, Stärkung der Offshore-Industrie



Außenems

Außenems

BEDEUTUNG

Der Emder Hafen hat sich im Wettbewerb als drittgrößter Automobilumschlagshafen Europas sehr positiv entwickelt. Im Jahr 2015 wurde mit rund 1,41 Millionen Fahrzeugen ein neuer Spitzenwert im Im- bzw. Export erreicht. Der Hafenumschlag lag 2014 bei 4,4 Millionen Tonnen für umgeschlagene Seegüter. Hiermit ist eine enorme Wertschöpfung für die gesamte Region verbunden. Damit sich dieser Trend auch weiterhin fortsetzen kann, ist die Vertiefung der Außenems von entscheidender strategischer Bedeutung, da als Folge im RoRo-Verkehr der Anteil der tideabhängigen Fahrten ständig ansteigt und es zu hohen Wartezeiten und Mehrkosten kommt. Hierdurch besteht die Gefahr einer Verlagerung des Emder Autoumschlags in andere Häfen.

Ziel des Ausbauvorhabens ist es, die tideunabhängige Erreichbarkeit des Emder Hafens zu verbessern und so die Zahl der tideabhängigen Verkehre zu reduzieren. Auch Massengut-, Stückgut- und Tankschiffverkehr profitieren von dem Vorhaben, da durch die Vertiefung die Tiefgangauslastung erhöht wird und damit deutliche Transportkostenreduzierungen erzielt werden können. Dies sind wichtige Voraussetzungen für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und die Standortsicherung des Emder Hafens. Es ist vorgesehen, Ems-km 40,7 und 74,6 stellenweise um bis zu 1m zu vertiefen sowie eine Wendestelle im Bereich des Emspiers einzurichten. Dadurch können Schiffe bei mittleren Tideverhältnissen den Emder Hafen mit einem Tiefgang von 8,70 m statt wie bisher 7,70 m tideunabhängig anlaufen. Für tideabhängige Verkehre erhöht sich der maximal mögliche Tiefgang von derzeit 10,67 m auf 11,25 m bzw. das Zeitfenster für den derzeitigen Maximaltiefgang wird erweitert.

SACHSTAND

Die Planungen für die Vertiefung schreiten voran und sind auf dem Weg. Das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet und ist derzeit in der Beratung durch die beteiligten Gremien, Institutionen und Verbände. Eine veränderte Umweltgesetzgebung und die Interpretation dieser rechtlichen Grundlagen in vergleichbaren Infrastrukturprojekten müssen in diesem Verfahren jedoch berücksichtigt werden. Die zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung betreibt dieses Verfahren mit Nachdruck.

NÄCHSTE SCHRITTE

Die Hafenwirtschaft, das Land Niedersachsen und die Stadt Emden sollten die vitale Bedeutung dieser Maßnahme deutlich betonen und durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit die Akzeptanz für dieses Vorhaben erhöhen. Neben der wirtschaftlichen Notwendigkeit dieses Vorhabens sollte darauf hingewiesen werden, dass alle betroffenen Belange (Ökologie, Fischerei, Tourismus) berücksichtigt werden. Mit der Aufnahme in den vordringlichen Bedarf im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes wird die Bedeutung nochmals betont. Eine zügige Umsetzung ist nun erforderlich.

KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Verbesserung der tideunabhängigen Erreichbarkeit des Emder Hafens

NUTZEN
Wertschöpfung für die gesamte Region

KOSTEN
36,7 Mio. €

VERANTWORTLICH
Bund

Wunderline

BEDEUTUNG

Der aktuelle Fahrplan bietet von Montag bis Samstag ein stündliches Nahverkehrsangebot zwischen Groningen und Leer. In Leer bestehen Umsteigemöglichkeiten (Nahverkehr oder IC) in Richtung Südwestdeutschland, ostfriesische Nordseeküste sowie Oldenburg/Bremen und Hannover/Berlin. Die heutige Fahrzeit zwischen Groningen und Bremen beträgt 2:43 Stunden. Sie soll auf circa zwei Stunden reduziert werden. Die Verbesserung des Qualität- und Reisekomforts für Bahnreisende soll langfristig zu einer weiteren Steigerung des Fahrgastaufkommens führen. Eine große Anzahl an Geschäftsleuten, Touristen und Studierenden reist mit der Bahn. Die Verbesserung der Bahnverbindung zwischen Groningen und Bremen ist daher ein wichtiger Impuls für eine Stärkung der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung auf beiden Seiten der Grenzen.

Die Bahnstrecke Leer–Oldenburg ist weitgehend eingleisig und stößt bereits bei dem heutigen Angebot an ihre Kapazitätsgrenze. Weitergehende Angebotsverbesserungen sind nicht möglich, obwohl diese sinnvoll wären. Aus diesem Grund wird bereits seit längerem ein Ausbau der Strecke angestrebt.

Auch zur Verbesserung der Anbindung des östlichen Teils der ostfriesischen Halbinsel (Friesland, Wilhelmshaven, Wittmund) mit der Schaffung einer Eckverbindung über Leer Richtung Süden, die kürzere Fahrzeiten ermöglicht, ist ein (Teil-)Ausbau der Strecke Leer-Oldenburg notwendig.

SACHSTAND

Das Eisenbahnprojekt „Wunderline“ verfolgt die Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs zwischen Groningen und Bremen. Die Bahnstrecke ist 173 km lang, ca. ein Viertel (47 km) befindet sich in der Provinz Groningen und ca. drei Viertel (126 km) liegen auf deutscher Seite.

Ein starkes Bündnis von Partnern, unter anderem die IHK für Ostfriesland und Papenburg, der Landkreis Leer, AG-EMS, Groningen Seaports und die Provinz Groningen, arbeitet gemeinsam an diesem Projekt. Neben der Verkürzung der Reisezeit soll die Verbesserung des Komforts in den Zügen das Reiseangebot mit der Bahn deutlich stärken. Eine verbesserte und ausgebaute Bahninfrastruktur eröffnet auch Optionen für den Güterverkehr entsprechend der Zielsetzung einer teilweisen Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene.

WIEDERAUFBAU DER FRIESENBRÜCKE IN WEENER

Das Projekt „Wunderline“ gewann in jüngster Zeit noch an Bedeutung: Im Dezember 2015 rammte ein Frachtschiff die Friesenbrücke bei Weener. Das von 1924 bis 1926 errichtete Bauwerk aus Stahl war 335 Meter lang und bestand aus sechs Abschnitten mit jeweils rund 50 Metern Stützweite sowie einer Klappbrücke mit 30 Metern Spannweite. Aufgrund der Kollision wurde die Brücke um einige Meter verschoben, Teile wurden abgerissen. Der geschlossene Klappteil der Brücke und die Gleise wurden gänzlich zerstört. Durch die schwere Beschädigung kann die Brücke nicht mehr genutzt werden.

Es gibt intensive Bestrebungen, einen Brücken-Neubau bzw. eine Sanierung möglichst zügig voranzutreiben. Es sollte ein beschleunigtes Verfahren geben, um eine schnellstmögliche Wiederinbetriebnahme zu verwirklichen. Nicht nur die Deutsche Bahn, auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung müssen sich daran beteiligen. Die Bedeutung einer intakten Brücke muss nun vorrangig deutlich gemacht werden. Nach dem derzeitigen Stand geht man von einem Zeitraum von mindestens fünf Jahren aus bis die Brücke wieder befahrbar ist. Das ist unhaltbar. Nicht nur der grenzüberschreitende Bahnverkehr, auch die Folgen für die Bewohner der Region als Fußgänger und Radfahrer spielen dabei eine Rolle. Die gesamte Infrastruktur ist betroffen.

Die Kreuzfahrtschiffe der Papenburger Meyer Werft müssen auf ihrer Ems-Passage durch das Nadelöhr hindurch. Bislang war es sehr aufwändig, die Riesen „durchzuschleusen“. Jedes Mal mussten Elemente der Brücke aufwändig ausgebaut werden. Idealerweise wird das in den neuen Planungen berücksichtigt.

NÄCHSTE SCHRITTE

Um die weiteren Qualitätsverbesserungen umzusetzen und somit die Grenzregionen nachhaltig zu verbinden und zu stärken, sind für die kommenden drei Jahre umfassende Studien zur Machbarkeit und zu Chancen des Projektes geplant. Der weitgehend zweigleisige Ausbau sollte in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Einer der wichtigsten Aspekte diesbezüglich ist die Untersuchung der Finanzierbarkeit des Projektes. Dafür sind das Engagement und die Unterstützung aller Partner von großer Bedeutung.

Parallel muss die Wiedererrichtung der Friesenbrücke „Chefsache“ werden, wie es Bahnchef Dr. Rüdiger Grube im März 2016 in Emden angekündigt hat.

KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Eisenbahnprojekt „Wunderline“ und Erneuerung der Friesenbrücke in Weener

NUTZEN
Eisenbahnverbindung von Groningen nach Bremen

ZEITPLAN

bis März 2018	Untersuchungsphase
2018 bis 2023	Durchführung der Realisierungsvariante
2024	Wunderlinie fertiggestellt

VERANTWORTLICH
Land, Bund, Europa

Schleusen Papenburg und Leer

BEDEUTUNG

Die Seeschleusen Leer und Papenburg wurden fast zur gleichen Zeit gebaut. Die Schleuse in Papenburg im Jahr 1902, die Schleuse in Leer kurze Zeit später, also 1903. In den 70er Jahren wurden bei beiden Schleusen Erneuerungsmaßnahmen und technische Umrüstungen vorgenommen.

Zielsetzung dieser Sanierungen war es, eine hohe Betriebssicherheit der Schleusenanlagen zu erreichen, weil sie jeweils den Zugang zum Hafen darstellen und Ausweichmöglichkeiten nicht bestehen. Ohne die Schleusen wäre die Nutzung der Häfen für Wirtschaft und Tourismus nur sehr eingeschränkt möglich. Für beide Seeschleusen besteht nun die Notwendigkeit einer Sanierung und Modernisierung.

Der Seehafen Leer ist über die Seeschleuse und die Leda an das Bundeswasserstraßennetz angeschlossen. Der Leeraner Hafen liegt 48 Seemeilen von der Nordsee entfernt und ist mit ihr über die beiden Tidegewässer Leda und Ems verbunden.

Der See- und Binnenhafen in Papenburg ist von zentraler Bedeutung für die Hafeninfrastruktur. Von der Schleuse hängt die Erreichbarkeit aller Firmen im Hafen ab, mit den dort direkt Beschäftigten. Das sind insgesamt circa 4.000 Menschen. Die meisten davon arbeiten auf der Meyer Werft. Hinzu kommen noch tausende weitere Jobs in der Zulieferindustrie. In Papenburg werden im Jahr insgesamt zwischen 1.700 und 2.000 Schleusungen durchgeführt.

Beide Schleusen gehören zur Deichlinie und haben daher zusätzlich eine besondere Bedeutung für den Hochwasserschutz.

SACHSTAND

Mit zunehmendem Alter der Schleusen haben sich die Randbedingungen für den Schleusenbetrieb sowohl wasserseitig auf Ems und Leda (neue Hochwasserszenarien und Sturmfluten, veränderte Wasserstands- und Strömungsverhältnisse, höhere Sedimenttransportraten etc.), als auch hafenseitig in technischer und betrieblicher Hinsicht (Einschränkung bei der Durchführung von Dockschleusungen, Errichtung der Fluid-Bypass-Anlage, neue Anforderungen an die Bauwerksinspektion etc.) verändert.

In Papenburg wurde zuletzt in den Jahren 2012 und 2013 erheblicher Aufwand in Millionenhöhe betrieben, um die alte Schleuse in Teilen wieder instand zu setzen. Dabei wurden unter anderem neue Laufschienen und Torwagen eingebaut. In beiden Jahren musste die Schleuse jeweils für einen Monat gesperrt werden, was erhebliche Einbußen beim Umschlag im Hafen zur Folge hatte und mit starken Unannehmlichkeiten für die Hafenwirtschaft verbunden war. Die Maßnahmen waren aber nötig, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Schleuse sicher zu stellen.
Im Juli 2015 wurde dann endlich eine Lösung für das Schleusenproblem gefunden. Zunächst sahen die Pläne der Stadt Papenburg vor, einen Schleusenneubau an anderer Stelle zu errichten, mit einem Kostenvolumen von rund 60 Mio. €. Nach intensiven Verhandlungen des Landkreises Emsland und der Stadt Papenburg mit dem Land Niedersachsen wurde nun erreicht, dass ein Neubau der Seeschleuse an alter Stelle umgesetzt werden soll.

Für die erste Investitionsstufe, den Neubau des Außenhauptes, haben das Land Niedersachsen acht Mio. €, der Landkreis Emsland sechs Mio. € als Zuschuss in Ausicht gestellt. Insgesamt wird dieser erste Schritt rund 20 Mio. € kosten.

Nach Fertigstellung dieses ersten Projektes ist eine zweite Investitionsstufe vorgesehen, bei der das Binnentor neu errichtet werden soll. Der Kostenaufwand hierfür wird ebenfalls noch einmal rund 20 Mio. Euro betragen.
Als dritte Investitionsstufe soll dann die Schleusenkammer ertüchtigt werden. Auch hier wird mit Kosten von rund 20 Mio. Euro gerechnet. Die Planungen für dieses umfangreiche Projekt laufen, 2017 sollen die ersten Bauarbeiten starten.

KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Modernisierung der Seeschleuse Leer, Neubau der Seeschleuse Papenburg in drei Bauabschnitten

NUTZEN
Tide-unabhängiger Zugang zu den Seehäfen Papenburg und Leer

KOSTEN
Papenburg: 60 Mio. € gesamt
davon 20 Mio. € Investitionsstufe I
Leer: min. 10 Mio. €

ZEITPLAN
Papenburg: Start der Bauarbeiten in 2017

VERANTWORTLICH
Stadt Papenburg, Stadt Leer, Landkreis Emsland, Land Niedersachsen

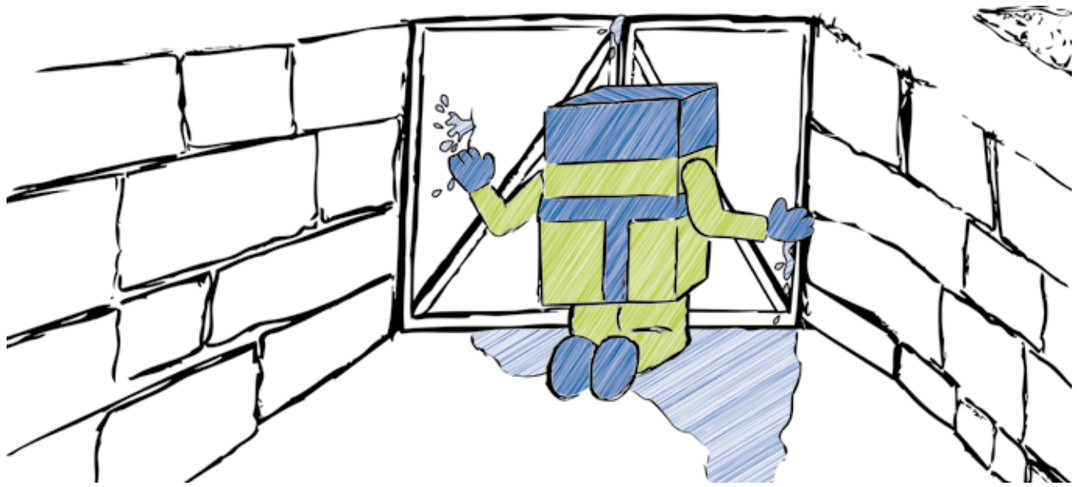
NÄCHSTE SCHRITTE

Grundvoraussetzung für die Zukunftsfähigkeit beider Schleusen ist die Verlässlichkeit, die selbstverständlich dem aktuellen Stand der Technik entsprechen muss.

Seitens der Stadt Leer wird die Option einer grundlegenden Modernisierung der Schleuse angedacht. Zur Abklärung der vorhandenen Möglichkeiten und der sich daraus ergebenden Kosten wurde im ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.

Parallel wurde die Erstellung eines strategisch ausgerichteten Entwicklungsplans in Form eines Perspektivpapiers beauftragt. Die Investitionskosten werden derzeit auf mindestens 10 Mio. € geschätzt.

Für die Schleuse in Papenburg beschäftigen sich der Landkreis Emsland und die Stadt intensiv mit den Planungen zum Ausschreibungsverfahren, den Fragen zum Beihilferecht und der weiteren Durchführung der Investitionsstufe I.



Wasserstraße Ems

BEDEUTUNG

Die maritime Wirtschaft mit ca. 9.500 Beschäftigten ist ein wesentlicher ökonomischer Faktor für die Region der Ems-Achse. Die zentrale Lebensader ist seit jeher die Ems selbst. Die maritime Wirtschaft und hier insbesondere die zahlreichen, direkt an die Ems angebundenen Unternehmen sind zur Sicherung ihrer Konkurrenzfähigkeit im nationalen und internationalen Wettbewerb mehr denn je auf eine optimal ausgebaute und nutzbare Bundeswasserstraße Ems angewiesen. Prominentestes, aber keineswegs einziges Beispiel ist der größte Arbeitgeber des Emslandes, die Meyer Werft in Papenburg.

Allein der Seehafen Papenburg hat sich mit Blick auf die hafenabhängig Beschäftigten (Schiffbau und Hafenumschlag) mit insgesamt über 4.000 Arbeitnehmern nach Emden, Stade und Wilhelmshaven zum viertgrößten der neun niedersächsischen Seehäfen entwickelt. Insbesondere die mit dem Schiffbau verbundenen Wertschöpfungen sind überregional von außerordentlicher Bedeutung. Die Bundeswasserstraße Ems und die Hafeninfrastruktur der angrenzenden Seehäfen sind für die maritime Wirtschaft von existenzieller Bedeutung.

SACHSTAND

Das Land Niedersachsen, der Bund, die Landkreise Emsland und Leer, die Stadt Emden, die Umweltverbände WWF, NABU, BUND und die Meyer Werft haben Anfang 2015 den „Masterplan Ems 2050“ unterzeichnet. Die Vertragspartner nehmen ihre Verantwortung gemeinsam wahr, in Anbetracht der hohen Bedeutung der Emsregion als Natur-, Wirtschafts- und Lebensraum. Ziel ist es, die als gleichwertig anerkannten ökologischen und ökonomischen Interessen in Einklang zu bringen.

Die Partner handeln in dem Bestreben, eine Sanierung des aquatischen Bereichs und hier insbesondere eine Lösung des Schlickproblems sowie eine nachhaltige Entwicklung des Ems-Ästuars zu erreichen. Dabei erkennen sie an, dass geeignete Maßnahmen zu ergreifen sind, um den ökologischen Zustand der Ems zu verbessern.

NÄCHSTE SCHRITTE

Bei der Umsetzung des „Masterplan Ems 2050“ müssen die verschiedenen Interessen (Ökologie, Landwirtschaft, Hafenwirtschaft etc.) berücksichtigt werden. Zudem muss die Investitionsbereitschaft der Standortkommunen in die notwendige Hafeninfrastruktur angemessen gefördert werden. Das Beispiel der Seeschleuse Papenburg (siehe Seite 14/15) zeigt, dass gemeinsam notwendige Investitionen zu stemmen sind. Erforderlich ist es, die Infrastruktur vorausschauend und langfristig nachfrageorientiert auszubauen und zu unterhalten.

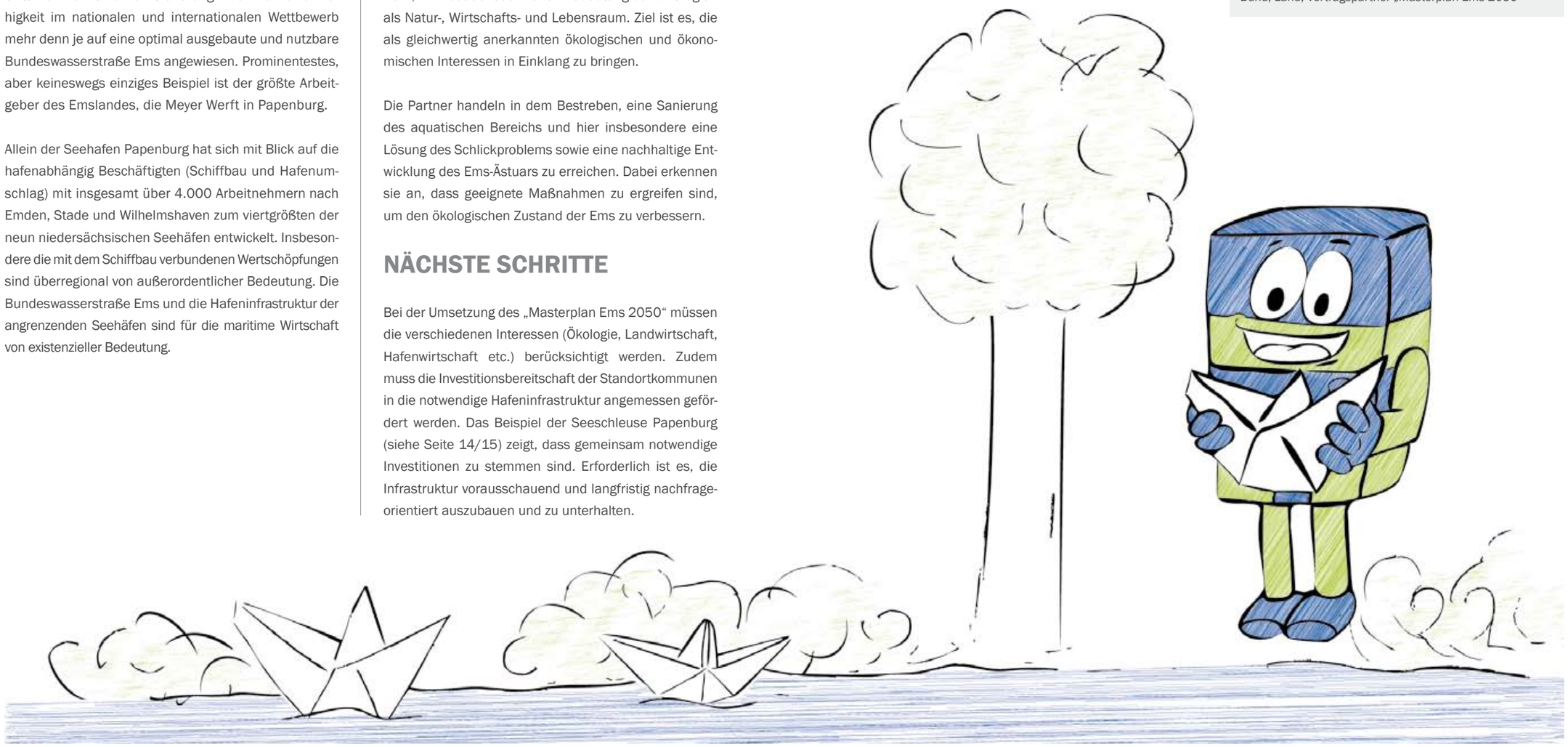
KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Dauerhafte Verbesserung der Ökologie und Erhalt der Bundeswasserstraße Ems

NUTZEN
Langfristige Sicherung der Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraße Ems

ZEITPLAN
Diverse Maßnahmen bis 2050

VERANTWORTLICH
Bund, Land, Vertragspartner „Masterplan Ems 2050“



2Gleise

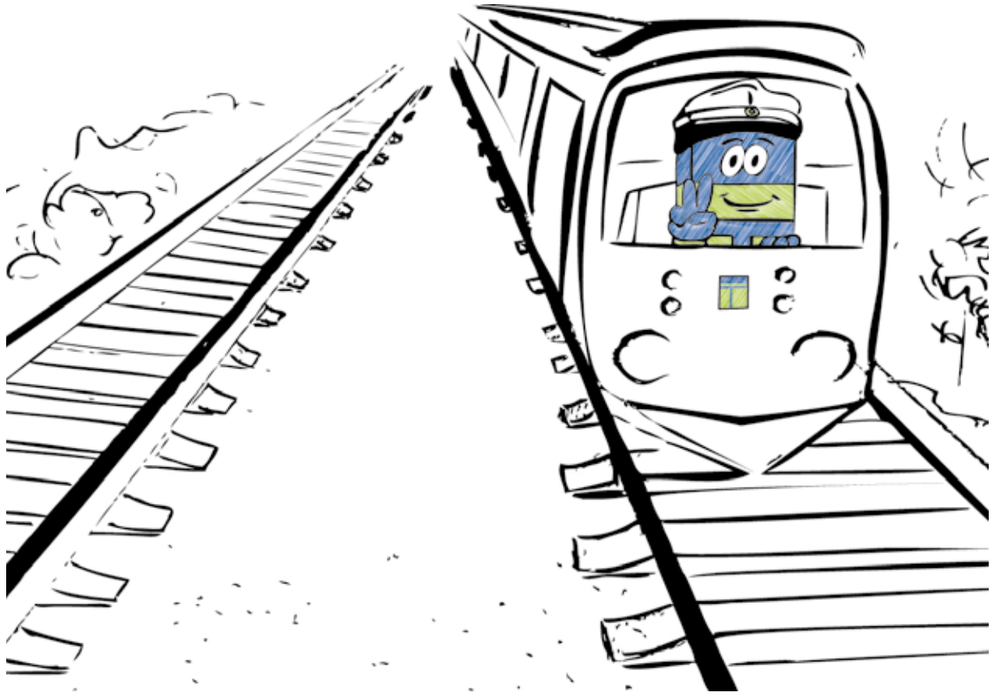
Zweigleisigkeit Nord - Süd

BEDEUTUNG

Die Strecke Norddeich-Emden-Leer-Rheine-Münster (Kursbuchstrecke 395) hat für den Schienenverkehr in Niedersachsen eine hohe Bedeutung. Diese Strecke ist als zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn ausgebaut und stellt eine wichtige Verbindung der Mittelzentren Emden, Leer, Papenburg, Meppen und Lingen dar. Von der Westfalenbahn wird die Strecke Emden-Rheine-Münster im 1-Stunden-Takt bedient. Im Fernverkehr wird diese Strecke im 2-Stunden-Takt mit Intercity-Zügen auf der Linie Norddeich-Luxemburg genutzt. Hinzu kommt eine hohe Auslastung im Güterverkehr.

SACHSTAND

Für eine Verbesserung der Reisegeschwindigkeit sind in den letzten Jahren diverse höhengleiche Bahnsteigzugänge aufgehoben und im Bahnhof Lingen ein zweiter Mittelbahnsteig realisiert worden. Weitere Bahnhöfe werden im Rahmen des Programms „Niedersachsen ist am Zug II“ in den nächsten zwei Jahren ausgebaut. Zur weiteren Verbesserung sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs muss die Schieneninfrastruktur auf der Emslandstrecke jedoch optimiert werden. Ein besonderes Hindernis in der Betriebsabwicklung sind die zurzeit noch vorhandenen eingleisigen Abschnitte.



Ein solcher Abschnitt befindet sich zwischen Dörpen und Aschendorf in unmittelbarer Nähe zum Güterverkehrszentrum und zum Personenbahnhof Dörpen. Ein zweiter eingleisiger Abschnitt ist im Bereich der Ledabrücke in Leer zu finden. Ebenfalls zu beseitigen sind die betrieblich eingleisigen Abschnitte, die noch in einer Vielzahl von Bahnhöfen vorhanden sind.

NÄCHSTE SCHRITTE

Derzeit sind insbesondere die Umsteigebeziehungen im Knoten Leer unbefriedigend. Sie können nur verbessert werden, wenn die Reisegeschwindigkeit zwischen den Knoten Rheine und Leer erhöht wird. Dieser Aspekt wurde im Auftrag der Verkehrsregion Ems-Jade in einem Gutachten zur Zukunftsentwicklung des Schienennetzes Rheine-Leer untersucht. In diesem Gutachten spielt die Beseitigung der eingleisigen Abschnitte für die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und somit für die Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Knotenpunkt Leer eine zentrale Rolle: Ohne die Beseitigung der eingleisigen Abschnitte sind verbesserte Umsteigebeziehungen kaum erreichbar.

KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Ausbau der eingleisigen Teilstrecken der Bahnstrecke Norddeich-Emden-Leer-Rheine-Münster

NUTZEN
Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch verbesserte Umsteigebeziehungen

VERANTWORTLICH
Bund

E 233

BEDEUTUNG

Die Europastraße 233 (E 233) ist als zentrale Verkehrsachse ein maßgeblicher Entwicklungsmotor der regionalen Wirtschaft. Sie erstreckt sich von Hoogeveen auf niederländischer Seite bis zur A 1 in Emstek auf deutscher Seite.

Im europäischen Kontext ist sie Teil einer Ost-West-Achse von den niederländischen Wirtschaftszentren Amsterdam / Rotterdam (Randstad) über Bremen und Hamburg bis in den baltischen und skandinavischen Raum. Allerdings ist die E 233 zwischen der A 31 und A 1 auf einer Lücke von zusammen ca. 77 km nur einspurig ausgebaut. Das beeinträchtigt den Verkehrsfluss erheblich. Insbesondere der für eine Bundesstraße extrem hohe Anteil an Güter- und Schwerlasttransporten verursacht eine zunehmende Überlastung der Strecke, die sich auch in der steigenden Verkehrsunfallentwicklung widerspiegelt. Ohne einen Ausbau auf vier Fahrstreifen wird sich die Situation weiter dramatisch verschärfen – was zwangsläufig auch zur Einschränkung in der Entwicklung des grenzübergreifenden Siedlungs- und Wirtschaftsraumes führen wird.

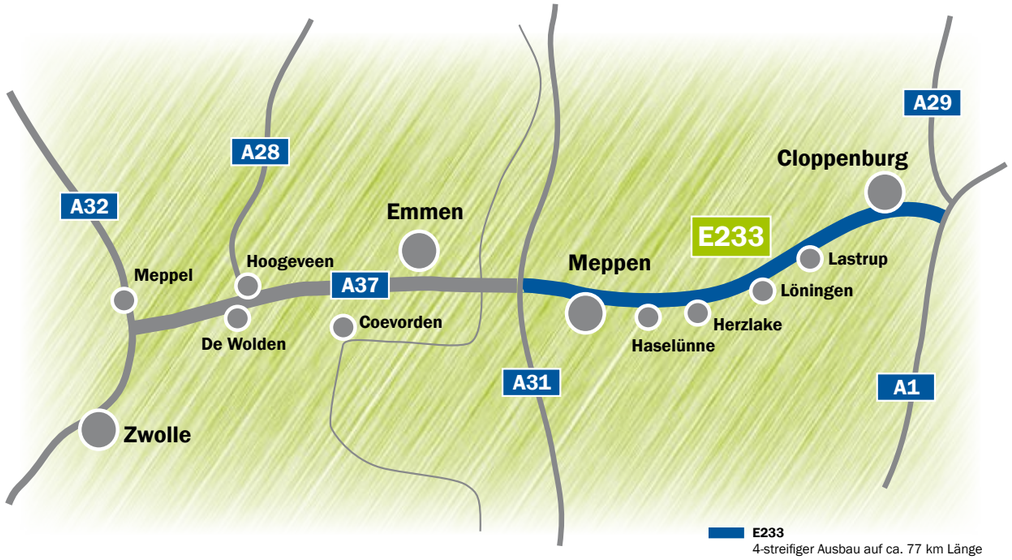
SACHSTAND

Die Landkreise Emsland und Cloppenburg haben mit Unterstützung der grenzübergreifenden Region die planerische Vorbereitung zur Beschleunigung des Ausbaus der E 233 übernommen. Die Bundesrepublik Deutschland konnte bereits davon überzeugt werden, ein derartiges Planungsrecht für den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße zu schaffen.

Für die veranschlagten Planungskosten in Höhe von sechs Mio. € konnten u.a. Mittel aus dem INTERREG IV-A-Programm eingeworben werden. Darüber hinausgehende Kosten für die Planung werden von den Landkreisen Emsland und Cloppenburg übernommen.

Die Bürger wurden über Informationsveranstaltungen in allen betroffenen Städten und Gemeinden am Planungsprozess beteiligt.

Für alle Planungsabschnitte haben die Landkreise Emsland und Cloppenburg die Entwurfsplanung weitestgehend abgeschlossen.



NÄCHSTE SCHRITTE

Die Entwurfsplanung für alle Planungsabschnitte wird derzeit durch die übergeordneten Landes- und Bundesbehörden geprüft. Nach Prüfung und endgültiger Zustimmung zu den Planungen durch den Bund („Gesehen-Vermerk“) können die Planfeststellungsverfahren vorbereitet werden. Im Planungsabschnitt 1, der von der Autobahn A 31 bis zur Kreuzung B 70 (Meppen) reicht, wurde die Genehmigung des Bundes bereits erteilt.

Der Bund hat den vierstreifigen Ausbau der E 233 in die „Neue Generation von ÖPP-Projekten“ aufgenommmen. Im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes ist der vierstreifige Ausbau in die Liste „vordringlicher Bedarf“ aufgenommen worden. Eine zügige Umsetzung erscheint damit realistisch.

KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Ausbau von zwei auf vier Fahrstreifen

NUTZEN
Angemessene und zukunftsorientierte Verbindung zwischen A 1 und A 31

KOSTEN
720 Mio. €

ZEITPLAN
Fertigstellung bis 2030

VERANTWORTLICH
Land Niedersachsen

Kanal

Dortmund-Ems-Kanal

BEDEUTUNG

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) ist neben der Ems die zentrale Wasserstraße der Region. Als Logistikstandorte sind die regionalen Häfen und Terminals auf eine gut ausgebaute Wasserstraße, die den Anforderungen moderner Containerbeförderung gerecht wird, angewiesen. Für die Unternehmen der Region ist eine funktionierende Wasserstraße entlang der Ems-Achse ebenfalls unverzichtbar. In ihrem bisherigen Ausbauzustand ist die Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals (von Bergeshövede bei Rheine bis Papenburg) allerdings nicht für die Zukunft gerüstet.

Bei Großmotorgüterschiffen (GMS) kommt es besonders im Abschnitt zwischen Rheine und Lingen zu Engpässen, sodass die Wasserstraße nicht als vollständige Nord-Süd-Verbindung zwischen Nordsee und Ruhrgebiet genutzt werden kann. Fünf Schleusen sind mit ihren Abmaßen zu klein für GMS, ein wirtschaftlicher Zuwachs der Frachtmenge ist damit nur eingeschränkt möglich.

Aus Sicht der Region Ostfriesland, Emsland und dem nördlichen Münsterland ist ein baldiger Ausbau der DEK-Nordstrecke unerlässlich, nicht zuletzt weil auch die Südstrecke des DEK als Verbindung zum Mittellandkanal bereits komplett mit Großmotorgüterschiffen befahrbar ist. Eine unterlassene Anpassung der Nordstrecke würde die Region von der Entwicklung des deutschen und europäischen Binnenschiffsverkehrs regelrecht abkoppeln.

SACHSTAND

In einer gemeinsamen Vereinbarung mit dem Bund wurde 2007 besiegelt, die für Großmotorgüterschiffe derzeit nicht tauglichen Schleusen in Gleesen, Hesselte, Spelle-Venhaus, Bergeshövede und Rodde zu ersetzen. Zu den Vertragspartnern der Region zählen neben dem federführenden Landkreis Emsland der Kreis Steinfurt, die Landkreise Aurich und Leer, die Stadt Emden, das Land Niedersachsen, die IHK Osnabrück–Emsland–Grafschaft Bentheim und die IHK für Ostfriesland und Papenburg. Hinzu kommen aus dem Emsland die Städte Lingen, Meppen und Haren, die Gemeinden Emsbüren, Salzbergen, die Samtgemeinde Spelle und die Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr (DUK).

Es wurde vereinbart, dass die Region zu diesem Zwecke für zehn Jahre sechs Personalstellen – und damit jährlich 360.000 Euro – zur Verfügung stellt. Daran beteiligen sich der Landkreis Emsland, das Land Niedersachsen, der Landkreis Steinfurt, die Städte Haren und Lingen, die Gemeinden Emsbüren, Salzbergen und Dörpen und die Wirtschaft der Region. Allerdings kann der Ausbau nicht wie ursprünglich geplant bis 2017 verwirklicht werden, sondern vermutlich erst 2025. Ausschlaggebend für die Verzögerung ist, dass nicht wie vorgesehen fünf Schleusen zwischen Gleesen und Bevergern durch drei leistungsfähige Schleusen ersetzt werden können, sondern ein kompletter Neubau der fünf Schleusen notwendig ist. Für die Schleusen in Niedersachsen liegt der Planfeststellungsbeschluss für den Bau bereits vor, für die Bauwerke auf nordrheinwestfälischem Gebiet wird die Baugenehmigung spätestens 2016 erwartet.

NÄCHSTE SCHRITTE

Obwohl das Bauvolumen von ursprünglich 165 Mio. Euro auf 543,3 Mio. Euro steigt, bleibt die Zusage des Bundes zum Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals bestehen. Der neue Zeitplan sieht den Baubeginn der Schleusen in Gleesen, Hesselte und in Rodde mit Fertigstellungstermin in 2018, 2019 und 2020 vor sowie eine anschließende Fertigstellung der Schleusen Venhaus und Bevergern. Es ist unerlässlich für die Region, dass der Bund nach seiner Zusage auch die Zielvereinbarung einhält. Wir müssen mit Nachdruck auf die Bedeutung des Bauprojektes für die Region hinweisen und alle Maßnahmen im Rahmen unserer Möglichkeiten beschleunigen–insbesondere mit Blick auf variierende Finanz- und Personalplanungen des Bundesverkehrsministeriums. Dabei ist die Aufnahme als „vordringlicher Bedarf“ im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes sicherlich sehr hilfreich.

KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Ausbau der Wasserstraße, um den Anforderungen moderner Containerbeförderung gerecht zu werden

NUTZEN
Teilhabe an der Entwicklung des deutschen und europäischen Binnenschiffsverkehrs

KOSTEN
543,3 Mio. €

ZEITPLAN
Fertigstellung von drei Schleusen bis 2020

VERANTWORTLICH
Bundesverkehrsministerium

Nordstrecke

Südstrecke

5 zu ersetzende alte, zu schmale Schleusen

Reaktivierung

Reaktivierung des SPNV

BEDEUTUNG

Nachdem im Jahr 1974 auf der Strecke der Bentheimer Eisenbahn AG der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingestellt worden war, hat das Land Niedersachsen 2015 eine Reaktivierung der Strecke zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus beschlossen. Damit erhält auch Nordhorn – ein Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen – endlich wieder eine SPNV-Anbindung.

Der seinerzeitige SPNV war vor allem auf die lokalen Verkehre ausgerichtet. Die Reiseweiten im Personenverkehr haben deutlich zugenommen. Der stetige Ausbau des Straßennetzes und die technische Entwicklung im Individualverkehr machen heutzutage größere Reiseweiten möglich bzw. führen zu deutlichen Reisezeitverkürzungen. Im SPNV hat es in diesem Raum bisher jedoch keine Fortentwicklung mehr gegeben.

Besondere Bedeutung hat aber auch der grenzüberschreitende Verkehr: Die Verflechtungen im Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Versorgungsverkehr reichen heutzutage bis in die Großräume beiderseits der Grenze und werden zum Teil täglich wahrgenommen. Erreichbarkeit ist ein wirtschaftlicher Erfolgs- und Wettbewerbsfaktor. Hier sind insbesondere der Universitätsstandort Emmen und die wachsende Durchmischung der Arbeitsmärkte hervorzuheben. Auch werden Orte wie Neuenhaus, Emlichheim und Coevorden deutlich von der SPNV-Anbindung profitieren und somit wird der ländliche Raum gestärkt.

SACHSTAND

In den Jahren 2013 bis 2015 hat die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eine Untersuchung zur Reaktivierung von Bahnstrecken für den SPNV durchgeführt. Im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse wurde die Strecke Bad Bentheim-Nordhorn-Neuenhaus auf der Grundlage eines vom Institut für Eisenbahnbau und Infrastruktur der TU Braunschweig entwickelten Betriebskonzepts für eine Reaktivierung empfohlen. Denn die Anbindung betrifft nicht die Stadt Nordhorn allein: Im Einzugsbereich der Linie wohnen zurzeit 93.000 und arbeiten 33.000 Menschen (mit steigender Tendenz).

Nach der volkswirtschaftlichen Analyse der positiven Effekte einer Schienenanbindung werden bis voraussichtlich 2018 die Voraussetzungen für einen modernen SPNV geschaffen. Hierzu sind Investitionen in Höhe von ca. 25 Mio. € erforderlich, um die Infrastruktur für den SPNV zu ertüchtigen. Das Land Niedersachsen trägt dabei 75 % der unmittelbaren Reaktivierungskosten. Den Rest tragen der Landkreis Grafschaft Bentheim, die Bentheimer Eisenbahn AG als Infrastrukturbetreiber sowie die betroffenen Kommunen.

NÄCHSTE SCHRITTE

Die Strecke der Bentheimer Eisenbahn endet jedoch nicht in Neuenhaus: Nach der beschlossenen Reaktivierung der Teilstrecke wird bereits eine weitergehende Reaktivierung geprüft. Daran besteht auf deutscher und niederländischer Seite großes Interesse. Im Rahmen erster Untersuchungen sollen die erforderlichen Voraussetzungen für eine durchgehende Verbindung aus dem niederländischen Emmen über Emlichheim, Neuenhaus, Nordhorn bis Bad Bentheim und weiter nach Rheine im Fokus stehen.
Die Euregio hat im Rahmen eines INTERREG-Projektes eine Untersuchung über die Bentheimer Eisenbahn AG angestoßen, die im Wesentlichen die regionalwirtschaftlichen Effekte grenzüberschreitend zwischen der Grafschaft Bentheim und der Provinz Drenthe, bezogen auf die Reaktivierung der Strecke zwischen Neuenhaus und Emmen, aufzeigen soll. Im Juni 2016 sollen die Ergebnisse vorgestellt werden. Die Grafschaft Bentheim und die Provinz Drenthe streben gemeinsam an, den Lückenschluss zwischen Neuenhaus und Emmen spätestens bis Dezember 2022 zu realisieren. Hierfür sind weitere infrastrukturelle Maßnahmen notwendig, insbesondere die Beseitigung einer großen Anzahl von Bahnübergängen bzw. deren technische Sicherung.

Das bestehende Fahrzeugmaterial ist geeignet, eine durchgehende Verbindung schon ab 2018 bis Emlichheim herzustellen. Lediglich für den Abschnitt Emmen – Emlichheim sind zusätzliche Fahrzeuge erforderlich. Daher ist der Lückenschluss mit einem recht überschaubaren Investitionsvolumen realisierbar.

KOMPAKT

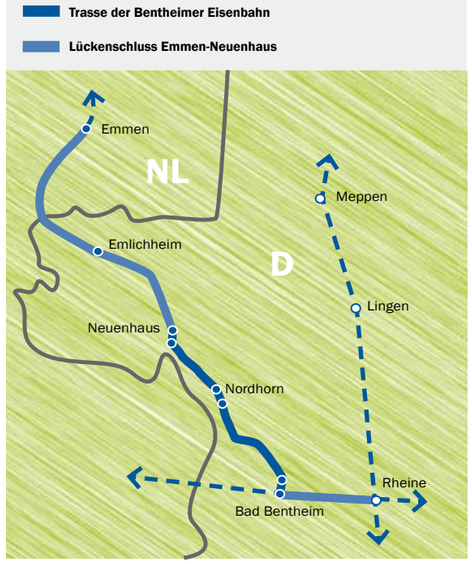
KURZBESCHREIBUNG
Schienenanbindung an das übergeordnete Schienennetz

NUTZEN
Verbesserung der Infrastruktur

KOSTEN
ca. 25 Mio. € für die Strecke Bad Bentheim - Neuenhaus

ZEITPLAN
bis 2018 Reaktivierung SPNV bis Neuenhaus
bis 2022 Lückenschluss Emmen - Neuenhaus

VERANTWORTLICH
Land Niedersachsen, Landkreis Grafschaft Bentheim, Bentheimer Eisenbahn AG, Stadt Nordhorn, Stadt Neuenhaus



A 30

A 30

BEDEUTUNG

Die A 30 verbindet als Bestandteil einer der bedeutendsten transeuropäischen Verkehrskorridore die belgischen und niederländischen Seehäfen mit den wachstumsstarken Staaten Mittel- und Osteuropas. Obwohl auch die Schiene und die Wasserstraße in diesem Gebiet abschnittsweise parallel verlaufen, trägt die A 30 die Hauptlast des Verkehrs.

Neben der Transitfunktion spielt die A 30 auch eine große Rolle für die regionale Entwicklung. Denn insbesondere die Kreuzungsbereiche mit den großen Nord-Süd-Magistralen besitzen eine große Attraktivität für die Ansiedlung von logistikaffinen Unternehmen. Dies belegen beispielsweise seit vielen Jahren immer wieder die Spitzenplatzierungen des südlichen Emslands und der Grafschaft Bentheim im Marktspiegel Logistik.

SACHSTAND

Die A 30 ist durchgängig vierstreifig ausgebaut. Ihre Leistungsfähigkeit ist in einigen Streckenabschnitten mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von mehr als 70.000 Fahrzeugen bereits heute überschritten. Bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) wurde für den Zeitraum bis 2030 eine Zunahme des Güterverkehrs um 38 Prozent prognostiziert. Für die A 30 sowie die westlich anschließende niederländische A 1 ist mit einem deutlich stärkeren Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen, denn die belgischen und niederländischen Seehäfen bauen ihre Umschlagskapazitäten erheblich aus.

Ein erster Schub für das Güterverkehrsaufkommen hat sich bereits 2014 mit der Inbetriebnahme der Rotterdamer Hafenerweiterung (Maasvlakte 2) ergeben. Im Nachbarland wird darum intensiv ein sechs- und teilweise achtstreifiger Ausbau der niederländischen A 1 geplant. Ohne einen sechsstreifigen Ausbau der A 30 droht hier auf deutscher Seite ein neuer Stauschwerpunkt.

NÄCHSTE SCHRITTE

Der sechsstreifige Ausbau der A 30 steht derzeit noch nicht ausreichend im Fokus der politischen Entscheidungsträger. So findet sich im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes lediglich der Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Lotte / Osnabrück und dem Autobahnkreuz Osnabrück-Süd im vordringlichen Bedarf wieder. Es bleibt ein langer Weg, bis diese West-Ost-Verbindung mit transeuropäischer Bedeutung so ausgebaut ist, dass ihre Kapazität den zukünftigen Verkehrsmengen entspricht. Die Aufnahme als Korridor 2 in das neue System des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) kann hierbei wertvolle Impulse setzen und bietet finanzielle Anreize für einen zeitnahen Ausbau.

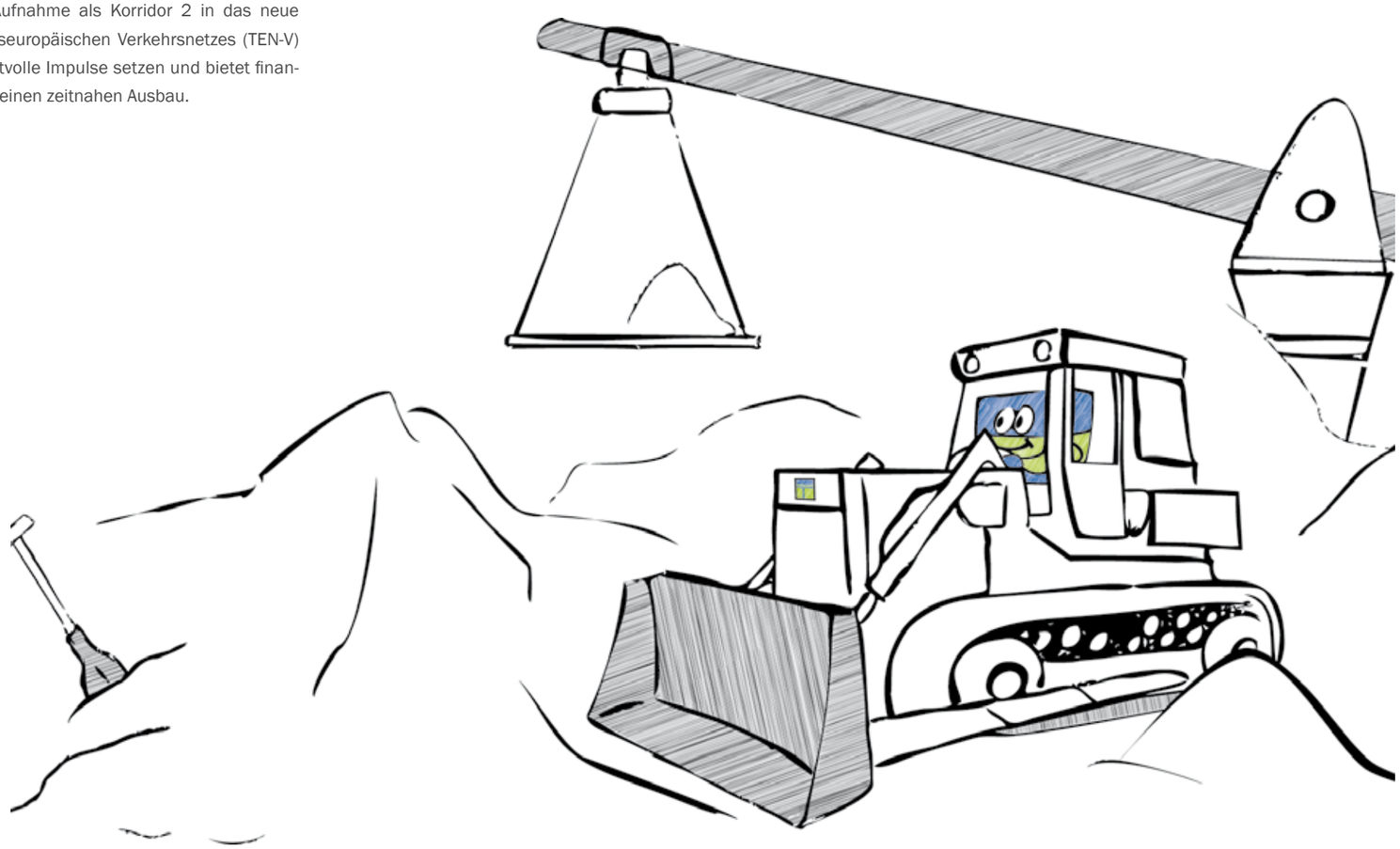
KOMPAKT

KURZBESCHREIBUNG
Sechsstreifiger Ausbau der A 30

NUTZEN
Ansiedlung von Logistikunternehmen und Engpassbeseitigung

ZEITPLAN
Baubeginn / Realisierung bis 2030

VERANTWORTLICH
Bundesverkehrsministerium



IMPRESSUM

Herausgegeben vom
Wachstumsregion Ems-Achse e.V.
Hauptkanal links 60
26871 Papenburg

Redaktion:
Landkreis Aurich
Landkreis Emsland
Landkreis Grafschaft Bentheim
Landkreis Leer
Landkreis Wittmund
Stadt Emden
Industrie- und Handelskammern

Redaktionelle Bearbeitung:
Martina Janssen

Gestaltung / Layout / Zeichnungen:
Mareike Meyer
Nina Becher

Druck:
S.O. Medien GmbH

Zweite Auflage 2016

www.emsachse.de