



**VERKEHRSVERBAND
WESTFALEN e.V.**

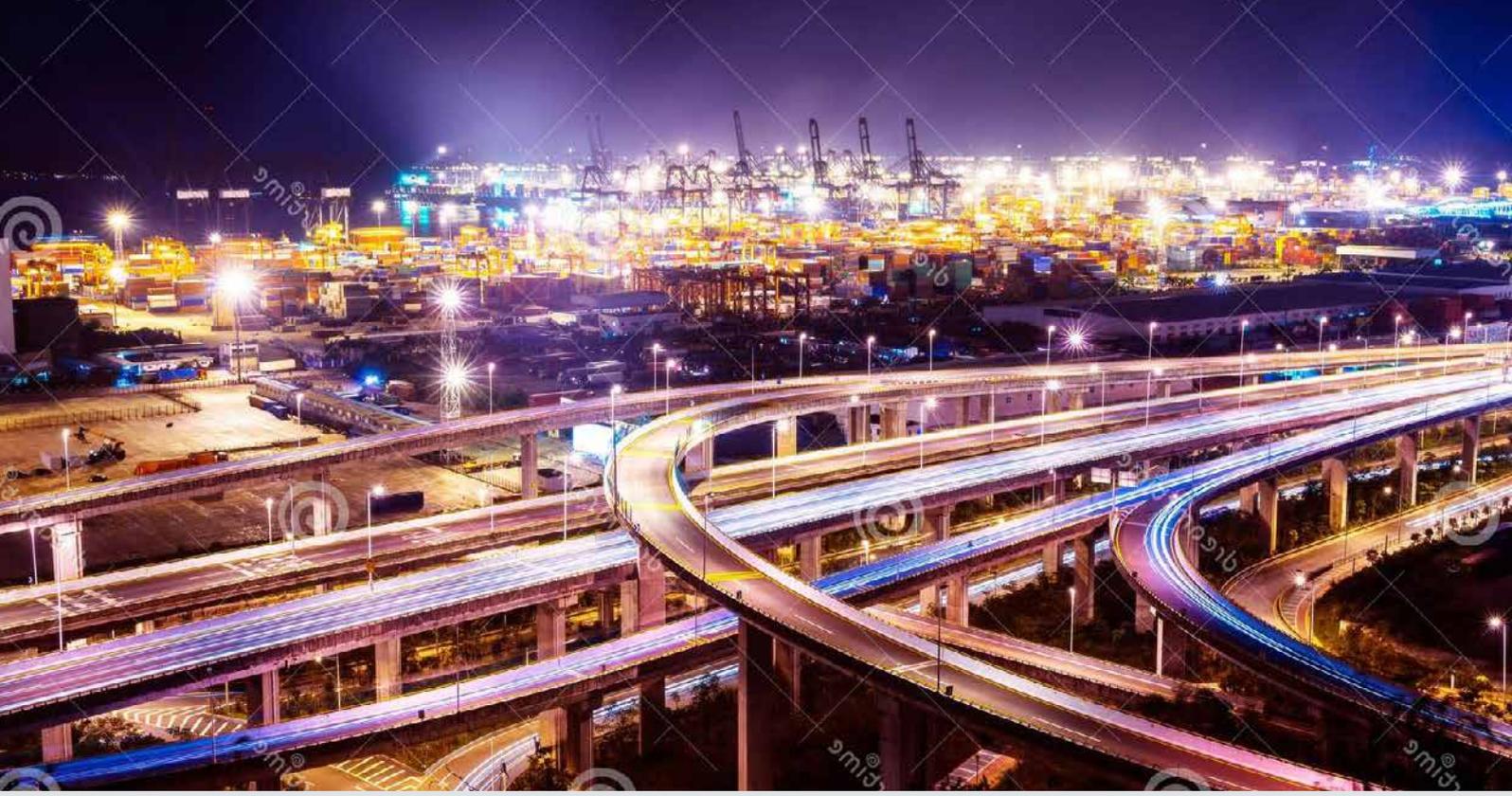
Mobilität fördern &
Erreichbarkeit sichern



50 Jahre

im Dienste der Mobilität





Grußwort des NRW-Verkehrsministers Oliver Krischer

Konkrete Empfehlungen, klare Meinung, aber gleichzeitig ausgewogen und dialogorientiert. Was sich besonders in der Verkehrspolitik nach Gegensätzen anhört, habe ich am Verkehrsverband Westfalen e.V. durch eigene Erfahrungen schätzen gelernt. Er grenzt sich in seiner Heimatregion nicht ab, sondern möchte mit seinen Studien Anregungen für unser ganzes Land geben.

Konstruktive Kritik, die bereits die Perspektive von Wirtschaft, Verbänden und Kommunen einbezieht, findet in der Landespolitik immer ein offenes Ohr. Daher möchte ich den Verkehrsverband Westfalen e. V. und die ihn tragenden Personen ermutigen, auf diesem Weg weiter zu gehen.

Ich beglückwünsche Sie zu über 40 Studien, die in 50 Jahren konsequenter Arbeit zum Wohle unserer Mobilität entstanden sind. Die Herausforderungen werden in Zukunft nicht kleiner werden. Ich würde mich freuen, auch in Zukunft die Stimme des Verkehrsverbandes Westfalen laut und deutlich vernehmen zu können.

Herzlichen Glückwunsch zum 50. Jubiläum!

Ihr

Oliver Krischer

Auf ein Wort

Über Hartnäckigkeit, Verantwortung und Vertrauen

Ein halbes Jahrhundert hat der Verkehrsverband die Veränderungen der Mobilität aktiv begleitet. Das Jubiläum war der Anlass für die ehemaligen Vorstandsvorsitzenden Prof. Dr. Rolf Windmüller (1999 – 2016) und Rudolf Brickenstein (1988 – 1999) sowie die ehemaligen Geschäftsführer Claus-Dieter Weibert (1984 – 1990) und Stefan Schreiber (2001 – 2016), mit der aktuellen Verbandsspitze unter Leitung des Vorstandsvorsitzenden Marc Simon (ab 2016) und des Geschäftsführers Stefan Peltzer (ab 2016) über den Verkehrsverband zu sprechen.

Was macht den Verkehrsverband Westfalen zu etwas Besonderem?

„Obwohl Verkehrswege und erst recht Verkehrsprobleme nicht an Ortsgrenzen haltmachen, gelingt uns eine regionale Verankerung unserer Themen. Der Verkehrsverband zeigt Perspektiven auf, an denen ich mich orientieren kann, um auch bei vermeintlich globalen Problemen an einer Verbesserung für meine Heimatregion arbeiten zu können, die mir sehr am Herzen liegt“, so der aktuelle Vorstandsvorsitzende Marc Simon.

„Die Kraft des Verkehrsverbandes steckt in seinem langen Atem,“ unterstreicht Rudolf Brickenstein, der die Verbandsarbeit seit nunmehr 46 Jahren begleitet. „Wir sind bei vielen Vorschlägen über Jahre am Ball geblieben und haben unsere Empfehlungen hartnäckig verfolgt. Der Weiterbau der B236 in Schwerte und der Anschluss an die A1 sind Ergebnisse, an denen der Verband einen wesentlichen Anteil hat.“

„Es braucht Vertrauen, wenn die Empfehlungen eines regionalen Verbandes etwas bewirken sollen“, ist Stefan Schreiber überzeugt, der nach seiner Zeit als Verbandsgeschäftsführer zum Hauptgeschäftsführer der IHK zu Dortmund berufen wurde. „Mir war es immer wichtig, die Verbandsstrukturen auf eine ausgewogene Meinungsbildung zwischen kommunalen und unternehmerischen Mitgliedern auszurichten.“

Wie arbeitet der Verkehrsverband Westfalen?

„Wissenschaftliche Studien sind immer noch das Markenzeichen des Verkehrsverbandes Westfalen“, freut sich Claus-Dieter Weibert. „Ich erinnere mich gerne an die mehrtägigen Klausuren, um die fundierten Handlungsempfehlungen herauszuarbeiten.“

„Der Verkehrsverband hat immer die richtigen Formate gewählt, um auf den dringenden Handlungsbedarf für die Verkehrsinfrastruktur hinzuweisen“, erläutert Prof. Dr. Rolf Windmüller. „Schon 2007 haben wir mit drastischen Worten den Infarkt auf der A45 angekündigt – und leider Recht behalten. Trotzdem hat der Verband der Region in hervorragender Weise gedient und Vieles erreicht!“

„Das Erfolgsrezept des Verbandes ist für mich die Einbindung der vielfältigen Kompetenzen unserer Mitglieder“, so der aktuelle Geschäftsführer Stefan Peltzer. „Die Umsetzung der Studienprojekte liegt meist in der Hand eines renommierten externen Gutachters. Zusätzlich bilden wir einen Studienbeirat aus den jeweils fachkundigen Verbandsmitgliedern.“

Der Verband

Der Verkehrsverband Westfalen e. V.



Der Verkehrsverband Westfalen mit Sitz in Dortmund wurde 1974 als privatrechtlicher Verein gegründet und befasst sich mit der Schaffung bzw. dem weiteren Ausbau eines effizienten, nachhaltigen und gut vernetzten Verkehrssystems in Westfalen. Es geht gleichermaßen um die Straßen, Schienenwege, Wasserstraßen und Häfen sowie um den Luftverkehr.

Das Verbandsgebiet – welches dem Regierungsbezirk Arnsberg entspricht – zeichnet sich sowohl topografisch, ökonomisch als auch infrastrukturell durch besonders heterogene Strukturen aus. Mit einer Fläche von ca. 8.000 km² nimmt das Verbandsgebiet knapp ein Viertel der Gesamtfläche von NRW ein.

Aktuell zählt der Verkehrsverband Westfalen 73 Mitglieder. Diese setzen sich aus den Städten und Kreisen, den Handwerkskammern, den Industrie- und Handelskammern, Unternehmen, Verbänden sowie Mobilitätsanbietern zusammen.

2022: Die damals neue Ministerin für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Ina Brandes im Dialog mit dem Verkehrsverband Westfalen zum Thema "Herausforderung Verkehrswende – mehr Mobilität in Westfalen"



Unsere Aufgaben und Ziele

Seit nunmehr 50 Jahren setzen wir uns für die Optimierung der verkehrlichen Rahmenbedingungen in der Region ein. Das kommt Unternehmen und Bürgern gleichermaßen zugute. Dabei haben wir vor allem die vielfältigen wirtschaftlichen und verkehrlichen Verknüpfungen des östlichen Ruhrgebiets mit seinen logistischen Kompetenzen einerseits und den starken Industriestandorten in den ländlichen Regionen Westfalens andererseits im Blick.

Unser Antrieb

Bei etlichen Infrastrukturthemen bleiben wir nunmehr seit Jahrzehnten hartnäckig am Ball. Es ist unser Ansporn, die Weiterentwicklung der Verkehrswege in unserer Heimatregion zu unterstützen und die Mobilität zu verbessern. Wir sind stolz darauf, dass der Verkehrsverband Westfalen sich zu einem anerkannten Ansprechpartner des Landes entwickelt hat.

Der Verkehrsverband Westfalen steht für

- Fachkundige Handlungsempfehlungen
- Regionale Verankerung
- Ausgewogene Meinungsbildung

Meinungsbildung – bundesweit einmalig

Es ist bundesweit einmalig, dass ein regionaler Verband gleichzeitig die Interessen der Kommunen und die unterschiedlichen Interessen der Verkehrsträger und der Wirtschaft bündelt. Von A wie ADAC, C wie Cosi Stahllogistik bis Z wie Zweckverband Ruhr-Lippe sorgt die heterogene Mitgliederstruktur für unterschiedliche Perspektiven, die durch die besonderen Verbandstrukturen in Einklang gebracht werden.



Fachkundeprüfungen im Verkehr

Sie möchten als Berufskraftfahrer arbeiten oder gefährliche Güter transportieren? Sie interessieren sich für den Betrieb eines Taxi- oder Mietwagenunternehmens oder wollen anderweitig als Unternehmer oder Fahrer im Verkehrsbereich tätig werden? Dann ist es erforderlich, dass Sie das entsprechende Know-how besitzen und nachweisen können.

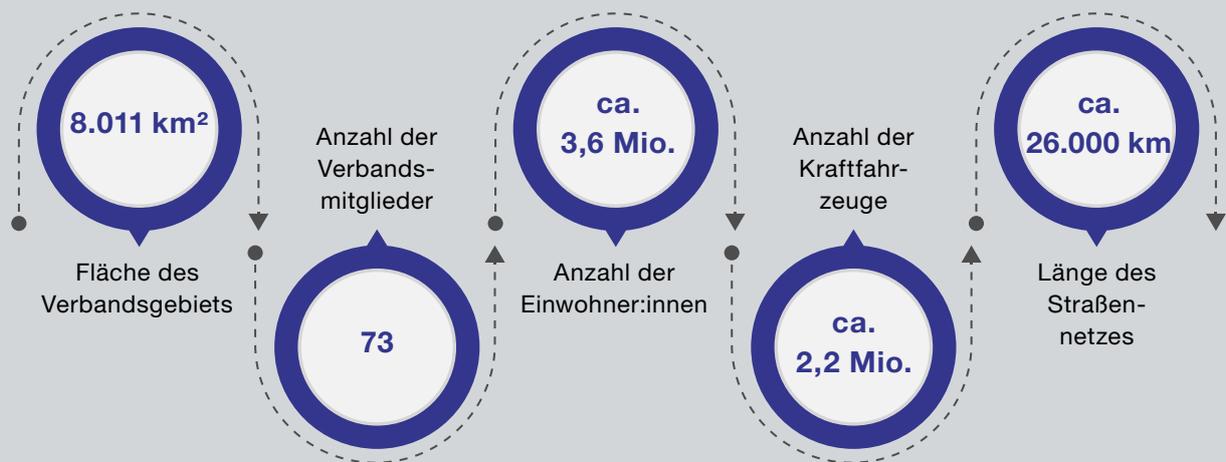
Dazu sind für bestimmte gewerbliche Tätigkeiten die Teilnahme an Schulungen und das Ablegen einer Sach- oder Fachkundeprüfung gesetzlich vorgeschrieben.

- **EU-BKF-Prüfung**
- **Gefahrgutbeauftragter – Schulung und Prüfung**
- **Gefahrgutfahrer – Schulung und Prüfung**
- **Fachkundeprüfung Güterkraftverkehr**
- **Fachkundeprüfung Omnibus**
- **Fachkundeprüfung Taxi und Mietwagen**

INFORMIEREN
SIE SICH HIER!



Der Verkehrsverband Westfalen in Zahlen



Wussten Sie, dass ...

... der Bezirk des Verkehrsverbandes Westfalen zu den stärksten Industrieregionen Deutschlands gehört, in der teilweise jeder zweite Arbeitsplatz der Industrie zugerechnet werden kann?

... mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund das weltgrößte Forschungszentrum für Logistik und Mobilität im Verbandsbezirk beheimatet ist?

... sich mit der A1, A2, A4, A40, A42, A43, A44, A45 und A46 nirgendwo in Deutschland so viele Autobahnen treffen?

... jährlich rund 22.000 Lkw-Fahrten überflüssig werden, weil die Westfälische Landes-Eisenbahn mehr als 400.000 t hochreinen Kalkstein aus Warstein zur Weiterverarbeitung in der Zementindustrie nach Neubeckum und Ennigerloh transportiert?

... an den beiden internationalen Flughäfen Dortmund und Paderborn/Lippstadt jährlich insgesamt 3,7 Mio. Fluggäste befördert werden?

... die vier Binnenhäfen Dortmund, Hamm, Herne und Lünen eine direkte Anbindung an die großen Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen haben und somit Zugang zum weltweiten Seeverkehr bieten?



NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer diskutiert im Januar 2023
die Zukunft des ÖPNV mit dem Verkehrsverband Westfalen



**Leistungsbilanz 50 Jahre
Verkehrsverband Westfalen:**

- 45 Parlamentarische Abende und Informationsveranstaltungen
- 42 wissenschaftliche Studien
- 26 Fachgespräche in Berlin, Düsseldorf und Brüssel
- 16 Expertenanhörungen und Resolutionen

**IHR ZUVERLÄSSIGER PARTNER
FÜR LANGGUT-LOGISTIK**

in Bewegung bleiben

Cosi  **Stahllogistik**

Wir sind Ihr zuverlässiger und kompetenter Partner im Bereich der Langgutlogistik. Profitieren Sie als Cosi-Kunde von unserer langjährigen Kompetenz, Zuverlässigkeit und Flexibilität. Erfahren Sie mehr über Ihre Vorteile als Kunde bei Cosi Stahllogistik.

Verbandsstraße 99-101
58093 Hagen
Tel.: 02334 5008 0
E-Mail: langgut@cosi.de
Web: www.cosi.de

Innovationen – konkret,
durchdacht und umsetzbar

Infrastruktur – Impulse für bessere Mobilität

Wie kann man Innovationstreiber sein, wenn man weder Verkehrswege baut, noch Produkte verkauft? Unser Markenzeichen ist es, komplexe Problemstellungen zu erklären und daraus umsetzbare Handlungsempfehlungen abzuleiten. Wir blicken mit Stolz zurück auf einige konkrete Impulse, die immer noch als Innovation bewertet werden.



Verkehrsministerin Ina Brandes im Dialog mit Stefan Peltzer

Mobile Zukunft



WIR MACHEN'S EINFACH **DSW21**

Vorschläge zur Verkehrsfinanzierung – bis heute aktuell

Lkw-Maut, Zweckbindung & kreditfinanzierte Infrastrukturfonds

„Alternative Formen der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturausgaben“

Mitte der 1990er Jahre ließ die zugespitzte Haushaltssituation des Bundes kaum noch Spielraum für Neubauten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu. Deshalb erarbeitete der Verkehrsverband Westfalen alternative Möglichkeiten zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur. Daraus resultierten neuartige Finanzierungsmodelle wie z. B. die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren, die finanzielle Belastung ausländischer Lkw, eine Erhöhung der Mineralölsteuer oder die Entstaatlichung des Fernstraßenbereichs durch private Investoren.

Diese Ergebnisse wurden 1997 der Öffentlichkeit sowie den verkehrspolitischen Gremien des Bundes und der Länder präsentiert und erregten große Aufmerksamkeit. Einige Jahre später diente die Studie gar als Grundlage für eine vom Bundesverkehrsminister beauftragte Kommission, die zu annähernd gleichen Ergebnissen kam.



„Mobilitätskonzept Straße: die Zukunft der Verkehrsfinanzierung am Beispiel NRW“

12 Jahre nach der ersten Vorstellung alternativer Finanzierungskonzepte für die Verkehrsinfrastruktur knüpfte der Verband mit dieser Publikation erneut an das Thema an und baut mit neuen Vorschlägen darauf auf.

Diese Veröffentlichung beinhaltet eine umfassende Analyse und Bewertung der damaligen Verkehrsinfrastruktur in NRW und macht der Politik konkrete Vorschläge für alternative Finanzierungskonzepte. Der

Verband machte sich durch die sorgfältig und umfassend aufbereiteten Daten auch über die Landesgrenze hinaus in der Bundespolitik einen Namen, woraufhin sich die Parlamentarier zukünftig zu einem engeren Austausch mit dem Verband aussprachen. Diese Entwicklung fand 2013 ihren vorläufigen Höhepunkt, als der Verband als offizieller Partner des NRW-Verkehrsministeriums einen Parlamentarischen Abend in der Berliner Landesvertretung NRW mit knapp 230 Teilnehmern ausrichtete.



„
Die (Unter)Finanzierung der Verkehrswege ist leider ein Dauerthema. Es ist kein Grund zur Freude, dass die Vorschläge des Verkehrsverbandes Westfalen immer noch aktuell sind.

Prof. Dr. Rolf Windmüller,
Vorstandsvorsitzenden 1999 – 2016



2017

Kommunale Infrastruktur besser finanzieren

Brückenzustände, Zuständigkeitsstrukturen und Erhaltungsmanagement

Behandelten vergangene Studien in erster Linie die Finanzierung und Infrastruktur von Bundesfernstraßen, rückte bei dieser Publikation die kommunale Verkehrsinfrastruktur in den Mittelpunkt. Die Studie analysiert die Herausforderungen und Schwierigkeiten, mit denen sich Kommunen bei der Finanzierung von Straßeninfrastruktur auseinandersetzen müssen. Sie bietet zahlreiche Handlungsempfehlungen und dient als Leitfaden für kommunale Entscheidungsträger im Bereich Verkehrsförderung und -finanzierung. Zu den

drei großen Lösungsansätzen der Studie zählen die Bereiche Straßenerhaltungsmanagement (Qualitätsstandards einführen, Finanzmanagement reformieren, Personal qualifizieren), finanzielle Voraussetzungen (Mittel aufstocken, Fehlanreize vermeiden, Programme transparenter gestalten) sowie Zuständigkeiten (Verantwortung für die Vielfalt der Verkehrsinfrastrukturen stärken, Zuständigkeiten bei der Straßenbaulast transparenter gestalten).



2022

Transformation Güterverkehr durch Wasserstoff unterstützen

Zeitplan für Fuhrparkinvestitionen, regionale Potenziale und Akteurs-Atlas

Fast ein Drittel aller CO²-Emissionen im Verkehr entfallen auf Lastwagen und Busse. Da eine Dekarbonisierung unausweichlich ist und es den Kommunen und dem Verkehrssektor noch immer schwerfällt, in die Umsetzung zu starten, hat der Verkehrsverband den Wasserstoff-Kompass entwickelt. Dieser befasst sich mit allen relevanten Aspekten von Wasserstoff und soll den Einstieg in das Thema erleichtern. Die Region verfügt über kooperationsbereite Unternehmen und über Netzbetreiber, die sich als aktive Gestalter des regionalen Wasserstoff-Ökosystems engagieren. Daher beinhaltet der Kompass auch eine umfassende Akteursanalyse und bietet konkrete Anhaltspunkte

für Unternehmen, eigene strategische Vorhaben im Bereich Wasserstoff voranzutreiben, Partner zu finden und Informationen effizient einzuholen. Laut aktuellen Untersuchungen könnten bis 2040 rund 40 Prozent aller Lkw-Neuzulassungen mit einem elektrifizierten Antrieb auf Wasserstoffbasis ausgestattet sein.



HSK
Hochsauerlandkreis

Hochsauerlandkreis

📍 Steinstraße 27, 59872 Meschede
📞 (0291) 94-0

Öffnungszeiten:

Montag bis Donnerstag
08:30 – 12:00 Uhr
14:00 – 15:30 Uhr

Dienstag
14:00 – 17:00 Uhr

Freitag
8:30 – 13:00 Uhr





ÖPNV durch urbane Seilbahnen ergänzen

Ausbaubeschleunigung, Anwendungsbeispiele und Stolpersteine

Diese Publikation befasst sich mit der Integration von urbanen Seilbahnen in den öffentlichen Personennahverkehr. Sie beleuchtet technische Aspekte, wirtschaftliche Überlegungen sowie ökologische Auswirkungen, die interessierten Kommunen als Leitfaden dienen. Zu den größten Vorteilen zählen vor allem die Realisierungsgeschwindigkeit und die Kosten, während fehlende Pilotanwendungen und Bewertungsmaßstäbe das wohl größte Hindernis

darstellen. Zudem wird mit den Praxisbeispielen Koblenz, Wuppertal, Bonn, Toulouse und La Paz ein Überblick über internationale Anwendungsfälle gegeben. Letztendlich kommt die Studie zu dem Schluss, dass insbesondere der Verbandsbezirk mit seinen strukturellen Herausforderungen für solche Projekte hervorragend geeignet wäre, auch seien die gesetzlichen Grundlagen durch das Seilbahngesetz in NRW grundsätzlich vorhanden.



2022

Straßenzustand durch Künstliche Intelligenz verbessern

Bürokratteeinsparung, Big Data-Analyse und Zustandsprognose

Seit 2023 arbeiten die Stadt Herne und die EDGITAL GmbH im Rahmen einer Innovationspartnerschaft zusammen, um mit digitalen Werkzeugen die Kosten und den Aufwand für die kommunale Straßenerhaltung zu reduzieren. In Herne liefern drei mit Kamera, GPS-Antenne und Mini-Computer ausgestattete Entsorgungsfahrzeuge Daten an eine KI, die Schäden wie Netzrisse oder offene Fugen erkennen und bewerten kann. Letztendlich soll die Software Empfehlungen für einen optimalen Eingriffszeitpunkt abgeben, damit die Lebensdauer einer Straße kosteneffizient verlängert werden kann. Die Projektidee basiert auf einer Studie des Verkehrsverbandes aus dem Jahre 2019.

Im Jahr 2024 haben der Verkehrsverband und die Stadt Herne nun einen Projektbeirat gegründet, der bereits während der Projektlaufzeit den Wissenstransfer mit anderen Kommunen, der Wissenschaft, der Wirtschaft und der Verwaltung gewährleistet.



2024

HEUTE AN MORGEN DENKEN.



**UNSER ANTRIEB:
NACHHALTIGKEIT!**



EMobilität
BOGESTRA

BOGESTRA

bogestra.de

Wir sind Winner, ein in dritter Generation geführtes Familienunternehmen und bestehen seit über 70 Jahren.

— Unsere vier Geschäftsfelder —

Deutschlandnetzwerk

- Eigenes Langgutnetzwerk
- 18 nationale Niederlassungen
- Spezialisierung auf Material zwischen 3 und 7 Metern.

europäische Stückgutverkehre

- 4 internationale Tochterunternehmen
- ausgewählte Partner in Europa
- tägliche Abfahrten in alle europäischen Länder

WINNER via Straße

- eigene Komplettladungsabteilung
- tägliche nationale und internationale Verkehre
- bis 100 Abfahrten täglich

WINNER via Eisenbahn

- tägliche Abfahrten zwischen Deutschland und Italien v. v.
- WINNER eigene Company-Trains
- mehr als 30 Ladeeinheiten täglich pro Zug



Infrastruktur

Standortvorteile erhalten und ausbauen

Der überregionale Einsatz für das Straßen-, das Schienen-, das Kanalnetz und den Luftverkehr war unser Gründungsgedanke und ist immer noch ein Mittelpunkt unserer Arbeit. Die Verkehrsinfrastruktur muss erhalten und verbessert werden.

Wir erinnern die Politik hartnäckig an den Bedarf und liefern die Argumente für die heimischen Projekte. Im Folgenden geben wir einen Überblick unserer Arbeiten, die der Umsetzung nachweislichen Schwung verliehen haben.



2013: Parlamentarischer Abend zu den Vorschlägen für das NRW-Schiennetz in der Berliner Landesvertretung mit NRW-Verkehrsminister Michael Groschek

Verkehrsachse für die Deutsche Einheit

Ein Beitrag zum Wirtschaftsaufschwung in den neuen Bundesländern

Nach der Grenzöffnung zwischen West- und Ostdeutschland im Jahr 1989 erlangte ein gut funktionierender West-Ost-Verkehr höchste Priorität. Hintergrund hierfür ist der wirtschaftliche Wandel des Gebietes zwischen dem Siegerland und der Emscher, welches in der Vergangenheit vom Bergbau und der rohstoffverarbeitenden Schwerindustrie geprägt war – und dessen Zukunft nun in der Produktion hochwertiger Industriegüter gesehen wurde. Die wachstumsintensivsten Märkte für diese Güter liegen im Osten, welche im Verbandsgebiet über die vierspurige A44 erschlossen werden.

Hierzu veröffentlichte der Verkehrsverband zum einen die Publikation „West-Ost-Verkehr nach der Grenzöffnung am 9. November 1989“, die 1990 als Vortragsveranstaltung erstmals präsentiert wurde. Zum anderen erschien 1992 die Studie „Autobahn A44. Ein Beitrag zum Wirtschaftsaufschwung in den neuen Bundesländern“. Und genau die Autobahn A44 ist es, die noch über viele Jahrzehnte hinweg ein großes Thema sein wird.



2005 gab der Verband die Studie „A44 – West-Ost-Achse in Deutschlands Mitte“ heraus, die sich mit den Möglichkeiten eines beschleunigten Ausbaus der A44 von Dortmund bis Werl befasst. Der Hintergrund: Aufgrund einer extrem hohen Verkehrsbelastung wurde die Kapazitätsgrenze der A44 hoffnungslos überschritten, was regelmäßig eine hohe Anzahl von Staus zur Folge hatte. Laut der Studie würde erst ein sechsstreifiger Ausbau einen befriedigenden Verkehrsablauf ermöglichen.

Zeitpunkt längst überschritten war und eine weitere, jahrelange Verzögerung der Baumaßnahme zu großen Verlusten führen würde, erörtert die Studie eine alternative Finanzierungsform in Gestalt von privaten Investoren, welche als bestmögliche Lösung angesehen wird.

Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse wurde diesem Verkehrsinfrastrukturprojekt allerhöchste Priorität eingeräumt. Laut der Analyse würde eine Realisierung der Volkswirtschaft jährliche Vorteile in Höhe von 126 Mio. Euro einbringen – bei einem jährlichen Aufwand von nur 7,7 Mio. Euro. Da die Verschuldungsgrenze des Bundes zu diesem



Brückenchaos A 45 mit Ansage

Wirtschaftliche Folgen von Sperrungen unterschätzt, Betrachtung von Gesamtachsen empfohlen und Umleitungen aktiv managen

Schon 2007 stellte die erste Studie die Ausnahme-situation der A 45 in Deutschland heraus. Keine andere Autobahn hat die Verbindung von Wirtschaftsräumen derart verbessert. Mehr als 10 % der Strecke zwischen Dortmund und Gießen verläuft auf den insgesamt 59 Brückenbauwerken, die aufgrund der Verkehrszunahme von bis zu 90 % seit Bau ohnehin erneuert werden müssten. Ein geregelter Ausbau der Gesamtachse auf sechs Streifen unter Einbeziehung der Brücken wäre zu diesem Zeitpunkt für 1,4 Mrd. Euro zu haben gewesen. Unmittelbar nach der Sperrung der Autobahn beziffert eine erneute Studie im Jahr 2022 den volkswirtschaftlichen Gesamtschaden auf 1,8 Mrd. Euro für den

vorausgesagten Zeitraum von 5 Jahren. Damit übersteigt der Schaden deutlich die ursprünglichen Baukosten für die gesamte Autobahn. Das Bild der unternehmerischen Betroffenheit wurde im August 2023 durch eine Unternehmensbefragung ergänzt, die den Handlungsdruck zur Einhaltung des Zeitfensters unterstreichen sollte. Fehlende Verlässlichkeit in der Infrastruktur war für die Unternehmen ein klares Investitionshemmnis. 81 % der befragten Unternehmen benötigen Sicherheit über die Erreichbarkeit für Investitionen. Auch an der Funktionsfähigkeit der Ausweichrouten übte die Wirtschaft deutliche Kritik.



„
Die Sperrung der A 45 spürt mein Unternehmen jeden Tag. Unsere Studien und Umfragen sind eine gut hörbare Stimme unserer Region. Jede Beschleunigung, die wir mit dieser Arbeit erreichen, ist ein zählbarer Gewinn.

Marc Simon, Vorstandsvorsitzenden seit 2016



Mobilität in Hamm – fit für die Zukunft

Stadtleben braucht Mobilität. Mit dem ‚Masterplan Mobilität‘ und dem neuen Nahverkehrsplan gestaltet die Stadt Hamm aktiv die Verkehrswende:

- Attraktive Radhaupttrouten und flächendeckende Wegenetze
- Umbau von Hauptverkehrsstraßen zu lebenswerten Stadträumen mit Bewegungsspielraum für alle Verkehrsarten
- Attraktive ÖPNV-Tarife, gut getaktete Metrobuslinien und neue Regionalbusverbindungen
- Bau eines Bahnhalt punktes im Stadtbezirk Pelkum
- Optimale Vernetzung der Verkehrsangebote - in Mobilstationen und digital
- Reaktivierung des Bahngüterverkehrs im ‚MultiHub Westfalen‘
- Förderung von Sharing-Angeboten und umweltschonender Antriebstechniken



2007

Netzwerk der Landesstraßen unterschätzt

Verkehrssicherheit und Firmenstandorte gefährdet, Bewertungskriterien müssen angepasst werden



Die Studie behandelt das Landesstraßennetz für Südwestfalen und liefert eine detaillierte Situationsanalyse mit konkreten Vorschlägen für eine Verbesserung der Situation. Im Fokus stehen dabei die Themen Verkehrsstärke, Verkehrssicherheit, Erhaltungsfinanzierung sowie Ausbau des Straßennetzes. Beim Thema Straßenzustand weist der Verband darauf hin, dass 18 % des Landesstraßennetzes sich in einem sehr schlechten Zustand befinden, weitere 24 % sind als schlecht zu bezeichnen. Nur ca. 58 % des Landesstraßennetzes weisen einen guten bis sehr guten Gesamtwert auf. Insgesamt wird der Nachholbedarf der Erhaltung für Fahrbahnen auf ca. 300 Mio. Euro und für Ingenieurbauwerke auf ca. 20 Mio. Euro geschätzt.

Weitere Publikationen finden Sie auf unserer Webseite www.verkehrsverband-westfalen.de/publikationen

**Aug.
Alborn**

Seit 130 Jahren
Schwertransport

Haben Sie Fragen?

Dann rufen Sie uns an, unter der
Tel.: +49 (0) 231-96 10 80 - 0
oder schreiben Sie uns eine
E-Mail: alborn@alborn.de
www.alborn.de



DE

ZUHAUSE ZWISCHEN RHEIN UND RUHR

MASSGESCHNEIDERTE SCHIENENLOGISTIK
AUS DER REGION FÜR DIE REGION



Dortmunder Eisenbahn GmbH - Ein Unternehmen der Captrain Deutschland-Gruppe · Tel. +49 231 8446601 · info.de@captrain.de · captrain.de

CAPTRAIN

Die Gesamtbetrachtung des Schienennetzes für Güter- und Personenverkehr



Bereits 1991 hat der Verkehrsverband mit seiner Studie „Kombinierter Ladungsverkehr“ auf die Bedeutung des kombinierten Containerverkehrs Straße/Schiene hingewiesen. Denn um das teilweise extrem stark überlastete Straßenverkehrsnetz im Verbandsgebiet zu entlasten, ist eine gut ausgebaute Schienenverkehrsinfrastruktur unabdinglich. Gleichzeitig sorgt ein gut ausgebautes Schienennetz auch für eine verstärkte Nutzung des Personennah- und -fernverkehrs, welcher für eine zusätzliche Entlastung des Straßenverkehrsnetzes sorgt.

2011 veröffentlichte der Verband die Studie „Fahrplan 2025 für das Schienennetz NRW“ und setzt sich erneut für den Ausbau eines leistungsfähigen Schienennetzes ein. In der Studie wird der aktuelle Zustand des Schienennetzes in NRW beschrieben, Streckenabschnitte mit Kapazitätsüberlastungen werden benannt sowie Maßnahmen zur Problembeseitigung an die Hand gegeben.

2013 wird diese Studie unter dem Namen „Wenn NRW zum Nadelöhr für Deutschland wird“ mit aktualisierten Zahlen neu aufgelegt und im Rahmen des Parlamentarischen Abends des Verkehrsministeriums NRW und des Verkehrsverbandes Westfalen erstmals präsentiert. Da das Thema bis heute nichts von seiner Bedeutung verloren hat, befasst sich der Verband auch im Jahr 2024 mit einer Studie zu Engpässen im Personen- und Güterverkehr.



KENNT ROUTEN UND ROUTINEN.

**Das neue CLE Coupé:
Shaped by desire.**

Versteht Sie von selbst: Das neue CLE Coupé mit Routinen-Funktion passt sich automatisch Ihren Bedürfnissen und Gewohnheiten an, um jeden Weg so komfortabel wie möglich zu gestalten.

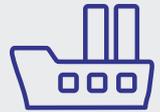
JETZT BEI UNS ERLEBEN.



Mercedes-Benz

Anbieter: Mercedes-Benz AG, Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart
Niederlassung Dortmund, Wittekindstraße 99, 44139 Dortmund
Telefon 0231 1202-488, www.mercedes-benz-dortmund.de

Das Kanalnetz und die Häfen als Alleinstellungsmerkmal



Schon kurz nach seiner Gründung im Jahr 1974 setzte sich der Verband dafür ein, das 1965 beschlossene Ausbauprogramm für die Wasserstraßen des westdeutschen Kanalnetzes zügig umzusetzen. Trotz anerkannter Ausbaustrebungen blieben weite Teile des von den Kanälen erschlossenen Landes weiterhin ohne vollwertige Infrastruktur. Mit der 1984 veröffentlichten Dokumentation „Wasserstraßenbau als wirtschafts- und staatspolitische Aufgabe“ wies der Verband auf die spezifischen Vorteile und die große Bedeutung der westfälischen Wasserstraßenanschlüsse hin.

In den Folgejahren beaufsichtigte der Verband vielerlei Maßnahmen wie z. B. die Erweiterungen der Kanäle und Schleusen, die aber noch immer nicht ausreichend waren, um die Kapazitäten der Wasserstraße für die Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik ausreichend nutzbar zu machen. Deshalb veröffentlichte der Verband 2019 die Studie „Hafenkonzept Verkehrsverband Westfalen – Potenziale von Häfen und Kanälen für die Wirtschaft in Westfalen“,

die am 04. Februar der Öffentlichkeit vorgestellt und dem damaligen NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst persönlich übergeben wurde. Die Studie umfasst eine Bestandsanalyse, Befragungen der Häfen, Unternehmen und kommunalen Eigentümern in Verbindung mit einer Trendanalyse und konkreten Handlungsfeldern.



2019: Als Verkehrsminister nimmt der spätere Ministerpräsident Hendrik Wüst die Vorschläge des Hafenkonzeptes entgegen.

hwk-do.de

 Handwerkskammer
Dortmund

Das Handwerk hält unser Land am Laufen!

Kein Luft-, Straßen-, Schienen- oder Wasserverkehr in Westfalen ohne das Handwerk.

DAS HANDEWERK
DIE WIRTSCHAFTSMACHT. VON NEBENAN.



Bülowstraße 12 · 44147 Dortmund
T +49 231 700901-0 · info@dortmunder-hafen.de
www.dortmunder-hafen.de



Der Luftverkehr im Verbandsgebiet

Der Verkehrsverband widmete 1979 eine seiner ersten Untersuchungen der Luftfahrt in Westfalen. Die veröffentlichte Studie stellte eine Bestandsaufnahme dar und trug den Titel „Allgemeine Luftfahrt in Westfalen. Zur Bedeutung und Entwicklung des Geschäftsreiseverkehrs“. Zwei Jahre später folgte eine weitere Verbandsstudie, die sich konkret mit notwendigen Verbesserungen der technischen Ausrüstung auseinandersetzte („Anflug- und Landehilfen für die allgemeine Luftfahrt. Zur technischen Ausrüstung der regionalen Flughäfen und Landeplätze“). In den Untersuchungen wurde vor allem die Funktion Dortmunds als Schwerpunktlandeplatz für den Geschäftsreiseverkehr und die allgemeine Luftfahrt hervorgehoben.

2007 wurde die dezentrale Flughafeninfrastruktur sowie die Finanzierung der Flughäfen durch die öffentliche Hand im Landtag diskutiert, wobei sich der als Experte geladene Verband deutlich für den Erhalt des dezentralen Luftverkehrskonzepts

aussprach. Im selben Jahr veranstaltete der Verband einen überregionalen Fachkongress und diskutierte die Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren, die auch in Zukunft die Teilhabe der westfälischen Flughafenlandschaft am prognostizierten Wachstum der Branche garantieren sollten.

In den Folgejahren trat der Verband gegen die Benachteiligung der beiden Flughäfen in Dortmund und Paderborn in der Landesplanung und gegenüber der EU-Kommission ein. Aufgrund der Bedeutung des Luftverkehrs für die regionale Wirtschaft setzte er sich für die Anpassung der Betriebszeiten am Dortmund Airport an die Anforderungen des Marktes ein.

Starte dein Abenteuer in Westfalen.

Jetzt ADAC Wohnmobil mieten!

Sichere dir deinen **Traum-Camper** mit **exklusiven Vorteilen** für **ADAC Mitglieder**. Buche jetzt und erlebe ein unvergessliches Abenteuer!



adac.de/wohnmobil



ADAC



VERKEHRSVERBAND
WESTFALEN E.V.

Verkehrsverband Westfalen e. V.

Märkische Str. 120
44141 Dortmund
Tel.: 0231 5417-254

info@verkehrsverband-westfalen.de
www.verkehrsverband-westfalen.de

Geschäftsstelle:

Geschäftsführer: Stefan Peltzer
Geschäftsstelle: David Reinemann

Für die Städte Bochum, Herne, Hattingen und Witten

Dr. Michael Tamminga-Wessels
Tel.: 0234 9113-177
Tamminga-Wessels@bochum.ihk.de

Für die Stadt Hagen, den Märkischen und den Ennepe-Ruhr-Kreis

Stefan Nickel
Tel.: 02331 390-287
Stefan.Nickel@hagen.ihk.de

Regionale Ansprechpartner:

Für die Kreise Soest und Hochsauerland

Thomas Frye
Tel.: 02931 878-159
frye@arnsberg.ihk.de

Für die Städte Dortmund, Hamm und den Kreis Unna

Stefan Peltzer
Tel.: 0231 5417-146
s.peltzer@dortmund.ihk.de

Für die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein

Hans-Peter Langer
Tel.: 0271 3302-313
Hans-Peter.Langer@siegen.ihk.de