



Festschrift zum Jubiläum 2014

40 JAHRE im Dienst der MOBILITÄT

VERKEHRSVERBAND WESTFALEN E.V.

40 JAHRE im Dienst der MOBILITÄT

Festschrift zum Jubiläum 2014

VERKEHRSVERBAND WESTFALEN E.V.

Inhaltsverzeichnis

Mobilität ist keine Selbstverständlichkeit	5
Vorwort von Prof. Dr. Rolf Windmüller	
Vordenker und Sprachrohr der Interessen seiner Region	6
Grußwort Michael Groschek	
Vom regionalen Meinungsforum zum Partner der Landesregierung	8
Geschichte des Verkehrsverbands Westfalen 1974 bis 2014	
Gründungs- und Aufbauphase	9
Wachsende Wahrnehmung und Professionalisierung der Verbandsarbeit	14
Entwicklung zum Partner auf Landesniveau	19
Infrastrukturentwicklung im Verbandsbezirk seit den 1970er Jahren bis heute	26
Ein starkes Fünftel Nordrhein-Westfalens	27
Das Straßenverkehrsnetz	29
Das Schienenverkehrsnetz	41
Der Luftverkehr	53
Die Wasserstraßen	61
Öffentlicher Personennahverkehr	68
Fazit und Ausblick	72
30 Publikationen zur Verbesserung der Infrastruktur	76
Vorstandsvorsitzende	82
Geschäftsführer	83
Impressum	84

Mobilität ist keine Selbstverständlichkeit

Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur und funktionierende Verkehrssysteme sind eine unverzichtbare Voraussetzung für unsere Mobilität. Sowohl für mich als auch für unsere Verbandsmitglieder ist es ein persönlicher Ansporn, die Weiterentwicklung der Verkehrswege in unserer Heimatregion zu unterstützen.



In den letzten fünfzehn Jahren hat der Verkehrsverband seinen regionalen Zuschnitt deutlich erweitert und weitere Herausforderungen gemeistert. Dabei konnten wir stets auf einen umfangreichen Erfahrungsschatz des Verbands zurückgreifen. Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, mit dem Westfälischen Wirtschaftsarchiv, einer unabhängigen wissenschaftlichen Einrichtung, die Arbeit und die Geschichte des Verkehrsverbands seit seiner Gründung aufzuarbeiten. Die Vielfalt der Themen, mit denen sich der Verkehrsverband beschäftigt hat, sowie seine lebendige Verbandsgeschichte haben wir zu unserem 40-jährigen Jubiläum zusammengefasst.

Es überrascht an der einen oder anderen Stelle, wie sehr sich aktuelle Fragestellungen mit Themen aus der Gründungszeit in den 70er Jahren gleichen. Die Jubiläumsbroschüre soll mehr sein als eine Leistungsbeschreibung der Vergangenheit. Sie soll eine Hilfestellung für die Beantwortung aktueller Problemstellungen sein und auch dem Verkehrsverband als Wegweiser für die Zukunft dienen. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Ihr

Prof. Dr. Rolf Windmüller

Vordenker und Sprachrohr der Interessen seiner Region

Gut hörbarer Vertreter seiner Region in vielen Verkehrsfragen und kompetenter Partner des Landes bei gemeinsamen Interessen – das ist der Verkehrsverband Westfalen e. V. im 40. Jahr seines Bestehens. In beiden Rollen habe ich die ihn tragenden Personen und Organisationen auch durch eigene Erfahrungen schätzen gelernt.



In dem zurzeit verkehrspolitisch wichtigsten Ziel stimmen wir ohnehin überein: Zahlreiche Autobahn- und Bahnbrücken sind marode, an entscheidenden Knotenpunkten verengen Flaschenhälse den Verkehrsfluss, Signal- und Leittechnik kommen vielerorts in die Jahre. Erhalt sowie sinnvolle Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur gehören deshalb ganz nach oben auf die politische Agenda. Da sich Infrastruktur aber nun mal nicht von alleine repariert, brauchen wir endlich Klarheit darüber, wie viel Geld tatsächlich bereitgestellt wird und wie bzw. wohin es fließen muss. Dass Nordrhein-Westfalen dabei in den letzten Jahrzehnten zu kurz gekommen ist, sollte eigentlich allen klar sein, die mit offenen Augen unterwegs sind. Dies jedoch besonders anschaulich zu machen, die Bedeutung der Verkehrswege in Nordrhein-Westfalen für die wirtschaftliche Entwicklung in ganz Deutschland nachzuweisen und begründet Abhilfe einzufordern – statt nur zu klagen –, war und ist eine besondere Herausforderung. Genau das aber ist uns gemeinsam in Berlin mit dem Parlamentarischen Abend zu den Konsequenzen einer unterfinanzierten Verkehrsinfrastruktur für Straße, Schiene und den kommunalen ÖPNV nachdrücklich gelungen. „Wenn NRW zum Nadelöhr für Deutschland wird“ hat es auf den Punkt gebracht. Eine wesentliche wissenschaftliche Grundlage lieferte der Verkehrsverband Westfalen e. V. mit der Studie des Instituts für Verkehrswissenschaft Münster „Fahrplan 2025 für das Schienennetz in NRW – Korridorbetrachtung und Engpassanalyse“. Die erste Resonanz war enorm, die langfristige Wirkung bleibt ein Stück harte Arbeit.

Auch als Vordenker und Sprachrohr der Interessen seiner Region hat der Verkehrsverband Westfalen e. V. in 40 Jahren hohe Wertschätzung erlangt. Er grenzt nicht ab, sondern greift vielmehr die vielfältigen wirtschaftlichen und verkehrlichen Verknüpfungen des östlichen Ruhrgebiets mit seinem westfälischen Umland ganz gezielt auf. Damit ist die Verführung zur gedanklichen Kleinstaaterei längst der Erkenntnis überregionaler Verknüpfungen gewichen. Natürlich spielen in der Diskussion immer mal wieder Projekte eine Rolle, denen der Verkehrsverband Westfalen e. V. eine höhere Priorität beimisst als das Land; ausschließliche Harmonie würde auch ermüden. Jedoch treten die Schlüsselaufgaben, wie der Rhein-Ruhr-Express, die Suche nach alternativen Güterkorridoren und eben das gemeinsame Eintreten für den Erhalt und einen sinnvollen Ausbau von Straße und Schiene ganz eindeutig in den Vordergrund.

Lassen Sie uns auf dieser Basis erfolgreich weiterarbeiten, gemeinsam unser Land reparieren und weiter verbessern. 40 Jahre sind kein Grund zum Ausruhen, sondern ein guter Vorlauf, um immer wieder die Ärmel aufzukrempeln!

Herzlichen Glückwunsch zum 40. Jubiläum!

Ihr

Michael Groschke

Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

GESCHICHTE DES VERKEHRSVERBANDS
WESTFALEN 1974 BIS 2014

VOM REGIONALEN MEINUNGSFORUM ZUM PARTNER DER LANDESREGIERUNG

Gründungs- und Aufbauphase

Die Initiative zur Gründung des Verkehrsverbands ging Anfang der 1970er Jahre von regionalen Unternehmern aus und wurde von der Industrie und Handelskammer (IHK) zu Dortmund als deren Interessenvertretung vorgebracht. Die Zeiten waren verkehrspolitisch turbulent. Zwar war der überregionale Straßenbau im vergangenen Jahrzehnt enorm vorangeschritten, gleichzeitig hatte aber auch die Anzahl der PKW von 1950 bis 1970 von 500.000 auf 13 Millionen zugenommen. Neben den Maßnahmen zur Entlastung der Straßen bestimmte die Sanierung der hoch verschuldeten Deutschen Bundesbahn die alltäglichen Diskussionen. Für Aufbruchsstimmung sorgte zunächst der 1971 verabschiedete Ausbauplan für die Bundesfernstraßen: Vor dem Hintergrund des ansteigenden Kfz-Verkehrs war im Bundesverkehrswegeplan eine Verdopplung des bestehenden Autobahnnetzes bis 1985 vorgesehen.¹ Die verschlechterte konjunkturelle Lage Anfang der 1970er Jahre bremste die Pläne allerdings jäh aus. Ein Teil der öffentlichen Mittel wurde zurückgefahren und viele Aufträge mussten gestoppt werden. Gleichzeitig stieg der

Finanzbedarf der Bundesbahn weiter an, die entsprechend hohe Zuschüsse erhielt. Der seit 1920 aktive Verkehrsverband Industriebezirk mit Sitz in Essen, in dem die IHK zu Dortmund neben der Mitgliedschaft beim Nordwestdeutschen Verkehrsverband in Hannover zu diesem Zeitpunkt bereits seit vielen Jahren die verkehrlichen Interessen der regionalen Unternehmerschaft vertrat, beschrieb diese Misere im Geschäftsbericht 1972 folgendermaßen: „Jeder weiß, daß das besonders kranke Organ im Kreislauf Verkehr die Deutsche Bundesbahn ist, der jetzt schon weit über 7 Milliarden injiziert werden müssen, bei einem Verkehrshaushalt des Bundes von gut 16 Milliarden DM.“²

Konzeptionelle Überlegungen

Nicht nur die sich verschlechternden finanziellen Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte Verkehrspolitik führten in Dortmund zur Überlegung, einen eigenen Verkehrsverband zu gründen. Der Verkehrsdezernent Dr. Erwin Budde, der

¹ Geschäftsberichte 1966 bis 1968 des Verkehrsverbands Industriebezirk, Westfälisches Wirtschaftsarchiv (WWA), S 7 Nr. 617.

² Geschäftsbericht 1972 des Verkehrsverbands Industriebezirk, S. 3, WWA, S 7 Nr. 617.

„ Die Arbeiten auf dem Verkehrsgebiet haben in den letzten Jahren erkennen lassen, daß das östliche Ruhrgebiet mit seinen Nachbarräumen noch nicht über die erforderliche Geschlossenheit bei der Erarbeitung und Vertretung gemeinsamer Verkehrsinteressen verfügt. “

**DR. ERWIN BUDDE,
DORTMUNDER VERKEHRSDZERNENT A.D., 1971**

die Belange der Dortmunder Kammer im Essener Verband vertrat, stellte außerdem zunehmend abweichende Interessen fest, die vor allem regional begründet waren. Die Schwerpunktarbeit des Verkehrsverbands Industriebezirk, der neben Bezirksgruppen in Gelsenkirchen, Bochum, Essen und Dortmund auch Unterabteilungen in Düsseldorf, Duisburg und Krefeld unterhielt, konzentrierte sich auf das westliche Ruhrgebiet und das Rheinland. Insbesondere in Bezug auf direkte Eisenbahnverbindungen Richtung Süden und der Entwicklung des Luftverkehrs hatte man in Dortmund aber ganz andere Vorstellungen.³ Budde notierte im Sommer 1971: „Die Arbeiten auf dem Verkehrsgebiet haben in den letzten Jahren erkennen lassen, daß das östliche Ruhrgebiet mit seinen Nachbarräumen noch nicht über die erforderliche Geschlossenheit bei der Erarbeitung und Vertretung gemeinsamer Verkehrsinteressen verfügt. Von Verkehrsverbänden, denen die Kammer, aber auch Städte und Gemeinden sowie Industriefirmen des östlichen Ruhrgebiets angehören, die aber außerhalb des östlichen Ruhrgebiets ihren Sitz haben, kann nicht erwartet werden, daß sie die hiesigen Interessen mit dem gebotenen Nachdruck vertreten. Im Gegenteil, es wird vielfach sogar bewußt eine Verkehrspolitik zu Lasten der Ostruhr vertreten.“⁴

³ Auszug aus dem Präsidialsitzungsprotokoll v. 4.8.1971, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. 1 – Gründung bis April 1975“.

⁴ Notiz zur Gründung eines Verkehrsverbands für das östliche Ruhrgebiet v. 2.7.1971, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. 1 – Gründung bis April 1975“.

Buddes Anregung, „die Gründung eines Verkehrsverbandes für das östliche Ruhrgebiet mit Verklammerungsmöglichkeiten zu den angrenzenden Nachbarräumen ins Auge zu fassen“,⁵ stieß im Präsidium auf Zustimmung. Ein einberufener Arbeitskreis aus Vertretern der IHK, der regionalen Wirtschaft, der Kommunen Dortmund und Hamm sowie des Schifffahrtsverbands für das westdeutsche Kanalgebiet beriet in der Folgezeit über die Einzelheiten. Demnach sollte der Verband die Verkehrsinfrastruktur des Straßen- und Eisenbahnwesens, des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Binnenschifffahrt, des Luftverkehrs sowie des Post- und Fernmeldewesens im Verbandsgebiet fördern und damit die Voraussetzungen für die regionale wirtschaftliche Entwicklung verbessern.⁶ Dass sich der zukünftige Tätigkeitsbereich dabei nicht nur auf das östliche Ruhrgebiet beschränkte, sondern das Umland bis ins Sauerland miteinbezog, fand in der Namensgebung „Verkehrsverband Westfalen-Mitte“ seinen Niederschlag.⁷ Auf diese bereits sehr früh verankerte Überregionalität sowie die Trägerschaft durch Kommunen und Wirtschaftsvertreter basiert die Verbandsarbeit bis heute.

⁵ Ebd.

⁶ Satzung des Verkehrsverbands Westfalen-Mitte v. 15.3.1972, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. 1 – Gründung bis April 1975“.

⁷ Sitzungsprotokolle des Arbeitskreises zur Gründung eines Verkehrsverbands für das östliche Ruhrgebiet und die westfälischen Nachbarräume v. 19.11.1971, 19.1.1972 und 15.3.1972, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. 1 – Gründung bis April 1975“.

⁸ Auszug aus dem Ergebnisprotokoll der Vollversammlung v. 3.7.1972, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. 1 – Gründung bis April 1975“.

⁹ Beglaubigte Kopie des Gründungsprotokolls des Verkehrsverbands Westfalen-Mitte v. 28.1.1974, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. 1 – Gründung bis April 1975“.

Im Juli 1972 präsentierte Budde die Überlegungen des Arbeitskreises in der Vollversammlung, die die Pläne einstimmig befürwortete und damit die Bildung des Verkehrsverbands am 28. Januar 1974 möglich machte.⁸ Die Gründungsmitglieder gingen größtenteils aus dem Arbeitskreis hervor. In den Vorstand wurden der Dortmunder Unternehmer und IHK-Präsident Hans Hartwig als Vorsitzender gewählt, als seine Stellvertreter der Dortmunder Stadtrat Franz Niewerth und der Hammer Stadtdirektor Dr. Otto Löbke, sowie als weiteres Vorstandsmitglied der IHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Helmut Keunecke. Die Geschäftsführung des Verbands übernahm Erwin Budde.⁹

Mitgliederanstieg und erste Aktivitäten

In den Folgemonaten konnten weitere Mitglieder geworben werden, darunter die Stadtwerke Dortmund und Lünen, die Dortmunder Flughafen GmbH sowie die Dortmunder Hafen und Eisenbahn AG. Außerdem sollte der Verband mit dem Versuch, die beiden Kammern Hagen und Arns-

berg für die Mitarbeit zu gewinnen, räumlich auf eine breitere Basis gestellt werden und dadurch mehr Gewicht und Durchsetzungsvermögen erhalten.¹⁰ Während die Industrie- und Handelskammer für das südöstliche Westfalen zu Arnberg Ende Oktober 1974 dem Verkehrsverband beitrug, lehnte Hagen ab, weil die Interessen der Kammer bereits durch den Verkehrsverband Industriebezirk sowie den Bergisch-Märkischen Verkehrsverband vertreten waren.¹¹ Tatsächlich wurde die Gründung eines dritten Verbands auf engem Raum in diesen Jahren teilweise kritisiert. Interessanterweise besteht aber der Verkehrsverband Westfalen als einziger der damals konkurrierenden Institutionen bis heute erfolgreich. So wurde beispielsweise der Verkehrsverband Industriebezirk 1989 aufgelöst: Neben der fehlenden finanziellen Ausstattung waren wegen der aufgetretenen Interessensgegensätze zwischen Ruhrgebiet und benachbarten Regionen, Kammern und Wirtschaftsunternehmen sowie Kommunen und deren Verkehrsunternehmen „einheitliche und dennoch überzeugende Verbandsaussagen kaum noch möglich.“¹² Jedenfalls bedurfte der Konflikt Mitte der 1970er Jahre zunächst einer Aussprache zwischen den beiden Verkehrsverbänden Indus-

triebezirk und Westfalen-Mitte, an deren Ende sich beide Parteien ein gutes nachbarschaftliches Verhältnis sowie die fortlaufende Mitgliedschaft Dortmunds im Essener Verband zusicherten.¹³ In dem Gespräch stellte Budde aber noch einmal heraus, dass sich der Verband Industriebezirk, 1920 ursprünglich als Gremium zur Fahrplanarbeit des Personenreiseverkehrs gegründet, aus Dortmunder Sicht nach wie vor zu sehr mit Fragen des Eisenbahnpersonenverkehrs befasste und die anderen Verkehrsträger, die Interessen der Wirtschaft sowie die sich entwickelnde Infrastrukturprobleme im westfälischen Raum vernachlässigte. Aus diesem Grund sei man eigeninitiativ tätig geworden.¹⁴ Die Problematik brachte der Arnberger Regierungspräsident Fritz Ziegler bei der ersten Vortragsveranstaltung des Verkehrsverbands Westfalen-Mitte im Herbst 1974 auf den Punkt: „Das Angebot an Verkehrsleistungen wird in allen Bereichen den Anforderungen der stetig wachsenden Wirtschaft nicht mehr gerecht. [...] Nur mit Hilfe des Verkehrsausbaus kann versucht werden, die Standortnachteile der westfälischen Industrie gegenüber anderen Wirtschaftsräumen auszugleichen. Das gilt in erster Linie für das mittlere Westfalen; in gleicher Weise aber auch

10 Brief der Industrie- und Handelskammer für das südöstliche Westfalen zu Arnberg an den Verkehrsverband v. 31.10.1974, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Mitgliederversammlungen und Vorstandssitzungen Bd.1 – 1972-1975“.

11 Antwortschreiben der IHK Hagen an die IHK Dortmund v. 29.8.1974, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. 1 – Gründung bis April 1975“.

12 Protokoll der Mitgliederversammlung des Verkehrsverbands Industriebezirk am 31.10.1989, S. 3, Registratur des Verkehrsverbands Industriebezirk, IHK Essen.

13 Notiz v. 28.4.1975 zur Aussprache zwischen den Verkehrsverbänden Industriebezirk und Westfalen-Mitte, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. 1 – Gründung bis April 1975“.

14 Notiz v. 24.4.1975 zur Aussprache mit dem Verkehrsverband Industriebezirk am 25.4.1975 in Bochum, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. 1 – Gründung bis April 1975“.



BILD: WWA, HERMANN PRUYS

Bei der ersten Vortragsveranstaltung des Verkehrsverbands im November 1974 sprach der Arnberger Regierungspräsident Fritz Ziegler (Mitte) über die Verkehrsprobleme des mittleren westfälischen Raums.

für das westfälische Hinterland, also das Sauer- und das Siegerland.“¹⁵ Dabei berücksichtigte Ziegler nicht nur unternehmerische, sondern auch private Interessen: „Aber wir können nicht weiter zusehen, dass man zwar in 6 Stunden von Europa in die USA fliegen kann, aber hin und zurück 7 Stunden braucht, um von Medebach aus einen Angehörigen in einer Dortmunder Spezialklinik besuchen zu können. Und zwar gleichgültig, ob ein öffentliches Verkehrsmittel oder ein Individualverkehrsmittel benutzt wird.“¹⁶

Nicht nur durch jährliche Vortragsveranstaltungen mit regionalen Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung machte der Verkehrsverband, der 1975 bereits 26 Mitglieder hatte, in den Folgejahren auf sich aufmerksam. Er ging außerdem regelmäßig mit Pressemeldungen an die Öffentlichkeit, in denen er beispielsweise zu Bauvorhaben im Verbandsgebiet oder zu geplanten Streckenstilllegungen der Deutschen Bundesbahn Stellung nahm. Von Beginn an erfolgte darauf ein großes Presseecho in lokalen und regionalen Zeitungen.

15 Rede des Regierungspräsidenten Fritz Ziegler am 13.11.1974, S. 1f., Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Mitgliederversammlungen und Vorstandssitzungen Bd. 1 – 1972-1975“.

16 Ebd.

Wachsende Wahrnehmung und Professionalisierung der Verbandsarbeit

Um der Verbandsarbeit mehr Gehör und Gewicht zu verschaffen, wurden seit 1977 projektbezogene Studien erstellt, die den verschiedenen verkehrspolitischen Forderungen zu Grunde lagen. Die darin gewonnenen Erkenntnisse sollten fortan Veränderungsprozesse anregen und bestenfalls sogar Grundlage verkehrspolitischer Entscheidungen werden. Die erste Untersuchung analysierte rund 300 störende Bahnübergänge im Verbandsbezirk nach den Kriterien Unfallrisiko, Verkehrsfluss, Sicherheit und Umweltbelastung und stellte den zuständigen Behörden und Bauämtern sowie der Bundesbahn die Ergebnisse als konkreten Maßnahmenkatalog mit der gewünschten Reihenfolge der Schließung zur Verfügung.¹⁷ Diese Mischung aus wissenschaftlich fundierter Grundlagenarbeit und konkreten Hilfestellungen zur Anwendung in der Region erwies sich in diesem Fall als sehr erfolgreich und zeichnete auch die folgenden Projektstudien des Verbands aus.

Zunehmender Verbreitungskreis der wissenschaftlichen Studien

Waren die 1970er Jahre verkehrspolitisch vor allem durch die Sanierung der Bundesbahn und die schwierige Durchsetzung von Neubauten geprägt, eröffnete der Verkehrsverband um 1980 durch die Veröffentlichung von Arbeiten zur Luftfahrt und dem Wasserstraßenbau zwei weitere Schwerpunkte. Dabei ging es zum einen darum, die Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt, der in Öffentlichkeit und Politik im Vergleich zur Straße und Schiene deutlich weniger präsent war, herauszustellen. Zum anderen wurden dadurch die spezifischen Transportbedürfnisse von Handel und Industrie auf den Wasserstraßen transparenter.¹⁸ Daneben hatte der Verband auch den steigenden Geschäftsreiseverkehr in der Luft erkannt. Er forderte nach einer umfassenden Analyse der

¹⁷ Manuskript von Claus-Dieter Weibert zur Vorstandssitzung des Verbands am 12.10.1977, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Mitgliederversammlungen und Vorstandssitzungen Bd. 2 – 1976-1978“.

¹⁸ Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Wasserstraßenbau als wirtschafts- und staatspolitische Aufgabe. Eine Dokumentation, Dortmund 1984.



BILD: WWA, PRESSEBILD BOHM

Der Verbandsgeschäftsführer Dr. Erwin Budde (r.) stellte 1979 gemeinsam mit Hans Mönig, Geschäftsführer der Flughafen Dortmund GmbH, die Studie „Allgemeine Luftfahrt in Westfalen“ vor.

Entwicklung von Nachfrage und Angebot der Flugplätze Arnsberg, Dortmund, Meschede-Schüren und Paderborn/Lippstadt eine verbesserte technische Ausstattung der Verkehrslandeplätze. Nur dadurch ließen sich die Kapazitäten erhöhen und der Flugbetrieb effektiver machen.¹⁹ Das Ergebnis traf nicht nur bei den mittlerweile rund

70 Verbandsmitgliedern auf großes Interesse. Auch der Münsteraner Regierungspräsident Erwin Schleberger lobte: „Das wesentliche Verdienst Ihrer Arbeit sehe ich aber darin daß – soweit ich es zu übersehen vermag – erstmals in Deutschland dem Geschäftsreise- und Werkluftverkehr eine so gründliche Untersuchung gewidmet wor-

¹⁹ Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Allgemeine Luftfahrt in Westfalen. Zur Bedeutung und Entwicklung des Geschäftsreiseverkehrs, Dortmund 1979 und ders. (Hg.): Anflug- und Landehilfen für die allgemeine Luftfahrt. Zur technischen Ausrüstung der regionalen Flughäfen und Landeplätze, Dortmund 1981.

„ *Das wesentliche Verdienst Ihrer Arbeit sehe ich aber darin daß – soweit ich es zu übersehen vermag – erstmals in Deutschland dem Geschäftsreise- und Werkluftverkehr eine so gründliche Untersuchung gewidmet worden ist. [...] Solche Untersuchungen geben auch der Luftfahrtverwaltung wichtige Aufschlüsse für ihre planende Tätigkeit.*



ERWIN SCHLEBERGER,
REGIERUNGSPRÄSIDENT MÜNSTER A.D., 1979

den ist. [...] Solche Untersuchungen geben auch der Luftfahrtverwaltung wichtige Aufschlüsse für ihre planende Tätigkeit.“²⁰

Das wachsende Interesse an den Studien, die nicht nur die wirtschaftliche und infrastrukturelle Bedeutung der jeweiligen Projekte beschrieben, sondern auch die Auswirkungen auf die Bevölkerung und das ökologische Umfeld, verdeutlicht auch der zunehmende Verbreitungskreis. Die 1984 veröffentlichte Analyse über den gefährdeten Ausbau des Abschnitts Hagen-Brilon der A 46 stellte beispielsweise die vielfältigen Effekte der Autobahn auf den Hochsauerlandkreis auf, konkret auf Unternehmen, Handel, Tourismus und die kommunale sowie wirtschaftliche Entwicklung. Sie erschien in einer Erstauflage von 600 Exemplaren und musste wegen der großen Nachfrage aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung nachgedruckt werden.²¹

An diesem Erfolg hatte Erwin Budde als Initiator und erster Geschäftsführer des Verkehrsverbands einen großen Anteil. Er schied Ende 1984 nach 10-jähriger Tätigkeit aus der Geschäftsführung aus und machte Platz für Claus-Dieter Weibert. Nur wenige Jahre später verließ auch Hans Hartwig seinen Vorstandsvorsitz. 1988 folgte ihm der Dortmunder Unternehmer, Vizepräsident und Vorsitzende des IHK-Verkehrsausschusses,

²⁰ Schreiben des Münsteraner Regierungspräsidenten Erwin Schleberger v. 22.8.1979, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Mitgliederversammlungen und Vorstandssitzungen Bd. 3 – 1979-1981“.

²¹ Sitzungsprotokoll des Verbandsvorstands am 22.10.1984, S. 1, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Mitgliederversammlungen und Vorstandssitzungen Bd. 4 – 1982-1985“.

Rudolf Brickenstein. Unter der neuen Geschäftsführung begann Mitte der 1980er Jahre neben der A 46 ein weiteres Großprojekt, das den Verband bis ins neue Jahrtausend beschäftigen sollte: Der Einsatz für die geplante Schienenschnellstrecke von Dortmund nach Kassel, die zur Hälfte im Verbandsgebiet lag und den verbesserungswürdigen Personen- und Güterverkehr aus dem mittelwestfälischen Raum nach Süddeutschland wesentlich voranbringen konnte.²² Dafür gründete der Verband eigens einen Arbeitskreis, formulierte eine Resolution und widmete der Thematik sogar eine Studie, die auf einer Befragung der betroffenen Unternehmen basierte. Die hartnäckige Arbeit wurde belohnt und der Ausbau dieser Strecke tatsächlich nachträglich als Maßnahme mit hoher Dringlichkeit im Bundesverkehrswegeplan 1985 verankert.²³ Erfreut stellte der Verkehrsverband fest: „Die Entscheidung für die Strecke Dortmund-Kassel unterstreicht den hohen verkehrs- und regionalpolitischen Rang dieses Projekts, den wir ihm stets beigemessen haben. Sowohl die Bahn als auch deren Nutzer werden von den verbesserten Schienenverkehrsmöglichkeiten profitieren können und damit zugleich auch wichtige Impulse für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des mittelwestfälischen Raumes und darüber hinaus geben können.“²⁴ Zu den wesentlichen Erfolgsfaktoren zählte dabei sicherlich die Erkenntnis,

dass der Verkehr nicht an den Grenzen des Verbandsgebiets endete, sondern eine überregionale Verflechtung des Projekts notwendig war: Im Arbeitskreis setzten die Verantwortlichen erstmals auf die Zusammenarbeit mit externen Akteuren aus Hessen und griffen seither auch bei anderen Vorhaben immer wieder auf entsprechende erweiterte Netzwerke zurück.

Positive Rückmeldungen aus der Bundes- und Landespolitik

Nicht nur bei Einzelprojekten, sondern auch in der verkehrspolitischen Diskussion zum mutmaßlichen „überflüssigen weiteren Ausbau des Verkehrs- und Straßennetzes wegen der abnehmenden Bevölkerungszahl“ machte sich der Verband Ende der 1980er Jahre einen Namen. Nach der Auswertung wissenschaftlicher Arbeiten und dem Abgleich von älteren Prognosen mit aktuellen Zahlen appellierte er in einem Memorandum an die Verantwortlichen in Bund und Land: „Eine wirksame Trendwende, die einen weiteren Ausbau des Verkehrs- und insbesondere des Straßennetzes überflüssig machen würde, ist nicht zu erkennen; eine Reduzierung des für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung stehenden Mittelvolumens

²² Resolution des Verkehrsverbands zur Schienenschnellstrecke v. 23.4.1985, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Mitgliederversammlungen und Vorstandssitzungen Bd. 4 – 1982-1985“.

²³ Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Schienenschnellstrecke Dortmund-Kassel. Einbindung Mittelwestfalens in das Schienennetz der Zukunft, Dortmund 1987.

²⁴ Kopie des Verbandsschreibens an den Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger v. 30.9.1985, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Mitgliederversammlungen und Vorstandssitzungen Bd. 4 – 1982-1985“.

ist weder angezeigt noch möglich. Vielmehr bleibt die Errichtung eines Verkehrsnetzes, das nach Art und Umfang den Mobilitäts- und Transportbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft entspricht, ein Ziel, das zu erreichen noch erheblicher Anstrengungen bedarf.²⁵ Die positiven Rückmeldungen von Bundes- und Landespolitikern bezogen sich vor allem auf deren Dankbarkeit für die „Fülle von sachlichen Fakten“, die sie den zuständigen Arbeitskreisen zur Verfügung stellen konnten. Die umfangreiche Analyse des Verbands wurde sogar im Bundesverkehrsausschuss als „wertvolle Argumentationshilfe“ wahrgenommen.²⁶

Die steigende Mitgliederzahl und das Engagement für eine wachsende Menge an Projekten und Verkehrsträgern führten um 1990 dazu, die bisherigen Schwerpunkte und Verfahren der Verbandsarbeit erstmals zu überdenken. Anlass war die Neubesetzung der Verbandsgeschäftsführung durch Gerhard Eifler, der Claus-Dieter Weibert folgte. Insbesondere für die Herausgabe der häufig erscheinenden und anspruchsvollen Studien reichte die personelle Ausstattung der beiden Kammern Dortmund und Arnsberg kaum mehr aus, zumal das Engagement für den Verband neben dem Alltagsgeschäft erfolgte. In der Regel basierten die Untersuchungen auf Diplomarbeiten

von Studenten, die vom Verbandsgeschäftsführer in Dortmund und dem Arnsberger Verkehrsdezernenten Werner von Buchwald ergänzt und überarbeitet wurden. Die Überlegung, sie wegen des personellen und zeitlichen Aufwands in längeren Zeitabständen erscheinen zu lassen oder die Schriftenreihe sogar gänzlich aufzugeben, wurde schnell verworfen. Zu groß war die Gefahr, dass der hart erarbeitete Bekanntheitsgrad unter den verkehrspolitischen Akteuren wieder abnehmen könnte. Außerdem zeigte das Beispiel der nachträglichen Berücksichtigung des Ausbaus der Schienenschnellstrecke Dortmund-Kassel im Bundesverkehrswegeplan 1985, dass die Studien nicht nur Denkanstöße gaben, sondern tatsächlich Gewicht bei der Durchsetzung von Infrastrukturvorhaben hatten. Zur Reduzierung des Aufwands und der Nacharbeiten wurde stattdessen beschlossen, vermehrt mit verkehrswissenschaftlichen Instituten statt mit einzelnen Studenten zusammenzuarbeiten, und die dadurch steigenden Kosten durch die Erweiterung der Anzahl der Verbandsmitglieder zu finanzieren.²⁷

25 Memorandum des Verkehrsverbands v. 13.5.1987, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. V – Fortschreibung Landesstraßenbedarfsplan“.

26 Brief v. Karl Knipschild v. 7.7.1987 sowie v. Karl Heinz Lemmich v. 21.7.1987 an den Verkehrsverband, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Allgemeine Unterlagen Bd. V – Fortschreibung Landesstraßenbedarfsplan“.

27 Vermerk zur künftigen Arbeit des Verkehrsverbands v. 14.9.1989, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Mitgliederversammlungen und Vorstandssitzungen Bd. 6 – 1989“; Brief von Gerhard Eifler an Rudolf Brickenstein betr. zukünftige Verbandsarbeit v. 12.9.1991 und Sitzungsprotokoll des Verbandsvorstands vom 30.9.1991, S. 5, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Mitgliederversammlungen und Vorstandssitzungen Bd. 8 – 1991-1992“.

Entwicklung zum Partner auf Landesniveau

1993 zählten zu den Mitgliedern des Verkehrsverbands bereits 50

Unternehmen, 15 Städte und Kreise sowie zehn Verbände und Körperschaften. Zwei Jahre später stieß mit der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer (SIHK) zu Hagen nach der Auflösung des Verkehrsverbands Industriebezirk ein weiteres gewichtiges Mitglied hinzu, dem die Stadt Hagen, der Märkische Kreis sowie Wirtschafts- und Verkehrsunternehmen aus dem märkischen Raum folgten. Der Verband wurde Sprachrohr für die spezifischen Verkehrsprobleme dieser Region mit ihrer Vielzahl an kleinen und mittleren Unternehmen aus der Nichteisenmetallindustrie, der Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie und dem Maschinenbau. Für deren wirtschaftliche Entwicklung war die Anbindung an überregionale Verkehrsnetze unentbehrlich, weshalb insbesondere der Weiterbau der A 46 über Iserlohn hinaus, der Flughafen Dortmund und der Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen über Siegen nach Gießen und Frankfurt von besonderem Interesse waren.²⁸

Alternative Finanzierungskonzepte für die Verkehrsinfrastruktur

Gleichzeitig ließ die zugespitzte Haushaltssituation des Bundes Mitte der 1990er Jahre für Neubauten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur kaum noch Spielraum zu. Der Verband erkannte, dass selbst argumentativ überzeugende Projektstudien an der Finanzierung scheitern könnten, und beschloss, diesem grundsätzlichen Problem eine eigene Untersuchung zu widmen. In Zusammenarbeit mit zwei Verkehrswissenschaftlern der Universitäten Köln und Gießen wurden Möglichkeiten zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur erarbeitet und 1997 der Öffentlichkeit und den verkehrspolitischen Gremien des Bundes und der Länder präsentiert. Darin diskutierten die Verfasser zunächst den Status quo der klassischen Haushaltsfinanzierung, um danach alternative Modelle wie Straßenbenutzungsgebühren oder die finanzielle Belastung ausländischer LKW vorzustellen. Bereits zu diesem Zeitpunkt machte

28 Sitzungsprotokoll der außerordentlichen Mitgliederversammlung des Verbands am 17.11.1995, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner 7/0009/2/01 Nr. 10 „Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlung – 1995-1996“.

„Während der 25 Jahre ist Vieles auf den Weg gebracht worden, manche der vom Verband vorgetragenen Empfehlungen sind nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern auch teilweise realisiert worden, z. B. der partielle Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Dortmund und Paderborn. Vieles muss noch angegangen werden.“

**RUDOLF BRICKENSTEIN,
EHRENVORSTANDSVORSITZENDER, 1999**

sich der Verkehrsverband Westfalen-Mitte für die Einführung einer leistungsbezogenen Abgabe zur Finanzierung der Verkehrswege stark. In der Übergangszeit sollten für alle Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Vignetten dienen und die Einnahmen zweckgebunden dem Verkehrsinfrastrukturhaushalt zugeleitet werden.²⁹ Die Studie sorgte für überregionales Aufsehen und diente einige Jahre später sogar einer vom Bundesverkehrsminister beauftragten Kommission als Grundlage, die ebenfalls verschiedene Modelle für die zukünftige Finanzierung der Bundesverkehrsinfrastruktur untersuchte und dabei zu annähernd gleichen Ergebnissen, wie der Verband kam.³⁰

Die steigende Bekanntheit des Verkehrsverbands in der Wirtschaft sowie in der Bundes- und Landespolitik lässt sich auch bei einem Blick auf die zunehmend hochrangigen Referenten der Vorträge erkennen, zu denen der Verband seit seiner Gründung jährlich einlud. Bis Mitte der 1980er Jahren referierten vor allem Regierungspräsidenten, Landräte, lokale Verkehrsunternehmer sowie allenfalls untergeordnete Vertreter aus dem nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerium. In den Folgejahren konnte der Verband dagegen Mit-

29 Sitzungsprotokoll der Vorstandssitzung des Verbands am 25.4.1996, S. 5, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner 7/0009/2/01 Nr. 10 „Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlung – 1995-1996“; Sitzungsprotokoll der Mitgliederversammlung des Verbands am 3.9.1997, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner 7/0009/2/01 Nr. 14 „Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlung, Vortragsveranstaltungen – Juli 1996 - September 1997“.

30 Sitzungsprotokoll der Vorstandssitzung des Verbands am 26.1.2000 und Resolution der Mitgliederversammlung des Verbands, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner 7/0009/2/01 Nr. 21 „Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlung, Vortragsveranstaltungen – September 2000-2001“.

arbeiter des Bundesverkehrsministeriums, die Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn und der Lufthansa sowie den NRW-Verkehrsminister Wolfgang Clement in Westfalen begrüßen. Zur Festveranstaltung anlässlich des 25-jährigen Verbandsjubiläums im Jahre 1999 hatte sich sogar der Bundesverkehrsminister Franz Müntefering angekündigt, auch wenn er dann kurzfristig von seinem parlamentarischen Staatssekretär Lothar Ibrügger vertreten werden musste. Beim Festakt resümierte der nach 11-jähriger Tätigkeit scheidende Verkehrsverbandsvorsitzende Rudolf Brickenstein zufrieden: „Während der 25 Jahre ist Vieles auf den Weg gebracht worden, manche der vom Verband vorgetragenen Empfehlungen sind nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern auch teilweise realisiert worden, z. B. der partielle Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Dortmund und Paderborn. Vieles muss noch angegangen werden.“³¹ Letzteres überließ er seinem Nachfolger Dr. Rolf Windmüller, der als Mitglied des Vorstands der VEW Energie AG wie sein Vorgänger ein Vertreter der regionalen Wirtschaft war.³² Auch in der Geschäftsführung kam es um die Jahrtausendwende zu einer personellen Veränderung. Stefan Schreiber übernahm 2001 das Amt von Gerhard Eifler, der im vergangenen Jahrzehnt gemeinsam

31 Rede von Rudolf Brickenstein bei der Jubiläumsveranstaltung des Verbands am 22.9.1999, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner 7/0009/2/01 Nr. 17 „Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlung, Vortragsveranstaltungen, Jubiläumsveranstaltungen – 1998-1999“.

32 Art. „Wechsel an der Spitze des Verkehrsverbandes“, in: Wirtschaft im südöstlichen Westfalen 11/1999, S. 22.

33 Sitzungsprotokoll der Vorstandssitzung des Verbands am 26.2.2002, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner 7/0009/2/01 Nr. 22 „Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlung, Vortragsveranstaltungen – September 2000-2001“.

34 Liste der Zusagen zum Parlamentarischen Abend in Hamm 2002, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner 7/0009/2/01 Nr. 25 „Parlamentarischer Abend Schloss Oberwerries 12. Juni 2002“.

35 Vermerk zur Besprechung einer Neukonzeption mit Dr. Jürgen Huppert, Hans-Peter Rapp-Frick und Klaus Günzel am 21.8.2001, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Strategie Neugestaltung“.

mit Rudolf Brickenstein wesentliche Weichenstellungen für die zukünftige Entwicklung des Verbands vorgenommen hatte, darunter die räumliche Verbandserweiterung um das Gebiet der SIHK Hagen und die erste Studie zur Verkehrsfinanzierung, die ein besonders großes Renommee erreichte.

Unter den neuen Amtsinhabern erfolgte abermals eine Neuausrichtung der Verbandsarbeit. Stefan Schreiber forcierte den unter seinen Vorgängern ausgebauten Kontakt zu den Entscheidungsträgern und etablierte Parlamentarische Abende als weitere Austauschplattform „zur Sensibilisierung der Politik für spezifische Infrastrukturprojekte in der Region“.³³ Zur neu konzipierten Veranstaltung wurden erstmals 2002 die verkehrspolitischen Sprecher der im Landtag vertretenen Fraktionen, die regionalen Abgeordneten im Landtag sowie Mitglieder des Regionalrats im Regierungsbezirk Arnsberg eingeladen.³⁴ Außerdem setzte sich Schreiber statt der bisherigen schwerpunktmäßigen Bearbeitung grundsätzlicher Strategien zur Verkehrspolitik vielmehr für greifbare regionale Projekte ein, die einen konkreten Nutzen für die Mitglieder und potenzielle Neumitglieder zeigen sollten.³⁵ Der in Hamm stattfindende erste Parlamentarische Abend wurde deshalb auch dazu genutzt, den

Anwesenden „ausgewählte regionale Brennpunkte im Verkehrsinfrastrukturnetz“ vorzustellen, die der Verband in Form kurzer Steckbriefe in der Broschüre „Quo vadis regionale Verkehrsinfrastruktur?“ zusammengestellt hatte. Den langfristigen Erfolg des neuen Konzepts bewiesen die drei Neuauflagen der Broschüre in den Jahren 2006, 2010 und 2012. Der Parlamentarische Abend wurde zu einem dauerhaften Bestandteil der verkehrspolitischen Arbeit des Verbands und in den Folgejahren insbesondere als Plattform zur Vorstellung neuer Publikationen genutzt. 2013 präsentierte der Verband in diesem Rahmen beispielsweise die neue Studie „Fahrplan 2025 für das Schienennetz NRW“, in der verschiedene Lösungsmodelle für Engpässe und überlastete Strecken aufgezeigt wurden.

Verbandsgebietserweiterungen

Nach der Auflösung des Bergisch-Märkischen Verkehrsverbands zeigte im Jahre 2005 auch die Industrie- und Handelskammer Siegen mit den beiden Landkreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe Interesse an einer Mitgliedschaft im Verkehrsverband Westfalen-Mitte. Die industriestarke Region mit Schwerpunkten in der Metallbearbeitung und Kfz-Zulieferung kämpfte nicht nur mit der überlasteten A 45, sondern auch mit den maroden Landesstraßen, die im ländlichen Raum eine wichtige Erschließungsfunktion übernehmen.³⁶ Nach dem

Beitritt der IHK Siegen und einiger Unternehmer aus dem Siegener Raum umfasste das Verbandsgebiet beinahe den gesamten Regierungsbezirk Arnsberg, was in der Namensänderung in „Verkehrsverband Westfalen“ deutlich wurde. Fünf Jahre später vergrößerte sich der Aktionsradius noch weiter durch die Mitgliedschaft der Industrie- und Handelskammer Mittleres Ruhrgebiet und damit räumlich um die Städte Bochum, Herne, Hattingen und Witten: Der bisherige verkehrliche Fokus des Verbands auf das Ruhrgebiet fand dadurch eine deutliche Erweiterung. Neben zwei Universitäten kennzeichnete diesen Raum ein starker mittelständischer Maschinenbau. Die Verkehrsinteressen lagen entsprechend auf den Entwicklungsmöglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs und der Schieneninfrastruktur sowie auf dem Ausbau der Autobahnen 40 und 43.

Infolge der räumlichen Erweiterungen änderte der Verbandsvorstand seine Struktur. Bislang hatte jeder Bezirk einige Vertreter in den Vorstand entsandt, der nach dem Bochumer Beitritt auf nunmehr 20 Personen angewachsen wäre. Um die Handlungsfähigkeit zukünftig zu gewährleisten, wurde er stattdessen auf den Vorsitzenden, zwei Stellvertreter und einen Geschäftsführer begrenzt und die restlichen Verantwortlichen in einem neu gegründeten Beirat zusammengefasst, aus dem per Rotationsliste jährlich die Stellvertreterposten im Vorstand besetzt wurden. Während sich die Arbeitsschwerpunkte der Vorstandsmitglieder fort-

³⁶ Ausführungen von Franz J. Mockenhaupt in der Mitgliederversammlung des Verbands v. 15.11.2005, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlungen, Vortragsveranstaltungen – 2005-2006“.



BILD: CFP/COMPARTNER

Der Verband wurde seit den 1990er Jahren auf Landes- und Bundesebene zunehmend bekannter – hier im September 2011 bei der Veranstaltung „Traffic Talks“ in Bonn.

an auf die Organisation von Veranstaltungen und die Präsentation der Studienergebnisse konzentrierten, zeichnete sich der Beirat offiziell verantwortlich für die Auswahl und Begleitung der Verbandsstudien. Diese neue Institution knüpfte an die Idee des begleitenden Arbeitskreises an, der bereits einige Jahre zuvor auf Initiative von Stefan Schreiber eingerichtet wurde. Mit Werner von Buchwald (Arnsberg), Jan-Peter Tornow (Hagen) und Hermann-Josef Droege (Siegen) hatte er die regionalen Interessenvertreter umfasst und die Dortmunder Geschäftsführung unterstützt. Nach der Gründung des Beirats ging der Arbeitskreis darin auf.

Akzeptanz als fundierter Verkehrsexperte

Naturgemäß differenzierten sich die Aufgabebereiche des Verkehrsverbands in diesen Jahren durch die Gebietserweiterungen, um möglichst alle Verkehrsträger und regionalen Besonderheiten berücksichtigen zu können. Die Erstellung von Studien zur Situation der Landesstraßen sowie zur A 45 spiegelte 2007 und 2008 beispielsweise explizit die Anliegen des Siegener Raums wider. Gleichzeitig hielt das Engagement für langjährige Großprojekte wie die Schienenschnellstrecke Dortmund-Kassel weiter an. Auch der Luftverkehr blieb ein wiederkehrendes Anliegen, zu dem der Verkehrsverband 2007 erstmals als Experte im Landtag angehört wurde. Stefan Schreiber nahm dort zum Thema „Kleinstaaterei beim Flughafen ausbau in NRW – Subventionslöcher schließen“ Stellung und sprach

sich deutlich für ein dezentrales Luftverkehrskonzept aus, weil es den verschiedenen Ballungszentren Rechnung trage. Die jeweiligen Einschätzungen des Verbands zu verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen wurden im Landtag seither häufiger abgefragt, sei es noch im selben Jahr zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes, 2011 über den Ausbau Nordrhein-Westfalens zum zentralen europäischen Logistikstandort oder 2012 zum zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke Dortmund-Lünen-Münster. Die Akzeptanz als fundierter Verkehrsexperte auf Landesebene resultierte dabei nicht nur aus den in entsprechenden Gremien wahrgenommenen anspruchsvollen Infrastrukturstudien. Sie war auch Ergebnis des seit Jahren intensiv gepflegten persönlichen Austausches mit den verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen.

Ein Meilenstein der wachsenden Anerkennung war sicherlich die Tatsache, dass der Verband bereits Ende der 1990er Jahren selbstbewusst alternative Finanzierungskonzepte für die Verkehrsinfrastruktur formulierte und dabei auch nicht vor einer PKW-Maut zurückschreckte. Rund zehn Jahre später knüpfte er erneut daran, weil die Diskussion um Verkehrsprojekte nach wie vor auf deren Finanzierungsfrage zurückgeführt wurde. Die Untersuchung „Mobilitätskonzept Straße – Die Zukunft der Verkehrsfinanzierung am Beispiel NRW“ aus dem Jahr 2009 analysierte zunächst die gegenwärtige und zukünftige Leistungsfähigkeit der nordrhein-westfälischen Fernstraßen und berechnete die volkswirtschaftlichen Nutzenverluste durch unterlassene Investitionen. In einem zweiten Schritt wurde die aktuelle Umsetzbarkeit

alternativer Finanzierungsmodelle herausgestellt. Abermals sorgte der Verband mit dieser Arbeit für Furore und machte sich damit auch über die Landesgrenze hinaus in der Bundespolitik einen Namen. Aus Gesprächen der Geschäftsführung mit 25 Abgeordneten in Berlin im Herbst 2010 ging hervor: „Die Parlamentarier wünschen sich einen engeren Dialog mit dem Verkehrsverband, da die verfügbaren Dokumente nicht vergleichbar sind mit bestehenden Materialien auf Bundesebene. Hier wurde dem Verband ein Kompliment für die solide aufbereiteten Unterlagen bestätigt. Der Verband konnte mit dem Auftritt in Berlin seine Position als Ansprechpartner bei den Verkehrsträgern Schiene, Straße, Wasser und Luft festigen.“³⁷

Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Verbandsvertreter nur als Gäste und Gesprächspartner in der Hauptstadt aufgetreten. Außerdem hatten die Veranstaltungen immer im Verbandsbezirk stattgefunden. Der Höhepunkt der bisherigen Entwicklung ereignete sich deshalb im Jahre 2013, als der Verband als offizieller Partner des NRW-Verkehrsministeriums einen Parlamentarischen Abend in der Berliner Landesvertretung NRW mit knapp 230 Teilnehmern ausrichtete. Innerhalb von 40 Jahren ist der Verkehrsverband Westfalen also nicht nur vom regionalen Meinungsforum zum festen Partner auf Landesebene herangewachsen, sondern wurde auch bereits auf bundespolitischer Ebene als Akteur wahrgenommen.

³⁷ Zusammenfassung der Gespräche der Verbandsgeschäftsführung in Berlin v. 30.9. bis 1.10.2010, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlungen, Vortragsveranstaltungen – 2009-2010“.

“ Die Parlamentarier wünschen sich einen engeren Dialog mit dem Verkehrsverband, da die verfügbaren Dokumente nicht vergleichbar sind mit bestehenden Materialien auf Bundesebene. Hier wurde dem Verband ein Kompliment für die solide aufbereiteten Unterlagen bestätigt. Der Verband konnte mit dem Auftritt in Berlin seine Position als Ansprechpartner bei den Verkehrsträgern Schiene, Straße, Wasser und Luft festigen. “

VERBANDSGESCHÄFTSFÜHRUNG, 2010

INFRASTRUKTUR- ENTWICKLUNG IM VERBANDSBEZIRK SEIT DEN 1970ER JAHREN BIS HEUTE

Ein starkes Fünftel Nordrhein-Westfalens

Seit Mitte der 1970er Jahre setzt sich der Verkehrsverband Westfalen für die kontinuierliche und bedarfsgerechte Entwicklung der regionalen Verkehrsinfrastruktur ein. Das Verbandsgebiet entspricht nach mehrfachen Erweiterungen heute dem Regierungsbezirk Arnsberg und macht damit rund

ein Viertel der Gesamtfläche von NRW aus. Diesen Raum zugrunde gelegt, hat sich die ökonomische Bedeutung des Verbandsgebiets im Laufe der vergangenen 40 Jahre besonders stark entwickelt: Im Regierungsbezirk Arnsberg erwirtschafteten Mitte der 1970er Jahre 1,2 Mio. Erwerbstätige (1977) ein Bruttoinlandsprodukt (BIP) von knapp 64

	Verbandsgebiet	NRW	Verbandsanteil an NRW in %
IHK-zugehörige Unternehmen (01.01.2012)	189.137	1.049.573	18,0
Fläche insgesamt in 1.000 m ² (01.01.2013)	8.002.089	34.082.814	23,5
Bevölkerung (30.06.2013)	3.552.021	17.545.987	20,2
Erwerbstätige in 2011	1.755.900	8.822.900	19,9
Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen in Mio. € (2011)	106.089	572.275	18,5

QUELLE: IT.NRW UND IHK DORTMUND

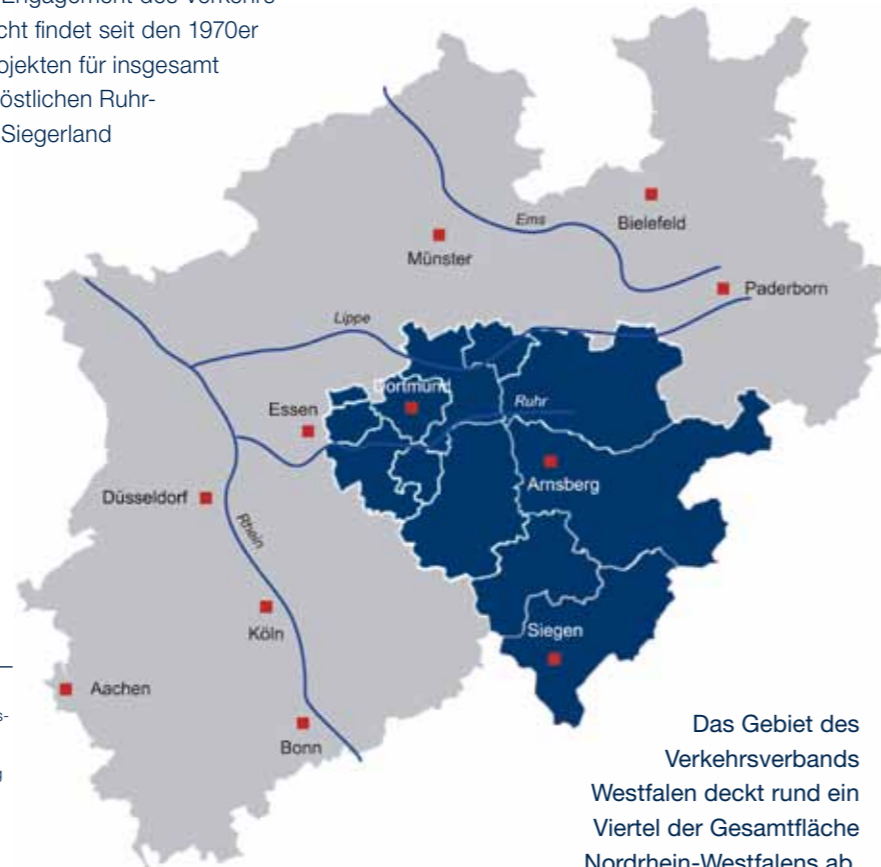
Kennzahlen zum Bezirk des Verkehrsverbands Westfalen

Mrd. DM (zu Marktpreisen v. 1976),³⁸ umgerechnet also rund 33 Mrd. €. Bis heute hat sich diese Wirtschaftsleistung verdreifacht. Die große Wirtschaftskraft des Verbandsgebiets wird auch durch den Landesvergleich deutlich: Fast jedes fünfte NRW-Unternehmen ist hier ansässig und mit über 1,7 Mio. Erwerbstätigen wird mehr als 18 Prozent des nordrhein-westfälischen BIP erwirtschaftet.

Zu den Grundvoraussetzungen einer starken wirtschaftlichen Entwicklung gehört eine leistungsfähige Infrastruktur. Das Engagement des Verkehrsverbands in dieser Hinsicht findet seit den 1970er Jahren in zahlreichen Projekten für insgesamt vier Verkehrsträger vom östlichen Ruhrgebiet bis in Sauer- und Siegerland seinen Niederschlag. An dieser Stelle werden im Vergleich mit der tatsächlichen Infrastrukturentwicklung und den Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft exemplarisch einige besonders bedeutsame Arbeitsschwerpunkte des Verbands präsentiert. Zur Untermauerung

³⁸ Kreisstandardzahlen 1978, Statistische Angaben für kreisfreie Städte und Kreise des Landes NRW, hg. vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW, S. 72ff.

wurde dabei nach Möglichkeit auf Zahlenmaterial zum Regierungsbezirk Arnsberg unmittelbar seit der Verbandsgründung bis heute zurückgegriffen. Allerdings stehen für einen langen Zeitraum von 40 Jahren nicht immer gleichförmige statistische Erhebungen zur Verfügung, weshalb zum Teil alternative Daten aus den späten 1970er Jahren oder bezogen auf NRW verwandt wurden.



Das Straßenverkehrsnetz

Dem Anstieg von 1,3 Mio. (1978) auf 2,2 Mio. (2012) Kraftfahrzeugen entsprechend wurde im Straßennetz des Verbandsbezirks innerhalb der letzten 40 Jahre eine – wenn auch nicht ausreichende – Erweiterung notwendig: Betrug die Länge der Straßen im Regierungsbezirk Arnsberg 1976 knapp 19.000 km, erreichte sie 2013 über 25.500 km. Der Zuwachs an Straßenkilometern lag allerdings vor allem im Bereich der Gemeindestraßen, während sich bei den Kreis- und Bundesstraßen keine nennenswerten Veränderungen ergaben. Die Gesamtstrecke der Autobahnen hat sich lediglich von 360 km auf 452 km erhöht. Neben der Tatsache, dass der Bundeshaushalt immer weniger Spielräume für Neubauten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zuließ, agierten seit den 1980er Jahren auch verstärkt Umweltbewegungen gegen den Ausbau des Verkehrs- und Straßennetzes. Der Verkehrsverband betonte dagegen fortlaufend und entschieden die wachsenden Mobilitäts- und Transportbedürfnisse der Bevölkerung und der regionalen Wirtschaft: Im Zeitraum 1978 bis 2012 ist im Regierungsbezirk Arnsberg allein die Anzahl

der PKW um 700.000 auf 1,9 Mio. Fahrzeuge gestiegen und die Menge der Krafträder hat sich auf rund 167.000 verneunfacht. Außerdem erhöhte sich die Anzahl der LKW von 60.000 auf 93.400 und die der Zugmaschinen von 34.000 auf 47.000.³⁹ Während die Gesamtanzahl der Kraftfahrzeuge seit 1978 also um rund 69 Prozent gestiegen ist, vergrößerte sich parallel dazu die Straßenlänge nur um 34 Prozent. Die Infrastruktur entspricht also bei Weitem nicht dem Nachfragewachstum – mit teilweise fatalen Konsequenzen für die regionale Wirtschaft: Laut einer Modellrechnung würden einer Arnsberger Spedition mit 21 LKW beispielsweise ca. 1.200 € pro Tag, 6.300 € in der Woche, 25.000 € im Monat und 300.000 € jährlich verloren gehen, wenn alle Fahrzeuge jeden Tag nur jeweils eine Stunde länger auf gestauten und überlasteten Straßen unterwegs sind. Auf die Konsequenzen des mangelnden Weiterbaus des Straßennetzes für die wirtschaftliche Entwicklung der Region hat der Verkehrsverband seit den 1980er Jahren Politik und Öffentlichkeit in unterschiedlichen Studien und Projekten hingewiesen. Ausgewählte Beispiele werden nachfolgend vorgestellt.

³⁹ Kreisstandardzahlen 1978, ab S. 72; Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (Hg.): Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Daten und Fakten 2013. Straßenverkehr – ÖPNV und Eisenbahn – Binnenschiffsverkehr und Luftverkehr, Düsseldorf 2013, S. 37 und 68.

Lückenlos ankommen? Die A 46 im Sauerland

Einen besonders langen Atem beweist der Verkehrsverband notgedrungen beim geforderten Lückenschluss der A 46 im Sauerland zwischen Hemer und Arnsberg-Neheim. Seit 1976 ist die Autobahn vom Kreuz Hagen bis Hemer durchgehend befahrbar. Den geplanten Weiterbau Richtung Arnsberg erschweren seit Anfang der 1980er Jahre immer wieder neue Umweltaforderungen, die mittlerweile zur Untersuchung von mehr als 40 Trassenalternativen geführt haben. Bereits 1984 bemängelte der Verkehrsverband in einer Studie zur A 46 die erheblichen Verzögerungen des Autobahnweiterbaus und forderte Politik und Verwaltung nachdrücklich zum zügigen Handeln auf: „Das von jeher verkehrlich benachteiligte Hochsauerland wird damit auch weiterhin auf einen leistungsfähigen direkten Zugang zum Autobahnnetz verzichten müssen, wenn nicht dringend die Voraussetzungen für eine Fortführung der A 46 geschaffen werden.“⁴⁰ In den 1990er Jahren wandte sich der Verband erneut an die Politik und präsentierte in einer zweiten Studie die Ergebnisse einer Umfrage unter mehr als 500 sauerländischen Unternehmern, die zu rund 80 Prozent im Lücken-

schluss der A 46 eine sehr große oder große Bedeutung für ihre regionalen Wirtschaftsbeziehungen sahen.⁴¹ Der Weiterbau der A 46 würde eine zeitliche Verkürzung der Transportwege zu den Hauptabsatzgebieten im Rhein-Ruhrgebiet und im Rhein-Main-Gebiet sowie damit verbundene Kostenentlastungen möglich machen, außerdem die Wettbewerbsposition stärken und in Zukunft eine Ausweitung der Absatz- und Zulieferbeziehungen zulassen.⁴² Auch die Konsequenzen der Autobahnunterbrechung für die umliegenden Landes- und Bundesstraßen wurden herausgestellt: Besonders die B 7 sei als Ausweichroute zunehmend von Lärm- und Abgasbelastungen betroffen und hätte sich durch den zusätzlich steigenden Motorisierungsgrad ebenfalls zum „Engpassfaktor für die verkehrliche Erschließung des hochsauerländischen Raumes“ entwickelt.⁴³

Tatsächlich wuchs die Strecke seit Mitte der 1980er Jahre im östlichen Bereich ab Neheim Schritt für Schritt weiter und ist mittlerweile von dort bis Bestwig befahrbar.⁴⁴ Die 19 km lange Lücke zwischen Hemer, Mendon und dem Anschluss an die zwischenzeitlich fertiggestellte A 445 in Neheim klafft aber bis heute wegen ungelöster Planungsfragen und stellt ansässige Unternehmer und Anwohner vor gewaltige Herausforderungen.

40 Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Ruhrtalautobahn A 46. Verkehrsschlagader für die Wirtschaftsregion Sauerland, Dortmund 1984, S. II.

41 Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Ruhrtalautobahn A 46. Bedeutung auch im Ost-West-Verkehr, Dortmund 1991, Vorwort II.

42 Ebd., S. 104 und 126.

43 Ebd., S. 84.

44 Angaben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen unter www.a46.nrw.de.



BILD: SPEDITION GÖSSLING

Laut einer aktuellen Erhebung ist die Verkehrssituation auf der B 7 vor allem in den Ortsdurchfahrten unerträglich geworden. Allein vor Mendon stauen sich täglich bis zu 20.000 Fahrzeuge. Dr. Sigurd Pütter, Seniorchef des 1949 gegründeten Iserlohner Arzneimittelherstellers und Familienunternehmens Medice, betrifft die vorhandene Lücke als Privatmann und Arbeitgeber von rund 450 Beschäftigten: „Die Entfernungen von Iserlohn nach Hagen und nach Arnsberg sind mit etwa 20 Kilometern ähnlich. Nach Hagen fahre ich über die Autobahn maximal 30 Minuten, nach Arnsberg bin ich mehr als doppelt so lange unter-

wegs. Allein vor Mendon stehe ich 20 Minuten im Stau.“ Auch zahlreiche seiner Mitarbeiter seien betroffen: „Es ist ein Skandal, wie viel Zeit einige für die Anfahrt zum Arbeitsplatz verbraten müssen. Da geht viel Freizeit verloren.“

Wesentliche betriebliche Auswirkungen hat die Unterbrechung der A 46 auf den Logistikbetrieb von Hubertus Gössling, der sich gemeinsam mit Dr. Pütter in der regionalen „Unternehmerinitiative pro A 46“ engagiert. Die 1955 gegründete und in zweiter Generation geführte Arnsberger Spedition beliefert ihre Kunden im umliegenden Raum unter

„Unternehmer für den A 46-Lückenschluss“: Mit dieser Botschaft ist einer der LKW der Spedition Gössling im Lande unterwegs.

anderem mit Span- und Küchenarbeitsplatten, Karton- und Hygienepapier sowie mit automobilen Zulieferteilen. Insgesamt 1,5 Mio. Kilometer haben die 21 LKW des Familienunternehmens im Jahr 2013 hinter sich gebracht. Die Lücke der Autobahn macht sich laut Gössling vor allem auf den Strecken Richtung Rhein/Main, Holland und Belgien bemerkbar: „Wir fahren dann einen Umweg von rund 40 km und müssen am Westhofener Kreuz und am Autobahnkreuz Dortmund/Unna vorbei, wo immer Stau ist. Der zeitliche Aufwand ist groß und die Kosten sind es auch, vor allem seit die Fracht nach Straßenkilometern abgerechnet wird. Wenn sich an der Infrastruktur in Deutschland nichts ändert, hat der Wirtschaftsstandort Deutschland verloren.“ Bisher sei an regelmäßige Geschäfte auf der Strecke Richtung Iserlohn und Ruhrgebiet kaum zu denken: Allein die rund 18 km lange LKW-Fahrt vom Standort in Arnsberg nach Iserlohn betrage nicht selten 1,5 Stunden. Damit könne die Spedition nicht wirtschaftlich arbeiten: „Selbst als Unternehmen, welches nicht hauptsächlich vom Fuhrbetrieb lebt, sondern auch Lagerhaltung betreibt, ist es ein wirtschaftlicher Tod auf Raten, ein regelmäßiges Geschäft auf diesen Relationen aufzubauen.“

Nach einem Gespräch mit NRW-Verkehrsminister Michael Groschek und allen beteiligten Interessensgruppen kam im letzten Jahr nach langem Stillstand wieder Bewegung in die Debatte um den Lückenschluss der A 46. Das Land hat

anlässlich der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 alle drei diskutierten Varianten der Linienführung zwischen Hemer und Neheim zur Bewertung an den Bund gemeldet. Dazu zählen neben der Kombination eines neuen Autobahnteilstücks mit einer Bundesstraße auch die sogenannte Netzertüchtigung, also der bloße Ausbau vorhandener Straßen, und der komplette Lückenschluss als vierspurige Autobahn, wie er von den ansässigen Unternehmen, Kammern und vom Verkehrsverband seit langem gefordert wird.⁴⁵

Acht Kilometer mit großer Netzwirkung: Der Anschluss der A 445 an die A 2

Die „kolossal gute Vernetzung“ war mitentscheidend für Klemens Münstermanns Entschluss, 1966 als junger Unternehmer nach Werl zu ziehen und hier einen kleinen Textilbetrieb zur Herstellung von Läufern, Bettumrandungen und Badematten aufzubauen: „Damals hatte man mir zugesichert, dass die geplante A 445 an Werl vorbei bis hoch zur A 2 gebaut wird. Den Standort fand ich daher sehr zentral.“ Die 1970 begonnenen Baumaßnahmen für die Autobahn wurden 1984 fertiggestellt – allerdings umfassten sie nur die Strecke von Neheim nach Werl.⁴⁶ „Der versprochene Anschluss Richtung Hamm und zur A 2 ist bis heute

nicht fertig, was eine Katastrophe ist. Stattdessen quälen sich die PKW- und LKW-Fahrer über die völlig überlastete B 63. Wenn es schlecht läuft, braucht man für diese 7 km 30 bis 45 Minuten,“ so Münstermann. Das ist umso problematischer, weil sich aus dem ursprünglichen Textilbetrieb in der Zwischenzeit der Möbelriese Turflon mit mehr als 250 Mitarbeitern entwickelt hat und sich ein Großteil der Beschäftigten, Lieferanten, Kunden und Möbelauslieferer „durch das Nadelöhr B 63“ quälen muss.

Seit 1988 ist der heutige Seniorchef des Möbelhauses als Mitglied im Verkehrsverband Westfalen aktiv: „Der Verband hat frühzeitig erkannt, dass für ein Gebiet wie das Sauerland gute Straßen besonders wichtig sind, und er wird von den öffentlichen Stellen für den Straßenbau ernst- und wahrgenommen.“ Entsprechend profitorientierte Klemens Münstermann auch von der 1989 erschienenen Studie zur Verlängerung der A 445 bis Hamm, in der der Verband die positiven Auswirkungen des Lückenschlusses auf die regionale Wirtschaft betonte: Die Verkürzung der Fahrzeiten und die Verflüssigung des Verkehrs ermögliche den ansässigen Unternehmen enorme Kostenentlastungen, steigere deren Wettbewerbsfähigkeit und verbessere insgesamt den Standortwert für Industrie und Gewerbe.⁴⁷ Am Beispiel von Möbel Turflon verdeutlichte die Untersuchung, dass dem Handelshaus durch die überlastete B 63 und

⁴⁷ Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Autobahn A 445 Hamm-Werl. Ein wichtiger Lückenschluß im westfälischen Autobahnnetz, Dortmund 1989, S. 87.



„Der Verband hat frühzeitig erkannt, dass für ein Gebiet wie das Sauerland gute Straßen besonders wichtig sind, und er wird von den öffentlichen Stellen für den Straßenbau ernst- und wahrgenommen.“

**KLEMENS MÜNSTERMANN,
GESCHÄFTSFÜHRER MÖBEL TURFLON, WERL**

⁴⁵ Angaben der „Unternehmerinitiative Pro A 46“ unter www.initiative-pro-a46.de/aktuelles.htm.

⁴⁶ Angaben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen unter www.a445.nrw.de.

den zu großen Fahrzeitaufwand der Kunden eine Marktdurchdringung in den Raum Hamm und den nördlich angrenzenden Bereich verwehrt bleibe. Außerdem behindere die schlechte Verkehrssituation den geregelten Auslieferungsverkehr und eine zuverlässige Kalkulation von Lieferterminen.⁴⁸

In der Analyse demonstrierte der Verkehrsverband aber nicht nur die rein lokale Bedeutung des Lückenschlusses der A 445 bis Hamm zur Entlastung der B 63, sondern erklärte auch den großen Wert einer verlängerten Autobahn als zukünftige Klammer zwischen den vorhandenen Ost-West-Autobahnen A 2 und A 44: „Bei einer vollständigen Fertigstellung auch der A 46 im Abschnitt Neheim-Hemer würden dem aus und in Richtung Ruhrgebiet fließenden Verkehr drei leistungsfähige Ost-West-Achsen zur Verfügung stehen, wobei die Auffächerung der Verkehrsströme zielbezogen und verkehrsflußorientiert über die A 445 erfolgen würde.“⁴⁹ Wenn die Autobahnverlängerung auch bis heute nicht umgesetzt ist, so erreichte der Verkehrsverband in der Zwischenzeit immerhin eine höhere Bewertung der Maßnahme seitens der Politik durch die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003.⁵⁰

48 Ebd., S. 80.

49 Ebd., S. 47.

50 Verkehrsverband Westfalen (Hg.): Quo vadis. Für moderne Verkehrswege in Westfalen, neue und erweiterte Auflage der Projektdossiers, Dortmund 2012, S. 34.

51 Angaben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen unter www.a45.nrw.de.

„Sauerlandlinie“ A 45: Freie Fahrt auf sechs Spuren?

In die Jahre gekommen und gekennzeichnet durch sanierungsbedürftige Brücken und tägliche Staus ist die A 45, die sich in NRW von Dortmund aus auf einer Länge von über 120 km durch die Berge und Täler des Sauer- und Siegerlands bis zur hessischen Landesgrenze zieht. Nach dem Baubeginn im Jahre 1963 war die A 45 seit 1972 bis Gießen befahrbar⁵¹ und als schnelle Verbindung Richtung Süden eine große Erleichterung für zahlreiche an der Strecke liegende Unternehmen. Das galt auch für das 1960 gegründete Dortmunder Busunternehmen TRD Reisen: „Früher hatte mein Vater allein bis Frankfurt eine halbe Weltreise unternehmen müssen, durch die ganzen Täler und mit zig Pausen. Um nach Bayern zu kommen, waren mindestens zwei Fahrer oder eine Zwischenübernachtung nötig. Mit Fertigstellung der Sauerlandlinie konnten wir von Dortmund aus dann in einem Rutsch Richtung Bayern fahren,“ erinnert sich Anja Fischer, heutige Geschäftsführerin des Familienunternehmens.

Fluch und Segen liegen bei der A 45 allerdings nur wenige Jahrzehnte auseinander: Heute prägen die Autobahn eine massive Überlastung,



BILD: COSI STAHLLOGISTIK

kilometerlange Staus und der schlechte Zustand zahlreicher Brücken: „Der Stau auf der A 45 ist für uns besonders ärgerlich, weil wir im Zweifelsfall kurz vor der Ankunft in Dortmund wegen der ungeplanten Fahrtzeitverlängerung noch einmal einen Busfahrerwechsel vornehmen müssen“, so Anja Fischer. Der vom Verkehrsverband Westfalen seit vielen Jahren geforderte sechsspurige Ausbau der A 45 wäre aus ihrer Sicht eine Gewährleistung gegen das Stauproblem: „Ich bin aller-

dings heilfroh, dass mein Vater die Firma damals in Dortmund aufgebaut hat. Hier liegen superzentral alle wichtigen Autobahnen beieinander und man bleibt flexibel. Dadurch sind wir von der A 45 weniger abhängig als beispielsweise die direkt an der Strecke angesiedelte Industrie.“

Diese Tatsache kann Marc Simon als Geschäftsführer der Hagener Spedition Cosi Stahllogistik nur bestätigen, denn für das inhaber-

Pro Tag verlassen mehr als 200 LKW das Gelände der Hagener Spedition. Durch Staus auf der A 45 gerät die Taktung bei der Warenanlieferung und -abholung durcheinander.

geführte Familienunternehmen ist ein vernünftiger Verkehrsfluss auf der A 45 besonders wichtig. Pro Tag verlassen mehr als 200 LKW das Gelände: „Wir liefern unter anderem für Weiterverarbeiter und da sind die Produktionsspannen relativ kurz. Geschwindigkeitsreduzierungen auf den maroden Brücken und lange Staus führen dazu, dass die normale Taktung bei der Warenanlieferung und -abholung nicht mehr funktioniert. Außerdem bringen sie die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer durcheinander.“ Auslöser für sein Engagement im Verkehrsverband Westfalen und in der „Unternehmerinitiative A 45“ war die Situation der Lennebrücke und die täglichen Dauerstaus zwischen Lüdenscheid und Dortmund. Hier drohte ein Verkehrskollaps. Das hat auch der Verkehrsverband rechtzeitig erkannt und forderte bereits 2002 den Ausbau von fünf auf sechs Streifen im Bereich des Autobahnkreuzes Hagen bis Westhofen: In Fahrtrichtung Dortmund sei dieser Abschnitt mit mehr als 100.000 Fahrzeugen pro Tag und einem zunehmenden Anteil an LKW völlig überlastet.⁵² Aktuell wird der Neubau der Lennebrücke im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus zwischen Hagen und Westhofen umgesetzt.

Statt kleinteiliger Lösungen zur Behebung der Verkehrsprobleme weist der Verkehrsverband seit der Veröffentlichung der Studie „A 45 – Der Infarkt droht!“ im Jahr 2007 allerdings vehement darauf hin, die Autobahn vielmehr als Gesamtachse zu

sehen. Die Untersuchung war aus diesem Grund bereits in Kooperation mit hessischen Kollegen der IHK zu Dillenburg und Wetzlar entstanden und betrachtete die Auswirkungen der hohen Belastung und Stauanfälligkeit der A 45 zwischen dem westfälischen Ruhrgebiet und der Region Lahn-Dill und Wetzlar. Darin wurde festgestellt, dass den verschiedenen Wirtschaftsräumen entlang der Autobahn insgesamt eine Verschlechterung der Erreichbarkeit und damit der Standortattraktivität droht, die sich negativ auf die bestehende Industrie und auf Neuansiedlungen von Unternehmen auswirkt. Um die Wirtschaftskraft der Region zu erhalten und zu stärken, sei langfristig ein sechsspüriger Ausbau der A 45 unumgänglich.⁵³ Als konkreten ersten Schritt fordert der Verkehrsverband seither, die maroden Brücken während der notwendigen Sanierungsmaßnahmen bereits sechsstreifig auszubauen. Immerhin befinden sich auf der A 45 bis Gießen knapp 60 Talbrücken, die zusammen mehr als 10 Prozent der Gesamtstrecke ausmachen. Die Anregung des Verkehrsverbands, statt kleinteiliger Lösungen die Gesamtachse in den Vordergrund zu schieben, wurde vom Land NRW aufgegriffen und findet möglicherweise Eingang in die Bundesplanung.

52 Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Quo vadis regionale Verkehrsinfrastruktur? 15 Wege zum Erfolg des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen, Dortmund 2002, S. 11.

53 Verkehrsverband Westfalen (Hg.): A 45 - Der Infarkt droht! Ausbaunotwendigkeit der A 45 (E 41) als wichtige transeuropäische Nord-Süd-Achse, Dortmund 2007, S. 68f.

Mit dem LKW durch die Innenstadt? Die Ortsumgehungen der B 55

Zwischen 5.000 € bei einem Handwerksbetrieb und 400.000 € bei einem großen Kranvermieter liegen laut einer modellhaften Berechnung die jährlichen betrieblichen Staukosten, die sich aus der fehlenden Ortsumgehung der Bundesstraße 55 in Erwitte für die regionale Wirtschaft ergeben. An der innerstädtischen Kreuzung gehört Stau zum alltäglichen Problem, werktäglich passieren allein rund 2.000 LKW die Ortsdurchfahrt. „Das sind Mehrkosten, die die Standortentscheidung beeinträchtigen und einen Wegzug beeinflussen können“, erklärt Dr. Dirk Spenner, Geschäftsführer des Erwitter Familienunternehmens Spenner Zement. Seit 2009 engagiert er sich als Sprecher der Unternehmerinitiative B 55 und ist außerdem Mitglied im Verkehrsverband Westfalen: „Die Bundesstraße ist hier im Raum die wichtige Nord-Süd-Verbindung und damit besonders bedeutend für die regionale Wirtschaft. Wegen der immensen innerstädtischen Verkehrsbelastung durch einen hohen LKW-Anteil halten auch 90 Prozent der Bevölkerung in Erwitte den Bau einer Umgehungsstraße für erforderlich. Trotzdem wurde der Planfeststellungsbeschluss für die Trasse 2008 wegen eines unberücksichtigten Vogelschutzgebiets ausgesetzt. Der dadurch bedingte Zeitverlust ist ein massives Problem für die Wirtschaft.“ Täglich verlassen rund 150 LKW das Zementwerk: „Unse-

re Baustoffe werden zum einen im Ruhrgebiet verarbeitet und gelangen dorthin relativ problemlos über die A 44. Daneben liefern wir kreisrund um unseren Standort und sind dabei auf die B 55 angewiesen. Richtung Norden werden die Fahrer allerdings bereits nach wenigen hundert Metern im innerstädtischen Kreuzungsbereich ausgebremst.“

Der Verkehrsverband beschäftigt sich seit den 1990er Jahren mit der Notwendigkeit von Ortsumgehungen für die B 55, deren Gesamtstrecke ausgehend von Ostwestfalen über die Hellweg-Region bis ins Sauer- und Siegerland verläuft. 1999 entstand eine entsprechende Untersuchung in enger Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft B 55, die sich aus Vertretern der betroffenen Städte, Gemeinden, Kreisen und Kammern im Einzugsgebiet der B 55 zusammensetzt. Demnach stellten die Ortsdurchfahrten in Erwitte, Warstein, Meschede, Grevenbrück und Eslohe mit einer täglichen Belastung von bis zu 20.000 Fahrzeugen die größten Engpässe dar. Mit der vorgelegten Studie wurde der Politik „nicht nur ein verkehrspolitisches Papier, sondern auch ein regionalpolitischer Handlungsrahmen zur Verbesserung der wirtschaftsstrukturellen Rahmenbedingungen in einer dynamischen Industrieregion“⁵⁴ vorgelegt. Die Untersuchung enthielt einzelne Maßnahmenvorschläge und stellte durch die Präsentation von Umfrageergebnissen die Bereiche mit besonders großem Handlungsbedarf heraus. So ergaben die Interviews mit mehr als

54 Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Bundesstraße B 55. Nord-Süd-Verbindung im Herzen Westfalens, Dortmund 1999, Vorwort.



„Dafür ist viel politischer Einsatz notwendig und in dieser Hinsicht der Verkehrsverband ein guter Partner.“

**DR. DIRK SPENNER,
GESCHÄFTSFÜHRENDER GESELLSCHAFTER SPENNER ZEMENT,
ERWITTE**

200 Unternehmern, dass der höchste Grad der Unzufriedenheit mit jeweils 88 Prozent in Erwitte und Warstein lag, während andernorts die Situation wegen des besseren Ausbaus der B 55 von den Betroffenen als zufriedenstellend bis gut bezeichnet wurde.⁵⁵

Das begonnene Planfeststellungsverfahren für eine Ortsumgehung in Erwitte kann vor diesem Hintergrund als ein kleiner Erfolg bewertet werden, auch wenn der Beschluss 2008 wegen des angemeldeten Vogelschutzgebiets ausgesetzt wurde. Mittlerweile ist die vorgeschriebene Variantenprüfung erfolgt und es wird an der ursprünglichen Trasse in „optimierter Form“ zum Schutz der Vögel festgehalten. „Bis zum nächsten Planfeststellungsbeschluss vergehen jetzt weitere fünf Jahre, weil die optimierte Strecke wieder neu geplant werden muss“, ärgert sich Dr. Dirk Spenner. In dieser Zeit müsse die regionale Wirtschaft ihre Interessen den Verantwortlichen gegenüber immer wieder in Erinnerung bringen. „Dafür ist viel politischer Einsatz notwendig und in dieser Hinsicht der Verkehrsverband ein guter Partner.“

⁵⁵ Ebd., S. 23.



BILD: ANDREAS GRAF PRASCHMA

Beschlossene Sache: Der sechsstreifige Ausbau der A 43

Die wichtigste Nord-Süd-Verbindung durch das Ruhrgebiet ist die 1981 fertiggestellte A 43, die auf 95 km Länge von Münster bis Wuppertal verläuft. Während jeweils außerhalb des Ruhrgebiets bis Münster täglich 63.000 Fahrzeuge und bis Wuppertal 56.000 Fahrzeuge unterwegs sind,

⁵⁶ Angaben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen unter www.a43.nrw.de.

Über die Auswirkungen von staubbedingten Verspätungen informierte sich der Landesverkehrsminister Michael Groschek 2012 persönlich bei Gerard Graf in Bochum.

fahren bzw. stauen sich innerhalb der Metropole Ruhr bis zu 100.000 Fahrzeuge (Stand 2009) auf der zweispurigen Autobahn.⁵⁶ Für Gerard Graf, Geschäftsführer der Bochumer Spedition Graf-Transporte, ist die enorme Beanspruchung der A 43 innerhalb des Ruhrgebiets besonders bizarr: „In den 1970er Jahren bin ich mit meinem Vater mal von Bochum nach Recklinghausen gefahren und ich habe mich wegen der geringen Nutzung gefragt, warum man diese Autobahn überhaupt gebaut hat. Heute ist der Verkehr so dicht, dass

meine Mitarbeiter aus Recklinghausen für die 27 km, die eigentlich in 30 Minuten zu fahren wären, 45 bis 60 Minuten brauchen.“ Die Überlastung der A 43 wie auch des gesamten Netzes hat große betriebliche Auswirkungen auf die Spedition: „In Mülheim haben wir einen Kunden verloren, wir konnten ihn nicht mehr bedienen. Die Strecke hat eigentlich nur 35 km, aber es gab früh morgens und nachmittags feste Warenannahme- und abgabezeiten, so dass die Fahrtzeit wegen des Berufsverkehrs je Strecke rund eine Stunde dauerte.“ Bei längeren Strecken führt der Zeitverlust durch Staus und stockenden Verkehr auch oft zu eigentlich unnötigen Fahrerwechseln: „Ein Fahrer muss nach 4,5 Stunden Fahrtzeit 45 Minuten pausieren und darf dann nur weitere 4,5 Stunden weiterfahren. Danach ist Schluss, egal ob man nur wenige Kilometer vom Ziel entfernt ist.“

Die besondere Überlastung und entsprechend hohe Stauanfälligkeit der A 43 zwischen Recklinghausen und Witten resultiert auch aus ihren Funktionen als Verbindung zwischen den drei wichtigen West-Ost-Verbindungen A 2, A 40 und A 42 sowie als Entlastungsstrecke für die östlich gelegene A 1 zwischen Münster und Wuppertal. Entsprechend unterstützte der Verkehrsverband seit geraumer Zeit die Forderungen nach einem Ausbau der A 43 auf sechs Streifen, zumal er von 2015 bis 2025 mit einer Zunahme des PKW-Aufkommens in der Region von bis zu 9 Prozent rechnet.⁵⁷ Mittlerweile

ist die geforderte Spurenerweiterung zwischen der Autobahnausfahrt Recklinghausen/Herten und dem Kreuz Bochum/Witten auf einer Länge von rund 20 km beschlossen und der Verkehrsverband appelliert an die Verantwortlichen, die erforderlichen Vorplanungen für alle Bauabschnitte zeitnah zu beginnen, die Zeitplanung einzuhalten und die erforderlichen Mittel bereitzustellen.⁵⁸

Der Ausbau der A 43 verbessert die Position von Spediteuren wie Gerard Graf zwar punktuell, er sucht aber genauso wie der Verkehrsverband vielmehr nach langfristigen Lösungen, um die dringend notwendigen Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz dauerhaft sicherzustellen: „Ich zahle 1,8 Mio. € Maut im Jahr, die nicht zweckgebunden eingesetzt werden, und fordere von der Politik die Einlösung des Versprechens, dass die durch Mautgebühren erzielten Einnahmen vollständig und zusätzlich in die Verbesserung der Bundesfernstraßen investiert werden.“ Bis dahin hat Graf eine ganz individuelle Handhabe für die wachsenden Verkehrsprobleme, staubedingten Verspätungen und die Tatsache gefunden, dass auch viele seiner 120 Fahrer den jahrelangen Zeitdruck und den Stau stress nervlich nicht mehr ertragen können: Ein Großteil der Fahrten wurde in die Nacht verlagert: „Wir fahren mit unseren 88 LKW mittlerweile sehr viele Pakete und Päckchen für die Post, und zwar zu 80 Prozent nachts. Da sind die Straßen frei.“

57 Quo vadis 2012, S. 26.

58 Industrie und Handelskammern im Ruhrgebiet (Hg.): Die Metropolregion Ruhr muss bleiben! Verkehrspolitisches Positionspapier der Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet, Dortmund 2013, S. 27.

Das Schienenverkehrsnetz

Eine besonders starke Entwicklung innerhalb der letzten 40 Jahre hat der Schienenpersonennahverkehr absolviert, auch wenn es danach zunächst nicht aussah: Schlechte Anschlüsse und wenig komfortable Züge gehörten in den 1970er Jahre zu den Gründen, warum immer mehr Fahrgäste parallel zur zunehmenden Motorisierung lieber auf den flexibleren PKW umstiegen. So sank die Anzahl der Fahrgäste im nordrhein-westfälischen Schienenverkehr der DB allein zwischen 1976 und 1979 von 163 Mio. auf 144 Mio.⁵⁹ Um den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu gestalten und die Abwanderung zu stoppen, investierte die Bahn in den Folgejahren in modernere Züge und führte den Taktverkehr ein. Im Rhein-Ruhr-Gebiet wurde seit den 1980er Jahren zusätzlich ein S-Bahnsystem geschaffen, das den Fahrgästen die zügige und zuverlässige Erreichbarkeit der einzelnen Städte ermöglichte.⁶⁰

Heute liegt die Anzahl der mit der Eisenbahn beförderten Personen in NRW bei 378 Mio. (2011)

mit einer mittleren Reiseweite von 21,5 km.⁶¹ Diese positive Entwicklung hat Michael Dubbi, Geschäftsführer des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL), aus erster Hand verfolgt: „Ich habe 1979 bei der Bahn angefangen. Dass der Nahverkehr als damaliges ‚Stiefkind‘ der DB jemals so eine große Dynamik erhält, hätten die wenigsten erwartet. Mittlerweile ist die DB Regio der profitabelste Bereich innerhalb des Konzerns.“ Meilensteine waren laut Dubbi, der 1996 zum ZRL wechselte, vor allem die Regionalisierung und die Bahnstrukturreform: „Aus der Möglichkeit, Leistungen im Schienenpersonennahverkehr wettbewerblich zu vergeben, resultierten eine deutliche Qualitätsverbesserung für die Fahrgäste sowie Kosteneinsparungen für die Aufgabenträger als Besteller. Heute fahren in Westfalen zu 50 Prozent Wettbewerbsbahnen wie Abellio, Euro-Bahn oder Nord-West-Bahn im Nahverkehr. Durch den Wettbewerbsdruck hat sich aber auch das Angebot der DB Regio qualitativ verbessert. Seit Mitte der 1990er Jahre haben wir 35 Prozent mehr Leistun-

59 Statistisches Jahrbuch Nordrhein-Westfalen 1980, hg. vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW, S. 481.

60 Volker Stein u.a. (Hg.): Regierungsbezirk Arnsberg. Eine dynamische Region in Nordrhein-Westfalen, Möglingen 1980, S. VI/36.

61 Angaben von IT.NRW unter www.it.nrw.de/statistik/n/daten/eckdaten/r521oeprv.html.



Heute fahren im westfälischen Nahverkehr zu 50 Prozent Wettbewerbsbahnen wie Abellio, Euro-Bahn oder Nord-West-Bahn.

Bild: ZfL

gen im Personennahverkehr in Westfalen und 80 Prozent mehr Fahrgäste.“

Eine gegenteilige Entwicklung vollzog der Schienengüterverkehr in den vergangenen 40 Jahren durch die Konkurrenz des Straßengüterverkehrs sowie durch die strategische Entscheidung der DB AG, Anfang der 2000er Jahre im Zuge eines Sanierungsprogramms Containerbahnhöfe zu schließen und unwirtschaftliche Gleisanschlüsse abzuhängen: Betrug der Güterverkehr der DB in NRW 1979 noch rund 217 Mio. t, wurde 2011 nur noch 154 Mio. t mit Eisenbahnen befördert.⁶²

Die Gründe hat der Verkehrsverband frühzeitig erkannt: „Der Güterverkehrsmarkt ist gekennzeichnet durch sinkende Sendungsgrößen, höhere Belieferungsfrequenzen sowie gestiegene Anforderungen an die logistische Qualität der Transporte. Dies führt zur verstärkten Nutzung des Verkehrsträgers Straße. Insbesondere in Nahbereichen und beim ‚Sammeln und Verteilen in der Fläche‘ sind Wettbewerbsnachteile der ‚Schiene‘ gegenüber dem LKW nicht zu übersehen.“⁶³ Um die wachsenden Gütermengen dennoch von den zunehmend überfüllten Straßen zu bekommen, setzt sich der Verband seit vielen Jahren nicht nur insgesamt für den Ausbau eines leistungsfähigen Schienennetzes ein, sondern betont in diesem Zusammenhang immer wieder die

Vorteile des kombinierten Containerverkehrs Straße/Schiene: Durch die Einrichtung von Umschlagpunkten lassen sich die Vorteile des flexiblen LKW mit denen der Schiene optimal verbinden. Neben den verbesserten Transportbedingungen für den Güterverkehr engagiert sich der Verband seit jeher für die nachfragegerechte Entwicklung des Personennah- und fernverkehrs im Verbandsgebiet und hat damit sicherlich einen wesentlichen Anteil an den gestiegenen Fahrgastzahlen. Welche Projekte und Maßnahmen der Verband bisher auf der Schiene „ins Rollen“ gebracht hat, davon vermitteln die folgenden vier ausgewählten Beispiele einen Eindruck.

Kombi-Verkehr auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Die Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen ist für die Wirtschaft in Südwestfalen als wichtige Nord-Süd-Verbindung Richtung Ruhrgebiet und zu den niederländischen Häfen ein wesentlicher Standortfaktor. Entsprechend groß ist das Interesse an der Modernisierung und Ertüchtigung des Terminals der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) in Kreuztal. Gehen die Container-Ladungen der Region bislang vor allem an Rhein und Ruhr auf die Schiene bzw. auf das Wasser, wird mit dem neuen Terminal in Kreuztal zukünftig direkt

⁶² Statistisches Jahrbuch NRW 1980, S. 481 und Mobilität in NRW 2013, S. 128.

⁶³ Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Regionales Schienengüterverkehrskonzept unter besonderer Berücksichtigung des „KLV“. Entwicklung neuer Angebotsformen für den regionalen Schienengüterverkehr unter Einbeziehung der Häfen und Speditionen, Dortmund 2002, S. 45.



BILD: KSW

Mit dem neuen Terminal in Kreuztal wird in größeren Dimensionen ein Umschlag von der Straße auf die Schiene möglich sein.

vor Ort in größeren Dimensionen ein Umschlag von der Straße auf die Schiene möglich sein. Der Bedarf der exportorientierten regionalen Wirtschaft ist groß: „Aus einer Potenzialanalyse geht hervor, dass sich in Kreuztal bis zu 45.000 Ladeeinheiten pro Jahr, also zwei Zugpaare pro Tag, ergeben werden. Davon soll 70 Prozent Richtung Übersee über die Westhäfen gehen“,

erklärt Martin Lauffer, Geschäftsführer der KSW. Neben überregionalen Streckenverkehren wickelt die KSW derzeit vor allem in Kooperation mit der Deutschen Bahn die kleinteiligen Vor- und Nachläufe für große Langstreckengüterzüge aus und in die Region ab und bewegt jährlich rund 1,9 Mio. t Güter, darunter vor allem Röhren, Coils, Bleche und Schrott.

Grundsätzliches Interesse am neuen Terminal hat auch die Franke Blefa GmbH in Kreuztal. Der aus einer Blechwaren- und Fassfabrik hervorgegangene Produzent von Edelstahl-Getränkebehältern fertigt für Kunden in der ganzen Welt. Dabei hat sich der Exportanteil im Laufe der vergangenen 40 Jahre von 25 Prozent auf nunmehr über 90 Prozent erhöht. Derzeit werden die Kegs hauptsächlich in Containern auf LKW transportiert – etwa 700 Container pro Jahr. „Der Ausbau des Container-Terminals wäre wichtig, da auf diesem Wege eine ökologische und hoffentlich auch eine ökonomische Verbesserung eintreten würden, weil die Container auf direktem Wege am Terminal verladen werden könnten,“ so Alexander Brand, Geschäftsführer von Franke Blefa.

Basierend auf den großen und wachsenden Gütermengen der Region forderte der Verkehrsverband bereits vor über zehn Jahren den Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke zur Verbesserung der Transportbedingungen für den kombinierten Verkehr. Dabei geht es vor allem darum, die niedrigen Tunnelprofile für die Durchfahrt großer (seegängiger) Container zu erweitern.⁶⁴ Deutlich mehr Aufmerksamkeit erhält das regionale Projekt, seit der Verband die Bedeutung der Trasse in der Weiterführung über Gießen nach Frankfurt als potenzielle Ausweichstrecke für die Schienenverbindungen von Köln durch das Rheintal nach Karlsruhe hervorhebt. Diese stoßen wegen der

wachsenden Gütermengen bereits jetzt an die Kapazitätsgrenzen und nach Prognosen des Bundesverkehrsministeriums ist von 2004 bis 2025 im Schienengüterverkehr mit einer Zunahme der Verkehrsleistungen von 65 Prozent zu rechnen.⁶⁵ Vor diesem Hintergrund appellierte der Verband in der kürzlich erschienenen Studie „Fahrplan 2025“, die größten Engpässe im nordrhein-westfälischen Schienennetz zeitnah zu beseitigen und vor allem den Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke für den Güterverkehr als notwendigen Bypass für die überlastete Rhein-Strecke voranzutreiben. Dafür macht sich auch Verbandsmitglied Gudrun Winner-Athens stark. Die Geschäftsführerin der Winner Spedition aus Iserlohn und Verwaltungsratsvorsitzende des europaweit agierenden Operators Kombiverkehr ist seit langer Zeit von den Vorteilen dieser Verkehrsform überzeugt: „Die Schiene ist optimal für lange Strecken von A nach B, der LKW ist flexibel in der Güterverteilung und in der Fläche. Kombierter Verkehr entlastet die Straße, ist sicher und kostengünstig.“ Die Spedition schickt täglich ab Wuppertal zwei eigene Güterzüge nach Italien, beladen mit ca. 1.000 Tonnen pro Zug. Wegen der zu geringen Durchfahrts Höhe der Tunnel im Siegerland laufen die Züge über die hochfrequentierte Rheinschiene: „Das alles kostet mehr Zeit und damit Geld.“ Die konkreten Auswirkungen der Schienenengpässe auf die Wirtschaft erläuterte Gudrun Winner-Athens deshalb auch im April 2013 auf dem Podium beim Parlamentarischen Abend

⁶⁴ Quo vadis 2002, S. 35.

⁶⁵ Verkehrsverband Westfalen (Hg.): Fahrplan 2025 für das Schienennetz NRW. Korridorbetrachtung und Engpassanalyse für die Region des Verkehrsverbandes Westfalen, Dortmund 2011, S. 11.

in Berlin, zu dem der NRW-Verkehrsminister Michael Groschek gemeinsam mit dem Verkehrsverband anlässlich der Präsentation der Studienergebnisse „Fahrplan 2025“ eingeladen hatte.

Mit 200 Stundenkilometern von Dortmund nach Kassel?

Der Einsatz für den Ausbau der Strecke Dortmund-Kassel zur Schienenschnellstrecke mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 Stundenkilometern gehörte in den 1980er Jahren zu den ersten Großprojekten des Verkehrsverbands. Dadurch versprach man sich eine deutliche Beschleunigung des schleppenden Personen- und Güterverkehrs aus dem mittelwestfälischen Raum über Hessen nach Süddeutschland. Über die Verbandsgrenzen hinweg wurde ein Arbeitskreis gebildet, der die regionalen Interessen der betroffenen westfälischen und hessischen Städte, Kreise und Kammern bündelte und als gemeinsames Sprachrohr den Dialog mit der Deutschen Bahn führte.

Als bereits nach kurzer Zeit zulasten des Gesamtausbaus nur noch von einem Ausbau der Teilstrecke Dortmund-Paderborn die Rede war, verstärkte der Verband seine Aktivitäten und

veröffentlichte 1987 eine auch auf Unternehmerbefragungen basierende Studie: Demnach würde eine komplette Schnellstrecke bis Kassel durch Fahrzeitgewinne zu Kosteneinsparungen der Wirtschaft führen und im Geschäftsreiseverkehr vor allem Personalkosten reduzieren, während im Güterverkehr durch eine Optimierung der Lagerhaltung außerdem Kapitalbindungskosten eingespart werden könnten.⁶⁶ Die Studie betonte die großen verkehrlichen und wirtschaftlichen Vorteile des Gesamtausbaus und wurde ein Jahr später ergänzt durch eine an die Mitglieder des Bundes- und Landtags sowie Vorstandsmitglieder der DB gerichtete Stellungnahme des Arbeitskreises: „Mit einer Reduktion des Ausbaustandards auf ein Niveau, das kaum noch Schnellverkehr zulassen und insbesondere die erzielbaren Fahrzeitgewinne deutlich beschneiden würde, wäre der Region nicht gedient. Notwendig ist vielmehr eine durchgehende Schnellverbindung zwischen Dortmund und Kassel mit Fortführung nach München, die sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr attraktive Fahrzeiten zulässt.“⁶⁷ Das große Engagement des Verbands fand durchaus Gehör, was beispielsweise das Antwortschreiben des Präsidenten der Bundesbahndirektion Essen verdeutlicht: „Ich begrüße Ihre Initiative im Arbeitskreis ‚Schienenschnellstrecke Dortmund-Kassel‘, die sicher zu einer raschen Verwirklichung der Schnellfahrstrecke beitragen wird.“⁶⁸

66 Schienenschnellstrecke Dortmund-Kassel, 1987, S. 149.

67 Stellungnahme des Arbeitskreises zur Ausbaustrecke v. 18.4.1988, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Arbeitskreis Schienenschnellstrecke – 1986-89“.

68 Schreiben des Präsidenten der Bundesbahndirektion Essen an Hans Hartwig, v. 3.5.1988, Registratur des Verkehrsverbands, Ordner „Arbeitskreis Schienenschnellstrecke – 1986-89“.



BILD: WWA

Der Arbeitskreis „Schienenschnellstrecke Dortmund-Kassel“ verschaffte sich 1987 direkt vor Ort einen Eindruck vom Zustand der Ausbauten.

Nach der Wiedervereinigung betonte der Verband die Funktion der Trasse als eine der zentralen Ost-West-Achsen innerhalb Deutschlands und forderte den angemessenen Weiterbau der Gesamtstrecke. Tatsächlich wurde in den 1990er Jahren der westliche Teilabschnitt zwischen Dortmund und Paderborn für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaut. Letztlich konnte das Gesamtprojekt einer Schienenschnellstrecke bis Kassel aber nicht umgesetzt werden. Zum

einen ist die Beseitigung von Bahnübergängen auf der ausgebauten Weststrecke bis heute noch nicht vollständig abgeschlossen. Dies lässt keine kontinuierliche Geschwindigkeit von 200 km/h zu. Machtlos war der Verkehrsverband aber vor allem gegenüber der sich rückläufig entwickelnden Nachfrage auf der „Mitte-Deutschland-Verbindung“, die sich in den letzten Jahren als Konsequenz aus den zahlreichen Langsamfahrstellen in Kombination mit der zwischenzeitlich erfolgten



„ Der Verkehrsverband war ein wichtiger Partner, um die Region und das Land für die Umsetzung zu gewinnen und hat sehr gute unterstützende Arbeit geleistet. “

MICHAEL DUBBI,
GESCHÄFTSFÜHRER ZWECKVERBAND SPNV RUHR LIPPE (ZRL)

Neubaustrecke Köln-Frankfurt ergeben hatte. Auf die Angebotskürzungen der Bahn reagierte der Arbeitskreis entsprechend nachsichtig und formulierte ein Eckpunktepapier, das zur weiteren Erreichbarkeit der Städte Dortmund und Kassel sowie des ostwestfälischen Raums fortan den qualitativen statt den quantitativen Erhalt der Fernverkehrsstrecke in den Vordergrund stellte. Das Papier enthielt einen Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Verbindungsqualität und der Auslastung. Beispielsweise fordert der Verkehrsverband, dass die DB auf die Fernverkehrszuschläge verzichten soll: Die Nutzung des Fernverkehrsangebots ist für viele Fahrgäste preislich unattraktiv, weil sie Zuschläge erfordert, wegen des unzureichenden Ausbauzustands aber kaum Fahrzeitgewinne gegenüber dem Regionalverkehr ermöglicht.⁶⁹

Kapazitätsengpässe auf der Oberen Ruhrtalbahn

Durch die Bündelung und Koordination der Standpunkte der beteiligten Interessensgruppen hat der Verkehrsverband in den vergangenen Jahren wichtige Lobbyarbeit für die Entwicklung der Oberen Ruhrtalbahn geleistet. Das Angebot auf der viel genutzten Strecke von Hagen über Warburg Richtung Kassel wurde vor rund zehn Jahren durch den Aufbau einer zweiten Linie deutlich

⁶⁹ Quo vadis. Erfolgsfaktor Verkehrsinfrastruktur, neue und erweiterte Auflage der Projektdossiers, Dortmund 2010, unpag.

BILD: WWW.CHRISTOPHRECH.NET



verbessert. Dadurch gelangen die Fahrgäste umsteigefrei und schneller über die „Schwerter Kurve“ von Bestwig durch das Sauerland direkt nach Dortmund, während dazu vorher ein Umstieg in Schwerte nötig war. „Die Begeisterung für die unmittelbare Verbindung des Hochsauerlandkreises und des Oberzentrums Dortmund hat auch der Verkehrsverband geweckt mit dem Hinweis auf die wechselseitigen Einzugsbereiche für Kultur, Einkaufen und Arbeit auf der einen und Erholung, Tourismus und Wohnen auf der anderen Seite. Er war ein wichtiger Partner, um die Region und

das Land für die Umsetzung zu gewinnen und hat sehr gute unterstützende Arbeit geleistet“, so Michael Dubbi, Geschäftsführer des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL), der als Mitglied seit vielen Jahren vertrauensvoll mit dem Verkehrsverband zusammenarbeitet. Vor allem die Errichtung der zweiten Linie hat einen großen Nachfrageschub ausgelöst. So hat sich die Anzahl der Fahrgäste im Querschnitt (montags bis freitags je km) zwischen 1997 und 2012 allein westlich von Fröndenberg von rund 2.900 auf über 5.000 erhöht, zwischen Fröndenberg

Die positive Nachfrageentwicklung auf der Oberen Ruhrtalbahn ist durch anstehende Tunnelsanierungen gefährdet.



BILD: WWW.RRX.DE

Der Verkehrsverband unterstützt die „Verästelung“ des RRR bis in das Hinterland.

und Neheim waren in diesem Zeitraum 1.300 und zwischen Neheim und Arnberg 1.200 mehr Fahrgäste unterwegs.⁷⁰

Die langfristigen Perspektiven der Strecke sind nach einhelliger Meinung der Region aktuell durch

anstehende Tunnelsanierungen gefährdet. Laut den Plänen der DB-Netz AG sollen drei Tunnel zwischen Arnberg und Brilon-Wald zukünftig teilweise nur noch eingleisig durchfahren werden können. Auf die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf das bisherige und zukünftige Angebot,

⁷⁰ Verkehrsverband Westfalen (Hg.): Perspektiven der Oberen Ruhrtalbahn. Anforderungen an die Entwicklung der Infrastruktur vor dem Hintergrund der anstehenden Tunnelsanierungen, Dortmund 2013, unpag.

die Taktzeiten und mögliche bevorstehende Kapazitätsprobleme haben Verkehrsverband und ZRL in einer gemeinsamen Studie hingewiesen und fordern zur Erhaltung einer zukunftsfähigen Infrastruktur der Oberen Ruhrtalbahn zumindest für zwei betroffene Tunnel die zweigleisige Sanierung.⁷¹ Diesen Forderungen haben sich der Verkehrsausschuss der IHK Arnberg, Hellweg-Sauerland, der Regionalrat Arnberg und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) angeschlossen und entsprechende Resolutionen verabschiedet. Die Studie wies auch darauf hin, dass die Obere Ruhrtalbahn zumindest als Ausweichstrecke in Zukunft auch vom prognostizierten Wachstum der zu transportierenden Gütermengen betroffen sein wird.⁷² Zur Verbesserung der Chancen für den Güterverkehr engagieren sich Verkehrsverband und ZRL zudem für die noch ausstehende Elektrifizierung der Strecke und fordern bei der Umsetzung der Tunnelsanierungen die Berücksichtigung von ausreichend Platz zur Anbringung zukünftiger Oberleitungen.

Das Beispiel der Oberen Ruhrtalbahn zeigt übrigens, dass der Verband bei seinen Forderungen besonders sachlich vorgeht und sie gegebenenfalls auch veränderten Rahmenbedingungen anpasst: Ursprünglich forderte er den Ausbau der Strecke für den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik, die kurvenreiche Strecken schneller durchfahren können, ohne den Fahrkomfort der Gäste zu

⁷¹ Ebd.

⁷² Ebd.

⁷³ Quo vadis 2012, S. 17.

beeinträchtigen. Allerdings zeigten diese Züge im täglichen Betrieb häufig technische Probleme und waren unverhältnismäßig teuer in der Anschaffung, sodass der Verband mittlerweile von ihrem Einsatz Abstand genommen hat.⁷³

Schneller Nahverkehr mit dem Rhein-Ruhr-Express

Vor allem Pendler, Reisende und Studenten kennen die Problematik: Wer werktags in den frühen Morgenstunden oder nach Feierabend per Bahn im Rhein-Ruhr-Gebiet von A nach B kommen möchte, der braucht Geduld und gute Nerven. Überfüllte Züge und die vergebliche Suche nach einem Sitzplatz sind vor allem auf der Hauptstrecke zwischen Dortmund und Köln bitterer Alltag. Abhilfe soll das Nachfolgeprojekt der finanziell nicht umsetzbaren Idee der Magnetschnellbahn „Metrorapid“ schaffen: Der Rhein-Ruhr-Express (RRX). Als in der ersten Machbarkeitsstudie nur die Strecke Köln-Dortmund vorgesehen war, unterstützte der Verkehrsverband den bis heute gültigen Entschluss einer „Verästelung“ der Linien bis in das Hinterland. Dadurch wird zum einen vermieden, dass sich Dortmund als Endpunkt der RRR-Strecke zum „Nadelöhr“ entwickelt. Gleichzeitig lässt sich mit dem streckenmäßigen Auslaufen über Dortmund hinaus einer der Grundsätze der Verbandsarbeit

vorantreiben: Die verbesserte Vernetzung des Ballungsraums mit den angrenzenden, teilweise weniger gut erschlossenen Regionen. Nachdem sich die Schnellstrecke Dortmund-Kassel als Fernverkehrsverbindung in die neuen Bundesländer wegen der sich rückläufig entwickelnden Nachfrage nicht in der ursprünglich geplanten Form umsetzen ließ, freut sich Michael Dubbi, Geschäftsführer des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL), beispielsweise umso mehr, dass die Hellwegstrecke mittlerweile fester Bestandteil des Rhein-Ruhr-Express ist: „2013 wurde die Strecke in den RRX-Grundsatzvertrag aufgenommen, was ein Riesen-Schritt für die Region ist. Die Hellwegstrecke wird neben der Hellwegbahn nach Soest mit dem NRW-Express bis Paderborn bedient. Die RRX-Linie 2 soll künftig sogar über Paderborn hinaus bis zum ICE-Knoten Kassel-Wilhelmshöhe verlaufen. Für dieses Teilprojekt wurde auch der Verkehrsverband unterstützend auf Landesseite tätig.“

Neben den Randgebieten profitieren natürlich in erster Linie die Metropolen von der Umsetzung des RRX. Geplant ist die Einführung von sechs stündlich fahrenden Linien, wovon vier unter anderem die Strecke zwischen Köln und Dortmund bedienen und dort für einen 15-Minuten-Takt sorgen. Die Taktverdichtung bewirkt dabei eine deutliche Angebotsverbesserung und Kapazitätserweiterung. Das scheint vor dem Hintergrund der

Prognosen des Bundesverkehrsministeriums auch notwendig: Von 2004 bis 2025 ist im Schienenpersonenverkehr eine durchschnittliche Zunahme der Verkehrsleistungen von 25,1 Prozent zu erwarten.⁷⁴

Die Realisierung der kalkulierbaren und sicheren Express-Zugverbindungen hängt allerdings vom Bau einer neuen Infrastruktur ab, damit der RRX tatsächlich weitgehend unabhängig von anderen Zugsystemen operieren kann. Entsprechend setzt sich der Verkehrsverband seit geraumer Zeit für die zügige Aufnahme und Durchführung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen ein. Dazu gehören im Verbandsgebiet punktuelle Maßnahmen in Bochum-Langendreer, die Umgestaltung des Spurplans im Großknoten Dortmund sowie Umbauten an den Hauptbahnhöfen Dortmund und Hamm.⁷⁵

74 Verkehrsverband Westfalen (Hg.): Wenn NRW zum Nadelöhr für Deutschland wird. Vorstellung der Ergebnisse der erweiterten Studie Fahrplan 2025 für das Schienennetz in NRW – Korridorbetrachtung und Engpassanalyse – anlässlich des Parlamentarischen Abends des Landes NRW und des Verkehrsverbandes Westfalen am 18. April 2013 in Berlin, Dortmund 2013, S. 2.

75 Verkehrspolitisches Positionspapier der Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet, S. 33.

Der Luftverkehr

Der Luftfahrt in Westfalen widmete der Verkehrsverband 1979 eine seiner ersten Untersuchungen. Er hatte erkannt, dass dem Geschäftsreiseverkehr auf den westfälischen Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen neben Luftsport und Hobbyfliegerei eine wachsende Bedeutung zugekommen war. Der ersten Bestandsaufnahme folgte zwei Jahre später eine weitere Verbandsstudie, die sich konkret mit notwendigen Verbesserungen der technischen Ausrüstung auseinandersetzte: „Wenn die Zahl der Flugbewegungen im Geschäftsreiseluftverkehr in den kommenden Jahren weiter steigen wird, so bedeutet dies auch steigende Anforderungen an die Regelmäßigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit des Flugbetriebes, die unter Fortbestand der gegenwärtigen Möglichkeiten nur teilweise erfüllt werden können. Die volle Wahrnehmung der wirtschaftlichen Aufgaben der Allgemeinen Luftfahrt wird vielmehr erst dann möglich sein, wenn durch eine zweckentspre-

chende technische Ausstattung der Flugplätze deren Nutzbarkeit wetterunabhängiger und damit regelmäßiger gestaltet werden kann.“⁷⁶

In den Untersuchungen wurde vor allem die Funktion Dortmunds „als Schwerpunktländepplatz für den Geschäftsreiseverkehr und die Allgemeine Luftfahrt“⁷⁷ hervorgehoben. 1977 hatten hier 40 Prozent der insgesamt rund 18.700 Starts von Motorflugzeugen einen gewerblichen Hintergrund.⁷⁸ Schon die Übernahme des Verkehrslandeplatzes 1971 durch die Stadt Dortmund war mit dem Plan verbunden, neben dem dominierenden Privat- und Sportflugverkehr wieder einen höheren Anteil kommerzieller Flugbewegungen zu etablieren.⁷⁹ Damit sollte an die erfolgreiche Luftfahrtgeschichte der Vorkriegszeit angeknüpft werden: Seit der zweiten Hälfte der 1920er Jahre und bis zur Einstellung der zivilen Luftfahrt mit Kriegsbeginn 1939 wurde von Dortmund aus Linienluftverkehr mit innerdeutschen sowie europäischen Zie-

76 Anflug- und Landehilfen, 1981, Vorwort.

77 Allgemeine Luftfahrt, 1979, S. 108.

78 Ebd., S. 29.

79 Günther Högl: Zur Geschichte des Flughafens Dortmund von 1945 bis heute, in: Karl-Peter Ellerbrock und Günther Högl (Hg.): Horizonte. Zur Wirtschafts- und Kulturgeschichte des westfälischen Luftverkehrs, Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Flughafen Dortmund GmbH, Essen 2001, S. 209-223, hier S. 216f.



BILD: DORTMUND AIRPORT

Der Dortmunder Verkehrslandeplatz mit seiner 650 m langen Start- und Landebahn im Jahre 1973.

len betrieben.⁸⁰ In diesem Zusammenhang stand der frühzeitige Beschluss, die 650 m lange Start- und Landebahn auf 850 m auszubauen, was 1983 umgesetzt wurde. Drei Jahre später erfolgte eine weitere Verlängerung auf 1.050 m. Damit waren nach der Gründung der Regionalflug GmbH, der späteren Eurowings, weitere Voraussetzungen geschaffen für die erfolgreiche Etablierung eines regelmäßigen linienähnlichen Luftverkehrs. Die

Stadt betonte 1988 in einer Grundsatzentscheidung, dass der „Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede ein unverzichtbarer Wirtschafts- und Standortfaktor für das gesamte östliche Ruhrgebiet ist.“⁸¹ Vor allem „die direkte Anbindung an internationale Fluglinien und die schnelle Erreichbarkeit anderer Wirtschaftszentren sind für den Prozess der wirtschaftlichen Erneuerung der Stadt und der Region ebenso bedeutsam, wie

es vorteilhaft ist, Dortmund direkt anfliegen zu können.“⁸² Zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Anzahl der beförderten Passagiere innerhalb von 20 Jahren nahezu verzehnfacht (vgl. Tab. 2).

Jahr	Dortmund	Paderborn/Lippstadt
1971	20.814	
1980	72.867	49.058
1990	200.000	133.046

QUELLE: ELLERBROCK/HÖGL: HORIZONTE, S. 219 UND S. 244; 25 JAHRE FLUGHAFEN PADERBORN/LIPPSTADT, S. 19

Entwicklung der Passagierzahlen der Flughäfen Dortmund und Paderborn/Lippstadt

Auch der im Verbandsgebiet relevante Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt wurde in den 1980er Jahren vornehmlich zur Bedienung der steigenden Nachfrage im Geschäftsreiseverkehr ausgebaut. Nach mehreren Erweiterungen war hier ab 1984 eine 1.760 m lange Start- und Landebahn in Betrieb und ermöglichte neben den bereits bestehenden Linienverbindungen nach Frankfurt/Main und München eine weitere Aus-

weitung des Streckennetzes nach Stuttgart, Berlin und London. In der ersten Hälfte der 1990er Jahre kamen die Destinationen Dresden, Leipzig/Halle, Paris, Zürich, Nürnberg/Wien und Lyon hinzu.⁸³

Geschäftsreiseverkehr im Umbruch

Seit den 1990er Jahren führten allerdings Nachfrageverschiebungen zu einer Veränderung der bisherigen Geschäftsmodelle der Airlines: Der ansteigende Tourismus- und Urlaubscharterverkehr verdrängte das mit kleinen Maschinen betriebene Segment der Geschäftsreisen zunehmend und machte vor allem in Dortmund eine Anpassung der vorhandenen Infrastruktur an die neue Passagierstruktur und entsprechend sitzplatzstärkere Flugzeuge notwendig: 1997 wurde die Start- und Landebahn zunächst auf 1.450 m erweitert. Drei Jahre später erfolgte der Ausbau auf 2000 m sowie die Einweihung eines neuen Terminals zur Abfertigung der enorm gewachsenen Fluggästekzahl.⁸⁴ In Paderborn begann der Touristik-Charterflugverkehr 1988 nach der Inbetriebnahme der ausgebauten Start- und Landebahn von 2180 m Länge mit Flügen nach Mallorca und erlebte ebenfalls seit den 1990er Jahren einen steilen Aufwärtstrend mit neuen Zielen und einem sich bis nach Nordhessen und ins südliche Niedersachsen ausdehnenden Einzugsgebiet.

80 Günther Högl: Kommunale Luftverkehrspolitik und städtische Infrastruktur. Planung, Entstehung und Geschichte des Dortmunder Flughafens von 1917 bis 1933, in: Ellerbrock/Högl: Horizonte, S. 29-54, hier: S. 46ff.

81 Geschichte des Flughafens Dortmund, 2001, S. 222.

82 Ebd.

83 Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH (Hg.): 25 Jahre Flughafen Paderborn/Lippstadt. 1969-1994, Büren-Ahden 1994, S. 20.

84 Geschichte des Flughafens Dortmund, 2001, S. 222.

Waren 1988 erst rund 13.300 Touristik-Passagiere ausschließlich nach Mallorca gestartet, flogen fünf Jahre später bereits knapp 146.400 Personen von Paderborn nach Mallorca, auf die Kanaren sowie nach Griechenland und Italien.⁸⁵

Jahr	Dortmund	Paderborn/ Lippstadt
2000	720.000	1.363.236
2010	1.747.731	1.030.795
2013	1.922.518	794.992

QUELLE: HERMANN JOSEF BAUSCH: ZEITFADEL, IN: ELLERBROCK/HÖGL: HORIZONTE, S. 241-245, HIER: S. 245 UND ANGABEN DER FLUGHÄFEN AUF DEN JEWEILIGEN INTERNETSEITEN

Entwicklung der Passagierzahlen der Flughäfen Dortmund und Paderborn/Lippstadt

„Aktuell liegt der Anteil der Geschäftsreisenden bei etwa 15 bis 20 Prozent des Reiseaufkommens. Wir bieten der heimischen Wirtschaft mit vier täglichen Anschlüssen an das internationale Drehkreuz München eine gute Anbindung an das weltweite Streckennetz“, erklärt Dr. Marc Cezanne, Geschäftsführer des Flughafens Paderborn/Lippstadt. In Dortmund liegt der Anteil der Geschäftsreisen heute bei insgesamt 23 Prozent.

⁸⁵ 25 Jahre Paderborn/Lippstadt, 1994, S. 21 und S. 25.

Bezogen auf die aktuell knapp 2 Mio. Passagiere, nutzen damit im Vergleich zu 1990 rund doppelt so viele Geschäftsreisende den Flughafen. Richtung Osteuropa beträgt der Anteil sogar 40 Prozent: „Auf diesem Gebiet haben wir uns ein Alleinstellungsmerkmal erarbeitet. Zwischen den dortigen Montanregionen und dem Ruhrgebiet bestanden schon immer Wirtschaftsbeziehungen, die nach der EU-Osterweiterung eine starke Wiederbelebung erfahren haben“, erklärt der Dortmunder Flughafenchef Udo Mager. Entscheidend ist aber, dass die frühere Vielfalt der Destinationen zu Wirtschaftszentren wie Berlin, Wien, Stuttgart, Frankfurt oder Zürich deutlich abgenommen hat – diese Ziele sind touristisch nicht interessant genug, um mit den großen Maschinen rentabel angefliegen zu werden. Mit Unterstützung des Verkehrsverbands wird in Dortmund seit geraumer Zeit versucht, das Segment des Regionalflughafens in größerem Umfang wiederzubeleben: „Wir brauchen Luftfahrtgesellschaften, die mit kleineren Flugzeugen Businessflüge anbieten, und benötigen dafür eine ausreichend verbindliche Nachfrage für bestimmte Destinationen. Aktuell laufen dazu wieder Gespräche mit potenziellen Betreibern und interessierten Unternehmen“, so Mager.

Im Unterschied zu Paderborn und Dortmund hat der dritte im Verbandsgebiet ansässige Flughafen Siegerland in der Zwischenzeit weder Linienflüge noch Tourismusreisen etabliert. 1967 eröffnet, betreibt er neben Motor- und Segelflug

bis heute schwerpunktmäßig Geschäftsreise- und Frachtverkehr. Von den 25.000 Flugbewegungen im Jahr 2011 hatten fast 70 Prozent einen geschäftlichen Hintergrund. Die stark exportorientierten Siegerländer Unternehmen haben für den Personenverkehr sowie für eilige Ersatzteillieferungen rund 160 Maschinen und Helikopter am Flughafen stationiert.⁸⁶

Aktuelle Herausforderungen

Der Funktionswandel der westfälischen Flughäfen hatte auch strukturpolitische Auswirkungen. Aus Mangel an einem bedeutenden Luftfahrt Drehkreuz sollten sich nach dem ursprünglichen Konzept des Landes NRW Verkehrslandeplätze, Regionalflughäfen und internationale Verkehrsflughäfen mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen gegenseitig ergänzen, wobei insbesondere den Landeplätzen beim Geschäftsreiseverkehr mit kleineren Flugzeugen und entsprechend geringeren Boden- und Abreisezeiten eine Entlastungsaufgabe zufiel.⁸⁷ Die dezentrale Flughafeninfrastruktur sowie die Finanzierung der Flughäfen durch die öffentliche Hand wurden 2007 im Landtag diskutiert. Als Experte geladen, sprach sich der Verkehrsverband deutlich für den Erhalt des dezentralen Luftverkehrskonzepts aus. Es trage den verschiedenen Ballungszentren Rechnung und ermögliche durch das breite Angebot an Charter-

⁸⁶ Quo vadis 2012, S. 60.

⁸⁷ Geschichte des Flughafens Dortmund, 2001, S. 218.



„Der Verkehrsverband Westfalen ist eine starke Stimme, die dem Airport hilft, sich als wesentlicher Teil der Mobilitätsinfrastruktur zu positionieren und notwendige bedarfsgerechte Entwicklungsperspektiven zu erhalten.“

UDO MAGER,
GESCHÄFTSFÜHRER DORTMUND AIRPORT



Im Gegensatz zu Dortmund gilt in Paderborn kein Nachtflugverbot.

BILD: FLUGHAFEN PADERBORN/LIPPSTADT GMBH

und Linienflügen sowie Frachtverbindungen eine schnelle Erreichbarkeit. Außerdem sei „der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Infrastruktureinrichtungen sowohl für die Wirtschaft als auch für die Bevölkerung so groß, dass eine Finanzierung durch die öffentliche Hand grundsätzlich gerechtfertigt ist.“⁸⁸ 2007 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. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, müsse die Infrastruktur der Flughäfen dem veränderten Bedarf angepasst werden. Dazu zählt in Dortmund vor allem die Verlängerung der Start- und Landebahn über die derzeitigen 2.000 m hinaus, um den Betrieb gängiger Flugzeugmodelle im europäischen Kurz- und Mittelstreckenverkehr zu ermöglichen.⁸⁹ Während in Paderborn kein Nachtflugverbot gilt, unterstützte der Verkehrsverband darüber hinaus erfolgreich die Bemühungen zur Verlängerung der strengen Dortmunder Betriebszeiten von 6 bis 22 Uhr um 1 Stunde für landende Maschinen und um 30 Minuten für startende Flugzeuge: Im Mai 2014 erteilte die Bezirksregierung Münster dazu die Genehmigung zuzüglich einer Verspätungsregelung von jeweils 30 Minuten. Damit ist für den Flughafen ein wesentlicher Wettbewerbsnachteil entfallen: „Die Betriebskonzepte

der Low-Cost-Airlines und der traditionellen Fluggesellschaften erfordern längere Umlaufzeiten, als dies bislang in Dortmund möglich war. Durch die maßvolle Erweiterung der Betriebszeiten kann die wichtige Anbindung an die internationalen Drehkreuze wie München zukünftig erhalten und ausgebaut werden.“⁹⁰ Dazu hat aus Sicht des Flughafenchefs Udo Mager auch der Verkehrsverband beigetragen, als „eine starke Stimme, die dem Airport hilft, sich als wesentlicher Teil der Mobilitätsinfrastruktur zu positionieren und notwendige bedarfsgerechte Entwicklungsperspektiven zu erhalten.“ Für Paderborn fordert der Verkehrsverband zudem die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit durch zusätzliche Investitionen in die Flughafeninfrastruktur, weil 2013 in nur 60 km Entfernung der hessische Regionalflughafen Kassel-Calden eröffnet wurde. Wegen der deutlichen Überschneidung der Einzugsgebiete in einem dünn besiedelten Raum seien hier „Kannibalisierungseffekte“ zu befürchten.⁹¹ Bisher hat sich dieses Szenario noch nicht bewahrheitet, die latente Gefahr bleibt aber bestehen.

Aktuell stellt allerdings der Entwurf des Landesentwicklungsplans (LEP) die Fortentwicklung beider Flughäfen unter fairen Wettbewerbsbedingungen gänzlich in Frage. Im Gegensatz zu Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück werden Dortmund und Paderborn ebenso wie Weeze

⁸⁸ Verkehrsverband Westfalen (Hg.): Luftverkehr in Westfalen. Bedeutung und Chancen. Tagungsband zur gleichnamigen Veranstaltung des Verkehrsverbandes Westfalen am 5. September 2007 in Dortmund, Dortmund 2007, S. 7.

⁸⁹ Ebd., S. 32f.

⁹⁰ Quo vadis 2012, S. 60.

⁹¹ Ebd.

nur noch als regionalbedeutsam eingestuft – mit erheblichen Folgen für ihre Entwicklungsperspektiven: „Eine Verpflichtung zur Abstimmung mit den sogenannten landesbedeutsamen Flughäfen ist nicht sachgerecht. Damit käme den sogenannten landesbedeutsamen Flughäfen ein Vetorecht zu“, forderte der Verkehrsverband im Februar 2014 in einem Schreiben an die Staatskanzlei den Verzicht auf die folgenschweren Kategorisierungen der nordrhein-westfälischen Flughäfen. Stattdessen wies er nachdrücklich darauf hin, dass sich seit 1999 in Dortmund die Fluggastzahlen um 171 Prozent gesteigert haben und auch der Flughafen Paderborn/Lippstadt eine langfristig stabile Entwicklung sowohl finanziell als auch auf Ebene der Fluggastzahlen vorweisen kann. „Erst der auch durch das Land Nordrhein-Westfalen stark kritisierte Bau des Flughafens Kassel-Calden hat die stabile und überregionale Versorgungsfunktion für Ostwestfalen und große Teile Südwestfalens aus dem Gleichgewicht gebracht. Beide Flughäfen stehen vor unterschiedlichen Herausforderungen in den nächsten Jahren, die zu individuellen Maßnahmenpaketen führen werden. Aus Sicht des Verkehrsverbandes ist es die Aufgabe des LEP, diese Entwicklung positiv zu begleiten.“⁹²

92 Schreiben des Verkehrsverbands v. 13.2.2014 an die Staatskanzlei, Registratur des Verkehrsverbands.

Die Wasserstraßen

Als künstliche Wasserwege stehen den Unternehmen im Verbandsbezirk der Datteln-Hamm-Kanal (DHK), der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) und der Rhein-Herne-Kanal (RHK) mit den Häfen in Dortmund, Lünen, Hamm und Herne-Wanne zur Verfügung. Dieses Kanalnetz entstand seit dem Ende des 19. Jahrhunderts, um das mittlere und östliche Ruhrgebiet vor dem Hintergrund des ansteigenden Massengüterverkehrs mit Kohle, Eisenerz, Holz etc. an den Rhein und die Nordseehäfen anzubinden. Ausgelegt wurden die Kanäle für die damals üblichen Schleppkähne mit einem Fassungsvermögen von 600 t. Die immens wachsenden Transport- und Umschlagsmengen führten im Laufe der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts immer wieder zu Erweiterungen der Hafenanlagen, mit der Anpassung der Kanalinfrastruktur an den gestiegenen Bedarf wurde allerdings erst seit dem Ende der 1950er Jahre begonnen. Höchste Zeit, denn 1960 hatte beispielsweise der Güterumschlag im Dortmunder Hafen infolge des Stahlbooms und der Kapazitätssteigerungen im Bergbau seinen historischen Höchststand von fast 7 Mio. t erreicht. Zwar waren

zu diesem Zeitpunkt bereits erste Umbauarbeiten zur Zulassung des sogenannten Europaschiffs mit einer Aufnahmefähigkeit von 1.350 t auf dem DEK erfolgt, die Schiffsgrößen wuchsen in den Folgejahren aber weiter und machten in Kombination mit dem zunehmenden Einsatz von leistungsstarken Schubschiffen den Ausbau des gesamten Kanalnetzes dringend notwendig.⁹³ Im Gegensatz zum Europaschiff mit einer Länge von 85 m und einer Breite von 9,5 m kennzeichneten den 180 m langen und über 11 m breiten Schubverband „Europatyp II“ bereits 3.280 t Tragfähigkeit.⁹⁴

Jahr	Mio. t
1912	1,8
1938	5,2
1960	6,9
1973	5,4

QUELLE: 75 JAHRE DORTMUNDER HAFEN, S. 38

Entwicklung des Güterumschlags in Mio. t im Dortmunder Hafen

93 Wasserstraßenbau, 1984, S. 32.

94 Regierungsbezirk Arnberg, 1980, S. 38/VI.

Kanalhafen	Mio. t
Dortmund, DEK	5,4
Lünen, DHK	0,55
Hamm, DHK	1,8
Wanne (West & Ost), RHK	1,6

QUELLE: HORST M. BRONNY: KANÄLE UND HÄFEN IM RUHRGEBIET, MÜNSTER 1984, S. 10F.

Umschlag in Mio. t der Kanalhäfen im Verbandsgebiet 1979

Anpassung der Kanalinfrastruktur an moderne Schiffstypen

Nach seiner Gründung setzte sich der Verkehrsverband dafür ein, dass das 1965 beschlossene Ausbauprogramm für die Wasserstraßen des westdeutschen Kanalnetzes zügig umgesetzt wurde, und resümierte Mitte der 1980er Jahre: „Trotz anerkannter Ausbaustrebungen blieben weitere Teile des von den Kanälen erschlossenen Landes ohne vollwertige, d.h. den modernen Verkehrserfordernissen und -möglichkeiten entsprechende Anschlüsse mit der Folge einer Minderung des Wertes der vorhandenen Hafen- und Industriestandorte. Insbesondere

95 Wasserstraßenbau, 1984, S. 32f.

96 Ebd., S. II.

97 Quo vadis 2012, S. 56.

dem Schubschiffsverkehr und dem Verkehr mit Großmotorschiffen, die erhebliche Rationalisierungs- und damit Kostenvorteile bieten können, wurde hinsichtlich etlicher Kanalabschnitte nicht hinreichend Rechnung getragen.“⁹⁵ Um den verkehrspolitischen Rang von Wasserstraßeninvestitionen im Bewusstsein der Bevölkerung und der verantwortlichen Politiker tiefer zu verankern, stellte der Verband 1984 in einer Studie die spezifischen Vorteile und die große Bedeutung der westfälischen Wasserstraßenanschlüsse heraus, die „für das Verbandsgebiet einen erheblichen Standortfaktor darstellen, den es zu sichern und auszubauen gilt.“⁹⁶

Entsprechend beaufsichtigte der Verband in den Folgejahren die Umsetzung der auf moderne Schiffstypen und größere Belastungen ausgelegten Erweiterungen der Kanäle und Schleusen und weist bis heute immer wieder auf noch nicht fertiggestellte Maßnahmen im Verbandsgebiet hin: Zugunsten des Ausbaus der Südstrecke des DEK wurden beispielsweise in den 1990er Jahren die Arbeiten am RHK zurückgestellt und schränken seither den flüssigen Verkehr von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden ein.⁹⁷ Der ausdauernde Einsatz des Verbands für den schleppenden Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals hat dagegen inzwischen Erfolge gezeigt. Weil sich die vor allem zur Belieferung der anliegenden Kraftwerke genutzten großen Schiffe im engen Kanalbett teil-

weise nicht begegnen konnten, musste hier in den 1990er Jahren über eine Kanalstrecke von knapp 19 km der Richtungsverkehr im Stundentakt eingeführt werden⁹⁸ – mit entsprechenden Folgen für die Zeit- und damit die Kostenkalkulation der betroffenen Unternehmen. Mittlerweile ist der Ausbau bis zum Hafen Hamm fast abgeschlossen und der Begegnungsverkehr wieder möglich. Neben der Fertigstellung dieser Weststrecke fordert der Verband entsprechende Erweiterungsmaßnahmen auch für die Oststrecke bis Hamm-Uentrop, wo sich wegen des erhöhten Bedarfs des dortigen neuen Kraftwerks die Gütertransporte in Zukunft noch wesentlich vergrößern werden.⁹⁹

Vom Rohstoffumschlag zum Logistikexperten

Neben der Anpassung der Kanalinfrastruktur an moderne Großmotorschiffe und Schubverbände begleitete der Verband die Hafenstandorte frühzeitig bei der Bewältigung des montanindustriellen Strukturwandels. Ursprünglich für den Umschlag von Erz und Ruhrkohle konzipiert, hatten die Häfen lange vor der endgültigen Einstellung des Hochofenbetriebs in Dortmund im Jahre 2001 und der letzten Schicht des Bergwerks Ost in Hamm 2010 alternative Geschäftsmodelle entwickelt und sich zu vielfältigen Logistikzentren zwischen Schiene,

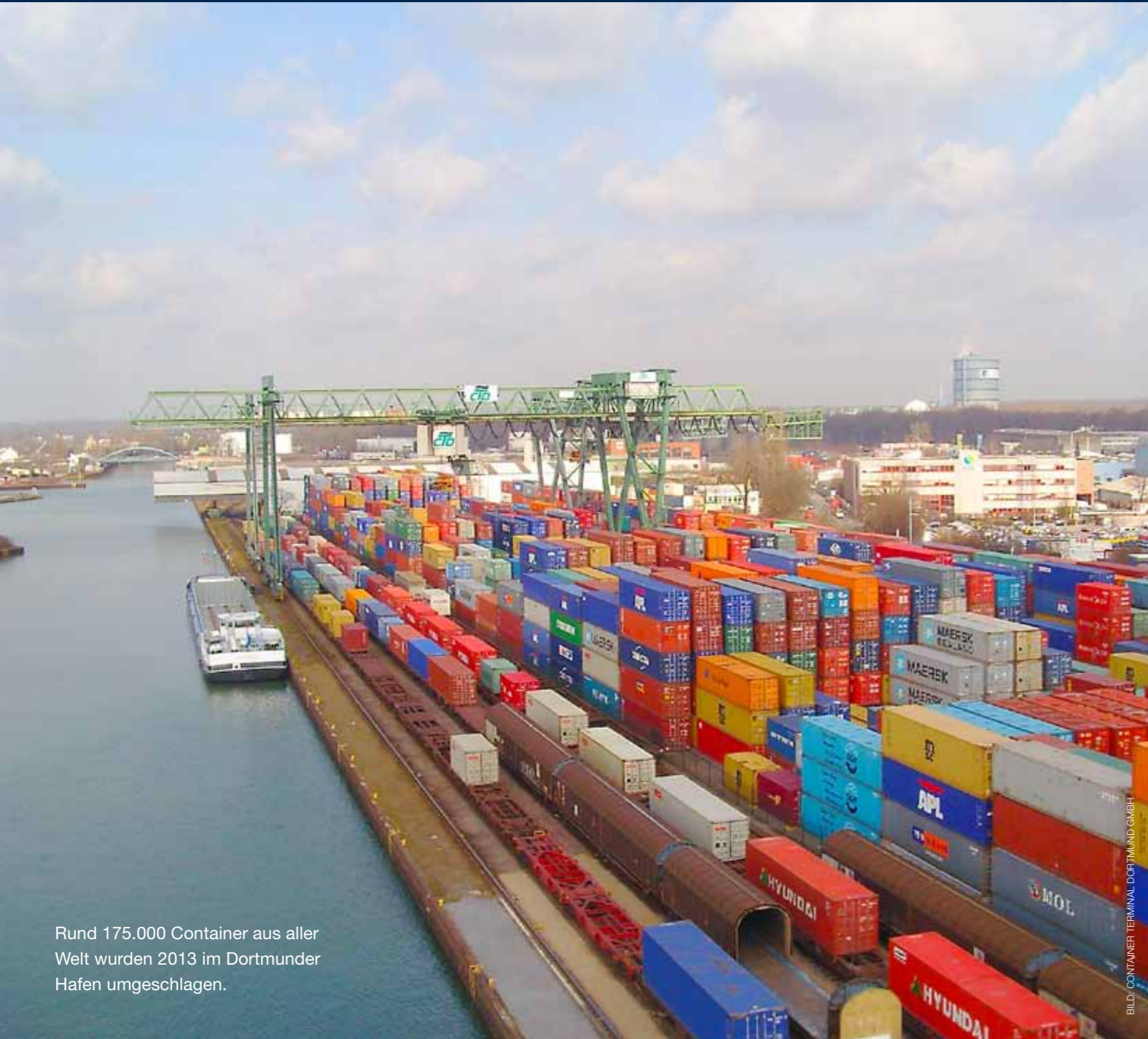
98 Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamts Rheine unter www.wsa-rheine.de/wasserstrassenbereich/dhk/.

99 Quo vadis 2012, S. 52.



„Vor allem die Umgehungsstraße hat weitere Ansiedlungen im Bereich des Hafens hervorgerufen. Der Verband hat dazu beigetragen, Hamm als Logistikstandort zu festigen.“

**FRIEDRICH WEEGE,
LEITER HAFEN HAMM A.D.**



Rund 175.000 Container aus aller Welt wurden 2013 im Dortmunder Hafen umgeschlagen.

BILD: CONTAINER TERMINAL DORTMUND GMBH

Straße und Wasser entwickelt. Anregungen kamen dabei auch vom Verkehrsverband, der in diesem Zusammenhang die Vorteile des kombinierten Güterverkehrs betonte und dabei gleichzeitig auf die Umsetzung der dafür zu schaffenden Infrastrukturvoraussetzungen pochte. Aus Sicht des Verbands war in einer Studie zum Kombiverkehr aus dem Jahre 1991 „vor allem eine Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zu den Eisenbahn- und Binnenschiffsterminals“ erforderlich: „Die Nutzung dieser Terminals und des über sie ermöglichten, aus verkehrspolitischen und ökologischen Gründen zu befürwortenden kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserwegen wird umso eher erfolgen, je reibungsloser die Zu- und Abfahrt für die an- und abfahrenden Straßentransporte gestaltet wird.“¹⁰⁰ Das galt natürlich auch generell zur Verbesserung der Standortattraktivität: Beispielsweise unterstützte der Verband die Stadt Hamm in den vergangenen Jahren dabei, die Schienenanbindung des Hafens an das DB-Netz zu intensivieren und außerdem eine direkte Autobahnanbindung an die A 1 über eine Kanaltrasse zu verwirklichen. „Vor allem die Umgehungsstraße hat weitere Ansiedlungen im Bereich des Hafens hervorgerufen. Der Verband hat dazu beigetragen, Hamm als Logistikstandort zu festigen“, freuen sich der erst kürzlich in den Ruhestand verabschiedete ehemalige Leiter der Hafen Hamm GmbH, Friedrich Weege, und sein Nachfolger Gerd Lindemann. Aktuell beläuft sich der Schiffs-

güterverkehrsumschlag im Stadthafen Hamm auf jährlich 1,6 Mio. t und wird ergänzt durch rund 600.000 t Bahnumschlag. Schwerpunktmäßig wird er von auf dem Hafengelände ansässigen Unternehmen zur Anlieferung von Rohstoffen wie Ölsaaten, Mineralöl, Stahl, Baustoffe etc. (ca. 1,3 Mio. t) genutzt, die in wesentlich geringeren Mengen (ca. 300.000 t) nach der Verarbeitung wieder als Speiseöl, Futtermittel, etc. verschifft werden. Die mögliche Entwicklung zu einem expeditionellen Hafen wird vor allem durch die Tatsache gebremst, dass der Datteln-Hamm-Kanal wegen der niedrigen Brücken bisher nicht von Containerschiffen mit zwei aufeinandergestapelten Containern befahren werden kann. „Das ist umso trauriger, weil durchaus Mengenzuwächse im Containerbereich zu erwarten sind, die bisher nicht im Kanalsystem aufgefangen werden können und daher zusätzlich auf die Straße drücken“, erklärt Weege.

Die Brückenproblematik thematisiert der Verkehrsverband seit geraumer Zeit, zumal sie auch auf dem RHK und DEK besteht. Wegen der geringen Wirtschaftlichkeit von Containerschiffen mit eingeschränkter Ladekapazität liegt der Schwerpunkt der Containerverkehre im Dortmunder Hafen auch bisher auf LKW und Zügen. Zwischen 1989 und 2009 entstand hier in drei Ausbauschritten ein Terminal, mit dem ausgehend von nur 5.000 im Jahre 1989 aktuell 175.000 Container (2013) umgeschlagen werden.¹⁰¹ Dieses immense

¹⁰⁰ Verkehrsverband Westfalen-Mitte (Hg.): Kombiniertes Ladungsverkehr, Dortmund 1991, S. 65.

¹⁰¹ Peter Fiedler: Immer gut auf Kurs. Der Dortmunder Hafen in Gegenwart und Zukunft, in: Karl-Peter Ellerbrock (Hg.): Dortmunds Tor zur Welt. Einhundert Jahre Dortmunder Hafen, Essen 1999, S. 238-245, hier: S. 239; Pressemitteilung der Dortmunder Hafen AG über das Geschäftsjahr 2013 unter www.dortmunder-hafen.de/image.php?AID=372&VID=0.

Nachfragewachstum schafft einen Ausgleich für den sinkenden reinen Schiffsumschlag, der heute nur noch rund 1,5 Mio. t beträgt, allerdings auch in Zusammenhang mit den veränderten Güterarten analysiert werden muss – tendenziell weg von großvolumigen Schüttgütern und hin zu hochwertigen Industriegütern. Das Gesamtvolumen der im Dortmunder Hafen mit Binnenschiffen und der Eisenbahn umgeschlagenen Güter lag 2013 insgesamt bei 5,28 Mio. t, darunter in erster Linie Container, Mineralöle und Baustoffe.¹⁰²

Neben dem Stadthafen Lünen, der 1914 für den Kohleumschlag der Zeche Victoria in Betrieb ging und seit den 1990er Jahren mit der Spezialisierung auf Recycling und Abfalltransporte ein neues Alleinstellungsmerkmal entwickelt hat, passte auch die Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (WHE) ihr ursprüngliches Geschäftsmodell den Strukturveränderungen an. 1913 als klassischer Hafen- und Bahnbetrieb am Rhein-Herne-Kanal gegründet, wurde hier ursprünglich zu 90 Prozent Kohle verladen. „Heute schlagen wir im Schiffsverkehr jährlich neben 250.000 t Stahlschrott zwar immer noch Importkohle, beispielsweise aus Kolumbien oder Südafrika, für die Kraftwerke der Region um. Das sind aber nur noch ungefähr 300.000 t“, erklärt Christian Theis, Geschäftsführer der WHE. Neben dem Transport von Massengütern auf dem Wasser wurde vor über zehn Jahren ein zweites Standbein ent-

wickelt und 2002 das Container Terminal Herne eröffnet. Nach Abschluss der vierten Ausbaustufe im Jahre 2013 können hier bis zu 250.000 Ladeeinheiten von der Straße auf die Schiene umgeschlagen werden.¹⁰³ Derzeit verlassen täglich fünf bis zu 650 m lange Züge das Gelände – jährlich bis zu 3 Mio. t, davon etwa zu gleichen Anteilen Massengüter und Container. „Wir kriegen noch mehr Verkehr, das ist unbestritten, der wird aber auf den Straßen nicht mehr zu bändigen sein. Vor allem der kombinierte Verkehr wird aufgrund kleinerer Sendungsgrößen überproportional wachsen. Das Verladen auf die Schiene ist eine gute Möglichkeit, auf dem Wasser sind daneben aber besonders große Kapazitäten frei. Außerdem ist die Binnenschifffahrt der umweltfreundlichste Verkehrsträger“, unterstützt Theis das Engagement des Verkehrsverbands, zur Bewältigung der wachsenden Transportmengen und Verkehrspässe auf der Straße und der Schiene vermehrt auf die Wasserstraßen und sinnvolle Umschlagssysteme aufmerksam zu machen. Immerhin kann ein modernes Binnenschiff mit 2.100 t Tragfähigkeit rund 105 LKW (je 20 t) ersetzen.¹⁰⁴ Außerdem rentiert sich der Schiffsgüterverkehr nicht nur bei großen Entfernungen: Je näher Start- und Zielpunkt der Fuhrer am Wasser liegen und je kürzer die entsprechenden Vor- und Nachläufe mittels LKW sind, desto wirtschaftlicher sind auch Transporte über geringe Distanzen.

¹⁰² Pressemitteilung von IT.NRW unter www.it.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2013/pdf/82_13.pdf sowie Pressemeldung der Dortmunder Hafen AG über das Geschäftsjahr 2013 unter www.dortmunder-hafen.de/image.php?AID=372&VID=0.

¹⁰³ Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (Hg.): 100 Jahre Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH 1013-2013, Herne 2013, S. 50f.

¹⁰⁴ Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamts Rheine unter www.wsa-rheine.de/wasserstrassenbereich/dhk/funktion_dhk/index.html.



BILD: WHE

Um in Zukunft tatsächlich wieder mehr Güter auf das Wasser zu bekommen, setzt sich der Verkehrsverband anhaltend dafür ein, dass die entsprechenden Voraussetzungen im Bereich der Kanalinfrastruktur geschaffen werden. Dazu gehört vor dem Hintergrund der prognostizierten Mengenzuwächse im Containerbereich der Ausbau des Kanalnetzes für den 2- bis 3-lagigen Containerverkehr durch Brückenanhebungen. Vor allem muss die Infrastruktur der Wasserstraßen aber vermehrt den Transportbedürfnissen der

Wirtschaft Rechnung tragen: Hier haben Timing und Zuverlässigkeit oberste Priorität, weshalb moderne und wartungsarme Schleusen notwendig sind. So war die wochenlange Schließung des Dortmunder Hafens im Jahre 2013 wegen der reparaturbedürftigen Sperrung der Schleuse Henrichenburg laut der Dortmunder Hafen AG „eine Zumutung und Geduldsprobe für die Hafenanlieger in Verbindung mit hohen zusätzlichen Aufwendungen sowie zugleich ein hoher Imageschaden für den Verkehrsträger Binnenschiff.“¹⁰⁵

Neben dem Transport von Massengütern auf dem Wasser hat die Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH mit dem Container-Terminal (links oben) ein wichtiges zweites Standbein entwickelt.

¹⁰⁵ Pressemeldung der Dortmunder Hafen AG über das Geschäftsjahr 2013 unter www.dortmunder-hafen.de/image.php?AID=372&VID=0.

Öffentlicher Personennahverkehr

Vor allem im dicht besiedelten Ruhrgebiet führte die seit den 1960er Jahren ansteigende individuelle PKW-Nutzung zu sinkenden Fahrgastzahlen im ÖPNV und behinderte gleichzeitig den innerstädtischen Verkehr mit den damals vorherrschenden Straßenbahnen. Seit den 1970er Jahren entstanden daher U-Bahn- und Stadtbahnssysteme, die möglichst auf vom Straßenverkehr unabhängigen Gleiskörpern angelegt und im City-Bereich unterirdisch geführt wurden.¹⁰⁶ Um außerdem die Verbindung zu den Vororten sowie zu den Nachbarstädten im Ruhrgebiet zu verbessern, erfolgte zeitgleich der Ausbau des S-Bahn-Netzes im Schienennahverkehr, wozu bereits 1965 ein Rahmenplan zwischen dem Land NRW und der Deutschen Bundesbahn abgeschlossen worden war.¹⁰⁷ Ende der 1960er Jahre im Rheinland und westlichen Ruhrgebiet begonnen, verlagerte sich der Ausbauswerpunkt des S-Bahn-Netzes um 1980 in den Dortmunder Raum: „Nach der Fertigstellung dieses Netzes kann im Kernraum

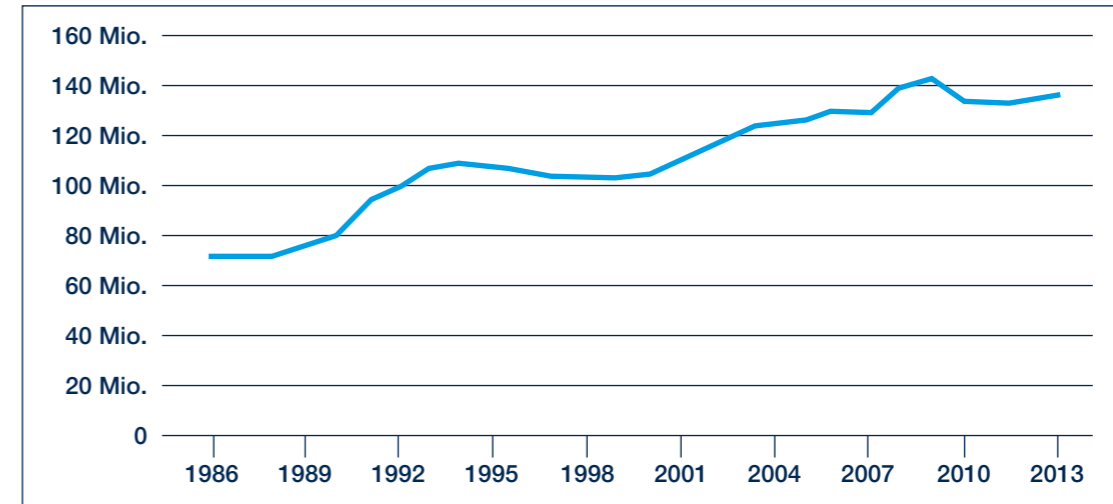
des Ruhrgebietes von einer echten Alternative zum Individualverkehr gesprochen werden. Diese greift zusammen mit dem im Takt betriebenen ergänzenden Nahverkehr weit in die Randzonen hinaus“, wurden die Maßnahmen in den 1980er Jahren in einer zeitgenössischen Studie zur Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet bewertet.¹⁰⁸ Parallel zum Netzausbau entstanden Verbundsysteme, um den Fahrgästen einheitliche Tarife und aufeinander abgestimmte Fahrpläne anbieten zu können. Innerhalb des Gebiets des Verkehrsverbands Westfalen hat neben den Zweckverbänden ZWS (Westfalen-Süd) und ZRL (Ruhr-Lippe) der 1980 gegründete Verkehrsverband Rhein-Ruhr (VRR) die größte Bedeutung. Er deckt mit seinen zahlreichen kommunalen Verkehrsunternehmen neben dem Ruhrgebiet außerdem den Niederrhein, Teile des Bergischen Landes sowie angrenzende Randzonen mit insgesamt rund 8 Mio. Menschen ab.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Hans Jürgen Huber und Harald Benzler: Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet. Bestandsaufnahme und verkehrspolitische Entscheidungen für die achtziger Jahre, Bonn 1982, S. 11f.

¹⁰⁷ Ebd., S. 10f.

¹⁰⁸ Ebd., S. 44.

¹⁰⁹ Ebd., S. 33.



Entwicklung der Fahrgastanzahl der Dortmunder Stadtwerke in Mio. 1986 bis 2013

QUELLE: DSW 21

In Dortmund wurde der erste Stadtbahntunnel im Jahre 1984 eröffnet. Heute sind acht Stadtbahnlinien in Betrieb, die jeweils die Innenstadt unterirdisch durchfahren. Gemeinsam mit den 73 Omnibuslinien wurden darauf im Jahre 2013 rund 136,6 Mio. Fahrgäste befördert und knapp 21 Mio. km zurückgelegt – 1986 waren es erst 16,1 Mio. km bei 72 Mio. Fahrgästen.¹¹⁰ An der positiven Entwicklung hat auch der Verkehrsverband Westfalen einen Anteil: „Wir profitieren natürlich von einer strapazierfähigen und guten Infrastruktur, für deren Erhaltung und Modernisierung sich der Verband stets eingesetzt hat. Aktuell wäre beispielsweise die geplante Untertunnelung der B 1 ein Segen für Anwohner, PKW-Fahrer und unsere Fahrgäste, weil die Haltestellen dann zugänglicher werden“, so Hubert Jung,

Vorstandsmitglied der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW 21).

Der demografische Wandel als Herausforderung

Grundsätzliche andere Rahmenbedingungen für den ÖPNV gelten außerhalb des Ballungsraums Ruhrgebiet. Im Hochsauerlandkreis beispielsweise dient der stark frequentierte Schienenverkehr auf der Oberen Ruhrtalbahn als Rückgrat, während Busse die Feinerschließung übernehmen. Dabei läuft der Busverkehr in Städten wie Arnsberg oder Meschede relativ problemlos, die geringe Besiedlungsdichte in den stark ländlich geprägten

¹¹⁰ Nach den Angaben von DSW 21.



„ Wir profitieren natürlich von einer strapazierfähigen und guten Infrastruktur, für deren Erhaltung und Modernisierung sich der Verband stets eingesetzt hat. “

HUBERT JUNG,
VORSTANDSMITGLIED DORTMUNDER
STADTWERKE AG (DSW 21)

Regionen stellt aber seit langem besondere Anforderungen: „Zur Anbindung kleiner Ortschaften wurde bereits um 1980 der ursprünglich separierte Schülerbusverkehr in den normalen Linienverkehr integriert und damit erstmalig ein flächendeckendes ÖPNV-Grundangebot für Jedermann geschaffen,“ erklärt Friedhelm Heberling von der Regionalentwicklung des Hochsauerlandkreises. Der demografische Wandel stellt die Aufgabenträger mittlerweile mehr denn je vor die Aufgabe, ein attraktives Angebot unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten aufrecht zu halten. Um die Mobilität der vornehmlich älteren Fahrgäste aus kleinen Siedlungen weiterhin zu gewährleisten, kooperiert der reguläre ÖPNV seit Mitte der 2000er Jahre zunehmend mit sogenannten Bürgerbussen. Sie werden ehrenamtlich betrieben und verbinden die betroffenen Ortschaften mit größeren Gemeindezentren, in denen wiederum das gängige Busnetz zur Verfügung steht. An Konzepten und Ideen für diese und andere zukünftige Herausforderungen des ÖPNV mangelt es also nicht, wohl aber an den finanziellen Mitteln: „Wir brauchen insgesamt dringend eine vernünftige Finanzierungs- und Planungssicherheit. Gerade in den letzten Jahren hat das Land leider viele Fördermittel zurückgezogen“, so Heberling. Bereits 2007 hat der Verkehrsverband zu dieser grundsätzlichen Problematik im Landtag Stellung bezogen. Hintergrund war die Kürzung der sogenannten Bundesregionalisierungsmittel als Finanzierungsgrundlage für den Nahverkehr in den Bundesländern, weshalb NRW eine Strukturveränderung des ÖPNV plante. Die Stellungnahme und das den Fraktionen präsentierte Eckpunkteprogramm einer gleichzeitig ein-

berufenen Arbeitsgruppe aus Vertretern von VRR, ZWS und ZRL, der IHKs Arnsberg, Dortmund, Hagen und Siegen und der betroffenen Kommunen verfolgten einen gemeinsamen Tenor: Die Verbindungsqualität zwischen den Regionen muss auch in Zukunft sichergestellt werden. Eine wesentliche Reduzierung des Angebots würde eine nachhaltige Verschlechterung der Verbindungsfrequenzen zwischen den Zentren bewirken und damit standortpolitische Nachteile herbeiführen.

Aktuell befördert der Liniennahverkehr im Verbandsbezirk über 473 Mio. Fahrgäste mit einer mittleren Reiseweite von 5,6 km, größtenteils in Omnibussen und zu 30 Prozent in Straßenbahnen. Hinzu kommt eine geringfügige Menge in Eisenbahnen.¹¹¹ Große Zuwächse sind in Zukunft wegen der abnehmenden Bevölkerungszahl nicht mehr zu erwarten: „Unser Ziel ist es, die aktuelle Fahrgastanzahl von 144,9 Mio. (2012) möglichst zu halten“, sagt Gisbert Schlotzhauer, Vorstandsmitglied der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Bogestra). Neben Gelsenkirchen, Bochum und Herne betreibt die Bogestra mit insgesamt 9 Bahn- und 65 Buslinien auch Nahverkehr in den ländlicheren Städten Witten und Hattingen, in denen die Kunden mangels enger Taktungen tendenziell häufiger das Auto wählen. Eine Möglichkeit, diese und die kommenden demografischen Herausforderungen zu begegnen, sieht die Bogestra in der Entwicklung zu einer übergreifenden Mobilitätszentrale: „Wir werden zukünftig eine Plattform anbieten, mit deren Hilfe

¹¹¹ Mobilität in NRW 2013, S. 129.



BILD: HOCHSAUERLANDKREIS

die Kunden je nach Standort eine Übersicht über alle mobilen Möglichkeiten erhalten, sei es der ÖPNV, Fahrräder, Car-Sharing etc. Damit lassen sich Versorgungslücken schließen und gleichzeitig die wachsenden Ansprüche der Fahrgäste im ‚Digitalen Zeitalter‘ bedienen.“

Eine wesentliche Voraussetzung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Verbandsgebiet ist aber vor allem der Erhalt einer strapazierfähigen Infrastruktur. In diesem Zusammenhang weist der Verkehrsverband seit geraumer Zeit insbesondere auf die dringend notwendigen Sanierungen der seit den 1970er Jahren angelegten unterirdisch verlaufenden Stadtbahnnetze im Ruhrgebiet hin.

Technischer Fortschritt macht vor dem ländlichen Raum keinen Halt: Der Kleinbus mit elektrischem Antrieb wird in Medebach im Liniennahverkehr eingesetzt.

FAZIT UND AUSBLICK

Der Blick auf die Verbandsgeschichte hat gezeigt, dass wesentliche Erfolgsfaktoren im Kern schon sehr früh angelegt waren und sich dann schrittweise weiter entwickelt haben. Die Herausforderung für die Zukunft besteht darin, die erfolgreichen Strukturen und Vorgehensweisen zu bewahren und trotzdem neuen Ideen offen gegenüberzutreten. Es sind vor allem drei Besonderheiten, die den Verkehrsverband auszeichnen und die bisherige Entwicklung geprägt haben.

Ausgewogene Meinungsbildung

Die Kommunen, IHKs und Handwerkskammern sind fast ausnahmslos Mitglied und bringen gemeinsam mit zahlreichen Unternehmen ihre unterschiedlichen Betrachtungsweisen ein. Ergänzt wird dieses Bild durch Infrastrukturanbieter und Einzelverbände, die jeweils unterschiedliche Verkehrsträger repräsentieren. Es ist bundesweit einmalig, dass ein regionaler Verband die unterschiedlichen Interessen der Verkehrsträger bündelt, beispielsweise des Verbands für Verkehrswirtschaft und Logistik NRW oder des ADAC für die Straße, des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe oder der DB AG für die Schiene, der Häfen Dortmund, Lünen und Hamm für die Wasserstraßen und nicht zuletzt der

Flughäfen Dortmund und Paderborn/Lippstadt für den Luftverkehr. Diese Institutionen sind Mitglieder im Verkehrsverband und sorgen gemeinsam mit zahlreichen Wirtschaftsunternehmen, die als Nutzer der Verkehrsinfrastruktur auftreten, für ein ausgewogenes Meinungsbild.

Regionale Verankerung

Das Verbandsgebiet deckt sich mit dem Regierungsbezirk Arnsberg und umfasst damit sowohl den Ballungsraum des mittleren und östlichen Ruhrgebiets als auch die überwiegend ländlich geprägten Regionen Südwestfalens. Trotz der unterschiedlichen Strukturen gibt es eine enge Verflechtung der Wirtschaft, des Handels und des Tourismus. Das ist eine gute Basis, gemeinsam für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur einzutreten. Die internen Strukturen gewähren eine ausgewogene Berücksichtigung der Teilregionen innerhalb des Verkehrsverbands. „Das sichert uns einerseits die Unterstützung des gesamten Verbandsgebiets auch für Spezialthemen. Vor allem aber verfügen wir damit über eine hohe regionale Kompetenz zu den Verkehrswegen bis in den letzten Winkel unseres Verbandsgebiets“, erläutert der Verbandsvorsitzende Prof. Dr. Rolf Windmüller die Vorzüge. „Auch in Zukunft werden wir auf diese Kompetenzen angewiesen sein.“

Komplexe Themen und Projekte wie die Untertunnelung der B1 in Dortmund oder die Ertüchtigung der maroden Landesstraßen in Südwestfalen warten auf uns.“

Fachkundige Handlungsempfehlungen

Überregionale Anerkennung und Wahrnehmung verschaffte sich der Verband durch seine wissenschaftlich fundierten Studien, die von den verantwortlichen Politikern in Land und Bund stets als gut ausgearbeitete Handreichungen für konkrete Verkehrsprobleme geschätzt wurden. Zusätzlich an Qualität gewannen die Publikationen nach der Jahrtausendwende, als Stefan Schreiber nach der Übernahme der Geschäftsführung zwei Struktur-reformen unternahm. Eine deutliche Erhöhung der Mitgliedsbeiträge verschaffte dem Verkehrsverband mehr Freiräume für die wissenschaftliche Begleitung der Studien. Weiterhin wurde ein Studienbeirat eingerichtet. „Damit sind wir in der Lage, auch abstrakte Ergebnisse sehr konkret und anschaulich auf unsere Region zu beziehen. So sind die Studien des Verbands stets keine Luftschlösser, sondern handfeste Empfehlungen für die Politik“, erläutert Stefan Schreiber.

Zu den Erfolgsfaktoren der Verbandsarbeit gehört daneben die Zusammenarbeit mit externen Akteuren, sei es in Arbeitskreisen wie bei der Schienenschnellstrecke Dortmund-Kassel oder bei der Erarbeitung von Studien wie der Unter-

suchung zum 6-streifigen Ausbau der A 45 nach Gießen, die gemeinsam mit hessischen Partnern entstanden war. Schließlich enden die Verkehrswege meistens nicht an den Grenzen des Verbandsbezirks. Eine Zusammenarbeit mit externen Partnern liegt daher nahe. „Diese Kooperationen werden wir in den nächsten Jahren sicherlich noch häufiger erleben“, ist sich Stefan Schreiber sicher. Davon ist auch der Vorsitzende überzeugt. Beide sind sich einig, dass es nicht schaden könne, die gute Wahrnehmung in Düsseldorf und Berlin in einer Gruppe mit weiteren Partnern noch zu steigern. „Der Verkehrsverband ist mit vierzig Jahren noch jung genug für weite Reisen und hohe Gipfel“, setzen sich Vorsitzender und Geschäftsführer sportliche Ziele für die Zukunft.



BILD: CP/COMPARTNER

Höhepunkt der bisherigen Entwicklung: Im April 2013 richtete der Verkehrsverband als offizieller Partner des NRW-Verkehrsministeriums einen Parlamentarischen Abend in Berlin aus.

30 PUBLIKATIONEN ZUR VERBESSERUNG DER INFRASTRUKTUR

Die Verkehrsinteressen des westfälischen Raums vertrat der Verkehrsverband in den letzten 40 Jahren auf vielfältigste Art und Weise. Dazu gehörten:

- 156** Pressemeldungen
- 2** Arbeitskreise
- 32** Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen
- 4** Parlamentarische Abende
- 5** Informationsveranstaltungen
- 9** Resolutionen
- 21** Fachgespräche in Berlin und Düsseldorf
- 4** Expertenanhörungen im Landtag NRW

Ganz entscheidend für die erfolgreiche Verbandsentwicklung war aber die Erstellung von insgesamt 30 Publikationen, die wegen ihres wissenschaftlich fundierten Inhalts sogar den Weg bis in den Bundestag fanden. Grund genug, den Veröffentlichungen in der nachfolgenden Übersicht etwas mehr Raum zu geben.



2013
Perspektiven der Oberen Ruhrtalbahn. Anforderungen an die Entwicklung der Infrastruktur vor dem Hintergrund der anstehenden Tunnelsanierungen



2013
Wenn NRW zum Nadelöhr für Deutschland wird. Vorstellung der Ergebnisse der erweiterten Studie Fahrplan 2025 für das Schienennetz in NRW – Korridorbetrachtung und Engpassanalyse – anlässlich des Parlamentarischen Abends des Landes NRW und des Verkehrsverbandes Westfalen am 18. April 2013 in Berlin



2012
Quo vadis. Für moderne Verkehrswege in Westfalen, neue und erweiterte Auflage der Projektdossiers



2011
Fahrplan 2025 für das Schienennetz NRW. Korridorbetrachtung und Engpassanalyse für die Region des Verkehrsverbandes Westfalen



2010
Quo vadis. Erfolgsfaktor Verkehrsinfrastruktur, neue und erweiterte Auflage der Projektdossiers



2009
Mobilitätskonzept Straße. Die Zukunft der Verkehrsfinanzierung am Beispiel NRW



2008
Landesstraßen – eine vernachlässigte Straßenkategorie. Bedeutung des Landesstraßennetzes für Südwestfalen



2007
A 45 – Der Infarkt droht! Ausbaunotwendigkeit der A 45 (E 41) als wichtige trans-europäische Nord-Süd-Achse



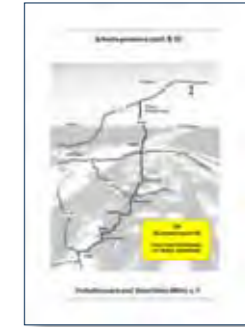
2007
Luftverkehr in Westfalen. Bedeutung und Chancen. Tagungsband zur gleichnamigen Veranstaltung des Verkehrsverbandes Westfalen am 5. September 2007 in Dortmund



2002
Quo vadis regionale Verkehrsinfrastruktur? 15 Wege zum Erfolg des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen, Projekt-dossiers



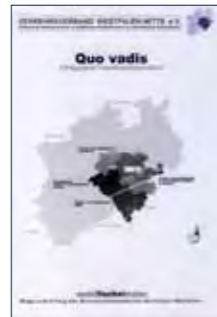
2002
Regionales Schienengüterverkehrskonzept unter besonderer Berücksichtigung des „KLV“. Entwicklung neuer Angebotsformen für den regionalen Schienengüterverkehr unter Einbeziehung der Häfen und Speditionen



1999
Bundesstraße B 55. Nord-Süd-Verbindung im Herzen Westfalens



2006
A 44 – West-Ost-Achse in Deutschlands Mitte. Möglichkeiten des beschleunigten Ausbaus von Dortmund bis Werl



2006
Quo vadis. Erfolgsfaktor Verkehrsinfrastruktur, neue und erweiterte Auflage der Projektdossiers



2004
Standortentscheidungen für Logistikobjekte. Eine Strategie-Folge-Abschätzung für die Verkehrsregion Westfalen-Mitte



1997
Verkehrsfinanzierung 2000plus. Wege aus der Sackgasse



1995
Diskussionsbeitrag zum Verlauf der Autobahn A 46 Hemer-Neheim. Ein wichtiger Beitrag zur Sicherung des Märkischen und Sauerländischen Wirtschaftsstandortes



1992
Autobahn A 44. Ein Beitrag zum Wirtschaftsaufschwung in den neuen Bundesländern



1991
Ruhrtalautobahn A 46.
Bedeutung auch im Ost-West-Verkehr



1991
Kombinierter Ladungsverkehr



1990
West-Ost-Verkehr nach der Grenzöffnung
am 9. November 1989. Vortragsveranstal-
tung des Verkehrsverbandes Westfalen-Mitte
am 6. Juni 1990



1984
Ruhrtalautobahn A 46.
Verkehrsschlagader für die
Wirtschaftsregion Sauerland



1983
Dienstleistungsunternehmen, Investor,
Auftraggeber: Die Bedeutung der Deut-
schen Bundespost für die Wirtschaft



1982
Verkehrsentlastung durch Ortsumgehungen.
Möglichkeiten und Notwendigkeiten zur
Lösung innerörtlicher Verkehrsprobleme



1989
Autobahn A 445 Hamm-Werl.
Ein wichtiger Lückenschluß im
westfälischen Autobahnnetz



1987
Schienenschnellstrecke Dortmund-
Kassel. Einbindung Mittelwestfalens
in das Schienennetz der Zukunft



1984
Wasserstraßenbau als wirtschafts-
und staatspolitische Aufgabe.
Eine Dokumentation



1981
Anflug- und Landehilfen für die allgemeine
Luftfahrt. Zur technischen Ausrüstung der
regionalen Flughäfen und Landeplätze



1979
Allgemeine Luftfahrt in Westfalen.
Zur Bedeutung und Entwicklung
des Geschäftsreiseverkehrs



1977
Beseitigung von Bahnübergängen im mittel-
westfälischen Raum. Eine Entscheidungs-
hilfe aus der Sicht von Verkehr, Sicherheit
und Umwelt

Vorstandsvorsitzende



Prof. Dr. Rolf Windmüller
seit 1999



Rudolf Brickenstein
1988–1999



Hans Hartwig
1974–1988

Geschäftsführer



Stefan Schreiber
seit 2001



Gerhard Eifler
1990–2001



Claus-Dieter Weibert
1984–1990



Dr. Erwin Budde
1974–1984

Impressum

Herausgeber	Verkehrsverband Westfalen e. V. Märkische Straße 120 44141 Dortmund Tel. 0231 5417-254 Fax 0231 5417-341 E-Mail info@verkehrsverband-westfalen.de Internet verkehrsverband-westfalen.de
Redaktion	Stefan Schreiber Stefan Peltzer Christiane Wand
Autor	Nancy Bodden (Westfälisches Wirtschaftsarchiv)
Veröffentlichung	August 2014
Gestaltung	idea Kommunikation GmbH, Dortmund
Druck	kemna druck kamen GmbH



VERKEHRSVERBAND WESTFALEN E.V.