



Verkehrsausschuss

68. Sitzung (öffentlich)

9. März 2022

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:33 Uhr bis 15:40 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

1 Angsträume beseitigen, Sicherheit erhöhen – die Verkehrswende braucht attraktive Bahnhöfe und Haltepunkte!

5

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/15462 (*Anhörung am 03.02.2022*)

Ausschussprotokoll 17/1719

– Wortbeiträge

Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der SPD-Fraktion bei Nichtteilnahme der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

2 Die von der Brückensperrung der A45 betroffene Region unterstützen und entlasten 7

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/16465

in Verbindung mit:

Gespräch mit Gästen zur Brückensperrung der A45 bei Lüdenscheid:

- Sebastian Wagemeyer, Bürgermeister der Stadt Lüdenscheid
 - Dr. Petra Beckefeld, technische Direktorin beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
 - Dr. Ralf Gerschkat, Hauptgeschäftsführer der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen
- mündlicher Bericht der Landesregierung
- Wortbeiträge

Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

3 Möglichkeiten der Umsetzung von nächtlichen Fahrverboten für Lkw auf den Ausweich- und Umleitungsstraßen in Zuständigkeit des Landes (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage]) 20

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/6526

- keine Wortbeiträge

4 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Abs. 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW; „Stadtbahn Bonn-Niederkassel–Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7“, „Seilbahn Bonn“, „Reaktivierung der Bahnstrecke Linnich–Hückelhoven-Baal“ und „Ausbau Gleis 20 am Münster Hbf“ (Bericht auf Wunsch der Landesregierung) 21

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/6521

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

Der Ausschuss erklärt einstimmig sein Einvernehmen zur Stadtbahn Bonn-Niederkassel–Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7.

Der Ausschuss erklärt einstimmig sein Einvernehmen zur Seilbahn Bonn.

Der Ausschuss erklärt einstimmig sein Einvernehmen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Linnich–Hückelhoven-Baal.

Der Ausschuss erklärt einstimmig sein Einvernehmen zum Ausbau Gleis 20 am Münsteraner Hauptbahnhof.

5 Verschiedenes

23

Der Ausschuss hebt seinen Bedarfstermin am 30. März 2022 einstimmig auf.

* * *

1 **Angsträume beseitigen, Sicherheit erhöhen – die Verkehrswende braucht attraktive Bahnhöfe und Haltepunkte!**

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/15462 (Anhörung am 03.02.2022)

Ausschussprotokoll 17/1719

(Der Antrag wurde nach Beratung am 03.11.2021 einstimmig an den Innenausschuss – federführend –, an den Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales, an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen sowie an den Verkehrsausschuss überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

Carsten Löcker (SPD) fasst die Anhörung wie folgt zusammen, die wesentlichen Akteure hätten den Antrag begrüßt, da es sich um ein Dauerthema handle. Zwar vermeldete der Stationsbericht kleine Verbesserungen, aber Bahnhofsgebäude, Einrichtungen der Bahn und der ÖPNV würden nicht ausreichend gepflegt, und es fehle Licht. Schon die Anhörung an sich bezeichnet er als gutes Ergebnis des Antrags.

Klaus Vossemer (CDU) widerspricht, die Anhörung habe keine wesentlichen neuen Erkenntnisse zum wichtigen Thema gebracht, bei dem seit 2017 sehr viel passiert sei. Bei den von der SPD-Fraktion geforderten runden Tischen handle es sich um längst gelebte Praxis. Weil es insbesondere im Bahnhofsumfeld häufiger zu den beschriebenen Problemen komme, gebe es Ordnungspartnerschaften. Erst die NRW-Koalition unterstütze zudem die Videobeobachtung von Bahnhöfen. Die Aufenthaltsqualität insbesondere kleiner Bahnhöfe habe sich seit Jahrzehnten nicht verbessert und werde nun erst angegangen. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern habe die DB rund 1.200 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von über 960 Millionen Euro für signifikante Verbesserungen abgestimmt.

Ulrich Reuter (FDP) erkennt im Antrag viel Richtiges, der in der Anhörung allerdings nicht nur Zustimmung erfahren habe, sondern einer Überarbeitung bedürfe, um die zuständigen Adressaten zu finden; gehe es doch nicht nur um das reine Bahnhofsgebäude, sondern auch um das Bahnhofsumfeld. Er bietet an, gemeinsam über einen Antrag nachzudenken.

Nic Peter Vogel (AfD) erinnert an seinen Antrag aus dem Jahr 2017, den er im vorliegenden wiederfinde. Eine Waffenverbotszone an Bahnhöfen bezeichnet er als „absoluten Blödsinn“, weil sie sich zum einen nicht bewährten, wie fünf Schwerverletzte in der Düsseldorfer Altstadt an Karneval zeigten, und zum anderen praktisch nicht um-

gesetzt werden könnten, weil dann Menschen beispielsweise auch keine bloßen Küchenmesser mehr mit sich führen dürften.

Graffiti, Verschandelung oder Müll führten zwar in der Regel nicht zu einer größeren Verunsicherung, aber die Fahrgäste ärgerten sich darüber. Studien aus den USA und aus Großbritannien belegten, dass offene Videoüberwachung die Kriminalität lediglich verdränge. Auch müsse man vermeiden, Räume ohne Videoüberwachung zu schaffen, in die sich Fahrgäste unbewusst begeben könnten. Videoüberwachung nütze allerdings so oder so nur, wenn unmittelbar reagiert werden könne.

Vorsitzender Thomas Nüchel weist darauf hin, im Nachgang zu Anhörung hätten sich einige Akteure zum Quartiersmanagement in Bahnhofsvierteln ausgetauscht. Zudem gehe es häufig auch um die gefühlte Sicherheit, um die Nutzerzahlen beim ÖPNV zu steigern.

Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der SPD-Fraktion bei Nichtteilnahme der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

2 Die von der Brückensperrung der A45 betroffene Region unterstützen und entlasten

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/16465

(Der Antrag wurde nach Beratung am 16.02.2022 einstimmig an den Verkehrsausschuss überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

in Verbindung mit:

Gespräch mit Gästen zur Brückensperrung der A45 bei Lüdenscheid:

- Sebastian Wagemeyer, Bürgermeister der Stadt Lüdenscheid
- Dr. Petra Beckefeld, technische Direktorin beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
- Dr. Ralf Gerschkat, Hauptgeschäftsführer der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Die Sperrung der Rahmedetalbrücke auf der A45 bedeutet große Einschränkungen und Herausforderungen für Lüdenscheid, die umliegenden Städte und Gemeinden sowie die gesamte Region Südwestfalen. Das Ministerium steht in sehr engem Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes, dem Bundesverkehrsministerium, dem Märkischen Kreis, der Stadt Lüdenscheid und der regionalen Wirtschaft.

Unser aller Hauptanliegen ist es, dass der Ersatzneubau so schnell wie möglich steht. Dafür setzen wir uns beim Bund intensiv im Rahmen unserer Einflussmöglichkeiten ein; ich glaube, das wissen Sie. Letzte Woche habe ich mich daher mit Bundesverkehrsminister Wissing in Berlin getroffen. Er hat die A45 zur Chefsache erklärt und alle Unterstützung in Sachen Beschleunigung und mehr Mittel zugesichert. Wir sind völlig einer Meinung, was die Prioritäten angeht.

Zwischen Bürgermeister Sebastian Wagemeyer als Bürgerbeauftragtem und unserem Haus besteht eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Er weiß auch, dass er bei uns ein offenes Ohr für die Anliegen der Region findet.

Die Region Südwestfalen ist die Heimat starker Unternehmen, und das soll auch so bleiben. Viele sind mittelständisch, oft sind sie familiengeführt. Einige gehören zu den Weltmarktführern etwa im Maschinenbau oder bei Automobilzulieferern. Wir setzen uns mit aller Kraft für die Unterstützung dieser Unternehmen ein.

Mein geschätzter Kollege Minister Professor Pinkwart hat es gesagt: Keines der unverschuldet in Not geratenen Unternehmen darf durch die Sperrung in Zahlungsschwierigkeiten geraten. Deshalb unterstützt die Landesregierung die betroffenen Unternehmen in Südwestfalen mit zwei beihilferechtskonformen Instrumenten:

Ein zinsvergünstigter „NRW.BANK Universalkredit A45“ mit bis zu 100.000 Euro Tilgungsnachlass fängt unmittelbare Belastungen ab und sichert die Liquidität der Unternehmen. Für die Tilgungsnachlässe stellt die Landesregierung im Universalkredit A45 in einem ersten Schritt insgesamt 10 Millionen Euro Zuschüsse bereit.

Zuschüsse von mindestens 50 Millionen Euro aus dem Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramm NRW dienen gewerblichen Investitionen und zielen auf die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Region Südwestfalen ab.

Um die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner an der Umleitungsstrecke zu lindern, fanden bereits Gespräche zwischen dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr statt. Eine erste Prüfung hat ergeben, dass mit passiven Maßnahmen beispielsweise durch Lärmschutzfenster die Situation verbessert werden kann. Die rechtlichen Voraussetzungen hierfür muss das BMDV schaffen. Dann ist die Autobahn GmbH des Bundes am Zug, den betroffenen Bürgern schnell und unbürokratisch die zustehenden Lärmschutzmaßnahmen zu verschaffen. Wir haben im Rahmen des Möglichen unterstützt und zugeliefert.

Um den Verkehrsfluss nicht zusätzlich zu belasten, werden im Märkischen Kreis keine neuen Straßenausbaumaßnahmen begonnen. Anstehende Reparaturen und Erhaltungsarbeiten am Straßennetz und an den Bauwerken zur Beibehaltung eines verkehrssicheren Zustands werden natürlich weiterhin in möglichst kurzer Bauzeit durchgeführt. Dies gilt insbesondere, da dieses Netz nun aufgrund des Wegfalls der A45 eine besondere Bedeutung übernimmt.

Über die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene haben wir bereits ausführlich in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses diskutiert und uns von der Deutschen Bahn berichten lassen. Wir befinden uns weiter in engem Austausch.

Es wird ebenfalls geprüft, die Nahverkehrsangebote kurzfristig auszuweiten. Seit heute liegt uns ein erstes Konzept vor, das nun auf Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit hin geprüft wird. Wir werden so schnell wie möglich dazu informieren. Die Landesregierung und die übrigen beteiligten Akteure setzen alles daran, den Anwohnerinnen und Anwohnern und der Wirtschaft so zügig wie möglich zu helfen.

Sebastian Wagemeyer (Bürgermeister der Stadt Lüdenscheid) spricht von einem engen Schulterschluss mit der IHK und berichtet von einer nach wie vor äußerst dramatischen Verkehrssituation in Lüdenscheid, wie auch die immer eindringlicheren Appelle der Menschen an ihn belegten, die immer verzweifelter eine jetzt schon nicht mehr tragbare Verkehrssituation beklagten, wofür er allergrößtes Verständnis zeige, denn sie schliefen nicht mehr.

Es gebe permanenten Stau, die Hausfassaden litten durch den Schmutz, und die Anwohner könnten wegen der Abgase nicht mehr lüften. Die Taskforce Verkehr versuche zwar alles, um die Situation über Umleitungsstrecken zu verbessern, aber dieser Zustand könne keinesfalls über Jahre hinweg aufrechterhalten werden. Insofern müsse nach wie vor alles daran gesetzt werden, insbesondere den Schwerlastverkehr weiter

zu verringern, der auch für die Straßen eine erhebliche Belastung darstelle, sodass sie im Laufe der Jahre repariert werden müssten, was den Verkehr weiter beeinträchtige.

Die Umleitungsstrecken und die Belastungen des Lüdenscheider Verkehrsnetzes zeitigten einen Dominoeffekt auf das gesamte Netz, sodass auch die angrenzenden Kommunen betroffen würden. So rolle der Verkehr in Kierspe etwa mitten durch das Stadtzentrum. Insofern müsse man bei begrüßenswerten Nachtfahrverboten berücksichtigen, dass sich der Verkehr dann verlagere und anderswo zu erheblichen Beeinträchtigungen führe.

Schon bislang gebe es bedeutende Einschnitte bei den Kultureinrichtungen, beim Einzelhandel und in der Gastronomie. Er kündige eine Kampagne der Stadt Lüdenscheid an, trotz der Verkehrsbelastung Besucher anzulocken. Es brauche eine Perspektive bis zur Fertigstellung der neuen Brücke, um die Stadt Lüdenscheid und die gesamte Region zukunftsfähig zu entwickeln, wofür die Kommune, der Kreis, das Land und der Bund Verantwortung trügen, die Situation also auch als Chance zu begreifen.

Da der Verkehr beispielsweise die Straßen beschädige, müsse man bei ihrem Wiederaufbau auch Mobilitätskonzepte und insbesondere den Radverkehr berücksichtigen und bereits jetzt ein ganzheitliches Radwegekonzept für die gesamte Region auflegen. Darüber hinaus kämpfe die Region sowieso schon mit erheblichem Fachkräftemangel, der sich nun weiter verschärfe, weil viele Fachkräfte aus dem Ruhrgebiet und dem Siegerland in die Region pendelten, die nun kündigten. Um das Ausbluten der gesamten Region zu verhindern, brauche es ein Gegensignal etwa durch den Ausbau der Fachhochschule Südwestfalen an den Standorten Iserlohn und Lüdenscheid, um junge Fachkräfte für die Region auszubilden und an sie zu binden. Ergreife man diese Maßnahme erst in vier bis fünf Jahren, sei es definitiv zu spät.

Als Bürgerbeauftragter arbeite er mit seinem Team mit Hochdruck daran, sein Büro einzurichten, das er im April eröffnen wolle, wenn es sich dabei mit Blick auf die Organisation von Personal, Büroräumen, der Struktur des Büros und der Zusammenarbeit mit Agenturen auch um ein sehr sportliches Ziel handle. Die Büroräume fänden sich bewusst nicht in schöner zentraler Lage in Lüdenscheid, sondern an der Lennestraße.

Dr. Ralf Geruschkat (Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen) berichtet vom Kundenrückgang in der Freizeit- und Tourismuswirtschaft, der Kongresswirtschaft sowie bei Stadt- und Veranstaltungshallen. Große Arbeitgeber in der Region hielten den Neubau in fünf Jahren für völlig inakzeptabel und drohten mit Protesten in Berlin und Düsseldorf, denn in diesem Fall werde die Region anschließend ein anderes Gesicht tragen.

Auch empfänden sie die Broschüre von Straßen.NRW zur A45 als Schlagader der Region mit dem angekündigten Bau der Talbrücke Rahmede bis zum Jahr 2023 als zynisch, die für sie das systemische Versagen der Institutionen belege. Die Mitteilungen an ihn zum diskutierten Lkw-Nachtfahrverbot an den belasteten Strecken bezeichnet er als nicht zitierfähig; man könne der Industrieregion nicht erklären, dass die dritte Schicht demnächst aufgrund des Lkw-Nachtfahrverbots ausfalle. Er stellt fest, der

Druck auf den Bürgerbeauftragten sowie auf die Industrie- und Handelskammern in der Region steige täglich.

Sodann spricht er die problematische Situation für die Auszubildenden ohne eigenes Auto an, die zur Berufsschule nach Hagen pendeln müssten, was die Fachkräftesituation weiter erheblich verschärfen werde. Gemeinsam mit Verkehrs- und Wirtschaftsministerium habe die IHK bereits viele Initiativen etwa zur Stärkung der Schiene auf den Weg gebracht, sodass es intensive Gespräche mit der DB gebe, um nicht nur die hochwassergeschädigten Strecken schnell wieder herzustellen, sondern die Schiene insgesamt für die Zukunft zu stärken, um möglichst viel Lkw-Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Der Universalkredit mit einem Tilgungszuschuss, zu dem die Industrie- und Handelskammern berieten, könne zwar vielen Unternehmen helfen, nicht aber der gesamten Region.

Die Industrie- und Handelskammern der Region verträten die Auffassung, dass dem Bürgerbeauftragten nicht die Aufgabe zukomme, Prozesse zu beschleunigen. Nach dem Vorbild von Genua müsse das Bundesverkehrsministerium eine übergeordnete beschleunigte Prozesskoordination einsetzen, um den sogar optimistisch geschätzten Zeitraum von fünf Jahren zu verkürzen, zumal die Industrie in der Region sowieso schon unter erheblichem Transformationsdruck stehe.

Dr. Petra Beckefeld (Straßen.NRW) resümiert, nach der Sperrung der Talbrücke habe Straßen.NRW mithilfe von drei Planungsbüros beispielsweise alle Ampelanlagen auf den Umleitungsstrecken koordiniert und zwei zusätzliche Ampelanlagen aufgestellt, damit der Verkehr bestmöglich fließe, Fahrbahnmarkierungen ergänzt und zusätzliche Beschilderung aufgestellt. Die Baumaßnahmen in der Region seien kurzfristig gestoppt oder extrem beschleunigt worden. Geplante Maßnahmen würden bis auf Weiteres verschoben, was mit Blick auf den Zustand der Straßen nicht überall gelinge, denn das untergeordnete Netz sei für eine solche dauerhafte Belastung nicht ausgelegt.

Bedauerlicherweise hielten sich Lkw-Fahrer nicht immer an von der Kommune angeordnete Lkw-Fahrverbote und blieben in Wohngebieten stecken. Straßen.NRW jedenfalls stelle entsprechende Schilder und auch mobile LED-Tafeln auf und unterstütze darüber hinaus den Bund bei passiven Lärmschutzmaßnahmen wie etwa Lärmschutzfenstern – aufgrund der Topografie sei aktiver Lärmschutz leider nicht möglich –, um Verbesserungen für die Menschen vor Ort möglichst schnell realisieren zu können, die allerdings in der Zuständigkeit des Bundes lägen.

Bei der B54 handele es sich weder jetzt noch in Zukunft um eine offizielle Umleitungsstrecke, weil die Höhe zweier Eisenbahnunterführungen für Lkw nicht ausreiche. Straßen.NRW prüfe die schnellstmögliche Absenkung der Straße und wäge bei allen Maßnahmen in der Region zwischen der Instandhaltung der stark belasteten Straßen und dem Verschieben von Maßnahmen ab. Selbstverständlich müsse das Netz im Nachgang ertüchtigt werden. Auch sie berichtet von einem heftigeren Ton, den sie nicht immer für angemessen halte. Trotzdem versuche man, im untergeordneten Netz im Rahmen der Möglichkeiten und der eigenen Zuständigkeit das Beste zu tun.

Arndt Klocke (GRÜNE) spricht zu Beginn die Einigkeit der Obleute an, dass es logistisch einfacher sei, die Sitzung im Landtag abzuhalten, auch wenn Gordan Dudas ursprünglich eine auswärtige Sitzung vor Ort angeregt habe, zumal alle verkehrspolitischen Sprecher in der Zwischenzeit die Region besucht hätten. Es handele sich also keinesfalls um eine Missachtung. Auch die weltpolitischen Ereignisse änderten nichts an der nach wie vor schlechten Situation in der Region, auch wenn sich der Fokus der politischen Diskussion nun verschiebe, wie sich beispielsweise am heutigen Sonderplenum zeige.

Er wirft die Frage auf, ob Sebastian Wagemeyer die Aufgabe des Bürgerbeauftragten neben seiner fordernden Aufgabe als Bürgermeister überhaupt über Jahre hinweg bewältigen könne. Insofern halte er es für sehr erfreulich, dass ihm ein Team zur Seite gestellt werde, das ihn unterstütze.

Für die Region gelte es nun, das Beste aus der Situation zu machen, also Abriss und Neubau voranzutreiben, den Verkehr zu entlasten, für Lärmschutz zu sorgen und die Wirtschaft zu unterstützen. Darüber hinaus gehe es aber auch darum, ähnliche Sperren in den kommenden Jahren zu verhindern. In Beantwortung einer Kleinen Anfrage der FDP-Fraktion im Bundestag führe das Bundesverkehrsministerium aus, im Jahr 2017 sei es beim Übergang von der alten zur neuen Landesregierung zu einer Verschiebung der Prioritäten bei den Projektvorhaben bei Straßen.NRW gekommen, weshalb der Neubau der Brücke nach hinten verschoben worden sei.

Die rot-grüne Landesregierung habe Ausbau- und Neubaumaßnahmen von Straßen priorisiert, Minister Hendrik Wüst diese aber kassiert und wieder alle knapp 400 Projekte gleichberechtigt in die Planung gegeben. Er möchte von der Landesregierung wissen, wie man in den nächsten Monaten und Jahren den Fokus auf die wirklich drängenden Sanierungsmaßnahmen legen könne, um eine ähnliche Situation an anderer Stelle zu vermeiden.

Gordan Dudas (SPD) dankt den Gästen für ihre Appelle, die belegten, dass seine eigenen Ausführungen nicht aus der Luft gegriffen seien. Tatsächlich bestehe immer noch Handlungsbedarf. Er begrüßt, dass der Bundesverkehrsminister die Brücke zur Chefsache erklärt habe, was er bei der Landesregierung allerdings vermisse, die die Verantwortung entweder auf die Autobahn GmbH, auf den Bund oder auf die Kommune abschiebe, ohne dass sich vor Ort etwas Wesentliches verbessere. Stattdessen schliefen die Menschen noch immer nicht, und die Probleme der Unternehmen bestünden fort, ohne dass eine Veränderung absehbar werde. Die Infrastruktur sei inzwischen zerstört und werde die nächsten Jahre nicht durchhalten, sodass die Umleitungstrecken saniert werden müssten, was zu einem viel größeren Verkehrschaos führe. Er fordert von Schwarz-Gelb eine greifbare Hilfe zum Schutz der Menschen und der Region, anstatt sie aufzugeben.

Zwar begrüße er die Initiative der Landesregierung, die Region Südwestfalen durch zusätzliche Impulse im Zusammenhang mit der Regionale 2025 zu stärken; allerdings wolle er wissen, wie dies im bereits laufenden Verfahren gelingen könne, welche zusätzlichen Impulse die Landesregierung für die Anwohner und die Kommunen erwarte, wie die Hilfen in das bereits laufende Förderverfahren integriert würden, ohne es zu

gefährden, über welche Höhe der finanziellen Mittel man spreche, wann die Region damit rechnen könne und wofür sie konkret eingesetzt werden sollten.

Darüber hinaus fragt er, ob das Land in das Straßennetz in der Stadt Lüdenscheid und in den angrenzenden Kommunen bis zur Fertigstellung der Autobahnbrücke nicht mehr investieren wolle, weil die Ministerin angekündigt habe, keine neuen Straßenbaumaßnahmen mehr zu beginnen. Das Land NRW möge sich zudem am Büro des Bürgerbeauftragten beteiligen und insbesondere bei der Umleitung unterstützen.

Ihn irritiere die Aussage von Dr. Petra Beckefeld, die B54 sei nie als Umleitungsstrecke vorgesehen gewesen; habe die Ministerin doch in der Vergangenheit ausgeführt, die B54 solle ertüchtigt und zu einer offiziellen Umleitungsstrecke aufgewertet werden. Er sagt voraus, die Volmetalbahn werde gewiss nicht vor Dezember wieder in Betrieb gehen, was die Notwendigkeit des Antrags der Grünen unterstreiche; als Wirtschaftsregion Nr. 1 in Nordrhein-Westfalen und Nr. 3 in Deutschland könne sie nicht länger warten.

Klaus Vossemer (CDU) begrüßt, dass Sebastian Wagemeyer die Krise auch als Chance begreife, um daraus das Beste für die Zukunft zu machen. Für die Menschen in der Region sei es wichtig, nicht immer nur das Übel zu beschreiben, sondern es brauchen Menschen wie ihn, die nach vorne blickten und die Dinge vor Ort in die Hand nähmen. Er bittet ihn, seine Rolle näher auszuführen.

Fahrverbote stellten für die Anwohner gewiss einen Segen dar, für die Unternehmen aber eine absolute Katastrophe. Auch solche Entscheidungen müssten vor Ort koordiniert getroffen werden, wobei es zusammenzubringen, anstatt zu spalten, also gelte, also einen Interessenausgleich herbeizuführen.

Er fragt nach dem Ergebnis des Bahngipfels zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene, der Rückmeldung der Unternehmen der Region und welche Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssten.

In einem Interview habe Elfriede Sauerwein-Braksiek auf die Frage erklärt, wann genau die Entscheidung getroffen worden sei, den Neubau der Talbrücke Rahmede zurückzustellen, dies habe nichts mit dem Regierungswechsel zu tun, denn es handele sich um eine rein fachliche Entscheidung der Straßenbauverwaltung. Er möchte wissen, ob Dr. Petra Beckefeld diese Einschätzung teile.

Abschließend bedauert er, Elfriede Sauerwein-Braksiek nehme zum wiederholten Male nicht an der Ausschusssitzung teil, weil es angeblich nichts Neues gebe. Er appelliert, es brauche Prozessbeschleunigung durch Bund und Autobahn GmbH, um den Neubau so schnell wie möglich umzusetzen.

Ulrich Reuter (FDP) möchte wissen, ob das Land Sebastian Wagemeyer als vom Bundesverkehrsministerium eingesetzten Bürgerbeauftragten unterstützen könne, auch um die Region stärker zu berücksichtigen. Ein Lkw-Nachfahrverbot würde die Region ganz erheblich zusätzlich belasten. Sodann fragt er, ob Straßen.NRW mit Blick auf die Ausweichmöglichkeiten auf Bundesstraßen stärker unterstützen könne.

Thorsten Schick (CDU) mahnt, trotz der anstehenden Landtagswahl dürfe man die Diskussion nicht darauf verengen, nur die Zustimmung zum Antrag bedeute Unterstützung für die Region. Sodann spricht er die Regionale 2025 an und erinnert an die Denkfabrik in Lüdenscheid als eines der Highlightprojekte der Regionale 2010 mit viel Strahlkraft für die Region. Er halte es für richtig, die bereits angelaufene Planung für die Regionale 2025 angesichts der Pandemie, der Hochwasserereignisse und der Brückensperrung zu überarbeiten, wofür auch die Region entsprechende Vorschläge machen müsse.

Der Märkischen Kreis werde als eine von drei Regionen bis 2050 die demografisch stärksten Rückgänge verzeichnen, sodass es nun gelte, parteiübergreifend Ideen zu entwickeln, die die Landesregierung unterstützen werde. Als drittstärkste Wirtschaftsregion Deutschlands entfalte Südwestfalen eine Strahlkraft weit über Nordrhein-Westfalen hinaus; Lieferengpässe hätten also dramatische Konsequenzen. Zwar habe Minister Pinkwart Unterstützung versprochen, aber auch der Bund müsse helfen, sodass ihn interessiere, welche Hilfestellung sich Dr. Ralf Geruschkat vom Bund wünsche.

Nic Peter Vogel (AfD) begrüßt es ebenfalls, dass Sebastian Wagemeyer in der Krise mit Blick auf die Fachhochschule auch Chancen sehe. Die Grünen forderten die Sanierung und Erhaltung, aber aus eigener Anschauung erkenne er, dass die Straßeninfrastruktur die Belastungen der nächsten Jahre nicht aushalten werde. Einen Großteil dieser Strecken werde man nicht sanieren können, sondern müsse ihn neu bauen und könne dabei selbstverständlich auch Fahrradwege implementieren.

Das hohe Verkehrsaufkommen führe auch dazu, dass Kinder die Straßen nicht mehr überqueren könnten bzw. gefährdet würden. Weil Lkw-Fahrer unerlaubterweise doch in Wohngebiete führen, aus denen sie dann wieder hinausrangieren müssten, komme es zu erheblichen Beschädigungen, sodass er wissen möchte, wie die Verstöße geahndet würden. Möglicherweise nähmen Lkw-Fahrer die Strafen auch in Kauf. Mit Blick auf das Lkw-Nachfahrverbot wirft er die Frage auf, ob eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ohne Stop-and-go nicht besser sei.

Carsten Löcker (SPD) hält Thorsten Schick entgegen, im Ausschuss finde der Wettbewerb der in bester Absicht vorgetragenen Argumente statt; ihn zu diffamieren, halte er für arrogant. Dass Schwarz-Gelb die Aktivitäten der Landesregierung als wichtige Lösungswege lobe, teile die SPD-Fraktion zum großen Teil; allerdings gehe es nicht an, die Arbeit der Opposition zu diffamieren.

Dr. Ralf Geruschkat (Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen) betont, man dürfe Wirtschaft und Anwohner nicht als Gegensätze betrachten; so setze sich die IHK intensiv für attraktive Innenstädte und attraktiven Wohnraum ein, auch um Fachkräfte für die Region zu gewinnen. Die Menschen, die nun unter dem Lkw-Verkehr litten, arbeiteten meistens auch in der Region für die Industrie, die auf den Lkw-Verkehr wiederum angewiesen sei.

Die Lieferketten würden coronabedingt bereits seit einem Jahr bis zum Zerreißen angespannt. Nun komme noch der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine hinzu,

der lehre, dass es nicht klug sei, von einer Verkehrsinfrastruktur abhängig zu sein, was aber mit der A45 für die Gütertransporte der Region für Industrie und Handwerksbetrieben rund um die Uhr gelte. Die Handwerkskammer berichte, dass die ersten Lieferanten aus dem Ruhrgebiet Handwerksunternehmen in der Region schon nicht mehr belieferten. Viele Betriebe arbeiteten im Drei-Schicht-Betrieb, sodass es in der Region und über die Region hinaus Pendelverkehr und Güterverkehr gebe, sodass die Gefahr bestehe, dass die Lieferketten endgültig rissen. Er betont, der IHK seien die Anwohner überhaupt nicht egal, die selbstverständlich geschützt werden müssten.

Die Zukunft liege darin, die Schiene zu stärken und die seit Jahren diskutierte erforderliche Erweiterung der Tunnelprofile auf der Ruhr-Sieg-Strecke nun endlich umzusetzen, um Lkw auf der Schiene zu befördern. Gebe es nur einen Verkehrsstrang, bestehe ein enorm hohes Risiko, was der Region schade.

Bei den Berufsschulen bestehe ein Nachholbedarf beim Distanzunterricht. Wo man auf Präsenzunterricht verzichten könne, möge man auf ihn oder auf Blockunterricht zurückgreifen. Letztlich gehe es darum, die Wege zur Berufsschule zu reduzieren und die Auszubildenden trotzdem ordentlich zu beschulen, wenn auch ihm ein wenig die Kreativität dafür fehle.

Aufgrund des unverschuldeten Wirtschaftsnachteils der Region müsste man eigentlich auch über einen Nachteilsausgleich nachdenken, also die Gewerbesteuerhebesätze flächendeckend senken, um sie anderswo zu kompensieren. Zwar sehe das Gesetz das Aussetzen der Maut nicht vor, allerdings auch nicht den Fall, dass die Talbrücke ausfalle. Letztlich helfe nur der Neubau.

Dr. Petra Beckefeld (Straßen.NRW) erläutert, die einzige offizielle Bedarfsumleitung sei eingerichtet. Die B54 solle eine Alternative dazu darstellen, aber nicht zu einer offiziellen Bedarfsumleitung werden. Sodann unterstreicht sie, sie teile die Einschätzung von Elfriede Sauerwein-Braksiek, und bestätigt, die Rahmedetalbrücke sei aufgrund noch stärker beeinträchtigter Brücken aus fachlichen Gründen zurückgestellt worden. Wie ihre Vorgängerin trage sie die persönliche Verantwortung für die Führung des Landesbetriebs. Priorisierungen erfolgten nach den Vorgaben des Bundes und der fachlichen Einschätzung.

Durch die Erleichterungen der Landesregierung bei Planung, Umwelt und Vergabe habe Straßen.NRW die Unwetterschäden sehr schnell fast vollständig beheben können. Wie schon in der Vergangenheit sehe Straßen.NRW standardmäßig Vertragsstrafen, Boni, die Ausnutzung der Tageshelligkeit und die Sechs-Tage-Woche vor, müsse aber auch dazu bereite Unternehmen finden. Begrenzungen ergäben sich durch das Immissionsschutzgesetz, das bestimmte Arbeiten in der Nacht verbiete, und die Unternehmen selbst, denen nicht unbegrenzt Personal zur Verfügung stehe.

Straßen.NRW fungiere als Baulastträger, nicht aber als Ordnungsbehörde, ahnde Vergehen also nicht; dies sei Aufgabe der Kommunen. Die Missachtung eines Lkw-Durchfahrverbote koste 100 Euro.

Sebastian Wagemeyer (Bürgermeister der Stadt Lüdenscheid) appelliert, trotz der anstehenden Landtagswahl lasse die Situation keine Parteipolitik zu, sondern die Politik müsse die Herausforderungen geschlossen meistern. So spiele es für ihn kaum eine Rolle, warum die Brücke noch nicht stehe, sondern dass sie nun sehr schnell errichtet werde und solche Zustände bei anderen Brücken vermieden würden.

Der Fokus des Bürgerbeauftragten liege nach seinem Verständnis darauf, Transparenz für die Menschen und die Unternehmen zu schaffen, auf Kommunikation und Dialog und auf dem Interessenausgleich, um bestenfalls zu einer Beschleunigung zu kommen und alle Beteiligten mitzunehmen. Hierin bestehe auch der Unterschied zum Sonderbeauftragten in Genua, dem die komplette Projektsteuerung obliegen habe. Als Pädagoge könne er zwar Menschen zusammenbringen, überlasse den Bau der Brücke aber er den Expertinnen und Experten. Elfriede Sauerwein-Braksiek agiere sehr sachlich, fachlich, zielorientiert und damit dem Prozess sehr zuträglich. Die Autobahn GmbH bemühe sich auf allen Ebenen, das Projekt nach vorne zu bringen. Er unterstelle fachliche Beweggründe für Priorisierungen.

Als Bürgerbeauftragter werde er ein Team aus voraussichtlich drei Personen bekommen, nämlich um das Büro zu leiten und Netzwerkarbeit mit den Unternehmen sowie den Bürgerinnen und Bürgern zu leisten, da er als Bürgermeister der Stadt Lüdenscheid selbst nicht jeden Termin wahrnehmen können, den intensiven E-Mail-Verkehr zu sichten und für ihn als Mittler zwischen der Region sowie Land und Bund in der zentralen Steuerungsgruppe aufzubereiten sowie für die Social-Media-Arbeit. Hierzu stehe er in intensivem Austausch mit begleitenden Agenturen.

Als Schwerpunkte benennt er Bürgerkommunikation und Bürgerdialog, Corporate Identity für Homepage und Briefpapier, weil es sich um ein seriöses und sehr professionell aufgestelltes Büro handeln müsse, das den Namen Brückenbauer tragen werde, sowie die Wirtschaftskommunikation, um in der zentralen Schnittstelle der Steuerungsebene beim Bundesverkehrsministerium mitzuarbeiten. Weiteren Unterstützungsbedarf sehe er momentan noch nicht, wünsche sich aber die wiederkehrende Unterstützung von Fachleuten etwa von Straßen.NRW, um Fragen zum untergeordneten Netz in der Region zu beantworten. In den Büroräumen werde dafür die Möglichkeit bestehen, vorübergehend vor Ort zu arbeiten und ansprechbar zu sein, weil dafür sowohl ihm als auch seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die fachliche Expertise fehle.

Auf den Nebenstraßen insbesondere an Grundschulen und Kitas habe man bereits die Geschwindigkeit begrenzt und sie nur noch für Anlieger- und Lieferverkehr freigegeben. Wo es zu Schäden an Vorgärten gekommen sei, habe man die Fahrbahn zwischenzeitlich so verengt, dass Sattelzüge gar nicht mehr hindurchfahren könnten, wohl aber Müllfahrzeuge und Rettungsfahrzeuge. Auch auf der Hauptumleitungsstrecke gebe es eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 auf 50 km/h. Bei der Entscheidung, weiter auf 30 km/h abzusenken, vertraue er den Expertinnen und Experten in der Taskforce Verkehr.

Ministerin Ina Brandes (VM) betont, ihr Haus verstehe sich als Schnittstelle auf allen Ebenen, und sichert Sebastian Wagemeyer nach wie vor die erforderliche Unterstüt-

zung zu. Die Prioritätenverschiebung beruhe auf der Entscheidung der Fachebene. Noch nie sei so viel Geld in den Erhalt der Landesstraßen investiert worden wie unter Schwarz-Gelb, womit die richtigen Prioritäten gesetzt würden.

Nun gehe es um den Blick nach vorne. Die Zuständigkeit für die Autobahnen liege nicht mehr bei der Landesregierung, die sich aber gleichwohl verantwortlich fühle, die Themen im Sinne des Landes an den richtigen Stellen voranzutreiben. Deshalb habe sie den Zehn-Punkte-Plan für Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Bau vorgelegt, wozu auch ein klarer Blick auf den Zustand der nordrhein-westfälischen Autobahnbrücken gehöre, den die Autobahn GmbH zugesichert habe. Für die Sanierung der Autobahnbrücken sage der Bund ausreichende Mittel zu. Bei den Planungskapazitäten werde man auch über die DEGES sprechen müssen, die über wichtige Fachleute verfüge. Sie halte es für extrem wichtig, zur substanziellen Beschleunigung die verschiedenen Verfahrensschritte zu reduzieren, und kündigt an, dafür zu kämpfen.

Sie gibt zu bedenken, bei der Sanierung der Infrastruktur bleibe man auf die Mitarbeit der Unternehmen und ihrer Fachkräfte angewiesen. Am Montag werde sie zusammen mit dem Wissenschaftsministerium eine Veranstaltung zum Start einer Fachkräfteoffensive für Bauingenieure durchführen, um in den fachlichen Austausch mit zahlreichen Akteuren zur besseren Anwerbung, von Studenten für das Bauingenieurwesen, zu Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen und zur Anwerbung aus dem Ausland zu kommen und die Fachkräfteversorgung zu verbessern. Gleichzeitig arbeite die Landesregierung an einer Bundesratsinitiative zur Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Bau. Das Thema befinde sich bei ihr also in sehr guten Händen und werde kontinuierlich bearbeitet.

Die Situation erfordere die gemeinsame Kraftanstrengung aller Beteiligten, die sich mit zahllosen Aufgaben wie Lärmschutz, Wirtschaftshilfen, Beseitigung der Flutschäden, Güter auf die Schiene zu verlagern und Strukturhilfen aufzulegen, beschäftigen müssten. An all diesen Themen werde auf allen Ebenen mit großem Einsatz gearbeitet. Sie äußert die Hoffnung, dass dies irgendwann auch einmal anerkannt werde.

Die Regionale 2025 werde überprüft, weil sich die Voraussetzungen durch die Coronapandemie geändert hätten, sodass die Landesregierung eine Möglichkeit sehe, dieses Programm zu nutzen. Sobald genauere Informationen vorlägen, werde sie diese mitteilen. Sie betont, die Sanierung der Straßen in der Region werde selbstverständlich nicht aus diesem Programm bezahlt, sondern nach entsprechender Zusage vom Bund.

Zu Investitionen in das Infrastrukturnetz der Region führt sie aus, selbstverständlich werde die Landesregierung alles Notwendige tun; allerdings handele es sich aufgrund der gegenwärtigen extremen Belastung um ein sehr empfindliches Netz, sodass die Maßnahmen sehr sorgfältig geplant werden müssten, um es nicht noch stärker zu belasten.

Arndt Klocke (GRÜNE) stellt klar, mit Blick auf die Prioritätenverschiebung habe er sich auf die Kleine Anfrage der FDP-Fraktion und die Ausführungen im SPIEGEL bezogen. Für die heutige schlimme Situation komme es zwar nicht mehr darauf an, ob sie am Ende der Amtszeit von Minister Groschek oder zu Beginn der Amtszeit von

Minister Wüst geschehen sei; für die Verkehrspolitikere handle es sich aber um eine durchaus interessante Frage. Auch wenn er Elfriede Sauerwein-Braksiek sehr schätze, könne man die Frage nicht nur mit einem Satz aus ihrem Interview klären, sondern müsste dafür an sich einen Parlamentarischen Untersuchungsausschuss einsetzen, wenn er ihn auch nicht vorschlagen wolle.

Er erinnert daran, in der letzten Legislaturperiode sei die Priorisierung bei den Straßenbaumaßnahmen von SPD und Grünen das umstrittenste Thema im Verkehrsbe- reich gewesen. Aus 390 teilweise seit Mitte der 60er-Jahre bestehenden Projekten habe Rot-Grün 130 an Landesstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen vorangetrie- ben und den Rest zurückgestellt. Laut dem Wissenschaftlichen Dienst des Bundesta- ges sei durch die Priorisierungsverschiebung im Verkehrsministerium im Jahr 2017 durch Straßen.NRW eine Brücke, die deutlich schneller hätte neu gebaut werden sol- len, zeitlich nach hinten geschoben worden. Deshalb stelle sich schon die Frage, wer dies wann veranlasst habe, zumal das mit der Aufhebung der von Rot-Grün beschlos- senen Priorisierung zeitlich zusammenfallen.

Mit Blick auf die Leverkusener Brücke, die Brücke Neuenkamp und die Fleher Brücke wisse man doch um den äußerst maroden Zustand der Brücken in Nordrhein-Westfa- len. Die IHK habe 2019 detailliert aufgeführt, was in den nächsten Jahren anstehe, sodass es um die Frage gehe, wie man so etwas bei künftigen Projekten verhindern könne. Vieles von dem, was die Ministerin nun darstelle, teile er ausdrücklich. Er fragt Dr. Petra Beckefeld, ob bei Straßen.NRW und der Autobahn GmbH alles technisch und personell Mögliche getan werde und wo das Land unterstützen könne, um ausrei- chend Personal und Mittel zur Verfügung zu stellen, um eine ähnliche Situation in der Zukunft zu vermeiden.

Gordan Dudas (SPD) gibt zu bedenken, auch ohne die aktuelle Situation habe es in der Region zwingenden Sanierungs- und Ertüchtigungsbedarf gegeben, um die bes- sere Erreichbarkeit der Wirtschaftsbetriebe und der gesamten Region zu erreichen so- wie ihre Infrastruktur auf einem akzeptablen Niveau zu halten. Solche Maßnahmen würden nun aus der Sorge heraus, damit den Umleitungsverkehr zu behindern, bis zum Neubau der Brücke ausgesetzt. Die Behinderung des Umleitungsverkehrs aller- dings würde er sehr begrüßen, weil er damit schließlich geringer würde; weder die Region noch die IHK könnten die weitere Verschiebung der Maßnahmen akzeptieren.

Deshalb brauche die Region eine Planung für notwendige und Erneuerungsmaßnah- men, anhand derer klar ersichtlich werde, wann welche Maßnahme in welchem Um- fang durchgeführt werde. Nach dem Neubau der Brücke müssten über Jahre hinweg die beschädigte Umleitungsstrecke saniert werden, was die Region zusätzlich belaste. Fänden die notwendigen und Erneuerungsmaßnahmen erst danach statt, spreche man von bis zu zehn Jahren. Insofern möchte er wissen, ob man diese Maßnahmen trotz der angespannten Situation parallel durchführen und dabei auch über den bereits seit Längerem diskutierten Brückenwächter nachdenken könne, um den Schwerlast- verkehr aus der Region herauszuhalten.

Dr. Petra Beckefeld (Straßen.NRW) bestätigt, es werde alles technisch Mögliche unternommen. In Abstimmung mit dem Verkehrsministerium habe sie auch intern manches veranlasst, um noch besser zu werden. Straßen.NRW oblägen insgesamt 6.800 Bauwerke, deren Überprüfung man intensiviert habe. Schon seit Längerem vor ihrer Zeit benutze Straßen.NRW ein umfangreiches Nachrechnungsprogramm. Auch gebe es Sonderprüfungen, wofür Straßen.NRW frühzeitig in zusätzliche technische Ausstattung und Personal investiert und damit auch die Rahmedetalbrücke mit Laserscan untersucht habe. Die Brücken-AG als Stabsstelle bestehe ebenfalls schon seit der Zeit vor ihr und sei an ihre Funktion angedockt. Dort werden regelmäßig über den Stand der Überprüfungen, der Nachrechnungen und den Nachholbedarf sowie die Restlaufzeit der Brücken gesprochen und das Vorgehen abgewogen.

Da in der Vergangenheit weder die Mittel noch das Personal zur Verfügung gestanden hätten, müsse nun priorisiert werden. Von den 6.800 Bauwerken müssten pro Jahr 60 saniert werden, was aber nur bei 15 gelinge. Dies liege zum einen am zur Verfügung stehenden Personal. Darüber hinaus forderten die Bürger, die jeweils zu sanierende Brücke nicht zu sperren, weshalb Straßen.NRW parallel zunächst ein Ersatzbauwerk errichte, wofür es aber das entsprechende Grundstück brauche, das die Grundstückseigentümer zum angebotenen Preis verweigerten.

All dies führe zur enormen Dauer der Bauprozesse, wobei die reine Bauzeit dann nur noch einen vergleichsweise geringen Zeitfaktor bedeute, denn bis zur Ausschreibung spreche man bereits über 10 bis 20 Jahre. Nur Nordrhein-Westfalen habe letztes Jahr nicht nur alle regulären, sondern auch noch die nachgeforderten Bundesmittel ausgegeben.

Straßen.NRW tue alles Mögliche, auch um sich selbst zu optimieren. Trotzdem könne sie bei 4.000 Menschen, 17.000 Straßenkilometern und 6.800 Bauwerken nicht ausschließen, dass sich eine solche Situation wiederhole. Sie versichert, sie tue wie ihre Mitarbeiter ihr Bestes dafür, dies zu vermeiden. Was wann realisiert werde, hänge von den konkreten Gegebenheiten ab, zu denen Straßen.NRW Gespräche mit den Kommunen und den Unternehmen führe; so arbeite man in der Region auf Arbeitsebene sehr eng mit der Stadt Lüdenscheid und den anderen Kreisen und Kommunen zusammen. Abschließend stellt sie fest, Bauingenieure neigten nicht dazu, für sich selbst Werbung zu machen, sondern einfach ihre Arbeit zu tun, und betont, ihr fehle schlicht Personal.

Gordan Dudas (SPD) fasst zusammen, Straßen.NRW und die Autobahn GmbH unterstützten sich also gegenseitig, was er sehr begrüße und wofür er die Ministerin lobe, weil dies Verfahren verkürze.

Dr. Petra Beckefeld (Straßen.NRW) erläutert, Straßen.NRW verleihe sein verfügbares Personal und Gerät an die Autobahn GmbH; hätten die Kollegen doch noch bis vor einem Jahr miteinander gearbeitet. Im Gegensatz zur Autobahn GmbH verfüge Straßen.NRW über eine leistungsstarke Vermessungseinheit und habe die Kooperationsvereinbarung deshalb unlängst verlängert. Die Beurteilung der Messergebnisse

obliege allerdings ausschließlich der Autobahn GmbH; Straßen.NRW fungiere insofern nur als Dienstleister.

Vorsitzender Thomas Nückel dankt den Gästen unter allgemeinem Beifall und bittet, den Dank auch an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterzugeben.

Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

3 Möglichkeiten der Umsetzung von nächtlichen Fahrverboten für Lkw auf den Ausweich- und Umleitungsstraßen in Zuständigkeit des Landes (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/6526

– keine Wortbeiträge

4 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Abs. 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW; „Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7“, „Seilbahn Bonn“, „Reaktivierung der Bahnstrecke Linnich-Hückelhoven-Baal“ und „Ausbau Gleis 20 am Münster Hbf“ (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/6521

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr wird derzeit ein multimodales Landesverkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 erstellt. Dieses Modell bildet eine Grundlage für den nächsten ÖPNV-Bedarfsplan. Da der neue ÖPNV-Bedarfsplan nicht vor 2023 fertiggestellt sein wird, gibt es bereits für die Zeit bis dahin eine Übergangsregelung, um dringende, wirtschaftlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen weiter voranbringen zu können.

Nach erbrachtem abgestimmtem Nachweis der Wirtschaftlichkeit und Anmeldung durch den jeweiligen Aufgabenträger für den ÖPNV-Bedarfsplan legt das Ministerium für Verkehr dem Verkehrsausschuss die Maßnahme mit der Bitte um Einvernehmensherstellung zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan und ggf. den Infrastrukturfinanzierungsplan vor.

Der ÖPNV-Bedarfsplan des Landes umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Millionen Euro. Die Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Abs. 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW betrifft die folgenden Maßnahmen: die Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7, die Seilbahn Bonn, die Reaktivierung der Bahnstrecke Linnich-Hückelhoven-Baal und den Ausbau Gleis 20 am Münsteraner Hauptbahnhof.

Weitere Informationen zu den Strecken entnehmen Sie bitte dem Ihnen vorliegenden Bericht. In der heutigen Sitzung des Verkehrsausschusses bitten wir Sie deshalb um Einvernehmensherstellung.

Rainer Deppe (CDU) äußert als Vorsitzender des Regionalrats für den Regierungsbezirk Köln seinen Dank für die Vorlage der Landesregierung; habe der Regionalrat doch die von den Aufgabenträgern vorbereiteten drei Projekte im Regierungsbezirk Köln intensiv beraten und jeweils einstimmig beschlossen. Um die Verkehrswende zu erreichen, müsse man den ÖPNV stärken und brauche dafür die drei Projekte. Er dankt der Ministerin für die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit ihrem Haus und spricht von einem Meilenstein für das südliche Rheinland. Seines Wissens nach handele es sich

um die erste Seilbahn in Nordrhein-Westfalen, die in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen werde.

Carsten Löcker (SPD) moniert, es handele sich um zu wenige Projekte, um das Zielnetz 2030 mit Leben zu füllen. Insgesamt gebe es viel Druck sowie Engagement vor Ort für die Bedürfnisse, um nicht viele Projekte auf das Zielnetz 2040 zu verschieben.

Der Ausschuss erklärt einstimmig sein Einvernehmen zur Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln inkl. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7.

Der Ausschuss erklärt einstimmig sein Einvernehmen zur Seilbahn Bonn.

Der Ausschuss erklärt einstimmig sein Einvernehmen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Linnich-Hückelhoven-Baal.

Der Ausschuss erklärt einstimmig sein Einvernehmen zum Ausbau Gleis 20 am Münsteraner Hauptbahnhof.

5 Verschiedenes

Der Ausschuss hebt seinen Bedarfstermin am 30. März 2022 einstimmig auf.

Vorsitzender Thomas Nüchel: Das ist unsere letzte Ausschusssitzung in dieser Legislaturperiode. Ich sage Herrn Welter, der alle Sitzungen dokumentiert hat, Dank für die Sitzungsdokumentation.

(Allgemeiner Beifall)

Ich sage herzlichen Dank an Herrn Karaoglan, der ins kalte Wasser geworfen wurde und sich mit uns befassen musste.

(Allgemeiner Beifall)

An dieser Stelle danke ich ebenfalls Frau Hufschmidt. – Vielen Dank auch an Sie alle; Sie haben es mir leicht gemacht. Vielen Dank für die tolle und kooperative Zusammenarbeit. Auch die Landesregierung hat es uns einfach gemacht – nicht immer, aber immer öfter; sie hat sich in der Regel an unseren Redaktionsschluss gehalten.

Ich wünsche Ihnen allen viel Erfolg und all denen, die nicht mehr kandidieren, weiterhin schöne und kreative Jahre.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

Anlage

25.04.2022/27.04.2022

10



SPD-Fraktion im Landtag NRW, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr
Herrn Thomas Nüchel MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Carsten Löcker MdL
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2615
Fax: 0211 - 884 3222
carsten.loecker@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion.nrw

24. Februar 2022

Thema: Nächtliche Fahrverbote für Lastkraftwagen in den von der A45-Vollsperrung betroffenen Städten und Gemeinden

Bitte um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung zu Möglichkeiten der Umsetzung von nächtlichen Fahrverboten für LKW auf den Ausweich- und Umleitungsstraßen in Zuständigkeit des Landes zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 9. März 2021

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Vollsperrung der Rahmedetalbrücke sorgt seit dem 2. Dezember 2021 für massive Verkehrsbelastungen in den umliegenden Kommunen. Die Anwohnerinnen und Anwohner der Umleitungs- und Ausweichstrecken leiden massiv unter den rund 20.000 zusätzlichen Kraftfahrzeugen, welche die Straßen in Lüdenscheid und den Nachbarstädten und -gemeinden verstopfen. Gerade die zigtausend Lastkraftwagen sorgen als permanente Blechlawine dafür, dass das Leben der Menschen unerträglich wird. Zusätzliche Belastungen durch Lärm, Vibrationen und Schadstoffemissionen, mittlerweile auch rund um die Uhr, sorgen dafür, dass die Menschen keine ruhige Minute mehr haben.

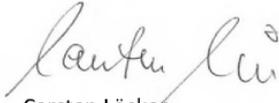
Neben den krankmachenden Auswirkungen auf die Menschen werden zudem die Schäden an der Infrastruktur immer stärker sichtbar. Plattgewalzte Vorgärten, kaputtgefahrenere Bankette, aufplatzende Straßenbeläge, aber auch Schäden an unterirdischer Infrastruktur und Häusern nehmen zu. Mittlerweile gibt es sogar schon Anleitungen und Tipps etwa bei Youtube, zu welchen Nachtzeiten man über welche Straßen am schnellsten durch Lüdenscheid fahren kann.

Aufgrund der Bedeutung des Themas für die betroffenen Region, ihre Menschen und ihre Kommunen, bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 9. März 2022. Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen grundsätzlich, um Fahrverbote auf Straßen des Bundes, des Landes und der Kommunen zu verhängen?

2. In wie weit wurden nächtliche Fahrverbote für Lastkraftwagen auf den Ausweich- und Umleitungsstraßen in Zuständigkeit des Landes geprüft?
3. Welche Maßnahmen will die Landesregierung im Hinblick auf die Verhängung von Fahrverboten für Lastkraftwagen - ausgenommen Ziel- und Quellverkehre – ergreifen?
4. Für welche Straßen in den besonders von der Sperrung betroffenen Kommunen wurden Nachtfahrverbote für Lastkraftwagen geprüft?
5. In wie weit wurden nächtliche Fahrverbote für Lastkraftwagen mit den örtlichen Verkehrsbehörden und den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der betroffenen Kommunen erörtert?
6. Sieht die Landesregierung die Notwendigkeit, die bestehenden rechtlichen Regelungen für LKW-Nachtfahrverbote zu nutzen und damit zumindest die Nachtruhe der Menschen in ihrem Zuhause zu schützen?
7. In wie weit ist angedacht, dass die Straßenverkehrsbehörden notwendige Anordnungen treffen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen?
8. In wie weit ist geplant, dass Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten, etwa in Form eines Nachtfahrverbotes für Lastkraftwagen, um außerordentliche Schäden an Straßen zu verhüten und den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu gewährleisten?

Mit freundlichen Grüßen



Carsten Löcker