



## **Verkehrsausschuss**

### **1. Sitzung (öffentlich)**

21. September 2022

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:35 Uhr bis 14:33 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

	<b>Vor Eintritt in die Tagesordnung</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Konstituierung</b>	<b>4</b>
	Vorsitzender Matthias Goeken stellt fest, dass sich der Verkehrsausschuss konstituiert hat.	
<b>2</b>	<b>Einführung in die politischen Schwerpunkte der Landesregierung im Bereich „Verkehr“ in der 18. Wahlperiode</b> ( <i>Bericht auf Wunsch der Landesregierung</i> )	<b>5</b>
	– mündlicher Bericht der Landesregierung	
	– Wortbeiträge	

- 3 Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten** **11**
- Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/611
- keine Wortbeiträge
- Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen aller Fraktionen, eine Anhörung durchzuführen über deren Modalitäten die Ob-  
leuterunde entscheiden wird.
- 4 Erweitertes SPNV-Konzept im Raum Siegen in Zusammenhang mit der Sperrung der A45 (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)** **12**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/153
- mündlicher Bericht der Landesregierung  
– Wortbeiträge
- 5 Verschiedenes**
- a) Sitzungstermine 2022/2023 (s. Anlagen 1 & 2)** **17**
- Der Ausschuss kommt überein, den Vorschlägen für die Sit-  
zungstermine zu folgen.
- b) AGFS** **17**
- c) Fortlaufender Tagesordnungspunkt/auswärtige Sitzung** **17**

### **Vor Eintritt in die Tagesordnung**

**Vorsitzender Matthias Goeken** heißt alle Anwesenden zur ersten Sitzung des Verkehrsausschusses willkommen, ein besonderer Gruß gelte Minister Oliver Krischer (MUNV). Er setze auf eine gute Zusammenarbeit mit den Vertreterinnen und Vertretern des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, außerdem hoffe er auf einen kollegialen Umgang der Abgeordneten miteinander. Als Vorsitzender werde er sich bemühen, die Fußstapfen seines Vorgängers Thomas Nüchel auszufüllen.

Die Abgeordneten dürften an allen öffentlichen Sitzungen auch mittels Video- bzw. Audiozuschaltung teilnehmen, dann allerdings ohne Rede- und Stimmrecht; die zuständigen Referentinnen und Referenten der Fraktionen sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Landesregierung könnten sich ebenfalls in beschriebener Weise zuschalten.

Verkehrsausschuss  
1. Sitzung (öffentlich)

21.09.2022  
bas

## 1 Konstituierung

Unter Hinweis auf den entsprechenden Beschluss in der Plenarsitzung vom 30. Juni 2022 legt **Vorsitzender Matthias Goeken** dar, wie sich die insgesamt 19 Mitglieder des Verkehrsausschusses auf die einzelnen Fraktionen verteilen und wen diese als Sprecher benannt hätten:

CDU:	7 Mitglieder
SPD:	6 Mitglieder
Bündnis 90/Die Grünen:	4 Mitglieder
FDP:	1 Mitglied
AfD:	1 Mitglied
Sprecher der CDU:	Oliver Krauß
Sprecher der SPD:	Gordan Dudas
Sprecher der Grünen:	Martin Metz
Sprecher der FDP:	Christof Rasche
Sprecher der AfD:	Dr. Christian Blex

Auf Grundlage eines Beschlusses des Ältestenrats vom 24. August 2022 hätten die berechtigten Fraktionen die Posten des Ausschussvorsitzenden und seines Stellvertreters wie folgt besetzt:

Vorsitz:	Matthias Goeken (CDU)
Stellvertretender Vorsitz:	Dr. Christian Blex (AfD)

Die Ausschussassistenten werde Mirjam Hufschmidt, die Sitzungsdocumentation Benjamin Schruff übernehmen.

Vorsitzender Matthias Goeken stellt fest, dass sich der Verkehrsausschuss konstituiert hat.

## 2 Einführung in die politischen Schwerpunkte der Landesregierung im Bereich „Verkehr“ in der 18. Wahlperiode *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Einleitend hebt **Vorsitzender Matthias Goeken** hervor, dass die Abgeordneten zur sogenannten kleinen Regierungserklärung des Ministers zwar Verständnisfragen stellen könnten, die eigentliche Aussprache laut Übereinkunft der Obleuterunde aber nicht heute, sondern erst in der nächsten Ausschusssitzung stattfindet.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** berichtet:

Ich freue mich, heute bei der konstituierenden Sitzung des Verkehrsausschusses sein zu können. Ich darf Ihnen seitens meiner Person und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für die kommende Wahlperiode eine gute Zusammenarbeit anbieten. Ich sage das ausdrücklich auch in Richtung Opposition; es hat ja auch schon das eine oder andere Gespräch gegeben. Ich denke, dass demokratische Fraktionen bei einem für unser Land so wesentlichen Thema im Geiste des Miteinanders zusammenarbeiten und schauen sollten, wo sie gemeinsame Linien finden. Zusammenarbeit, ob auf der persönlichen oder fachlichen Ebene, ist immer gut, und das biete ich meinerseits wie gesagt ausdrücklich an.

Ich war selber viele Jahre lang Abgeordneter und habe die Arbeit im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages durchaus geschätzt, auch wenn es manchmal etwas kontrovers zugeht.

Bevor ich etwas zu unseren Schwerpunkten sage, möchte ich Herrn Staatssekretär Viktor Haase entschuldigen, der eigentlich heute hier sein sollte, aber stattdessen einen langjährigen Verbandsvertreter verabschiedet. Eigentlich ist es üblich, dass der Minister so etwas macht, aber wir haben entschieden, dass heute Herr Haase übernimmt. Um Wertschätzung gegenüber Menschen auszudrücken, die sich jahrzehntelang für das Land verdient gemacht haben, muss so etwas sein. Künftig wird Herr Haase aber natürlich Präsenz zeigen und Ihnen, wie auch alle anderen Mitarbeitenden des Hauses, den üblichen Regeln entsprechend zur Verfügung stehen.

Um nicht drum herum zu reden: Wir befinden uns in einer schwierigen Zeit und bewegen uns auf eine, hoffentlich nicht allzu schwere, Wirtschaftskrise zu, die Vladimir Putin mit seinem Angriffskrieg gegen die Ukraine ausgelöst hat. Das fordert uns sehr heraus.

Auch in diesem Sommer haben wir wieder erlebt, dass die Klimakrise in Nordrhein-Westfalen mit voller Wucht zuschlägt. Das konnte man am Rhein und an vielen anderen Stellen unseres Landes erkennen. Auch das sind Herausforderungen, die Antworten der Politik erfordern.

Sehr erfreut bin ich, dass die Menschen in Deutschland, in Nordrhein-Westfalen in diesem Sommer durch das 9-Euro-Ticket Lust auf neue und moderne Mobilität bekommen haben. Ich sage selbstkritisch, dass ich zu den Skeptikern gehörte und dieses Ticket, bevor es eingeführt wurde, hinterfragt und in meiner Funktion in Berlin eher kritisch begleitet habe. Aber egal, welche Meinung man dazu hat: Es hat sich

gezeigt, dass die Menschen dem öffentlichen Personennahverkehr positiv gegenüberstehen; das jedenfalls belegen alle Umfragen. Es ist jetzt an uns, diese Begeisterung für neue Mobilitätsideen, die das Mobilitätsverhalten geändert und es ein Stück weit klimafreundlicher und umweltverträglicher gemacht haben, aufzugreifen und die Erfolgsgeschichte fortzusetzen.

Die Politik steht in der Verantwortung, Angebote für nachhaltige, klimafreundliche, günstige und einfache Mobilität zu schaffen. Wir brauchen einen Verkehr, der erschwinglich, sicher und verlässlich ist. Wir brauchen einen Verkehr, der barrierefrei, nachhaltig und innovativ ist. Wir müssen die Infrastruktur in NRW nicht nur erhalten – das ist schon Herausforderung genug –, wir müssen sie auch neu planen, zukunftsfest und klimaresilient machen, außerdem müssen wir die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen.

Mobilität ist die Voraussetzung für Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe. Die Mobilitätswende gelingt nur, wenn am Ende mehr Menschen die Möglichkeit haben, den Autoschlüssel liegen zu lassen und stattdessen zum Beispiel mit dem Rad zum Bahnhof fahren, dort in den Zug umsteigen und für den letzten Kilometer, gerade auch im ländlichen Raum, ein On-Demand-Angebot nutzen können. Unsere Aufgabe ist es, dafür die notwendigen Strukturen zu schaffen.

Ich will Ihnen für mein Haus, für die Landesregierung erläutern, was wir hier vorhaben: „Der öffentliche Verkehr, der Schienenverkehr und der Radverkehr sind das Rückgrat der zukünftigen nachhaltigen und vernetzten Mobilität.“ Das ist ein Satz aus dem Koalitionsvertrag von CDU und Grünen. Ich finde ihn absolut richtig, er beschreibt die Zukunft der Mobilität.

Sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum müssen der SPNV und der ÖPNV ausgebaut, optimiert und intelligent miteinander verknüpft werden. Wir wollen das Angebot des ÖPNV bis 2030 um mindestens 60 % erhöhen. Dazu werden wir vor allem in die Infrastruktur investieren, um die Attraktivität der Bahn zu steigern, etwa bezüglich der Taktung der S-Bahnen oder der Zahl der Direktverbindungen. Dafür werden wir gemeinsam mit dem Bund – das ist eine Aufgabe aller staatlichen Ebenen – in Neu- und Ausbaumaßnahmen investieren. Wir prüfen, wo Streckenreaktivierungen sinnvoll sind und sorgen zugleich überall in Nordrhein-Westfalen für sichere und barrierefreie Bahnhöfe. Wir erwarten, dass die Zusagen des Bundes hinsichtlich des Ausbau- und Modernisierungspakts ÖPNV und der Erhöhung der Regionalisierungsmittel für 2022 eingehalten werden.

Auch kleinere Kommunen brauchen eine verlässliche Anbindung an Bus und Bahn. Wo Bahnanbindungen aus wirtschaftlichen Gründen zeitnah nicht realisiert werden können, werden wir in ein Schnellbusliniennetz mit Anbindung an das Schienennetz investieren und es flächendeckend aufbauen.

Die Vernetzung von ÖPNV, Fahrrad, Carsharing und anderen Angeboten gilt es, zu verbessern. Um das zu schaffen, hat mein Ministerium erst kürzlich die Förderrichtlinien für Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement überarbeitet und die Förderung im Sinne der Ziele, die ich eben erläutert habe, deutlich erweitert. Als Einstieg in eine landesweite Mobilitätsgarantie werden wir unter anderem die

Kommunen beim Ausbau der Bus-, Bürgerbus- und On-Demand-Angebote unterstützen. Kleine und ländliche Kommunen werden wir künftig in die Lage versetzen, zuverlässige Sharingsysteme aufzubauen, sowohl für das Auto als auch das Zweirad. Deshalb werden wir mindestens 1.000 zusätzliche Mobilstationen fördern. Ich war erst gestern in Senden und habe mir ein Bild davon machen können, wie in einer ländlichen Region mit Unterstützung des Landes gearbeitet und entwickelt wird.

Wir brauchen einen preiswerten ÖPNV für alle. Hier haben wir mit der Einführung des eazy.nrw-Tarifs bereits einen großen Schritt gemacht. Außerdem wollen wir die mobil.nrw-App zu einer landesweiten Mobilitätsplattform mit Echtzeitinformationen ausbauen. Da sind wir übrigens bundesweit führend. Darüber hinaus planen wir vergünstigte Angebote für bestimmte Reisengruppen, wie zum Beispiel Schülerinnen und Schüler, Azubis, Freiwilligendienstleistende, Berufspendlerinnen und -pendler sowie Seniorinnen und Senioren. Klar ist aber, dass wir das nicht losgelöst von der Debatte um die Nachfolge des 9-Euro-Tickets werden angehen können. Das beschäftigt mich als Minister momentan sehr intensiv.

Hierzu stehe ich in einem regen, inzwischen täglichen Austausch mit meinen Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsressorts der Länder und des Bundes. Vorgestern hatten wir eine Sonderverkehrsministerkonferenz zu diesem Thema, auf der wir vereinbart haben, einen Vorschlag für eine Nachfolgelösung für das Ticket zu entwickeln und einen Arbeitsprozess initiiert haben. Alle 16 Länder haben nachdrücklich betont, wie notwendig das Engagement des Bundes in Sachen Regionalisierungsmittel und Ausbau- und Modernisierungspakt ÖPNV ist. Diese Unterstützung brauchen wir dringend. Es kann nicht sein, dass der Bund sich hier aus der Verantwortung stiehlt. Ich habe seitens des Bundesverkehrsministers aber Signale wahrgenommen, dass hier die notwendigen Schritte unternommen werden.

Eine mindestens ebenso wichtige Säule nachhaltiger Mobilität ist der Radverkehr. Immer mehr Menschen setzen im Alltag auf das Rad als Verkehrsmittel. Das Fahrrad wird längst nicht mehr nur für das sonntägliche Freizeitvergnügen oder im Urlaub genutzt. Wir wollen den Radfahrenden eine sichere und attraktive Infrastruktur schaffen, und dafür haben wir uns ehrgeizige Ziele gesetzt. 1.000 km neue Radwege wollen wir in Nordrhein-Westfalen in den nächsten fünf Jahren realisieren – ich weiß, dass das eine starke Ansage ist –, daher werden wir die Mittel für den Radwegebau deutlich erhöhen. Mit passgenauen Förderprogrammen für die Kommunen, mit zusätzlichem Personal bei Straßen.NRW für die Planung von Radwegen und mit der Stiftung weiterer Radprofessuren in Nordrhein-Westfalen schaffen wir geeignete Rahmenbedingungen. Wir werden dabei auch das Radverkehrsgesetz überprüfen.

Erstmals werden wir in Abstimmung mit den Bezirksregierungen, dem Regionalverband Ruhr und den kommunalen Planungsträgern vor Ort ein landesweites Radvorrangnetz definieren und Schritt für Schritt realisieren. Das ist ein weiter Weg, aber wir werden es angehen. Teil dieses Radvorrangnetzes werden auch die Radschnellverbindungen des Landes sein, für die wir einen separaten Bedarfsplan aufstellen werden. Auch bei Straßen.NRW werden wir den Radverkehr deutlich stärken und

unter anderem bei den Regionalniederlassungen jeweils eine Stabsstelle für Radverkehr schaffen.

Der erfolgreiche Industrie- und Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen benötigt ein belastbares und flexibles Logistiknetz. Um Klima und Umwelt zu schützen und den Straßenverkehr und das Straßennetz zu entlasten, werden wir unseren Beitrag dazu leisten, mehr Güterverkehr auf Schienen und Wasserstraßen zu verlagern.

Wir stützen den Strukturwandel im Rheinischen Revier und machen die Region zum Mobilitätsrevier der Zukunft. Nicht nur im Rheinischen Revier, aber dort im Zuge des Strukturwandels besonders, sollen innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen entwickelt und umgesetzt werden.

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein gutes Straßennetz, das allerdings an sehr vielen Stellen in die Jahre gekommen ist. Für uns gilt die Formel: Erhalt vor Neubau. Wir wollen uns darauf konzentrieren, das Straßennetz zu ertüchtigen und sicherstellen, dass wir unsere Straßen und Brückenbauwerke nicht nur erhalten, sondern auch zukunftsfest und klimaresilient machen. Ich sehe unsere Priorität darin, das bestehende Landes- und Bundesstraßennetz, inklusive der Radwege, auch in den kommenden fünf Jahren zu modernisieren. Auch wenn wir Mobilität verändern wollen: Straßen sind und bleiben die wichtigsten Lebensadern für die Menschen in unserem Land, besonders im ländlichen Raum, und notwendiger Bestandteil für einen wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort.

Wir wollen die Lebensqualität der Menschen in den Städten verbessern. Weniger Verkehr bedeutet weniger Verkehrslärm, mehr Verkehrssicherheit, und sauberere Luft durch weniger Schadstoffe. Die Menschen haben heute andere Erwartungen an ihr Lebensumfeld und die Aufenthaltsqualität als vor einigen Jahrzehnten. Hier sehen wir die Notwendigkeit, zu handeln. Wir glauben daran, dass die Menschen vor Ort am besten wissen, wie Verkehr so gestaltet werden kann, dass er für alle Teilnehmenden gleichermaßen sicher ist.

Hier im Raum werden einige sein, die Kommunalpolitik machen und daher wissen, dass es leider nicht immer so leicht umzusetzen ist und es dabei zu Konflikten kommen kann. Wir wollen daher versuchen, das Straßenverkehrsrecht, das den Kommunen heute noch enge Grenzen setzt, so zu verändern, dass es ihnen mehr Handlungsfreiheit und Gestaltungsmöglichkeiten eröffnet, sodass sie selbst darüber entscheiden können, wie und in welcher Weise die Verkehrswende vor Ort angegangen werden kann. Ein erster wichtiger Schritt ist bereits getan: Nordrhein-Westfalen ist Mitglied einer Länderarbeitsgruppe, die von der Verkehrsministerkonferenz beauftragt wurde, dem Bundesverkehrsministerium Vorschläge zur Änderung des Straßenverkehrsrechts zu unterbreiten. Daran werden wir uns konstruktiv und aktiv beteiligen.

Handlungsleitender Anspruch ist für uns dabei die Vision Zero: Kein Mensch soll im Straßenverkehr mehr schwer verletzt werden oder sein Leben verlieren. Jeder Betroffene ist einer zu viel. Unser gemeinsamer Antrieb muss sein, die Zahlen weiter reduzieren zu wollen, am besten auf null – Vision Zero. Deshalb werden wir die



Kommunen dabei unterstützen, Innenstädte und Wohngebiete, überall dort, wo es möglich ist, verkehrsberuhigt und sicher zu gestalten.

Nordrhein-Westfalen ist ein Land der Forschung und Innovation. Hier wird intensiv an alternativen Antrieben, nachhaltigen Kraftstoffen, emissionsfreien Technologien und mehr Effizienz beim Flugzeugbetrieb geforscht. Wir wollen NRW zu einer Keimzelle des innovativen Luftverkehrs machen, das ist der Schlüssel zu effektiver Lärminderung und verbessertem Klimaschutz. Wir brauchen Innovationen, sowohl beim Flugzeugbetrieb als auch bei der Infrastruktur.

Der Luftverkehr in NRW soll möglichst schon 2040 klimaneutral sein. Die Transformation ist Herausforderung und Chance zugleich. Wir dürfen dabei aber nicht stehen bleiben. Bei der Neukonzeptionierung unserer Luftverkehrsförderung wollen wir regionale Flughafenstandorte in NRW einbinden, um die Erforschung und Entwicklung innovativer Luftfahrttechnologien gezielt zu unterstützen. Unser Ziel ist die Einrichtung eines E-Flugnetzes. In meiner Heimatregion Aachen konnte ich mir selbst ein Bild davon machen, wie interessant und fortgeschritten die Entwicklungen hier inzwischen sind.

Aufgrund der Größe dieses Landes ist Mobilität für uns alle existenziell. Wir wollen Verkehr in NRW neu gestalten: nachhaltig, innovativ und einfach zu nutzen. Wir wollen neue Wege beschreiten, um dieses Ziel zu erreichen. Der neue Zuschnitt meines Ministeriums zeigt, dass wir Umwelt und Verkehr in unserem Land nicht mehr als gegensätzlich, sondern als gegenseitige Impulsgeber für mehr Nachhaltigkeit und Lebensqualität begreifen wollen. Die Grabenkämpfe der Vergangenheit wollen wir in eine Win-win-Situation verwandeln. Aus unserer Sicht ist es ein lohnenswertes Ziel, das, was bei Wirtschaft und Klimaschutz schon weitgehend gelungen ist, auch bei Umwelt und Infrastruktur hinzubekommen. In den kommenden zwei Jahren hat NRW den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz inne und wird sich mit entsprechenden Impulsen einbringen.

Metropolregionen und ländliche Räume, Industrie und Natur – mit diesen Gegensätzen, dieser Vielfalt und dieser Geschichte ist Nordrhein-Westfalen einzigartig. Ich will dieses Land zu einem Motor der Verkehrswende machen. Wenn wir das schaffen, können wir Vorbild für andere sein. Wir wollen ein Leuchtturm nachhaltiger und moderner Mobilität werden. Das ist der Anspruch dieser Landesregierung.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

**Christof Rasche (FDP)** kündigt an, in der nächsten Ausschusssitzung einige Fragen dazu stellen zu wollen, wie Minister Oliver Krischer (MUNV) auf Grundlage des schwarz-grünen Koalitionsvertrags zu den gerade getätigten Aussagen komme.

**Gordan Dudas (SPD)** versichert im Namen seiner Fraktion, dass Bereitschaft zu einer vertrauensvollen und konstruktiven Zusammenarbeit bestehe, wobei inhaltliche Auseinandersetzungen natürlich dazugehörten.

Bedauerlicherweise liege der Sprechzettel zu den Ausführungen von Minister Oliver Krischer (MUNV) – anders als bislang üblich – noch nicht vor, weshalb dieser schnellstmöglich übermittelt werden möge.

Seinen Vorredner darauf hinweisend, dass der Sprechzettel laut Vereinbarung der Ob-  
leuterunde erst im Nachgang vorliegen müsse, fügt **Vorsitzender Matthias Goeken**  
hinzu, dass auch er es als sinnvoll erachte, diesen den Ausschussmitgliedern zur Ver-  
fügung zu stellen, was **Minister Oliver Krischer (MUNV)** zusagt.

**3 Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten**

Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/611

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am  
31.08.2022)*

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen aller Fraktionen,  
eine Anhörung durchzuführen über deren Modalitäten die Ob-  
leuterunde entscheiden wird.

#### **4 Erweitertes SPNV-Konzept im Raum Siegen in Zusammenhang mit der Sperrung der A45** *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/153

##### **Minister Oliver Krischer (MUNV)** berichtet:

Ich möchte Sie heute über ein Schienenpersonenverkehrskonzept informieren, das der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zusammen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Abstimmung mit meinem Haus erarbeitet hat.

Das Konzept trägt der Tatsache Rechnung, dass im Zuge der Sperrung der Autobahn 45 im Dezember 2021 eine verkehrliche Notsituation in der Region rund um Lüdenscheid eingetreten ist. Ich glaube, alle hier in der Runde wissen, wovon ich spreche. Ich gehe davon aus, dass Sie sich im Laufe des vergangenen Jahres ein Bild von der schwierigen Situation vor Ort gemacht haben.

Mit diesem Konzept setzen wir uns für die Umsetzung neuer Verbindungen ein, damit Menschen in Südwestfalen besser zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte oder zur Universität kommen können. Die zusätzlichen Angebote im Schienenpersonennahverkehr verbessern die Mobilität in der Region, da sie die Menschen vor Ort mit Blick auf die Brückensperrung an der A45 entlasten, auch wenn die Situation nach wie vor schwierig bleibt. Die Bürgerinnen und Bürger erwarten zu Recht, dass alle Potenziale ausgeschöpft werden, um zu einer deutlichen Verbesserung bestehender Erschließungs-, Anbindungs- und Reisemöglichkeiten in der betroffenen Region zu kommen.

Kern des Konzepts ist die Einführung der neuen Regional-Express-Linie RE 34, die zweistündlich versetzt zu der vorhandenen Fernverkehrslinie IC 34 fahren soll. Gleichzeitig soll die Freigabe des IC 34 für Nahverkehrskundinnen und -kunden im Gebiet des VRR erfolgen und somit eine stündliche, umsteigefreie Verbindung zwischen Dortmund und Siegen zu Nahverkehrskonditionen geschaffen werden. Das ist eine wichtige Entlastung für die Pendler\*innenströme in der Region.

Weitere Maßnahmen sind Angebotsausweitungen zwischen Hagen und Siegen sowie zwischen Finnentrop und Olpe, einschließlich deren Anbindung bis nach Dortmund. Das gesamte Konzept soll in mehreren Stufen verwirklicht werden, dabei wird auch die Entwicklung der Baustellensituation miteinbezogen. Die wesentlichen Effekte sollen im Zuge der Einführung des neuen RE 34 zum nächsten Fahrplanwechsel Mitte Dezember eintreten.

Voraussetzung dafür war die Trassenanmeldung im Fahrplan. Das ist nach Vorabstimmung des Konzepts mit meinem Ministerium durch den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe erfolgt; im Vertrauen darauf, dass in dieser Legislaturperiode Einvernehmen mit dem Land bezüglich der Finanzierung der durch das Konzept entstehenden Zusatzkosten erzielt wird. Es ist vorgesehen, den sich aus dem Konzept ergebenden zusätzlichen Mittelbedarf mithilfe einer Anpassung der SPNV-

Pauschale durch das Land zu finanzieren. Dazu soll die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung des Landes zum Ende des Jahres 2022 entsprechend angepasst werden. Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, wird die Änderungsverordnung dem Verkehrsausschuss zur Herstellung des Einvernehmens zugeleitet.

Heute möchte ich Sie mittels des Ihnen schriftlich vorliegenden Berichts informieren, dass Zweckverbände und mein Haus auch in der politischen Sommerpause mit Hochdruck an einer Entlastung der Region gearbeitet haben, wobei das nicht das einzige Thema ist, mit dem wir uns beschäftigen. Wir werben jedenfalls um Ihre Unterstützung für dieses Konzept.

Vor dem Hintergrund der Belastungen durch die Sperrung der A45 war es noch nie zuvor so wichtig, für eine bessere Mobilität für Pendlerinnen und Pendler sowie Reisende in Südwestfalen zu sorgen. Wir setzen dadurch auch einen neuen Anreiz, die Bahn zu nutzen.

Ihrem Vorredner versichernd, das vorgestellte Konzept und die dadurch zu erwartenden Entlastungen prinzipiell zu befürworten, bringt **Julia Kahle-Hausmann (SPD)** anschließend ihre Bedenken hinsichtlich der im Bericht beschriebenen Finanzierung zum Ausdruck: Diese erscheine mit Blick auf die in den vergangenen zwei Jahren offenbar gewordene chronische Unterfinanzierung des ÖPNV bzw. des SPNV oder auch den Marktaustritt von abellio weder auskömmlich noch belastbar. Minister Oliver Krischer (MUNV) möge also darlegen, ob er die Finanzierung tatsächlich für krisenfest halte.

Vor dem Hintergrund der in diesem Sommer unter anderem durch Personalengpässe und Organisationsmängel entstandenen Probleme stelle sie sich zudem die Frage, ob die Umsetzung des Konzepts auf Anhieb funktionieren und dieses dann auch Bestand haben werde.

**Gordan Dudas (SPD)** macht darauf aufmerksam, dass Lüdenscheid bzw. der Märkische Kreis gleich doppelt von der Außenwelt abgeschnitten seien: durch die Sperrung der A45 und dadurch, dass die RB 25 nach Köln und die RB 52 nach Dortmund dort auf absehbare Zeit nicht mehr führen. Da auch der Schienengüterverkehr Richtung Rheinland und Ruhrgebiet nicht mehr operiere, müsse gefällttes Holz mit Lkw abtransportiert werden, was zu zusätzlichen Belastungen vor Ort führe. Es gelte, die derzeit schwer geprüfte Industrieregion Nummer eins schnellstmöglich zu entlasten.

Als Südwestfale begrüße er die beschriebenen Maßnahmen also durchaus, allerdings gebe es nach wie vor offene Fragen, etwa wie man die Situation im direkt von der Brückensperrung betroffenen Gebiet bzw. den dortigen Kommunen verbessern wolle und ob eine verstärkte verkehrliche Anbindung mittels ÖPNV bzw. SPNV in Betracht gezogen werde.

**Ina Besche-Krastl (GRÜNE)** möchte wissen, ob der Landesregierung, trotz nicht gegebener Zuständigkeit, Kenntnisse zum Sachstand bei den Planungen für die Volmetalbahn vorlägen. Außerdem interessiere sie, was es für Entwicklungen hinsichtlich der Gleisanbindungen für lokale Unternehmen im Raum Lüdenscheid gebe.

**Ralf Schwarzkopf (CDU)** hebt hervor, dass jedwede Verbesserung des Verkehrsangebots in Südwestfalen von Vorteil sei. Ein Problem stellten die Baustellen im Bereich der Volmetalbahn dar, bezüglich derer insbesondere die Betroffenen konkrete Aussagen zum Zeitplan erwarteten. Hinzu kämen viele weitere Baustellen im Umfeld, die deutlich besser koordiniert werden müssten.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** führt aus, dass man im SPNV insgesamt Kostensteigerungen verzeichne, die bei allen Aufgabenträgern zu hohen Defiziten führten, welche, sollte die Entwicklung in diesem Ausmaß anhalten, schwerwiegende Maßnahmen wie etwa Abbestellungen oder Fahrpreiserhöhungen nach sich ziehen könnten.

Die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket zeigten, dass man Mobilität auch günstig darstellen könne. Die künftige Finanzierung des ÖPNV werde derzeit nicht nur in Nordrhein-Westfalen, sondern in allen Bundesländern thematisiert, und die in den nächsten Wochen zu erwartenden Verhandlungen mit dem Bund würden sicherlich große Kraftanstrengungen erfordern. Es brauche eine nationale Kraftanstrengung auf allen politischen Ebenen, um den ÖPNV auf dem derzeitigen Niveau zu halten bzw. ihn weiter auszubauen. Halte man die gemachten Zusagen ein, entlaste man die Menschen in diesem Land.

Da es sich bei den in der Vorlage niedergelegten Zahlen zur Finanzierung um gemeinsam mit dem Aufgabenträger ermittelte handle, könne man von deren Belastbarkeit ausgehen. In der betroffenen Region liefen seitens des Landes umfangreiche Maßnahmen zur Entschärfung der Verkehrssituation, sowohl den Straßen- als auch den Schienenbereich betreffend, und mit dem Bundesverkehrsminister habe man über die Situation vor Ort bereits diskutiert.

Es gelte allerdings zu berücksichtigen, dass das aus Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen bestehende nachgeordnete Netz naturgemäß nicht so große Verkehrsmengen wie die Autobahn aufnehmen könne. Die Autobahn GmbH des Bundes müsse daher so schnell wie möglich für einen Ersatzneubau sorgen und darüber hinaus weitere Maßnahmen ergreifen, um das Problem zu lösen. Das Land habe einige Vorschläge dazu unterbreitet, wie man den Raum Lüdenscheid entlasten könne, die vom Bund mit Interesse zur Kenntnis genommen worden seien. Regelmäßig tage in dieser Sache eine Krisenrunde, an der sich die zuständigen Fachabteilungen und der Staatssekretär beteiligten.

Bezüglich der in die Zuständigkeit der Deutschen Bahn fallenden Brücke fänden regelmäßige Gespräche statt, in denen man versuche, die Dringlichkeit einer Lösung dieses Problems zu vermitteln, dennoch liege seitens der Deutschen Bahn noch immer kein entsprechender Zeitplan vor.

Mit Blick auf die Gleisanbindungen für Unternehmen recherchiere man derzeit, wer zu den Betroffenen gehöre und welche Möglichkeiten bestünden, um für Verbesserungen zu sorgen. Sobald dazu detaillierte Informationen vorlägen, werde man diese übermitteln.

**RB'r Sebastian Salewski (MUNV)** legt dar, dass den anlässlich der Berichterstattung aktualisierten Zahlen zur Finanzierung ein Abgleich mit dem Zweckverband zugrunde liege. Die ersten Berechnungen zu den Preissteigerungen beruhten auf Daten aus dem Frühjahr und berücksichtigten somit im vergangenen Jahr erfolgte Energiepreis- bzw. Kostensteigerungen, wobei im Sommer ein Update vorgenommen worden sei. Der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine führe zu einem extremen Anstieg bei den Energiepreisen, was natürlich nicht nur die hier zur Debatte stehenden, sondern alle Linien betreffe. Auch deshalb spiele das Verhalten des Bundes in dieser Sache eine entscheidende Rolle.

Bezüglich der RB 25 und der RB 52 stelle die zu sanierende Brücke derzeit ein Nadelöhr dar, was allerdings in die Zuständigkeit der Deutschen Bahn falle. Valide Informationen zum diesbezüglichen Zeitplan lägen nicht vor, man stehe aber in ständigem Austausch. Nach Behebung der Flutschäden würden Bahnhöfe und Streckenabschnitte sukzessive wieder in Betrieb genommen.

Zwischen DB und MUNV gebe es die Übereinkunft, das Thema „Schienenersatzverkehr“ anzugehen, wobei hier in erster Linie die Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. die Aufgabenträger tätig werden müssten. Gleichwohl behalte man im MUNV die besondere Situation in der Region im Blick und wisse daher, dass es hinsichtlich der Attraktivität des Schienenersatzverkehrs bzw. dessen Passagierzahlen noch Potenzial gebe.

**MDgt'in Kirsten Holling (MUNV)** betont, dass es durch die Brückensperrung an der A45 auf den Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen zu sehr großen Belastungen komme, was dazu führe, dass jeder dort mittels Baustellen erfolgende Eingriff spürbare Folgen für das gesamte nachgeordnete Netz mit sich bringe. Man versuche daher, nur dringend erforderliche Erhaltungsmaßnahmen durchzuführen und diese möglichst gut aufeinander abzustimmen, dennoch blieben Engpässe und damit einhergehende Störungen nicht aus.

Eine der Maßnahmen betreffe die B54, an der man eine Gradientenabsenkung durchführe, sodass sie von Lkw befahren werden könne. Auch an den neuralgischen Punkten der Umleitungsstrecke bemühe man sich um weitere Optimierungen.

Einleitend erwähnend, dass er darum wisse, wie schwierig sich Gespräche mit der Deutschen Bahn gestalten könnten, fährt **Gordan Dudas (SPD)** fort, dass Schienenersatzverkehr in dieser Region keine praktikable Alternative darstelle, da dieser natürlich auch von Stau betroffen und somit nahezu nutzlos sei.

Die Absenkung der B54 führe nicht zu einer Entlastung, sondern im Gegenteil zu einer Belastung, da dadurch zusätzlicher Verkehr in die Region gelange, was man in den dortigen Städten und Gemeinden keinesfalls befürworte. So habe etwa die Stadt Hagen aus Gründen des Umwelt- bzw. Lärmschutzes in zwei Stadtteilen Tempo-30-Strecken eingerichtet, und diese Entwicklung werde sich in der Region fortsetzen.

**Vorsitzender Matthias Goeken** gibt seinem Vorredner einerseits recht, dass im Stau stehender Schienenersatzverkehr keinen Sinn ergebe, merkt aber andererseits an, dass jeder eingesetzte Bus die Zahl der auf den Straßen befindlichen Autos verringere.

Was die aktuellen Preise angehe, gelte es mit Blick auf die entsprechenden Ausschreibungen zu berücksichtigen, dass es mehrere Jahre Vorlauf gebe. Attraktiv sei jedenfalls, dass man den Fernverkehr auch mit Nahverkehrstickets nutzen könne.



## 5 Verschiedenes

### a) Sitzungstermine 2022/2023 (s. Anlagen 1 und 2)

**Vorsitzender Matthias Goeken** weist darauf hin, dass der Verkehrsausschuss üblicherweise mittwochs ab 13:30 Uhr tagt.

Der Ausschuss kommt überein, den Vorschlägen für die Sitzungstermine zu folgen.

### b) AGFS

**Vorsitzender Matthias Goeken** bittet die Obleute im Anschluss an diese Sitzung zu einem Gespräch, um einige terminliche und personelle Dinge im Zusammenhang mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW zu klären.

### c) Fortlaufender Tagesordnungspunkt/auswärtige Sitzung

**Gordan Dudas (SPD)** regt an, die Talbrücke Rahmede wie schon in der vorigen Legislaturperiode als fortlaufenden Tagesordnungspunkt aufzunehmen, um so in den Ausschusssitzungen regelmäßig über die aktuelle Lage und Entwicklung informiert werden zu können.

Die Anregung seines Vorredners befürwortend, ergänzt **Vorsitzender Matthias Goeken**, dass man die Brücke vor ihrer Sprengung noch in Augenschein nehmen und außerdem ein Signal in die Region senden wolle, weshalb man in Abstimmung mit dem MUNV eine auswärtige Ausschusssitzung vor Ort plane.

gez. Matthias Goeken  
Vorsitzender

## 2 Anlagen

02.11.2022/02.11.2022



## Terminplan 2022 - 2. Jahreshälfte -

Vorschläge  
Sitzungstermine VA,  
Obleuterunde 31.08.22

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
Juli					1	2	3	sitzungsfrei
	4	5	6	7	8	9	10	sitzungsfrei
	11	12	13	14	15	16	17	sitzungsfrei
	18	19	20	21	22	23	24	sitzungsfrei
	25	26	27	28	29	30	31	sitzungsfrei
August	1	2	3	4	5	6	7	sitzungsfrei
	8	9	10	11	12	13	14	sitzungsfrei
September	15	16	17	18	19	20	21	Sitzungswoche
	22	23	24	25	26	27	28	Sitzungswoche
	29	30	31	1	2	3	4	Sitzungswoche
	5	6	7	8	9	10	11	Sitzungswoche
	12	13	14	15	16	17	18	Sitzungswoche
Oktober	19	20	21	22	23	24	25	Sitzungswoche
	26	27	28	29	30	1	2	Sitzungswoche
	3	4	5	6	7	8	9	<b>Herbstferien</b> 03.10.-14.10. sitzungsfrei
	10	11	12	13	14	15	16	sitzungsfrei
	17	18	19	20	21	22	23	Sitzungswoche
November	24	25	26	27	28	29	30	Sitzungswoche
	31	1	2	3	4	5	6	Sitzungswoche
	7	8	9	10	11	12	13	Sitzungswoche, <b>Bedarftermin</b>
	14	15	16	17	18	19	20	Sitzungswoche
	21	22	23	24	25	26	27	Sitzungswoche
Dezember	28	29	30	1	2	3	4	Sitzungswoche
	5	6	7	8	9	10	11	Sitzungswoche
	12	13	14	15	16	17	18	Sitzungswoche
	19	20	21	22	23	24	25	<b>Weihnachtsferien</b> 24.12.-08.01. sitzungsfrei
	26	27	28	29	30	31	1	sitzungsfrei
Januar	2	3	4	5	6	7	8	sitzungsfrei



## Terminplan 2023 - 1. Jahreshälfte -

### Vorschläge Sitzungstermine VA

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
Januar							1	sitzungsfrei
	2	3	4	5	6)	7	8	<b>Weihnachtsferien</b> bis 06.01. sitzungsfrei
	9	10	11	12	13	14	15	Sitzungswoche
	16	17	18	19	20	21	22	Sitzungswoche
Februar	23	24	25	26	27	28	29	Sitzungswoche
	30	31	1	2	3	4	5	Sitzungswoche, <b>Bedarfstern</b>
	6	7	8	9	10	11	12	Sitzungswoche
	13	14	15	16	17	18	19	sitzungsfrei
März	20	21	22	23	24	25	26	sitzungsfrei
	27	28	1	2	3	4	5	Sitzungswoche
	6	7	8	9	10	11	12	Sitzungswoche
	13	14	15	16	17	18	19	Sitzungswoche
April	20	21	22	23	24	25	26	Sitzungswoche
	27	28	29	30	31	1	2	Sitzungswoche
	(3	4	5	6	7	8	9	<b>Osterferien</b> 03.04. - 15.04. sitzungsfrei
	10	11	12	13	14	15)	16	sitzungsfrei
Mai	17	18	19	20	21	22	23	Sitzungswoche
	24	25	26	27	28	29	30	Sitzungswoche
	1	2	3	4	5	6	7	Sitzungswoche
	8	9	10	11	12	13	14	Sitzungswoche
Juni	15	16	17	18	19	20	21	Sitzungswoche
	22	23	24	25	26	27	28	Sitzungswoche
	29	(30)	31	1	2	3	4	<b>Pfingstferien</b> 30.05. sitzungsfrei
	5	6	7	8	9	10	11	Sitzungswoche
Juli	12	13	14	15	16	17	18	Sitzungswoche
	19	20	21	(22	23	24	25	Sitzungswoche
	26	27	28	29	30	1	2	<b>Sommerferien</b> 22.06.-04.08. sitzungsfrei

- = Ältestenrat
- = Plenarsitzungstage
- ( ) = Schulferien
- \_ = Bundesrat

## Terminplan 2023

### - 2. Jahreshälfte -

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
	3	4	5	6	7	8	9	sitzungsfrei
	10	11	12	13	14	15	16	sitzungsfrei
	17	18	19	20	21	22	23	sitzungsfrei
	24	25	26	27	28	29	30	sitzungsfrei
August	31	1	2	3	4)	5	6	sitzungsfrei
	7	8	9	10	11	12	13	Sitzungswoche
	14	15	16	17	18	19	20	Sitzungswoche
	21	22	23	24	25	26	27	Sitzungswoche
September	28	29	30	31	1	2	3	Sitzungswoche
	4	5	6	7	8	9	10	Sitzungswoche, <b>Bedarftermin</b>
	11	12	13	14	15	16	17	Sitzungswoche
	18	19	20	21	22	23	24	Sitzungswoche
Oktober	25	26	27	28	29	30	1	Sitzungswoche
	(2	3	4	5	6	7	8	<b>Herbstferien</b> 02.10.-14.10. sitzungsfrei
	9	10	11	12	13	14)	15	Sitzungsfrei
	16	17	18	19	20	21	22	Sitzungswoche
	23	24	25	26	27	28	29	Sitzungswoche
November	30	31	1	2	3	4	5	Sitzungswoche
	6	7	8	9	10	11	12	Sitzungswoche
	13	14	15	16	17	18	19	Sitzungswoche
	20	21	22	23	24	25	26	Sitzungswoche
Dezember	27	28	29	30	1	2	3	Sitzungswoche
	4	5	6	7	8	9	10	Sitzungswoche
	11	12	13	14	15	16	17	Sitzungswoche
	18	19	20	(21	22	23	24	<b>Weihnachtsferien</b> 21.12.-05.01. sitzungsfrei
	25	26	27	28	29	30	31	sitzungsfrei
Januar	1	2	3	4	5)	6	7	sitzungsfrei