



## **Verkehrsausschuss**

### **2. Sitzung (öffentlich)**

26. Oktober 2022

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:33 Uhr bis 15:48 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>Aktueller Stand der Entwicklungen zur Talbrücke Rahmede an der A45</b>	<b>4</b>
	– mündliche Berichte der Landesregierung und der Autobahn GmbH des Bundes	
	– Wortbeiträge	
<b>2</b>	<b>Einführung in die politischen Schwerpunkte der Landesregierung im Bereich „Verkehr“ in der 18. Wahlperiode</b>	<b>16</b>
	Aussprache zur Einführung Vorlage 18/194 (Einführung vom 21.09.2022)	
	– Wortbeiträge	

Verkehrsausschuss

26.10.2022

2. Sitzung (öffentlich)

bas

- 3 Verkehrschaos nach Angriff auf die Kommunikationskabel der Deutschen Bahn in NRW am 08.10.2022 in Herne** *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])* **23**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/267

In Verbindung mit:

**Sabotage der kritischen Infrastruktur: Wie angreifbar ist unser Schienennetz?** *(Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 2])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/267

– Wortbeiträge

- 4 Zukunft des Flughafens Köln/Bonn – Sachstand Planfeststellungsantrag und Nachtflugerlaubnis** *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 3])* **24**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/263

– Wortbeiträge

- 5 Verschiedenes** **26**
- a) **Bedarfssitzung am 9. November 2022** **26**
- b) **Auswärtssitzung am 30. November 2022** **26**

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

**Vorsitzender Matthias Goeken** gibt bekannt, dass wegen des Ausscheidens von Dr. Christian Blex (fraktionslos) aus dem Verkehrsausschuss Klaus Esser (AfD) als ordentliches Mitglied sowie stellvertretender Vorsitzender und Andreas Keith (AfD) als stellvertretendes Mitglied fungierten.

Davon ausgehend, dass der Ausschuss das Ausscheiden seines Vorgängers, der wiederholt massives Fehlverhalten an den Tag gelegt habe, positiv aufnehme, bietet **Klaus Esser (AfD)** eine sachliche und kollegiale Zusammenarbeit an, wobei er sich aufgrund seiner zunächst als Mitarbeiter und nun als Abgeordneter gemachten Erfahrungen diesbezüglich keinerlei Illusionen hingebende und deshalb auch nicht enttäuscht werden könne.

## 1 Aktueller Stand der Entwicklungen zur Talbrücke Rahmede an der A45

**Vorsitzender Matthias Goeken** kündigt an, dass der Ausschuss wie schon in der 17. so auch in der 18. Wahlperiode regelmäßig über den aktuellen Stand der Entwicklungen zur Talbrücke Rahmede an der A45 beraten werde. In diesem Zusammenhang begrüße er zur heutigen Sitzung Elfriede Sauerwein-Braksiek von der Autobahn GmbH des Bundes, deren Bericht auf den von Minister Oliver Krischer (MUNV) folge.

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

Herzlichen Dank, Frau Sauerwein-Braksiek, dass Sie heute hier sind und aus erster Hand berichten. Sie alle wissen, dass die Autobahn GmbH seit der Veränderung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Land verantwortlich ist. Das Thema „A45“ bewegt uns alle. Wenn man in der Region unterwegs ist, bekommt man die Dramatik der Situation zu spüren. Wir alle kennen das aus vielen Gesprächen, aus vielen Rückmeldungen. Die Sperrung der A45 verursacht nicht nur Schwierigkeiten für die Region, sondern ist für diese eine regelrechte Zukunftsherausforderung.

Ich möchte ausdrücklich betonen, dass wir zwischen Landesregierung, Straßen.NRW und Autobahn GmbH eine sehr gute Zusammenarbeit haben, die aber natürlich nicht alle Probleme lösen kann. Das ist völlig klar, denn wenn eine Autobahn nicht befahrbar ist, verursacht das Probleme, die nur begrenzt aufgefangen werden können. Wir setzen uns aber intensiv damit auseinander, wie beispielsweise der Lkw-Verkehr von den belasteten Ortschaften ferngehalten werden kann. Da sind wir im ständigen Dialog und versuchen, gegenüber dem bisherigen Zustand Fortschritte zu erzielen. Alle Beteiligten tauschen sich regelmäßig aus, das ist zuletzt erst am vergangenen Freitag passiert. Um zu klären, welche Verkehrsregelungen zur Entlastung der Region sinnvoll sein könnten, bedarf es natürlich eines abgestimmten Vorgehens. Daran wird weiterhin gearbeitet. Wir haben schon sehr ausführlich darüber berichtet, was aufseiten von Straßen.NRW bzw. unserem Haus und der Landesregierung unternommen worden ist, um auf der einen Seite den Verkehrsnotwendigkeiten gerecht werden und auf der anderen Seite die Anwohnerinnen und Anwohner entlasten zu können.

Ich begrüße es ausdrücklich, dass der Verkehrsausschuss am 30. November vor Ort tagen wird, um sich ein Bild von der Situation zu machen. Das Thema wird uns noch für einen langen Zeitraum begleiten, und so können alle einen Eindruck davon bekommen, worüber wir reden, wobei das bei Ihnen sicherlich bereits hinreichend gegeben ist.

### **Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen)** berichtet:

Da ich im Laufe dieses Jahres schon hier war und nicht bei null anfangen muss, werde ich nur kurz zum Sachstand berichten. Wir haben nach der Sperrung mit zahlreichen Vorarbeiten begonnen, von denen mittlerweile viele abgeschlossen sind. Ich spare es mir, aufzuzählen, was bisher alles notwendig war.

Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Talbrücke Rahmede gliedern sich derzeit in drei Aufgabenfelder, die alle parallel vorangetrieben werden: der Sprengabbruch, die Ausschreibung zum Ersatzneubau und die Baurechtserlangung. Aufgrund des labilen Zustands der Brücke haben wir die Sprengung herausgelöst, um sie in einem separaten Verfahren zu regeln bzw. auszuschreiben. Da die Verkehrssicherheit wegen des Brückenzustands gefährdet ist, gilt das nach dem Fernstraßengesetz als Unterhaltungsmaßnahme. Wie Sie wissen, darf die Brücke nicht mehr befahren werden und ist mittlerweile auch stark gesichert, weil es dort immer wieder zu unerlaubtem Betreten kam. Wir mussten also erhebliche Sicherungsmaßnahmen durchführen. Außerdem haben wir die Brücke zwischenzeitlich erleichtert.

Es gibt eine Machbarkeitsstudie, und die Sprengung war bereits ausgeschrieben, das haben wir im Juni veröffentlicht. Wie Sie den Medien entnehmen konnten, haben wir den Auftrag am 4. Oktober an die Firma Heitkamp vergeben. Sie erarbeitet im Moment den Bauzeitenplan und bereitet sich auf die notwendigen Arbeiten vor. Wir haben ihr bereits das 80-seitige Baugrundgutachten übergeben können. Wir bewegen uns – das werden Sie am 30. November sehen – in einem geologisch sehr schwierigen Gelände. Es ist eine Tallage, es gibt Gefälle von allen Seiten. Geologisch gesehen, ist das wie gesagt sehr schwierig, da die Bodenverhältnisse sehr unterschiedlich sind.

In die Mitte der Pfeiler und in den unteren Bereich werden Sprengköpfe eingebracht, sodass die Pfeiler zur Seite wegnicken und die Fahrbahn horizontal herunterfällt. Damit sie so fällt und auch liegen bleibt, sind erhebliche Erdarbeiten erforderlich. So müssen 85.000 m<sup>3</sup> Boden bewegt werden, die irgendwo abgebaut, hergebracht und eingebaut werden müssen. Das Einbauen ist nicht einfach, dafür muss die Firma sich die Geologie sehr genau anschauen. Man kann die Erde nämlich nicht einfach in das Gelände schmeißen, man muss abtreppen und verzahnen. Damit das, was abgegraben wurde, nicht wegrutscht, bevor der neue Boden aufgebracht wird, müssen Böschungssicherungsarbeiten mit Felsnägeln, Maschendraht und Spritzbeton durchgeführt werden. Hinzu kommt, dass die Pfeiler für die keinesfalls kleinen Sprengköpfe mit Löchern zu versehen sind, wofür wiederum Untersuchungen zur Statik durchgeführt werden müssen. Der Sprengmeister ist gerade dabei, sich das Bauwerk genau anzuschauen, damit die Sprengköpfe richtig und gut angebracht werden können. Im Vorfeld müssen Erdarbeiten durchgeführt werden, weil alle Pfeiler unterschiedlich stehen; so ist ein Teil von ihnen angeschüttet, und ein anderer steht in der Schräge – das kann man vor Ort sehr genau sehen.

Ich weiß, dass Sie alle darauf drängen, einen Termin zu erfahren, aber die Ausführungsplanungen, die die Firma gerade macht, sind sehr aufwendig. Hier ist Sorgfalt vor Schnelligkeit gefragt. Ich möchte, dass die Brücke so gesprengt wird, dass kein menschlicher oder sonstiger Schaden entsteht. Deshalb ist es wichtig, dass die vielen Vorarbeiten sehr sorgfältig durchgeführt werden.

Die Firma erarbeitet auch das Logistikkonzept dazu, wie die Erdmassen antransportiert werden können. Sie sollen über die Autobahn gebracht, von oben hineingeschüttet und mit Spezialfahrzeugen, sogenannten Dumpfern, im Gelände verteilt werden. Unter der Brücke wird derzeit der Bach verrohrt, was erforderlich ist, weil

dort das Fallbett erstellt werden muss. Danach wird unverzüglich mit den Baustraßen angefangen. Ich denke, wir werden in der nächsten oder übernächsten Woche den detaillierten Bauzeitenplan haben, sodass wir dann mit der Firma im Detail besprechen können, welche Zeitschiene vorgesehen bzw. wie das zeitlich alles am besten zu machen ist.

Die Brücke wird fallen, und deshalb muss die Altenaer Straße gesperrt werden. Dazu laufen schon Gespräche mit der Stadt Lüdenscheid, die davon in erheblicher Weise betroffen sein wird: Feuerwehr bzw. Rettungsdienste, die Menschen, die dort wohnen, die Kinder, die zur Schule müssen – ich brauche das nicht alles auszuführen. Das Konzept für den Rückbau wird gerade erarbeitet. Insgesamt müssen rund 150.000 t Material abtransportiert werden: 120.000 t Boden, 30.000 t Stahlbeton, 2.000 t Stahl. Sie können sich vorstellen, was das für ein Aufwand wird. Das soll ebenfalls weitestgehend über die Autobahn erfolgen. Das muss gut durchgeplant werden, sodass die Straße, wenn die Brücke unten liegt, sehr schnell wieder frei wird und erst dann die Böschungen geräumt werden. Das wichtigste Ziel ist auf jeden Fall, dass die Straße schnellstens wieder frei wird. Derzeit laufen vor Ort die Fällarbeiten für die Sprengung.

Außerdem steht der Grunderwerb teilweise noch aus, da wir noch nicht über sämtlichen Boden verfügen, den es für die Sprengung braucht. Wir befinden uns daher noch in Grunderwerbsverhandlungen, und das wird sicherlich eine zeitkritische Geschichte. Ich hoffe, dass wir damit in den nächsten Tagen weiterkommen, damit die Firma ungestört arbeiten kann.

Wir müssen erhebliche Sicherungsmaßnahmen durchführen. Wir werden 55 mit Erde gefüllte Seecontainer aufstellen, sodass eine Wand zum Schutz des Geländes bzw. der Betriebe entsteht. Aktuell laufen wie gesagt Rodungsarbeiten, außerdem werden von Westnetz Leitungen verlegt. Es gibt also viele Themen, die zu bearbeiten sind. So viel erst einmal zur Sprengung, zu der sicherlich gleich noch Fragen kommen, auf die ich gerne antworten werde.

Parallel vorangetrieben wird die Baurechtserlangung für den Neubau der Brücke. Im Zusammenhang mit der Sprengung haben wir schon viel in Sachen Artenschutz bzw. Flora und Fauna gemacht. Unter anderem für die im Zusammenhang mit dem Artenschutz relevanten Tiere, wie etwa Haselmäuse oder Fledermäuse, wurden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Hektarbereich durchgeführt, sodass hier kein erheblicher Eingriff mehr vorliegt. Wir haben das alles kartiert. Im Zuge dieser Maßnahmen findet eine Umweltbaubegleitung bzw. ein Monitoring statt. Wir stehen für die Baurechtserlangung in sehr enger Abstimmung mit dem Fernstraßen-Bundesamt. Wir wollen nach § 74 Abs. 7 Verwaltungsverfahrensgesetz einen Antrag auf Wegfall der Planfeststellung stellen. Voraussetzungen dafür sind, dass die Planungen stehen, kein erheblicher Eingriff vorhanden ist, eine UVP-Vorprüfung stattgefunden hat und eine abgeschlossene Artenschutzprüfung sowie ein Erläuterungsbericht vorliegen. All diese Themen bearbeiten wir. Der landschaftspflegerische Begleitplan wird aktuell immer wieder angepasst, weil er natürlich auch die Eingriffe für die Baustraßen bzw. die Baulogistik enthalten muss. Das läuft also alles parallel.

Wir haben alle Eingriffsregelungen abgearbeitet, derzeit werden die Unterlagen erstellt. Es gibt keinen erheblichen Eingriff mehr in Flora und Fauna.

Wie stimmen uns mit den Trägern öffentlicher Belange ab und befinden uns in Grundstücksverhandlungen. Viele Grundstücksverträge sind schon abgeschlossen, wir haben 13 Grundstücksverträge bzw. Bauerlaubnisse. Aber auch hier fehlen noch einige, und es gibt noch nicht überall Einigungen bei den Grunderwerbsverhandlungen. Entscheidend für einen Fall unwesentlicher Bedeutung ist Einvernehmen mit allen Betroffenen, etwa den Grundstückseigentümern. Wir stehen darüber wie gesagt in Verhandlungen, und ich hoffe, dass wir in naher Zukunft zu Einigungen kommen, um noch in diesem Jahr den Antrag stellen zu können. Heute findet parallel ein Termin mit dem FBA statt, bei dem man sich abstimmt und die fertigen bzw. noch aufzubereitenden Unterlagen anschaut, damit das FBA unmittelbar entscheiden kann, sobald alle Unterlagen vorliegen. So viel zum Thema „Baurechtserlangung“.

Das dritte Aufgabenfeld, das wir vorantreiben, ist die Ausschreibung für den Ersatzneubau der Brücke, die mittlerweile gestartet ist. In der vergangenen Woche wurde sie in einem neuen Verfahren als funktionale Ausschreibung auf dem Vergabemarktplatz veröffentlicht. Wie der Presse zu entnehmen war, wurde der Teilnahmewettbewerb am 20. Oktober gestartet. Die Frist läuft am 21. November aus, bis dahin können sich Unternehmen bewerben, die Interesse an der Ausschreibung haben. Es gibt besondere Kriterien: Anders als sonst ist das Hauptkriterium nicht der Preis, der lediglich 50 % ausmacht, vor allem geht es um Bauzeit und Bautechnik. Wir wollen das Unternehmen, das die besten Voraussetzungen für den Bau dieser Brücke mitbringt. Bis zum 21. Dezember läuft dann die Aufforderung zur Angebotsabgabe. Wir hoffen, dass am 20. April die Submission erfolgen kann und das EU-weite Vergabeverfahren zu Ende geht. Es ist ein normaler Prozess, dass es während eines Vergabeverfahrens Rückfragen gibt. Da es eine neue funktionale Ausschreibung ist, rechne ich auch hier damit. Diese Rückfragen werden wir beantworten, und die Antworten werden allen Bietern zur Verfügung gestellt. Es kann auch zu Rügen oder Nachprüfungsverfahren kommen. Unternehmen können vor dem Hintergrund ihrer wirtschaftlichen Interessen also Fragen stellen und haben die Möglichkeit, sich in diesem Verfahren einzubringen.

Die Termine, die ich Ihnen gerade nannte, können Sie auf der Vergabepattform nachlesen. Wir müssen den Unternehmen diese Termine für die Kalkulation geben. Dort können Sie auch lesen, dass in der Ausschreibung enthalten ist, dass der erste Überbau am 30. September 2026 fertig sein soll, sodass der Verkehr wieder fließen kann. In diesem Zusammenhang wird es eine Bonus-Malus-Regelung geben. Der zweite Überbau soll am 21. Dezember 2027 fertig sein. Falls Sie sich fragen, warum die beiden Überbauten nicht gleichzeitig fertig sein werden: Mir ist es lieber, wenn erst einmal ein Überbau fertig ist und der Verkehr auf der Autobahn wieder rollen kann. Um zu vermeiden, dass die Unternehmen sich gegenseitig auf den Füßen stehen oder sich jemand verzettelt, haben wir dieses Vorgehen gewählt. Man wird sehen, wie das Vergabeverfahren läuft und welche Unwägbarkeiten es gibt. Dazu kann ich aus heutiger Sicht nichts sagen.

Wir arbeiten also an allen drei Aufgabenfeldern mit Hochdruck. Wir sind mit Mann und Maus an der Talbrücke Rahmede dran und versuchen mit allen Mitteln, die uns zur Verfügung stehen, den Verkehr so schnell wie möglich wieder auf die Autobahn zu bringen.

Im Zusammenhang mit der derzeitigen Verkehrssituation gibt es eine Taskforce, und es finden alle 14 Tage Gespräche statt, mittels derer wir versuchen, die Verkehre auf der Umleitungsstrecke zu optimieren. So haben wir etwa auf der Autobahn überregional ausgeschildert, dass Lkw die A45 nicht befahren sollen. Aus Verkehrszählungen wissen wir, dass erhebliche Verkehre auf die A1 und die A44 umgeleitet sind. Dennoch fahren immer noch viele Lkw durch Lüdenscheid, insbesondere nachts. Dieses Thema wird intensiv mit allen Beteiligten – BMDV, MUNV, Straßen.NRW, Autobahn GmbH, Stadt Lüdenscheid, Märkischer Kreis – diskutiert. Wir versuchen alle 14 Tage in dieser Fachgruppe, das Optimum an Verbesserungen herauszuholen.

Ein weiteres Thema, das wir bearbeiten, ist der Lärm. Der Bund hat die gesetzliche Regelung geändert, sodass die Menschen an der Umleitungsstrecke einen Anspruch auf Lärmsanierung haben. Dazu kommen natürlich laufend Anträge herein, die möglichst schnell bearbeitet werden. Auch da sind wir mit Hochdruck dran.

Ich könnte noch viele weitere Themen nennen, derer wir uns annehmen, aber das würde den Rahmen sprengen.

Ein mit schwarzer Substanz gefülltes Schraubglas in die Höhe haltend, erläutert **Gordan Dudas (SPD)**, dass es sich dabei um Feinstaubablagerungen und Gummiabrieb von der Umleitungsstrecke handle. Die Anwohnerinnen und Anwohner hätten ihm das mittels einer kleinen Schaufel befüllte Glas überreicht, um die tagtäglich vor Ort zu erdulde und mutmaßlich gesundheitsschädigende Situation zu veranschaulichen.

Die Diskussionen über die Umleitung für die seit dem 2. Dezember 2021 gesperrte Brücke währten schon viel zu lange, da in der Region, in der sich die ersten Zersetterscheinungen bereits bemerkbar machten, dringender Handlungsbedarf bestehe und unverzüglich etwas geschehen müsse. Zudem lägen diesen Diskussionen offenbar vollkommen falsche Annahmen zugrunde, wie die aktuelle Medienberichterstattung vermuten lasse. Minister Oliver Krischer (MUNV) müsse daher dafür kritisiert werden, dass er die Zustände rund um diesen sehr wesentlichen Teil der Infrastruktur, der in seinen Verantwortungsbereich falle, nicht politisch einordne bzw. bewerte.

Die Menschen und Unternehmen in den betroffenen Kommunen der Region, in Nordrhein-Westfalen, in ganz Deutschland verdienen Antworten auf ihre Fragen: Wann und warum sei der eigentlich schon geplante Neubau der Rahmedetalbrücke verschoben bzw. aufgegeben worden? Warum hätten die damals Verantwortlichen, Hendrik Wüst bzw. Ina Brandes, die entsprechende Entscheidung stets außerhalb der eigenen Amtszeiten datiert? Laut Landesregierung sei der Beschluss zur Verschiebung des Neubaus auf Arbeitsebene getroffen worden. Könne man daraus ableiten, dass Hendrik Wüst und Ina Brandes zu keinem Zeitpunkt über die Planungen zu einem derartigen millionenschweren Projekt informiert gewesen seien?



In dem bei t-online erschienenen Artikel „Hendrik Wüsts Brückendebakel“ heiße es:

„Für das Jahr 2017 liegen weder dem Landesverkehrsministerium noch der Autobahn GmbH amtliche Informationen über die Verschiebung des geplanten Neubaus vor. Kein Protokoll, kein Brief, kein Fax, keine E-Mail, kein Beschluss.“

Minister Oliver Krischer (MUNV) möge darlegen, ob es im Ministerium wirklich keine Unterlagen zu diesem Vorgang gebe und ob das auch für das Jahr 2018 gelte. Zudem stellten sich folgende Fragen: Welche Restlebensdauer habe die im t-online-Artikel an anderer Stelle erwähnte Brückenhauptprüfung von 2017 der Rahmedetalbrücke attestiert? Zu welchem Ergebnis seien etwaige nach 2017 durchgeführte Brückenprüfungen gekommen?

**Oliver Krauß (CDU)** dankt Elfriede Sauerwein-Braksiek und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz bei der parallelen Bearbeitung der drei Aufgabenfelder, wobei hier wohl insbesondere der Grunderwerb großen Raum einnehme. Mit ihrem planvollen Vorgehen, bei dem sie die Sorgfalt richtigerweise höher gewichte als die Schnelligkeit, sende sie den Betroffenen das Signal, dass jemand Verantwortung trage und diese auch wahrnehme. Wohl allen Anwesenden gehe es darum, einerseits die gegenwärtigen Belastungen für die Menschen vor Ort zu reduzieren und andererseits so bald wie möglich einen Ersatzneubau zu ermöglichen. Der Ausschuss dokumentiere die Ernsthaftigkeit seines Engagements im Übrigen auch mittels der auswärtigen Sitzung am 30. November 2022.

Den mahnenden und mittels des Schraubglases veranschaulichten Hinweis von Gordan Dudas (SPD) auf die Sorgen der Anwohnerinnen und Anwohner könne er nachvollziehen, was allerdings nicht für seine unbelegten Thesen bzw. seine Fragen gelte, da es bei diesen eben nicht um die betroffenen Menschen, sondern um politische Schuldzuweisungen gehe. In einer Verkehrsausschusssitzung der vergangenen Legislaturperiode habe Elfriede Sauerwein-Braksiek gesagt, dass es in dieser Situation am wichtigsten sei, gemeinsam an einem Strang zu ziehen. Er selbst verstehe das als Appell, die parteipolitische Perspektive und die daraus resultierenden Streitigkeiten hinter sich zu lassen und die Probleme, die die immer älter werdende Infrastruktur mit sich bringe, mit politischen Mitteln anzugehen. Sein Vorredner beherzige diesen Appell ganz offensichtlich nicht, was ihn sehr enttäusche, da man so nicht vorankomme und niemandem helfen könne.

Einen Teil der von Gordan Dudas (SPD) gestellten Fragen habe Elfriede Sauerwein-Braksiek außerdem schon in einem Interview beantwortet: Die Rückstellung des Neubaus der Talbrücke Rahmede sei vom Regierungswechsel von Hannelore Kraft auf Armin Laschet nicht berührt gewesen, da die Entscheidungen darüber, welche Brücken gebaut oder ertüchtigt würden, von den jeweils zuständigen Straßenbauverwaltungen getroffen würden, und zwar auf fachlicher Basis und frei von politischem Einfluss. Da man dort natürlich nicht alles gleichzeitig bearbeiten könne, würden bei derartigen Entscheidungen unter anderem Aspekte wie Personal, Finanzmittel und sonstige Aufgaben berücksichtigt. – Seit dem Zuständigkeitswechsel von Straßen.NRW auf

die Autobahn GmbH im Jahr 2021 stehe Letztere als Ansprechpartner zur Verfügung und verwalte auch die entsprechenden Akten.

Die Situation in und um Lüdenscheid als dramatisch bezeichnend, lässt **Martin Metz (GRÜNE)** den Hinweis folgen, dass man alles politisch und fachlich Mögliche unternehme, um sie zu entschärfen. Die primär zuständige Autobahn GmbH bedürfe bei der beschriebenen Bearbeitung der drei Aufgabenfelder – dem Sprengabbruch, der Ausschreibung zum Ersatzneubau und der Baurechtserlangung – möglichst breiter politischer Unterstützung, um vorankommen zu können. Immer wenn es aufseiten des Landes, der Kommunen oder anderer Akteure Berührungspunkte gebe, sollten diese das Projekt daher priorisieren. Die Grünenfraktion jedenfalls wolle mit aller Kraft dafür arbeiten, die Situation der Menschen und Unternehmen vor Ort zu verbessern – und genau das sollte bei allen Debatten auch immer im Fokus stehen.

Auch wenn die Talbrücke Rahmede derzeit besonders viele Schwierigkeiten bereite, liege dem keinesfalls ein spezielles, sondern vielmehr ein generelles Problem zugrunde, das an Brücken im gesamten Bundesgebiet auftreten könne. Über Jahrzehnte hinweg habe man im Bereich der Straßeninfrastruktur eine fehlgeleitete Politik betrieben, da der Erhalt trotz steigenden Verkehrsaufkommens, insbesondere Lkw betreffend, sträflich vernachlässigt und die Ressourcen dementsprechend anders allokiert worden seien. Zwar könnten die Grünen für sich in Anspruch nehmen, in dieser Sache schon länger zu mahnen, aber unterm Strich trage die Politik insgesamt die Verantwortung für diese falsche Prioritätensetzung.

Debatten darüber liefen schon seit mehr als zehn Jahren und mittels technischer Maßnahmen wie Bauwerksprüfungen versuche man Schritt für Schritt, sich den jahrzehntelangen Versäumnissen zu nähern und sie aufzuarbeiten. Im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastruktur gehe es aber um lange Zeiträume, weshalb man kaum kurzfristige Korrekturen umsetzen könne. Es handle sich um eine Mammutaufgabe, im Zuge derer auch fachliche Entscheidungen getroffen werden müssten, die man später aufgrund neuer Erkenntnisse wieder zu revidieren habe.

Der schwarz-grüne Koalitionsvertrag lege für die Landesstraßeninfrastruktur eindeutig fest, dass Erhalt vor Neu- und Ausbau gehe. Alle Beteiligten sollten aus der Erfahrung gelernt haben, dass es sich dabei um eine sinnvolle politische Weichenstellung handle. So oder so ergebe es keinen Sinn, die begrenzten Ressourcen und Kapazitäten für Kämpfe aus der Vergangenheit aufzuwenden, vielmehr müssten alle Kräfte darauf konzentriert werden, eine Lösung für die Menschen zu finden, das gelte insbesondere auch für die in ihrem Bereich agierende Autobahn GmbH.

Der Umgang mit den Umleitungsverkehren gestalte sich schwierig, weil man abwägen müsse zwischen dem Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner auf der einen Seite und der Aufrechterhaltung der Anbindung und Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes auf der anderen Seite, wobei Letzteres natürlich auch die Unternehmen vor Ort betreffe. Im Hinblick darauf müssten sich die Beteiligten fortwährend koordinieren und prüfen, wie man weitere Entlastungen erwirken könne.

**Christof Rasche (FDP)** meint, dass die Menschen und Unternehmen in der Region vor allem wollten, dass bei der Umsetzung der Maßnahmen keine Zeit verschwendet werde. Der spätestens in zwei Wochen vorliegende Bauzeitenplan eröffne die Möglichkeit einer genaueren Einschätzung der zeitlichen Abläufe. In jedem Fall komme eine Ausschreibung, die den Fokus nicht nur auf den Preis, sondern auch auf die Geschwindigkeit lege, der gegebenen Dringlichkeit entgegen.

Den t-online-Artikel hätten vermutlich viele Betroffene gelesen und miteinander besprochen. Die Schuldfrage stehe dabei nicht unbedingt im Vordergrund, aber nun erwarteten sie, dass in dieser Sache die Wahrheit gesagt werde. Dieser Erwartung möge man möglichst bald entsprechen, da die Wahrheit ohnehin ans Licht komme, es aber immer schlimmer werde, je länger sie verborgen bleibe.

Der damalige Verkehrsminister Lutz Lienenkämper habe 2009 eine Sonderarbeitsgruppe zur Sanierung von Brückenbauwerken gegründet, verbunden mit der Vorgabe, ihn laufend über diesen für die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen wesentlichen Faktor zu informieren. Es sei nicht anzunehmen, dass seine Nachfolger bzw. seine Nachfolgerin diese Gruppe aufgelöst bzw. die zugrunde liegende Systematik verändert hätten, weshalb der zur Debatte stehende Vorgang nicht an Minister Oliver Krischer (MUNV) vorbeigegangen sein könne.

Bei den schwarz-gelben Koalitionsverhandlungen sei man sich der Bedeutung der Verkehrspolitik übrigens bewusst gewesen, weshalb man das für Verkehr zuständige Ministerium solitär zugeschnitten und ihm keine weiteren Sachbereiche zugeschrieben habe. So sei man dort in der Lage gewesen, sich um die wesentlichen Aufgaben zu kümmern; und zu diesen gehöre in der laufenden Legislaturperiode definitiv die Talbrücke Rahmede.

**Klaus Esser (AfD)** erinnert daran, dass die Vertreter von Rot-Grün und Schwarz-Gelb wie die Kesselflicker darüber gestritten hätten, wessen Verkehrsminister, Michael Groschek oder Hendrik Wüst, Schuld an der Situation an der Rahmedetalbrücke trage. Vollkommen zu Recht sei heute bereits darauf hingewiesen worden, dass derartige Diskussionen in diesem Fall wenig brächten, nichtsdestotrotz stehe es der Opposition natürlich zu, sie zu führen. Das sollte aber niemanden davon abhalten, dennoch einen gemeinsamen Weg zu gehen, um für die Menschen vor Ort etwas zu tun.

Mit Blick auf die bevorstehenden Haushaltsberatungen beobachte man seitens seiner Fraktion gespannt, was für eine finanzielle Unterfütterung der Erhalt der Infrastruktur erhalten werde. Im vorliegenden Fall stehe die Autobahn GmbH in der Pflicht, aber in NRW gebe es zahlreiche sanierungsbedürftige Brücken, und oft bestimme der Zufall, welche davon ihre Tragfähigkeit verlören oder gesperrt werden müssten.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** dankt Elfriede Sauerwein-Braksiek für ihre konkreten und zukunftsorientierten Ausführungen dazu, wie man diese bautechnische Herausforderung meistern wolle. Seit dem Zuständigkeitswechsel im Jahr 2021 trage die Autobahn GmbH die Verantwortung für den Ersatzneubau, wohingegen sein Haus mittels einer Taskforce versuche, die verkehrliche Situation in der Region zu verbessern

und die – von Gordan Dudas (SPD) mittels des Schraubglases sehr anschaulich aufgezeigten – Belastungen für die Menschen zu verringern.

**MDgt'in Kirsten Holling (MUNV)** führt aus, dass seit dem Sommer Luftschadstoffmessungen liefen, die zeigten, dass die derzeitige mittlere  $\text{NO}_2$ -Belastung bei  $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und somit unter dem Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liege. Der Stundenwert dürfe höchstens 18 Mal im Jahr  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschreiten, wobei sich der derzeitige maximale Stundenwert auf  $112 \mu\text{g}/\text{m}^3$  belaufe. Allerdings müsse man ein Kalenderjahr lang messen, um belastbare Werte zu erhalten.

Die am 10. Oktober 2022 begonnenen Arbeiten zur Gradientenabsenkung unter dem Brückenbauwerk Linneper Mühle an der B54 würden unter Vollsperrung im Zweischichtbetrieb durchgeführt und liefen bislang planmäßig, sodass von einer zweimonatigen Bauzeit ausgegangen werden könne. Diese Maßnahme ziele nicht etwa auf eine Verlegung der Umleitungsstrecke ab, sondern solle vielmehr für eine größere Durchlässigkeit im Netz sorgen, etwa als Ausweichroute bei Sperrungen wegen Unfällen, da diese Brücke bislang nur von Fahrzeugen mit einer Maximalhöhe von 3,90 m passiert werden könne. Die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem zweiten Bauwerk an der B54 gestalteten sich etwas aufwendiger und würden nachlaufend umgesetzt.

Dank einer Gesetzesänderung könnten an der Umleitungsstrecke nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner der ersten Reihe, sondern alle, bei denen es Grenzwertüberschreitungen gebe, mit Lärmschutzmaßnahmen bedacht werden. Bei einem Termin in der vergangenen Woche, dem weitere folgen würden, hätten Vertreterinnen und Vertreter des MUNV, des BMDV, der Autobahn GmbH, von Straßen.NRW und der Stadt Lüdenscheid zudem gemeinsam überlegt, was man hinsichtlich des Verkehrs über die bereits ergriffenen Maßnahmen hinaus noch rechtssicher anordnen könne, um für eine Entlastung vor Ort zu sorgen.

**StS Viktor Haase (MUNV)** erläutert, dass es neben der bereits erwähnten Taskforce auch einen Lenkungskreis zur A45 gebe, in dessen Rahmen man sich unter anderem mit der Staatssekretärin im BMDV, Susanne Henckel, permanent über den jeweiligen Sachstand und den möglichen Fortgang verständige. Darüber hinaus gebe es aus der Region heraus initiierte Spitzengespräche, an denen er selbst bereits teilgenommen habe und das auch künftig tun werde.

Die Ergebnisse der Luftschadstoffmessungen bewegten sich zwar noch unterhalb der Grenzwerte, fielen aber vergleichsweise hoch aus. Deshalb wolle und müsse man diesbezüglich, unabhängig von etwaigen formalrechtlichen Konsequenzen, tätig werden.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs stellten in Lüdenscheid die Lkw-Durchfahrten, vor allem die nächtlichen, das Hauptproblem dar, weshalb man alles tun müsse, um sie zu reduzieren und die Menschen so zu entlasten, denn selbst wenn die Brücke früher als derzeit geplant fertiggestellt würde, gehe es noch immer um einen sehr langen Zeitraum.

**Gordan Dudas (SPD)** ist der Ansicht, dass Minister Oliver Krischer (MUNV) nicht auf seine Fragen eingegangen sei. Bei diesen handle es sich im Übrigen keinesfalls um verkappte Schuldzuweisungen, vielmehr manifestiere sich darin der Wunsch, nachvollziehen zu können, wie die verkehrspolitischen Entscheidungen der Landesregierung zustande kämen und kommuniziert würden. Aus Sicht der SPD-Fraktion gebe es hinsichtlich der Transparenz des Regierungshandelns dringenden Optimierungsbedarf. Darauf hätten das Parlament sowie die Menschen, die Unternehmen und das größte Krankenhaus in der Region, dem gerade das Personal abhandenkomme, einen Anspruch. Im Übrigen liege Christof Rasche (FDP) mit seiner Prognose richtig, dass die Wahrheit ohnehin ans Licht kommen werde. Sollte die Landesregierung in dieser Sache nicht für Klarheit sorgen, werde seine Fraktion immer wieder darauf zurückkommen müssen.

Im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der B54 stelle sich die Frage, ob der Verkehr auf der Bedarfsumleitung bzw. in der Region wirklich abnehmen werde, wenn die beiden Brücken auch von Schwerlastverkehr mit einer Höhe von mehr als 3,90 m passiert werden könnten oder ob es dadurch nicht im Gegenteil zu zusätzlichen Belastungen komme, etwa in Halver, Kierspe, Schalksmühle oder Meinerzhagen. Hinzu kämen die durch die teils aufwendigen Baumaßnahmen verursachten Störungen. So müsse man auch auf den für den Transport von Notfallpatienten benötigten Strecken in der Umgebung des Klinikums mit zusätzlichen Verkehren rechnen. Gebe es einen Plan dafür, wie man diese Strecken für diesen Zweck frei halten könne?

In den Echtzeitnavigationsapps werde das Gebiet rund um die Stadt, die Bedarfsumleitung und die B54 jedenfalls schon jetzt als rot bzw. dunkelrot dargestellt; er selbst habe heute Morgen eine Dreiviertelstunde gebraucht, um aus Lüdenscheid herauszukommen.

**Ralf Schwarzkopf (CDU)** gibt an, nach seiner Wahl als Abgeordneter sehr froh über die Ankündigungen seines Wahlkreiscollegen Gordan Dudas (SPD) und seiner Wahlkreiscollegin Angela Freimuth (FDP) gewesen zu sein, sich gemeinsam und überparteilich für einen schnellen Neubau der Brücke einsetzen zu wollen. Bedauerlicherweise komme es nun entgegen dieser Ankündigung zu parteitaktischen Gefechten.

Bisher hätten alle Beteiligten darauf hingewiesen, dass die Entscheidung über die Sanierung bzw. den Neubau der Brücke niemals eine politische, sondern immer eine rein fachliche der verantwortlichen Mitarbeitenden gewesen sei. Erwecke man einen anderen Eindruck oder bringe sogar Verdächtigungen vor, schüre man Misstrauen aufseiten der Bevölkerung, was letztlich zu einem Vertrauensverlust gegenüber den politischen Institutionen führe, wovon keine demokratische Partei profitieren werde.

Es gelte, hervorzuheben, dass es in die Verantwortung des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, falle, das Verfahren bzw. den Neubau zu beschleunigen – wofür er im Übrigen zahlreiche Optionen gehabt hätte – und die Anwohnerinnen und Anwohner zu entlasten. Seitens der Kolleginnen und Kollegen im Bund lägen dazu übrigens zahlreiche Anträge vor. Aber während der Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, Dr. Robert Habeck, bereits LNG-Terminals bauen lassen könne, müsse man sich hier noch durch langwierige Prüfungsverfahren arbeiten.

Anstatt also ungerechtfertigte Angriffe gegen Ministerpräsident Hendrik Wüst zu führen, möge man stattdessen bei den eigentlich Verantwortlichen ansetzen.

**Martin Metz (GRÜNE)** betont, dass die Priorität auf dem Ersatzneubau und der Entlastung der Betroffenen liegen müsse, gleichwohl mahne Gordan Dudas (SPD) vollkommen zu Recht Aufklärung hinsichtlich entsprechender Vorgänge in der Vergangenheit an, um daraus lernen zu können. Wolle man diese allerdings in angemessener Weise betreiben, könne man aufgekommene Fragen nicht einfach in einer Ausschusssitzung verlesen, sondern solle sie vorher einreichen, um dann Stellungnahmen zu erhalten, auf die man wiederum mit konkreten Nachfragen reagieren könne. Die schlussendlich dargelegten Einschätzungen, etwa vom MUNV oder von der Autobahn GmbH, müsse man dann aber auch gelten lassen und dürfe sie nicht mittels diffuser Vermutungen oder Verdächtigungen als unglaubwürdig darstellen. Nur so könne man die Rückschau beenden und den Blick nach vorne richten. Die bisher gestellten Fragen, etwa zu den damals nicht auf politischer, sondern auf fachlicher Ebene getroffenen Entscheidungen oder zum Verbleib der Unterlagen, seien im Übrigen bereits beantwortet worden.

Eingangs erwähnend, viele Minister bzw. ehemalige Minister zu kennen und daher deren Selbstverständnis in etwa einschätzen zu können, zieht **Christof Rasche (FDP)** in Zweifel, dass ein Minister bezüglich des hier zur Debatte stehenden Themas sämtliche Entscheidungen der Fachebene überlassen würde.

Elfriede Sauerwein-Braksiek möge bitte darlegen, ob sie Möglichkeiten sehe, das Verfahren weiter zu beschleunigen.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** schlägt Gordan Dudas (SPD) vor, im Ausschussprotokoll nachzulesen, dass seine Fragen sehr wohl beantwortet worden seien, auch wenn ihm die Antworten vielleicht nicht gefielen. Er selbst werde sich jedenfalls darauf konzentrieren, das vor Ort bestehende Problem zu minimieren, und zwar unabhängig davon, wer die Verantwortung dafür trage. Zwar sei es legitim, daran Interesse zu haben, allerdings führe das mit Blick auf die Zukunft nicht weiter.

Die Talbrücke Rahmede, bezüglich derer man nun schnell handeln müsse, sei wohl leider nicht einzige Brücke in Nordrhein-Westfalen, die sich in einem derartigen Zustand befinde, weshalb man sich künftig stärker auf den Erhalt der Infrastruktur konzentrieren werde.

Unter Verweis auf die längerfristige Sperrung der A45 legt **MDgt'in Kirsten Holling (MUNV)** dar, dass man für den Fall eines Unfalls oder einer Baustelle auf der bereits stark belasteten Umleitungsstrecke Ausweichmöglichkeiten für den Verkehr brauche. Mit der Gradientenabsenkung beseitige man zwei bisher für Teile des Verkehrs bestehende Hindernisse und erhöhe somit die Durchlässigkeit der B54. Um gleichzeitig zu verhindern, dass die B54 zu einer Standardroute für den Fernverkehr werde, liefen parallel Überlegungen zu entsprechenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen.

**Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen)** gibt an, hinsichtlich der Talbrücke Rahmede kaum Möglichkeiten zur Verfahrensbeschleunigung zu sehen. Man wisse seit Januar, dass die Brücke neu gebaut werden müsse, und seitdem liefen alle erforderlichen Maßnahmen nach gültigem Recht so schnell wie möglich und häufig auch parallel, weshalb Gesetzesänderungen bzw. ein Maßnahmengesetz in diesem Fall nicht mehr greifen würden. Diskussionen über eine generelle Beschleunigung der Planungs- bzw. Bauphasen gelte es, an anderer Stelle zu führen.

**Vorsitzender Matthias Goeken** erinnert daran, dass der Verkehrsausschuss am 30. November 2022 zu einer auswärtigen Sitzung in Lüdenscheid mit anschließender Inaugenscheinnahme der Baustelle an der Talbrücke Rahmede zusammenkommen werde, um sich einerseits ein Bild von der Lage vor Ort zu machen und um andererseits ein Signal in die Region zu senden und mit den Betroffenen vor Ort ins Gespräch zu kommen.

## 2 Einführung in die politischen Schwerpunkte der Landesregierung im Bereich „Verkehr“ in der 18. Wahlperiode

Aussprache  
zur Einführung  
Vorlage 18/194 (Einführung vom 21.09.2022)

**Gordan Dudas (SPD)** geht davon aus, dass es Minister Oliver Krischer (MUNV) nicht überraschen werde, dass die SPD-Fraktion seine kleine Regierungserklärung inhaltlich als sehr problematisch betrachte, da sie zwar einige ambitionierte Zielmarken setze, aber nur wenig zu konkreten politischen Vorhaben enthalte und ansonsten vor allem politische Lyrik biete.

Trotz der bereits Mitte Mai dieses Jahres stattgefundenen Wahlen stehe man mit der Regierungsarbeit Ende Oktober noch immer ganz am Anfang, da die Landesregierung zu wenig Tempo an den Tag lege, was angesichts der enormen verkehrspolitischen Herausforderungen, vor denen das Land stehe, sehr erschrecke. Berücksichtige man die anstehenden Haushaltsberatungen, müsse man vermuten, dass die Luft schon raus sei, was wichtige Entscheidungen für die Zukunft im restlichen Jahr 2022 angehe.

Die Anforderungen an einen zukünftigen ÖPNV bzw. SPNV würden durchaus richtig definiert, allerdings fehle es an konkreten Zahlen und handfesten Maßnahmenvorschlägen, um die hochgesteckten Ziele in der vorgesehenen Zeit auch erreichen zu können. Als Rückgrat der zukünftigen nachhaltigen und vernetzten Mobilität würden der öffentliche Verkehr, der Schienenverkehr und der Radverkehr genannt. Angesichts der Tatsache, dass heute rund 70 % des Personen- und des Güterverkehrs über die Straße liefen, müsse man davon ausgehen, dass es mehr Maßnahmen brauche, als diejenigen, die in der kleinen Regierungserklärung genannt würden. Um die angestrebte Erhöhung des ÖPNV-Angebots um mindestens 60 % bis 2030 zu realisieren, verblieben lediglich sieben Jahre, und mit Streckenreaktivierungen und dem bisher vorgesehenen Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur allein könne man das nicht schaffen. Mit Blick auf die im Ausschuss präsentierten Informationen zum Zielnetz 2040 müsse man konstatieren, dass es sich bei einem Großteil der Maßnahmen um nicht abgearbeitete Projekte des Zielnetzes 2030 handle.

Hinzu komme, dass der erforderliche Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht allein aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert werden könne. Die anstehende Verkehrswende stelle eine gesamtstaatliche Aufgabe dar, und demzufolge müssten alle politischen Ebenen, natürlich auch die nordrhein-westfälischen, erhebliche Beiträge leisten, um sie konstruktiv zu begleiten. So brauche es hinsichtlich der Eigenanteile Nordrhein-Westfalens verbindliche mit entsprechenden Mitteln hinterlegte Investitionsrahmenpläne. Dazu finde sich in der kleinen Regierungserklärung aber nichts; es reiche nicht aus, nur mit dem Finger nach Berlin zu zeigen.

In den kleineren Kommunen bzw. in ländlich geprägten Regionen gebe es erhebliche Defizite bei den öffentlichen Mobilitätsangeboten, die sich über den althergebrachten Weg der von bewundernswertem Engagement getragenen Bürgerbusinitiativen bei Weitem nicht ausgleichen ließen. Dass eine Ausweitung des Schnellbussystems die



Problematik auflösen könne, erscheine zweifelhaft, da die vergleichsweise hohen Preise einer weitverbreiteten Nutzung im Wege stünden. Es werde Zeit für den großen Schritt hin zu digitalen Anknüpfungspunkten für alle Haushalte in ländlichen geprägten Regionen an ÖPNV und SPNV. Es brauche flächendeckende Mobilitätsgarantien statt kleinteiliger Modellversuche. Das an sich gut konzipierte eazy.nrw werde leider von nur wenigen Verkehrsunternehmen unterstützt, weshalb man von einem verlässlichen landesweiten digitalen Angebot noch immer weit entfernt sei.

Ein wesentliches Hemmnis bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsangebote stelle der bestehende Tarifschongel dar, den kaum noch jemand durchblicken könne. Vergünstigte Angebote für einzelne Reisendengruppen böten diesbezüglich keine Lösung. Mit der Nachfolgelösung für das 9-Euro-Ticket müsse also ein großer Wurf gelingen. Ein 49-Euro-Ticket könne diesem Anspruch aber nicht genügen, vielmehr brauche es für NRW ein 30-Euro-Ticket – was etwa 1 Euro pro Tag entspreche –, da ein solches für jeden bezahlbar sei und Sonderkonditionen überflüssig mache. Die Landesregierung habe die Chance, voranzuschreiten, indem sie die Differenz zwischen 49 und 30 Euro im Monat finanziere, um den Menschen in Nordrhein-Westfalen ein bahnbrechendes und zukunftsweisendes Angebot zu unterbreiten. An einem solchen für eine erfolgreiche Verkehrswende erforderlichen Aufbruchgeist fehle es aber dauerlicherweise.

Hinsichtlich des Radverkehrs gebe es zwar wohlklingende Ankündigungen, aber es fehle an verlässlichen Aussagen dazu, wie man eine stabile Grundlage für eine neue Politik in dieser Sache schaffen wolle. Noch nicht einmal der fünfjährige Stillstand beim Ausbau der Radschnellwege werde benannt. Wenn die Schaffung von Radschnellwegen im bisherigen Schnecken tempo fortgesetzt werde, gebe es in fünf Jahren vielleicht weitere 10 km für den RS1. Zügige Baufortschritte müssten vor allem in den schwierigen Metropolregionen erzielt werden, da zusätzliche 1.000 km im Münsterland kaum etwas zur erforderlichen Umlenkung der Massen- und Alltagsverkehre beitragen. In diesem Zusammenhang könnte sich das in der kleinen Regierungserklärung erwähnte Radvorrangnetz als hilfreich erweisen, für dessen Realisierung die SPD-Fraktion ihre konstruktive Mitarbeit anbiete. In jedem Falle müsse man sich dringend des unsäglich-fahrrad- und nahmobilitätsgesetzes annehmen und es ambitionierter und effizienter gestalten.

Der Hinweis darauf, dass der erfolgreiche Industrie- und Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen ein belastbares und flexibles Logistiknetz benötige, dürfe in einer verkehrspolitischen Regierungserklärung natürlich nicht fehlen. Mit der Ankündigung, mehr Güterverkehr auf Schienenwege und Wasserstraßen zu verlagern, komme Minister Oliver Krischer (MUNV) über die üblichen Sonntagsreden aber nicht hinaus. Hier hätte sich seine Fraktion klarere und ambitioniertere Aussagen gewünscht, insbesondere dazu, welche Verkehrsträger künftig die Hauptlast der nordrhein-westfälischen Logistik aufnehmen sollten.

Einen für den Verkehrsausschuss zentralen Punkt, sozusagen das Herzstück, stelle der Straßenverkehr dar, dennoch finde sich in der kleinen Regierungserklärung nichts zur Talbrücke Rahmede, zur A45, zu Südwestfalen. Das deute darauf hin, dass dieser Themenkomplex bei der Landesregierung immer noch nicht angekommen sei.

Ansonsten werde deutlich, dass die Koalition dem Prinzip „Erhalt vor Neubau“ folgen wolle, obwohl die CDU dieses einst mit dem Untergang des Abendlandes gleichgesetzt habe. In jedem Fall müsse die Verlässlichkeit des bestehenden Straßennetzes, insbesondere auch der Brücken, durch Erhaltungsmaßnahmen gesteigert werden. Gleichzeitig dürften Neubaumaßnahmen aber nicht vernachlässigt werden, so warteten etwa viele Menschen im Land auf Ortsumgehungen, um von innerörtlichen Verkehrsbelastungen befreit zu werden. Statt ideologischer Hirngespinnste, die den Interessen der Bevölkerung zuwiderliefen, brauche es also eine realistische Politik.

Auch wenn immer mehr Autofahrerinnen und -fahrer zunehmend genervt auf die ständigen durch unzureichend ausgebaute Straßen bzw. Baustellen verursachten Staus reagierten, bilde das Straßennetz das Rückgrat der Mobilität für den Großteil der Menschen und Unternehmen in Nordrhein-Westfalen. Wer meine, hier aus ideologischen Gründen die Axt anlegen zu müssen, gefährde nicht nur den Wirtschaftsstandort, sondern auch die Verkehrswende.

In der kleinen Regierungserklärung heiße es:

„Weniger Verkehr bedeutet saubere Luft durch weniger Schadstoffe, mehr Verkehrssicherheit und weniger Verkehrslärm. Und die Menschen haben heute andere Erwartungen an ihr Lebensumfeld und die Aufenthaltsqualität als vor einigen Jahrzehnten. Hier sehen wir die Notwendigkeit, zu handeln.“

Das werfe die Frage auf, welche konkreten Maßnahmen man daraus ableiten wolle. Es könne zumindest der Eindruck entstehen, dass die Mobilität der Menschen und Unternehmen beschränkt werden solle. Wer aber das zunehmende Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung beschneiden oder Güterverkehre begrenzen wolle, handle gegen das Gemeinwohl, schade dem Wirtschaftsstandort und gefährde Arbeitsplätze. Ein solches Vorgehen könne man nur als unverantwortlich bezeichnen, weshalb es intelligentere Lösungen brauche.

Auch hinsichtlich des Luftverkehrs weise die kleine Regierungserklärung erhebliche Mängel auf. Seit Jahren warte man auf ein neues in die Zukunft weisendes Luftverkehrskonzept, da noch immer ein veraltetes die Arbeitsgrundlage bilde. Die Luftverkehrswirtschaft, die Flughäfen, die Anliegerkommunen benötigten mit Blick auf die künftigen Entwicklungen aber dringend Planungs- und Rechtssicherheit, und das dezentrale Luftverkehrssystem müsse sich gegen die überlagernden Krisen, unter anderem geprägt durch Preissteigerungen und Fachkräftemangel, wappnen können.

Insgesamt werden die kleine Regierungserklärung den enormen Herausforderungen, vor denen die Verkehrspolitik in NRW stehe, nicht gerecht, da sie viel zu schwache Impulse hinsichtlich der zu erreichenden Ziele, der dafür erforderlichen Maßnahmen und des dafür benötigten Geldes setze. Zudem müsse man mehr Tempo bei der Verkehrswende an den Tag legen, um diesbezüglich nicht zum Schlusslicht Europas zu werden. Hier fehle es innerhalb der schwarz-grünen Koalition offenbar an gemeinsamen Überzeugungen.

Auf die vergangenen Regierungswechsel zwischen Rot-Grün und Schwarz-Gelb in Nordrhein-Westfalen zurückblickend, vermutet **Martin Metz (GRÜNE)** bei der

Bevölkerung eine gewisse Frustration hinsichtlich der immer gleichen rhetorischen Versatzstücke, die sowohl von der Opposition als auch der Koalition jeweils genutzt würden, um sich zu positionieren. Auch der Wortbeitrag seines Vorredners trage wenig zu einer sachlichen Debatte bei, da er pauschale Kritik an fast allen angekündigten Maßnahmen übe.

Folgenden im schwarz-grünen Koalitionsvertrag enthaltenen und von Minister Oliver Krischer (MUNV) in seiner kleinen Regierungserklärung aufgegriffenen Satz wolle er zitieren, da er das gemeinsam verfolgte langfristige Ziel zum Ausdruck bringe:

„Der öffentliche Verkehr, der Schienenverkehr und der Radverkehr sind das Rückgrat der zukünftigen nachhaltigen und vernetzten Mobilität.“

Aus dieser Formulierung könne man – wie auch aus den im Koalitionsvertrag an anderer Stelle zu findenden Darlegungen zur Elektromobilität – ableiten, dass Straßen weiterhin eine Rolle spielen würden. Nichtsdestotrotz werde die schwarz-grüne Koalition natürlich in verantwortungsbewusster Art und Weise einen Kurswechsel vollziehen. Die Bezeichnung des Straßenverkehrs als „Herzstück“ durch Gordan Dudas (SPD) erinnere an sozialdemokratische Mobilitätspolitik von vor 10 oder 15 Jahren, aber er bleibe optimistisch, dass bei der SPD in dieser Sache eine Weiterentwicklung stattfinde.

Die Landesstraßenbedarfsplanung passe nicht mehr in die Zeit. Man könne nicht vor Jahrzehnten angelegte Wunschlisten immer weiter fortschreiben, nur um dann erst mit langer Verzögerung oder gar nicht in die Realisierung zu gehen. Die schwarz-grüne Koalition hege daher die Absicht, den Landesstraßenbedarfsplan und das Landesstraßenausbaugesetz neu aufzusetzen. Zu diesem Zweck werde unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrsplanung geprüft, was realisiert und was gegebenenfalls auch priorisiert werden könne, um so weg von unerfüllten Wünschen hin zu verlässlichen Vorhaben zu kommen. Es werde also selbstverständlich weiterhin Straßenbau stattfinden.

Schwarz-Grün übernehme die von Schwarz-Gelb erstellte und durchaus gelungene SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040, die man fortschreiben werde, damit Nordrhein-Westfalen weiter vorangehen könne.

Beim eezy.nrw-Tarif handle es sich um eine gute Sache, auf die man aufsetzen könne, allerdings müsse man natürlich noch weitere Anstrengungen unternehmen. Das betreffe unter anderem die Mobilität in den ländlichen Räumen, weshalb man beispielsweise in ein Schnellbusliniennetz investieren werde. Generell gelte es, Finanzierungsmechanismen für eine Mobilitätsgarantie zu entwickeln, mittels derer man für einen flächendeckenden Mindeststandard sorgen könne.

Eine große Dynamik gebe es im Zusammenhang mit dem 49-Euro-Ticket, das einen Paradigmenwechsel darstelle. Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, habe im Bundestag sehr erhellend dargelegt, wem das Ticket nütze und wem nicht und welche Vorteile es für den ländlichen Raum biete. Anstatt der pauschalen Kritik, dass das Ticket zu viel koste, brauche es einen Zusammenschluss aller politischen Kräfte, um auf die Einführung des Tickets und den Erhalt von Regionalisierungsmitteln hinzuwirken, mittels derer man den Betrieb aufbauen und sicherstellen

wolle. Dann könne man immer noch darüber diskutieren, ob es zusätzliche Tickets für bestimmte Zielgruppen brauche.

Kritik am Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz sei in der vorigen Legislaturperiode auch seitens der Grünenfraktion vorgebracht worden, die einige der Regelungen als zu lax und somit als nachbesserungsbedürftig bewertet habe. Es werde also eine Evaluierung des FaNaG geben, nichtsdestotrotz stelle dieses einen wichtigen ersten Schritt bei der Bewältigung des Kraftakts dar, den Radverkehr flächendeckend zu stärken.

Auch wenn nach Ansicht der Opposition immer alles schneller gehen müsse, könne man dem MUNV und Minister Oliver Krischer (MUNV) insgesamt bescheinigen, sich vernünftige Ziele gesetzt zu haben und mit Nachdruck daran zu arbeiten, diese zu erreichen.

Sich auf die Äußerung beziehend, dass die Landesregierung zu wenig Tempo an den Tag lege und die Luft, was wichtige Entscheidungen angehe, schon raus sei, kritisiert **Oliver Krauß (CDU)** Gordan Dudas (SPD) dafür, dass er die konkret benannten Punkte bewusst ausspare und zudem versuche, einen nicht vorhandenen Dissens innerhalb der Koalition herbeizureden. Tatsächlich habe Schwarz-Grün in großer Einmütigkeit ambitionierte Ziele definiert und gehe diese entschlossen an.

Die parteiübergreifende Realisierung eines Ticketmodells, das die Unübersichtlichkeiten in der Tariflandschaft beseitige und den Menschen so einen vereinfachten Zugang zum ÖPNV ermögliche, stelle eine große Chance dar. Minister Oliver Krischer (MUNV) bzw. die Landesregierung erledigten alle in diesem Zusammenhang anstehenden Aufgaben, allerdings unter Hinweis darauf, dass es zum einen als Grundvoraussetzung eine flächendeckende Bus- und Bahninfrastruktur brauche und dass es zum anderen Finanzierungsprobleme gebe. Mit der Zielnetzkonzeption verfüge man über einen konkreten Ansatzpunkt.

Ein in vorgeschlagener Weise fixierter Ticketpreis würde dazu führen, dass es an Spielraum fehle, um den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in der ÖPNV-Branche angemessene Lohnsteigerungen zukommen lassen zu können, etwa um der Inflation oder dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

Die Beschwerde von Gordan Dudas (SPD), dass die Region Südwestfalen bzw. die dortigen Probleme keine Erwähnung gefunden hätten, sei nicht angemessen, da Minister Oliver Krischer (MUNV) in seiner kleinen Regierungserklärung auf konkrete Projekte, nicht aber auf den Wahlkreis eines jeden Abgeordneten eingehen müsse, zumal der Ausschuss unter TOP 1 ausführlich über die Talbrücke Rahmede und die A45 debattiert habe.

Es gelte, den Fehler vieler Kommunalvertreterinnen und -vertreter zu vermeiden, Bürgerbusse einfach politisch zu beschließen, da entsprechende Initiativen von den Bürgerinnen und Bürgern ausgehen müssten. Im Übrigen stellten diese Angebote keinesfalls ein Allheilmittel zur Verbesserung der Verkehrsanbindung im ländlichen Raum dar. In jedem Fall sei man dort sehr präsent und behalte die Probleme im Blick.

Bezüglich des Straßennetzes verfolge die Koalition eine realistische Politik, schließlich heiße es „Erhalt vor Neubau“ und nicht „Erhalt statt Neubau“.

Unterschiedliche Auffassungen innerhalb der schwarz-grünen Koalition hinsichtlich des 49-Euro-Tickets vermutend, geht **Christof Rasche (FDP)** davon aus, dass Derartiges in Verkehrsausschusssitzungen noch des Öfteren zutage treten werde.

Im Zeitraum zwischen den Jahren 2000 und 2017 mit seinen Wechseln von Rot-Grün zu Schwarz-Gelb und wieder zurück hätten Verbände und andere Akteure immer wieder gefordert, den Stellenwert der Verkehrspolitik gegenüber anderen Politikfeldern zu steigern, da sie neben den klassischen Schwerpunkten wie Bildung oder Soziales stets etwas untergegangen sei. Die im Jahr 2017 angetretene schwarz-gelbe Koalition habe den Verkehr in seinem Ministerium daher als Solitär gefasst, um so dem enorm großen Nachholbedarf und den bei allen Verkehrsträgern – im wörtlichen und übertragenen Sinne – vorhandenen Baustellen gerecht werden zu können. Obwohl der Sanierungsstau im Jahr 2022 noch zugenommen habe, seien unter Schwarz-Grün die Komplexe „Umwelt“, „Naturschutz“ und „Verkehr“ in einem Ministerium gebündelt worden. Man könne sogar vermuten, dass der Verkehr hier keine gleichberechtigte, sondern eine eher untergeordnete Rolle spiele; darauf jedenfalls deute die Internetadresse des MUNV hin: [www.umwelt.nrw.de](http://www.umwelt.nrw.de).

Es gebe im schwarz-grünen Koalitionsvertrag bzw. der kleinen Regierungserklärung von Minister Oliver Krischer (MUNV) auch Ankündigungen, die die FDP-Fraktion befürworte, dazu zählten der Ausbau von E-Mobilität bzw. Ladeinfrastruktur, ÖPNV und Radverkehr. Allerdings müsse die FDP, die alle Verkehrsträger fördern wolle, hier eine gewisse Einseitigkeit zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs und zuungunsten des für die Wirtschaft Nordrhein-Westfalens so wichtigen Güterverkehrs per Lkw, Flugzeug oder Schiff bemängeln. Außerdem stelle sich im Zusammenhang mit dem ÖPNV die Frage, ob der vorgesehene Zeitplan realistisch und die genannten Maßnahmen finanzierbar seien. Die angestrebte Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV lehne die FDP jedenfalls ab, da dies zu zusätzlichen und ungerechten Belastungen führe, beispielsweise für Gewerbetreibende oder Immobilienbesitzerinnen und -besitzer.

Es fehlten verbindliche Aussagen zur Zukunft der Flughäfen bzw. des Luftverkehrs. Vielleicht brauche es eine neue Luftverkehrskonzeption, in jedem Fall aber müsse möglichst zeitnah geklärt werden, wie es hinsichtlich der 2030 auslaufenden Nachtflugerlaubnis am Flughafen Köln/Bonn weitergehe. Die dort ansässigen Unternehmen benötigten wegen gegebenenfalls vorgesehener Investitionen Planungssicherheit, anderenfalls könnten sie sich für alternative Standorte entscheiden. Auch zum Umgang mit dem Planfeststellungsverfahren bezüglich des Flughafens Düsseldorf gebe es weiterhin offene Fragen, obwohl die entsprechenden Unterlagen schon seit Monaten vorlägen.

Darüber, ob der Rhein zwecks einer Optimierung der Bedingungen für den Güterverkehr vertieft werden müsse, existierten unterschiedliche Ansichten. Einige – darunter zumindest früher auch die CDU – hielten das für erforderlich, andere nicht. Hier möge sich die Koalition positionieren, damit alle Betroffenen wüssten, wie es weitergehe.

Der Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen würde natürlich nicht direkt zusammenbrechen, sollte hinsichtlich der gerade genannten Punkte nichts geschehen, in jedem Fall aber seien sie für diesen von Bedeutung.

Die nicht mehr zeitgemäße Landesstraßenbedarfsplanung bedürfe – wie im Koalitionsvertrag vorgesehen – einer Überarbeitung. Bis zum Vorliegen einer Bewertung solle es ein Moratorium für neue Planungen geben. Die Landesregierung möge zeitnah darlegen, nach welchen Kriterien hier vorgegangen werde und wann das Parlament bzw. die Öffentlichkeit über die Ergebnisse informiert würden. Den Bürgerinnen und Bürgern stehe diesbezüglich – etwa im Zusammenhang mit Ortsumgehungen – Transparenz zu.

Dass Minister Oliver Krischer (MUNV) ab dem 1. Januar 2023 den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz innehaben werde, komme NRW sicherlich zugute. Er möge dem Ausschuss zu gegebener Zeit berichten, welche Ziele er in dieser Position verfolgen und ob er sie erreicht habe.

Er selbst wünsche Minister Oliver Krischer (MUNV) viel Glück und Erfolg bei der nicht leichten Aufgabe der Gestaltung der Verkehrspolitik. Die FDP-Fraktion werde sich als Opposition kritisch, aber konstruktiv einbringen und hoffe auf eine auch weiterhin gute Gesprächskultur im Verkehrsausschuss.

**Klaus Esser (AfD)** beginnt mit dem nach eigenen Bekunden augenzwinkernden Hinweis, dass er hoffe, dass der Auto- bzw. Straßenverkehr in der Politik der schwarz-grünen Koalition mehr Raum einnehme als im Sprechzettel von Minister Oliver Krischer (MUNV) – dem er für die kommenden fünf Jahre eine glückliche Hand wünsche. Die AfD-Fraktion werde die in der kleinen Regierungserklärung vorgesehenen Maßnahmen konstruktiv begleiten, aber gegebenenfalls natürlich auch Kritik üben.

Ein kontroverses Thema stellten sicherlich Taktung und Streckenführung beim ÖPNV dar. Vom südlichen Neuss zum Flughafen Düsseldorf brauche man mit dem Auto rund 20 Minuten und mit dem ÖPNV etwa eindreiviertel Stunden, und wolle man aus dem Süden des Kreises Düren in den Norden Nordrhein-Westfalens, müsse man sich über Düren und Aachen oder Köln durchschlagen. Das trage nicht dazu bei, dass Bus und Bahn von den Menschen dort angenommen würden.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** hebt hervor, dass Nordrhein-Westfalen mit dem digital zu buchenden entfernungsabhängigen eazy.nrw-Tarif eine bundesweite Vorreiterrolle einnehme. Die anderen Bundesländer seien darauf einerseits neidisch und wollten andererseits daraus lernen. Daher sei er immer davon ausgegangen, dass eazy.nrw eine breite politische Unterstützung genieße. Er hoffe auf gemeinsame Anstrengungen dafür, diesen Tarif über die Grenzen von Nordrhein-Westfalen hinauszu-tragen.

**3 Verkehrschaos nach Angriff auf die Kommunikationskabel der Deutschen Bahn in NRW am 08.10.2022 in Herne** *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/267

In Verbindung mit:

**Sabotage der kritischen Infrastruktur: Wie angreifbar ist unser Schienennetz?** *(Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 2])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/267

**Carsten Löcker (SPD)** erinnert daran, dass die Sabotage am deutschen Schienennetz vor dem Hintergrund der Energiekrise bzw. des Energiekrieges mehrere Tage lang Thema gewesen sei. Die Deutsche Bahn habe beim Umgang mit den Auswirkungen der Sabotage eine gute Figur gemacht, so hätten die Züge schon sehr bald wieder pünktlich fahren können.

Seitens der Landesregierung, des MUNV und weiterer Akteure gelte es, diesen Vorgang zum Anlass zu nehmen, die hiesige Infrastruktur zu prüfen und auf etwaige Defizite hin zu bewerten. Zwar gebe es Institutionen bzw. Akteure, die Großschadensereignisse gut bewältigen könnten, aber es bestehe sicherlich noch Verbesserungsbedarf, etwa was Redundanzen angehe. Gegebenenfalls müssten auch die Verantwortlichkeiten und die Kommunikation nach außen in den Blick genommen werden. Die Menschen im Land hätten ein Anrecht darauf, dass die Verantwortlichen alles unternehmen, um für ähnlich gelagerte Vorfälle gewappnet zu sein.

**Olaf Lehne (CDU)** zeigt sich über die Abwesenheit von Werner Lübberink, dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen, bei der heutigen Sitzung verwundert, da dieser sicherlich sowohl zum Vorfall im Besonderen als auch zur Sicherheit im Allgemeinen hätte ausführen können. Er schlage daher vor, ihn zeitnah in dieser Sache berichten zu lassen.

**Vorsitzender Matthias Goeken** pflichtet seinem Vorredner bei, dass man dieses Thema nochmals aufgreifen und dann auch die Expertise der Deutschen Bahn einholen sollte, wobei dafür neben Werner Lübberink sicherlich weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Frage kämen. Man werde über das weitere Vorgehen in dieser Sache in der Obleuterunde beraten.

#### 4 Zukunft des Flughafens Köln/Bonn – Sachstand Planfeststellungsantrag und Nachtflugerlaubnis *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 3])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/263

**Christof Rasche (FDP)** macht darauf aufmerksam, dass im vorliegenden Bericht zwar das Planfeststellungsverfahren, nicht aber die im Jahr 2030 auslaufende Nachtflugerlaubnis und eine etwaige Verlängerung thematisiert würden. Nun biete sich für die regierungstragenden Fraktionen die Chance, sich zu letzterem Aspekt zu positionieren.

Eingangs bekundend, selten einen belangloseren Bericht gelesen zu haben, fährt **Carsten Löcker (SPD)** mit der Bemerkung fort, dass es sich bei der Nachtflugerlaubnis sowie beim Lärmschutz um überaus wichtige, aber kontroverse Themen handle, die auch immer wieder in Petitionen auftauchten.

Den Ausbau durch die Akteure vor Ort könne man mit Blick auf das Frachtaufkommen sicherlich als wünschenswert bezeichnen, allerdings sollte als Grundlage dafür wohl ein angepasstes Luftverkehrskonzept vorliegen. Möglicherweise stecke aber auch Kalkül dahinter, dass man sich auf ein solches nicht beziehe, da man so einerseits die zu erwartenden politischen Diskussionen außen vor lassen, aber andererseits auf etwaige Investitionen hoffen könne.

**Martin Metz (GRÜNE)** betrachtet alle von der FDP-Fraktion in der Beantragung gestellten Fragen als im Bericht beantwortet. So werde dort unter anderem dargelegt, dass die gültige Nachtflugregelung für den Flughafen Köln/Bonn vom Antragsteller nicht zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens gemacht worden sei.

Man möge bitte TOP 4 gerecht werden, anstatt zu versuchen, eine allgemeine Aussprache zur Luftverkehrspolitik herbeizuführen, da ein solche unter TOP 2 hätte stattfinden müssen.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** stimmt seinem Vorredner dahin gehend zu, dass der Bericht alle wesentlichen Erläuterungen enthalte und grundsätzliche Fragen zur Luftverkehrspolitik an anderer Stelle diskutiert gehörten. Das MUNV fungiere außerdem als Planfeststellungsbehörde, die ein formelles Verfahren durchführen müsse und sich deshalb vor dem Erlass nicht zu den zugrunde liegenden Erwägungen äußern könne. Im Übrigen warte auch er selbst schon seit Längerem auf das Luftverkehrskonzept und habe darüber schon einige Wechsel an der Ressortspitze erlebt.

**Christof Rasche (FDP)** hebt hervor, dass der Bericht als solcher von ihm nicht kritisiert worden sei, vielmehr habe er die regierungstragenden Fraktionen lediglich aufgefordert, sich zu einer etwaigen Verlängerung der auslaufenden Nachtflugerlaubnis zu positionieren. Die Bereitschaft dazu scheine aber nicht zu bestehen, weshalb seine



Fraktion weiter nachfragen werde, um in dieser Sache eine für die Region wichtige Klarstellung zu erwirken.

Sein Befremden darüber äußernd, dass die Koalition der Opposition Vorgaben hinsichtlich der zu stellenden Fragen zu machen versuche, geht **Frederick Cordes (SPD)** zu einem Zitat aus dem Bericht über, das seiner Ansicht nach exemplarisch dafür stehe, wie Deutschland bzw. NRW bei derartigen Verfahren agierten:

„Ein genauer Zeitpunkt für den Erlass der abschließenden Entscheidung kann noch nicht angegeben werden.“

Da der Antrag auf Planfeststellung immerhin fast sechs Jahre zurückliege, möge man seitens des MUNV darlegen, wann es zu einer Entscheidung komme.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** gibt zu bedenken, dass das Ministerium in seinem jetzigen Zuschnitt erst seit knapp vier Monaten die Verantwortung für das seit fast sechs Jahren laufende Verfahren trage, das aufgrund seiner hohen Komplexität viele Implikationen mit sich bringe, die jetzt abgearbeitet werden müssten. Sobald das MUNV zu einem Ergebnis gelange, werde es den Verkehrsausschuss natürlich informieren.

**Vorsitzender Matthias Goeken** weist darauf hin, dass von den Fraktionen im Zusammenhang mit Berichtsbeantragungen gestellte Fragen von der Landesregierung beantwortet würden, sich für Diskussionen zwischen den Fraktionen aber andere Formate anböten.

## 5 Verschiedenes

### a) Bedarfssitzung am 9. November 2022

**Vorsitzender Matthias Goeken** informiert darüber, dass der für den 9. November 2022 vorgesehene Bedarfstermin wahrgenommen werden müsse, da das enge Zeitfenster für die Haushaltsberatungen eine Ausschusssitzung erforderlich mache. Über die Talbrücke Rahmede werde wegen der anstehenden auswärtigen Ausschusssitzung nicht beraten.

### b) Auswärtssitzung am 30. November 2022

**Vorsitzender Matthias Goeken** führt aus, dass für die auswärtige Ausschusssitzung in Lüdenscheid mittlerweile eine Genehmigung des Präsidiums vorliege. Die organisatorischen Vorbereitungen liefen bereits, über die Details werde man sich in der Obleserunde austauschen. Alle als Gäste angefragte Akteurinnen und Akteure hätten zugesagt.

**Gordan Dudas (SPD)** weist darauf hin, dass die Bürgerinitiative A45 Lüdenscheid mit der Bitte an ihn herangetreten sei, an der Sitzung teilnehmen zu können und er sie der Zuständigkeit halber an den Vorsitzenden Matthias Goeken verwiesen habe.

**Vorsitzender Matthias Goeken** gibt an, bisher noch nicht kontaktiert worden zu sein, aber keine Einwände gegen eine Teilnahme der Bürgerinitiative A45 Lüdenscheid zu haben.

gez. Matthias Goeken  
Vorsitzender

## 3 Anlagen

13.01.2023/18.01.2023



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

Herrn  
Matthias Goecken (Mdl)  
Vorsitzender des Verkehrsausschusses  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas (Mdl)

Verkehrspolitischer Sprecher  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 – 884 2413  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion-nrw.de

11.10.2022

## **Beantragung eines Tagesordnungspunkt mit schriftlichem Bericht für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.10.2022**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der SPD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.10.2022 folgenden Tagesordnungspunkt mit schriftlichem Bericht:

### **Verkehrschao nach Angriff auf die Kommunikationskabel der Deutschen Bahn in NRW am 08.10.2022 in Herne**

Die Gewährleistung der Integrität der Transport- und Verkehrssysteme als die unverzichtbaren Lebensadern einer modernen Gesellschaften ist eine der Kernaufgaben staatlicher Verkehrspolitik.

Am 08.10.2022 erfolgte nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen ein zielgerichteter Angriff auf die Kommunikationstechnik der Deutschen Bahn. Unbekannte haben dafür zeitgleich wichtige Lichtleiterkabel in Berlin und Herne zerstört. Die Folge war ein großes Chaos, weil der Bahnverkehr in Norddeutschland für Stunden zum Erliegen kam. Auch der Bahnverkehr zwischen Berlin und Nordrhein-Westfalen war massiv gestört. Es steht die Vermutung der Ermittlungsbehörden im Raum, dass es sich um einen gezielten „Probeangriff“ handelte und Insiderwissen vorhanden war. Laut Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) »wurden Kabel mutwillig und vorsätzlich durchtrennt« und die Leitungen seien für den sicheren Betrieb des Regional- und Fernverkehrs sowie des Güterverkehrs »unverzichtbar« gewesen.

Wir bitten angesichts dieser aktuellen Ereignisse um einen eigenen Tagesordnungspunkt.

Die Landesregierung wird gebeten in einem gesonderten schriftlichen Bericht mitzuteilen, wie sie die Gefahren für vergleichbare Angriffe auf kritische Infrastruktur im Bereich des ÖPNV und SPNV, der Verkehrszentralen des Landes oder der Kommunen oder im Bereich des Luft- bzw. Schiffverkehrs einschätzt.

Weiter wird die Landesregierung gebeten zu berichten, ob sie dieses Ereignis zum Anlass nimmt, um ein gemeinsames Sicherheitskonzept mit der Deutschen Bahn, der ÖPNV-Unternehmenslandschaft in NRW sowie den Sicherheitsbehörden zu erarbeiten.

Letztlich wird die Landesregierung gebeten mitzuteilen, ob sie einen Überblick hat, wo etwaige potentielle Anschlagziele in NRW liegen und wie deren Schutz gewährleistet wird bzw. ob technische Sicherungen vorgeschrieben sind.

Mit freundlichen Grüßen



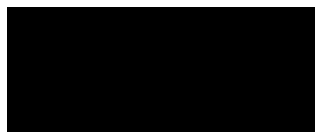
Gordan Dudas

**Klaus Esser**Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen  
Stv. Vorsitzender der AfD Fraktion

Landtag NRW • Klaus Esser • Postfach 10 11 43 • 40002 Düsseldorf

Herrn  
Matthias Goeken  
Vorsitzender des Verkehrsausschusses  
im HausePlatz des Landtags 1  
D-40221 DüsseldorfTelefon: (0211) 884-4520  
Fax: (0211) 884-3139  
E-Mail: klaus.esser@landtag.nrw.de

Düsseldorf, 12.10.2022

**Beantragung eines schriftlichen Berichts der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.10.2022**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der AfD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Ausschusses am 26.10.2022 folgenden zusätzlichen Tagesordnungspunkt:

**„Sabotage der kritischen Infrastruktur: Wie angreifbar ist unser Schienennetz?“**

Am Morgen des 09. Oktobers 2022 berichtete das ZDF über die Ermittlungen der Polizei im Fall der Bahn-Sabotage, begangen am 08. Oktober 2022, welche für den nahezu vollständigen Stillstand der Bahn in Norddeutschland über mehrere Stunden verantwortlich war. Zu den Tatorten der Sabotage gehört auch ein Standort in Herne, Nordrhein-Westfalen, wo sogenannte „Lichtwellenleiterkabel“ eines Kabel-Knotenpunktes durchtrennt wurden. Infolgedessen sei der Zugfunk, aber auch das „Backup-System“ ausgefallen.<sup>1</sup>

Dem Tagesspiegel nach übergab die Bundespolizei am Samstagabend die Ermittlungen an das Landeskriminalamt in Berlin. Im selben Bericht wird erwähnt, dass es seit 2010 mehrere Anschläge von Linksextremisten in Berlin und Brandenburg „überwiegend auf Kabel der Bahn“ gegeben habe, die „mit wenig Aufwand massive Auswirkungen verursacht haben“<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Vgl. <https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/bahn-sabotage-ermittlungen-norddeutschland-100.html>, abgerufen am 09. Oktober 2022 um 12:01 Uhr.

<sup>2</sup> Vgl. <https://www.tagesspiegel.de/berlin/landeskriminalamt-ubernimmt-ermittlungen-wegen-sabotage-8728144.html>, abgerufen am 09. Oktober 2022 um 10.32 Uhr.

Wir bitten daher um einen schriftlichen und ggf. zusätzlich mündlichen Bericht zum Sachverhalt unter schwerpunktmäßiger Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie ist der Stand der Ermittlungen im Fall der Sabotage in Herne?
2. Welche Stellen ermitteln im Fall der Sabotage in Herne?
3. Wie beurteilt die Landesregierung den anscheinend unbeschwerten Zugang sowie Angreifbarkeit der Bahninfrastruktur?
4. Wie wird die zur kritischen Infrastruktur gehörende digitale Leit- und Sicherungstechnik der Deutschen Bahn - auch in Hinblick auf einen möglichen Blackout - zukünftig besser geschützt werden?
5. In welchem Umfang ist die Bahn bereits mit Stand vom 09. Oktober 2022 auf einen möglichen (mehrtägigen) Blackout vorbereitet?
6. Wie viele Angriffe auf die Schieneninfrastruktur, den Bahnverkehr begleitende bzw. unterstützende Systeme, Gleisanlagen oder sonstige Technik wurden in den vergangenen Jahren 2010 bis 2022 in Nordrhein-Westfalen erfasst?
7. Welche Strecken des Regionalverkehrs waren am 08. Oktober 2022 besonders betroffen und wie viele Fahrten sind in NRW am 08.10.2022 ausgefallen?
8. Welche sofortigen Anstrengungen unternahmen die Deutsche Bahn und ggf. die Verkehrsverbünde/-unternehmen, um einen kurzfristigen, weiteren Angriff zu verhindern?
9. Wie waren die betroffenen, durchtrennten Kabel in Herne verlegt bzw. gesichert?

Mit freundlichen Grüßen,



Klaus Esser MdL

**Freie  
Demokraten**Landtagsfraktion  
Nordrhein-Westfalen **FDP**

Christof Rasche MdL | Platz des Landtags 1 | 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden  
des Ausschusses für Verkehr  
Herrn Matthias Goeken MdL  
Landtag Nordrhein-Westfalen  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

**Christof Rasche MdL**

Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen

Sprecher für Verkehr

Sprecher für Sport

Düsseldorf, 13. Okt. 2022

**Schriftliche Berichtsfrage für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.  
Oktober 2022 zum Planfeststellungsantrag des Flughafens Köln/Bonn**

Sehr geehrter Herr Goeken,

der Flughafen Köln/Bonn ist in Nordrhein-Westfalen ein wichtiger Standort für den Luftfracht- und Passagierverkehr. Die Flughafengesellschaft plant den Ausbau des Flughafens und hat dafür gemäß § 8 Abs. 1 und Abs. 4 LuftVG einen Planfeststellungsantrag gestellt. Die Erörterungs- und Anhörungsverfahren wurden 2018 abgeschlossen, die Ergebnisse der Anhörung wurden im Januar 2019 der Planfeststellungsbehörde, dem Verkehrsministerium NRW, übersandt. Als zuständige Planfeststellungsbehörde obliegt es dem zuständigen Verkehrsministerium NRW seitdem über den Antrag zu entscheiden.

Die Landesregierung wird um einen schriftlichen Sachstandsbericht gebeten, welche Schritte und Maßnahmen von Landesseite unternommen worden sind und werden, um einen Planfeststellungsbeschluss herbeizuführen, wann mit einer abschließenden Entscheidung zu rechnen ist und inwiefern in diesem Rahmen eine Verlängerung der geltenden Nachtflugerlaubnis erwogen wird.

Mit freundlichen Grüßen

(Christof Rasche)

FDP-Landtagsfraktion NRW  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T: 0211 | 884 – 25 29

F: 0211 | 884 – 36 56

christof.rasche@landtag.nrw.de  
www.christof-rasche.de