Landtag
Nordrhein-Westfalen
18. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 18/93
30.11.2022

Verkehrsausschuss

5. Sitzung (öffentlich)

30. November 2022

Lüdenscheid – Kreishaus Märkischer Kreis

11:06 Uhr bis 13:01 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **3**

Aktueller Stand der Entwicklungen zur Talbrücke Rahmede an der A45 **4**

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Matthias Goeken: Guten Morgen, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich begrüße Sie heute alle recht herzlich zur fünften Sitzung des Verkehrsausschusses, die im Kreishaus des Märkischen Kreises in Lüdenscheid stattfindet. Mein erster Gruß gilt dem Hausherrn, Herrn Landrat Marco Voge. Im Namen des Ausschusses bedanke ich mich für die Möglichkeit, die Sitzung hier durchführen zu können.

Für das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen begrüße ich Herrn Minister Oliver Krischer. Als Gäste heiße ich willkommen: Sebastian Wagemeyer, Bürgermeister der Stadt Lüdenscheid und Vertreter des Büros Brückenbauer; Elfriede Sauerwein-Braksiek von der Autobahn GmbH des Bundes; Dr. Ralf Geruschkat und Dr. Frank Hoffmeister von der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen; Dirk H. Jedan und Jens Rodermund von der Kreishandwerkerschaft Märkischer Kreis; Stefan Marx vom Deutschen Gewerkschaftsbund, Region Ruhr-Mark; Heiko Schürfeld und Martin Krings von der Bürgerinitiative A45 Lüdenscheid. Die Ausschussmitglieder freuen sich, dass Sie unserer Einladung folgen konnten. Darüber hinaus begrüße ich alle Zuhörerinnen und Zuhörer sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Medien.

Aktueller Stand der Entwicklungen zur Talbrücke Rahmede an der A45

Vorsitzender Matthias Goeken: Der Verkehrsausschuss des Landtags beschäftigt sich regelmäßig mit den Entwicklungen in Sachen Rahmedetalbrücke. Sowohl in der laufenden als auch in der vorherigen Wahlperiode haben Fachleute dem Ausschuss darüber berichtet.

Heute möchte sich der Ausschuss vor Ort ein Bild machen und dabei nicht nur die baulichen Planungen und Abläufe in den Blick nehmen, sondern auch einen Eindruck von der Gesamtsituation in Lüdenscheid und Umgebung gewinnen. Die geladenen Gäste werden mit ihren Ausführungen dazu beitragen.

Marco Voge (Landrat Märkischer Kreis): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe ehemalige Kolleginnen und Kollegen, herzlich willkommen im Kreishaus des Märkischen Kreises in Lüdenscheid! Wir haben extra in unseren Archiven nachgeschaut: Es ist das erste Mal, dass bei uns im Kreishaus eine Ausschusssitzung des Landtags Nordrhein-Westfalen stattfindet.

Der Vorsitzende hat die Gäste gerade schon namentlich begrüßt, weshalb ich mir das sparen kann. Dafür möchte ich drei Landtagsabgeordnete willkommen heißen, die hier ihren Wahlkreis haben: Angela Freimuth; Gordan Dudas, direkt aus Lüdenscheid; Ralf Schwarzkopf, direkt gewählt und außerdem mein Stellvertreter als Landrat.

Es ist schön, dass Sie sich auf den Weg gemacht haben. Das hat diese Region verdient. Es ist ein wichtiges Zeichen, dass Sie sich die Zeit nehmen, um sich einen Eindruck von der Situation zu verschaffen. Der eine oder andere hatte dazu sicherlich schon auf der Hinfahrt Gelegenheit.

Inhaltlich werde ich wohl nicht bei Adam und Eva anfangen müssen. Sie kennen die Situation, Sie haben darüber debattiert und genug Artikel gelesen. Eine Zahl möchte ich nennen, und die ist zurückhaltend geschätzt: Pro Tag entsteht volkswirtschaftlicher Schaden in Höhe von mindestens 1 Million Euro. Ich werde auf die wirtschaftlichen Dinge jetzt nicht weiter eingehen, da das gleich die Vertreter der Wirtschaft tun werden. Es sind aber auch andere Bereiche betroffen, die man nicht so einfach in Zahlen abbilden kann.

Ein paar Punkte, die mir wichtig sind: Wir haben in der vergangenen Woche einen parlamentarischen Abend durchgeführt. Die hiesigen Industrie- und Handelskammern haben den Prozess „Südwestfalen startet durch“ initiiert. Die ganze Region, etwa das Handwerk und die Gewerkschaften, unter anderem Herr Marx, waren daran intensiv beteiligt. Mit der Südwestfalen Agentur, einem Zusammenschluss der fünf Südwestfälische Kreise, haben wir ein Papier erarbeitet, dass wir Parlamentariern aus Land und Bund am 17. November in Iserlohn vorgestellt haben. Ich habe es mitgebracht, da es einige Forderungen für die gesamte Region enthält, die ich gleich kurz referieren möchte.

Im Nachgang zur heutigen Sitzung kommen wir gerne auf Sie zu, Sie können aber auch auf uns zukommen. Diese Region erwartet von den Parlamentariern auf Landes- und Bundesebene, dass sie nicht alleingelassen wird. Wir als Südwestfalen wollen

weiterhin die stärkste Wirtschaftsregion Nordrhein-Westfalens bleiben. Bitte tun Sie den 1,5 Millionen Menschen in Südwestfalen also etwas Gutes, indem Sie mit daran arbeiten.

Ich würde gerne ein paar Dinge ansprechen, die thematisch sehr gut zu diesem Ausschuss passen. Auf die innerstädtische Belastung werde ich jetzt nicht eingehen, weil das gleich Sebastian Wagemeyer tun wird. Schaut man sich den nachgelagerten Bereich an, merkt man aber, dass das Netz an seine Grenzen kommt. Nehmen Sie es bitte in Ihre Beratungen mit auf, dass wir das Ganze, wenn die Brücke endlich steht, schnell und gut wieder aufbauen müssen. Dabei spielen Planungsverfahren und schlussendlich auch Geld eine Rolle. Es ist für die Region wie gesagt sehr wichtig, dass sie nicht alleingelassen wird.

Thema „Bahn“: Bitte machen Sie mit uns gemeinsam weiter Druck. Lüdenscheid ist gerade abgeschnitten, und es gibt im gesamten Netzbereich noch ein paar andere Probleme. Das ist eine gemeinsame Aufgabe, und genau diese Themen finden sich in den Koalitionsverträgen sowohl des Landes als auch des Bundes. Wir müssen das zusammen angehen, wir müssen Mittel bereitstellen, und wir müssen den politischen Druck auf die Vertreter der Bahn erhöhen. Ich kann mich an viele Sprechstunden in Sachen Bahn erinnern und weiß daher, dass das nicht so einfach ist. Wohl jeder aus dem Verkehrsausschuss weiß zu diesem schönen Liedchen eine Strophe beizutragen.

Explizit möchte ich an dieser Stelle dem Verkehrsministerium, dem Herrn Minister danken. Die Südwestfalen Agentur hat Geld aus Ihrem Haus bekommen. Vielleicht erinnern Sie sich an den Brief, den ich Ihnen im Oktober geschrieben habe und in dem die vielen Projekte aufgezählt waren. Wir wollen eine Mobilitätsstrategie für ganz Südwestfalen entwickeln. Wir müssen schauen, wie wir den Menschen hier, trotz der Herausforderungen, vor denen wir stehen, helfen können. Eine Frage in diesem Zusammenhang ist beispielsweise, wie wir uns in verschiedenen Bereichen digital und smart miteinander vernetzen können. Was das angeht, machen wir uns gerade auf den Weg. Wenn Sie wünschen, berichten wir Ihnen darüber. Das könnte eine Blaupause für das ganze Land werden. Deswegen, Herr Minister, noch einmal vielen Dank dafür, dass wir Geld aus Ihrem Haus bekommen haben.

Radverkehr, Schülerverkehr, gestiegene Kosten für den Aufgabenträger und eine Verkehrsgesellschaft, die in diesem Jahr 29 Millionen Euro Miese macht – das sind die großen Herausforderungen, vor denen wir stehen. Gerade im städtischen Bereich, in Lüdenscheid, schauen wir, wie wir unseren Beitrag zur Mobilität leisten können. Diese Verpflichtung haben wir.

Die Brücke hat noch viele andere Probleme verursacht, die nicht so sehr im Fokus stehen. Es passt thematisch vielleicht nicht so gut, aber Sie sollten sehen, um was für eine Bandbreite es geht: Wir haben bei uns im Märkischen Kreis eine Gesundheitsholding mit zwei Kliniken, wobei es sich bei der am Standort Lüdenscheid um einen Maximalversorger handelt. Es gibt ein riesiges Problem mit dem Fachkräftemangel. Das hat nicht nur mit der Brücke zu tun, aber auch. Sie wissen, wie angespannt die Situation in Krankenhäusern insgesamt ist, und das verstärkt das noch einmal. Wir dürfen nicht vergessen, dass es hier um die Menschen und um ihre Gesundheit geht. Wir haben einen Auftrag von der Bezirksregierung. Aber wem sage ich das? In den

vergangenen zweieinhalb Jahren haben wir uns so viel über Gesundheit unterhalten wie schon lange nicht mehr. So viel zum Thema „Fachkräftemangel“, das sehr wichtig für unseren starken Wirtschaftsstandort ist. Auch damit dürfen wir nicht alleingelassen werden. Nehmen Sie das bitte mit, und tragen Sie es in Ihre Fraktionen.

Das Standortsicherungspapier „Südwestfalen startet durch“ – das es natürlich auch in digitaler Form gibt – steht für einen Schulterschluss hier in der Region. Seit März dieses Jahres haben wir hart dafür gearbeitet, und jetzt stehen wir geeint zusammen. Das Signal ist, dass wir das organisieren. Ich bin in diesem Jahr Aufsichtsratsvorsitzender der Südwestfalen Agentur, und uns ist es sehr wichtig, Geschlossenheit zu zeigen. Zwischen uns passt kein Blatt, wir sprechen uns ab. Auch das können Sie bitte mit nach Düsseldorf nehmen.

Wir brauchen aber Strukturförderung. Das ist die Aufgabe der Parlamentarier, der Regierung. In der vergangenen Woche waren wir mit der Südwestfalen Agentur zu Gesprächen im Landtag. Wir sprechen einmal im Monat mit den südwestfälischen Abgeordneten. Das ist aber nicht nur ein Thema für Südwestfalen, vielmehr hat es Strahlkraft auch für andere Landesbereiche. Das ist wichtig, bitte übermitteln Sie das Ihren Fraktionen.

Ein paar Punkte aus diesem Papier möchte ich kurz erwähnen: Schienenverkehr bzw. Schienenpersonenverkehr – sehr wichtig –, Schwerlasttransporte – ein Thema, das die Region schon lange beschäftigt und über das wir uns auch unterhalten müssen –, langfristige Infrastrukturförderung – das versteht sich angesichts dessen, was ich gerade gesagt habe, von selbst.

Ebenfalls sehr wichtig ist das Thema „Radwegeinfrastruktur“, das wir gerade der Kreistagspolitik vorgelegt haben. Zusammen mit 15 Städten und Gemeinden im Märkischen Kreis haben wir einen Masterplan zum Radverkehrsnetz aufgelegt. Ich hatte dem Minister schon geschrieben, dass es eine gute Sache für die Region wäre, wenn man bezüglich einer finanziellen Unterstützung ins Gespräch kommen könnte.

Was Frau Sauerwein-Braksiek angeht, habe ich übrigens den Eindruck, dass sie und ihr Team seit fast einem Jahr mindestens 26 Stunden am Tag arbeiten.

(Heiterkeit von Elfriede Sauerwein-Braksiek [Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen])

Insbesondere in den vergangenen zweieinhalb Jahren spielte das Thema der digitalen Transformation von Lernlandschaften eine große Rolle. Wir sind Träger von fünf Berufskollegs, von denen sich zwei unweit des Kreishauses in Lüdenscheid befinden, zudem gibt es das Bildungsquartier am Bahnhof.

Die Fachkräftesicherung und die Ansiedelung von Forschungsinstituten möchte ich ebenfalls in den Vordergrund stellen. Wir haben hier einen der fünf Standorte der FH Südwestfalen. Nehmen Sie bitte mit, dass der Forschungsstandort Lüdenscheid gestärkt werden muss und wir einen vereinfachten Zugang zu Fördermitteln bekommen müssen.

Ebenfalls ein riesiges Thema ist der Wasserstoff, gerade für die Wirtschaft in der Region. Wir befinden uns darüber in einem sehr intensiven Austausch mit unserer Wirtschaftsförderungsgesellschaft, dessen Geschäftsführer Jochen Schröder dort hinten sitzt.

Wir haben hier große Flächen, die wir aber auch brauchen. Das Unternehmen benötigen Platz und können nicht irgendwo im zehnten Stock produzieren. Es sind also Industrie- und Gewerbeflächen erforderlich. Wir sind gerade mit der Bezirksregierung im Gespräch. Behalten Sie das im Zusammenhang mit dem Landesentwicklungsplan bitte im Blick.

Es gibt viele tolle Ideen für diese Region. Wenn ich Sie nur ein bisschen dafür begeistern konnte, habe ich mein Ziel schon erreicht. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Sebastian Wagemeyer (Bürgermeister Lüdenscheid; Büro Brückenbauer): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Minister Krischer! Lieber Marco Voge! Ich mache das in meiner Doppelfunktion, dann haben wir es in einem abgefrühstückt.

Auch wenn wir hier im Kreishaus sind, darf ich Sie als Bürgermeister von Lüdenscheid in dieser wunderschönen Stadt willkommen heißen. Ich freue mich, dass Sie den Weg nach Lüdenscheid gefunden haben, da das entscheidend dafür ist, um verstehen zu können, was hier los ist. In der Vergangenheit waren auch die Berliner Kolleginnen und Kollegen des Lenkungskreises vor Ort, um sich anzuschauen, was hier passiert und was das für die Menschen und Unternehmen bedeutet, die irgendwie versuchen, klarzukommen. Es ist also gut, dass Sie hier sind und sich auch die Baustelle angucken, da vieles nur so nachvollziehbar wird.

Die Lage hier bei uns in der Stadt ist nach wie vor äußerst schwierig, das will ich nicht verhehlen. Wir befinden uns in einem absoluten Ausnahmezustand, der – man muss es so sagen – wie eine Naturkatastrophe über uns gekommen ist. Was ist passiert? Die Lebensader der bedeutendsten Industrieregion Nordrhein-Westfalens wurde durchschnitten. Ich gehe davon aus, dass Dr. Ralf Geruschkat und Dr. Frank Hoffmeister gleich noch zu den Auswirkungen ausführen werden, weshalb ich darauf nicht weiter eingehen will. Es gibt jedenfalls dramatische Folgen für die Wirtschaft, aber auch für die Menschen, die in der Stadt leben, die in der Stadt arbeiten, die pendeln müssen. Zudem gibt es Menschen, die direkt an der Bedarfsumleitung wohnen. Sie müssen das ertragen, und es gibt erhebliche Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Gesundheit. Die Situation gefährdet den Wohlstand der Stadt, der gesamten Region, des gesamten Wirtschaftsstandorts Südwestfalen.

Wir erleben in unterschiedlichen Bereichen die Abwanderung von Fachkräften, etwa in Unternehmen oder Verwaltungen, sicherlich auch hier im Kreishaus. Insbesondere diejenigen, die aus dem Ruhrgebiet einpendeln, suchen sich einfach etwas anderes, weil sie sich das nicht mehr jeden Tag antun wollen; und natürlich finden sie auch etwas anderes. Bei den Märkischen Kliniken bzw. im Pflegebereich ist das ebenfalls ein großes Problem. An den Schulen werden Versetzungsanträge gestellt. All das hat natürlich dramatische Auswirkungen auf den Standort, auf den Lebensort Lüdenscheid und die gesamte Region.

Wir haben in der Vergangenheit immer zwei Aspekte in den Blick genommen: zum einen den möglichst schnellen Abriss und Neubau der Brücke und zum anderen die Fokussierung auf den Verkehr. Ich bin mir sicher, dass Herr Schürfeld und Herr Krings von der Bürgerinitiative darauf gleich noch näher eingehen werden, weswegen ich das nicht vertiefen möchte.

Wir haben nach wie vor ein massives Problem, an dem von allen Seiten gearbeitet wird. Es geht um die Frage, wie es uns gelingen kann, den Transitschwerverkehr aus der Stadt zu bekommen. Das ist der entscheidende Schlüssel dafür, dass die Menschen hier vor Ort wieder Luft zum Atmen haben. Wir gehen davon aus, dass von den sechseinhalbtausend Lkw, die nach wie vor jeden Tag durch die Stadt rauschen, etwa drei- bis dreieinhalbtausend reiner Transitverkehr sind, also keine Quelle und kein Ziel in Lüdenscheid, im Märkischen Kreis oder der erweiterten Region haben. Wie gelingt es uns, diese Lkw hier herauszubekommen? Es gibt sehr intensive Gespräche zwischen allen Behörden, zwischen Land und Bund über etwaige Durchfahrtsverbote. Ich glaube, dass sie mittlerweile auf einem guten Weg sind, hier etwas zu erreichen. Das ist der Schlüssel, weshalb ich an Sie alle appelliere, uns dabei zu unterstützen, auf diesem Weg voranzukommen. Es geht um die Gesundheit der Menschen und den Wohlstand einer ganzen Region. Ich betone, dass es dabei nur um den Transitverkehr und nicht um den Verkehr unserer heimischen Unternehmen oder die Belieferung unserer Supermärkte geht. Das macht es aber auch so schwierig, weil man Verkehre herausfiltern, sehr differenziert ausschließen muss. Da wir bezüglich dieser Punkte nur gemeinsam Lösungen werden finden können, müssen Sie uns unterstützen.

Ich möchte das mit ein bisschen Pathos versehen: Schauen Sie auf diese Stadt, schauen Sie auf diese Region. Ich weiß, dass wir nicht das Ruhrgebiet und auch nicht das Braunkohlegebiet sind. Aber unabhängig von der Brücke findet erhebliche Transformation in dieser Region statt. Deshalb sind wir es wert, dass man genau hinschaut. In der Vergangenheit hatte ich immer das Gefühl, dass Südwestfalen etwas in Vergessenheit geraten ist. Das hatte aber natürlich auch damit zu tun, dass Südwestfalen ein gewisses Selbstverständnis im Auftreten hat: Es läuft alles, keiner muss sich Sorgen machen. – Jetzt befinden wir uns aber unverschuldet in einer Situation, in der das nicht so ist. Von daher meine ich, dass es gut wäre, wenn die Landesregierung, wenn Sie alle den Blick auf die Region Südwestfalen richten würden, da diese sich in einer Ausnahmesituation befindet und Unterstützung braucht.

Marco Voge wies schon auf die Projekte hin, die unter dem Slogan „Südwestfalen startet durch“ gebündelt wurden. Das ist eine große Sache, erarbeitet von sehr unterschiedlichen Gruppen und Verbänden. Dabei geht es auch um Standortsicherung und um gute Lebensverhältnisse für Menschen. Die Botschaft ist eindeutig: Wir stehen zusammen, es gibt kein Gegeneinander. – Alle wollen so schnell wie möglich eine neue Brücke haben, damit der Verkehr wieder fließen kann und wir hier wieder normal leben können.

Das bedeutet auch: Strukturförderung. Es wird Sie nicht wundern, dass sich mein Blick als Bürgermeister vor allem auf die Stadt Lüdenscheid richtet. Ich möchte klare Forderungen stellen, die in zwei Richtungen gehen: einerseits Kompensation und anderer-

seits Investitionen in die Entwicklung und Zukunftsfähigkeit der Stadt und der Region. Es geht mir also nicht nur um die Stadt.

Wir sind eine Kommune in der Haushaltssicherung. Wir müssen im Haushalt erhebliche Mehrkosten abbilden, die es ohne Brückensperrung nicht gegeben hätte. So haben wir beispielsweise im Bereich der Verkehrsplanung neue Stellen ausgeschrieben, weil die drei Menschen, die dort tätig waren, in Arbeit versunken sind und seit Dezember 2021 quasi 24/7 damit beschäftigt waren, sich um den Verkehr rund um die Brücke und allem, was in Lüdenscheid damit zu tun hat, zu kümmern. Wir mussten also neue Stellen ausschreiben, die wir ansonsten nicht gebraucht hätten. Bei der Müllabfuhr dauern die Fahrten erheblich länger, es braucht mehr Personal und mehr Fahrzeuge. Ein weiterer erheblicher Kostenfaktor ist die Feuerwehr. Der Stadtteil Dickenberg ist im Zuge der Sprengung über mehrere Wochen hinweg vom Rest der Stadt nahezu abgeschnitten. Dort leben mehrere Tausend Menschen, die klare Erwartungen haben: Die Stadtverwaltung muss sicherstellen, dass die Müllabfuhr fährt, dass die Kinder morgens in die Schule gebracht werden können, dass die Rettungswagen und die Feuerwehr rechtzeitig kommen. Das alles konnten wir unter diesen Bedingungen nicht gewährleisten. Damit die Feuerwehr rechtzeitig vor Ort sein kann, wenn es brennt, brauchen wir mehr Stellen. Außerdem haben wir ein Gelände gepachtet, um eine zusätzliche Halle errichten zu können. In den kommenden vier oder fünf Jahren werden für die Stadt Lüdenscheid Mehrkosten von rund 8 Millionen Euro anfallen, die es ohne die Sperrung der Brücke nicht gegeben hätte. Ich erwarte von Ihnen als Abgeordnete des Landtags, dass Sie gemeinsam mit dem Bund prüfen, wie es gelingen kann, dass es Kompensationsleistungen gibt.

Ein weiterer Punkt sind die Zukunftsinvestitionen, über die auch viel in dem Papier steht. Es gibt eine Menge Projekte. Schließlich können wir uns nicht gemütlich zurücklehnen und sagen: Wir warten mal ab, bis die Brücke in fünf Jahren fertig ist und überlegen dann, was wir mit der Region machen. – Vielmehr müssen wir das jetzt angehen und Projekte auf den Weg bringen, die greifen, wenn das rote Band auf der Brücke durchgeschnitten wird und der Verkehr wieder rollt. Nur so haben diese Region und diese Stadt eine Zukunft.

Wir befinden uns wie gesagt in der Haushaltssicherung und benötigen Unterstützung und finanzielle Hilfe, um Projekte umzusetzen. An Ideen mangelt es nicht, wir brauchen aber jetzt Investitionen. Für die Zukunft – ich habe das bereits im Kommunalwahlkampf gesagt, und wir versuchen auch, das voranzutreiben – betrachte ich Bildung als den entscheidenden Aspekt: Lüdenscheid soll der zentrale Bildungsstandort der Region werden. In Gesprächen mit den Gewerkschaften, den Verbänden und den Arbeitgebern haben wir festgestellt, dass es ein Fachkräfteproblem gibt und uns gefragt, wie wir das lösen können. Dafür müssen wir natürlich einerseits Fachkräfte in der Region ausbilden und sie dort halten und andererseits Fachkräfte in die Region ziehen. Um die Fachkräfte von morgen zu halten bzw. zu ziehen, hat der Bund einen ersten Aufschlag gemacht und unterstützt uns mit 7,5 Millionen Euro bei einem TUMO-Projekt, also einem digitalen Lernzentrum für Schülerinnen und Schüler, das hier in den kommenden Jahren entstehen soll. Ich freue mich sehr darüber, aber das kann nur der Anfang sein.

Sie könnten uns beispielsweise bei einer Initiative zur Erweiterung der Fachhochschule um neue Studiengänge helfen. Zu erwähnen ist auch die Denkfabrik. Wir haben ein Grundstück vorgehalten, auf dem ein Erweiterungsbau geplant war, aber in der Vergangenheit – so ehrlich muss man sein – ist es immer daran gescheitert, dass nicht hinreichend Geld zur Verfügung stand. Jetzt gibt es die große Chance, ein bisschen Geld lockerzumachen und die Stadt und die Region zu unterstützen.

Es geht aber nicht nur um Geld, sondern auch darum, was man sonst noch für Ideen hat, was man sonst noch einbringen kann. Mit Blick auf die Transformation in Südwestfalen bzw. die Transformation der Arbeitswelt könnte ich mir beispielsweise vorstellen, in Lüdenscheid ein Institut für Transformationsforschung anzusiedeln, in dem sich Menschen wissenschaftlich damit beschäftigen, wie eine Region einen derartigen Wandel schaffen kann. Lüdenscheid wäre ein wunderbarer Standort dafür. Ich bitte Sie, in Ihren Fraktionen und Gremien auf derartige Unterstützung hinzuwirken, denn die Stadt und die Region haben es bitter nötig. Noch einmal: Wir sind unverschuldet in diese Lage gekommen.

Ein weiterer Punkt, an dem man ansetzen könnte, sind Radwegenetze bzw. nachhaltige und ganzheitliche Mobilitätskonzepte. Es bietet sich die riesige Möglichkeit, Dinge einfach einmal auszuprobieren, auch mit digitalen Systemen, um vielleicht eine Musterregion zu werden und eine Blaupause für Regionen im ländlichen Raum zu schaffen: Wie kann die Mobilität der Zukunft hier funktionieren? Wie kann man die Mobilität der Zukunft in einer Region, die nicht dafür berühmt ist, dass das Radwegenetz besonders ausgebaut wäre, auch für Radfahrer und Fußgänger und nicht nur für Pkw und Lkw denken?

Alle Straßen werden kaputt sein, immer wieder. Das erleben wir jetzt schon. Sie werden immer wieder ausgebessert, und zwar nicht nur in Lüdenscheid, sondern im gesamten Märkischen Kreis. Das ist die Gelegenheit, auf den mit 15 Kommunen abgestimmten Masterplan zu schauen und zu überlegen, wie es uns gelingt, das vorliegende Mobilitätskonzept weiterzudenken und noch intensiver zu bespielen.

Abschließend möchte ich den Blick auf die Baustelle lenken: Wenn Sie gleich unter der Brücke stehen, werden Sie sehr eindrücklich die Dimension erleben. Es ist nicht damit getan, eine Dynamitstange an das Bauwerk zu halten, und dann ist es weg. Die Brücke ist auch nicht innerhalb von zwei Tagen neu gebaut. Es ist jetzt fast ein Jahr vergangen, und ich glaube, dass der Druck, der insbesondere auf die Autobahn GmbH bzw. den Bund ausgeübt worden ist bzw. auf diesen gelastet hat, erforderlich war, um die notwendigen Schritte einzuleiten. In diesem Zusammenhang möchte ich allen danken, die gezeigt haben, dass die Region zusammensteht. Nicht nur Einzelne, sondern alle haben versucht, die Sache anzuschieben. In diesem Jahr ist eine Menge geschehen. Jetzt gilt es – und das meine ich sehr ernst –, der Autobahn GmbH Vertrauen zu schenken und ihr den Raum zu geben, die Arbeit erledigen zu können. Aus Sicht des Bürgermeisters und des Bürgerbeauftragten kann ich nur betonen, dass die Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH – mit Frau Sauerwein-Braksiek, mit Frau Hülsmann, mit Herrn Stiepert – zu jeder Zeit außerordentlich gut war. Obwohl es Kritik gab, Druck ausgeübt wurde und man nicht immer einer Meinung war, haben wir in diesem

Jahr viel erreicht. Dafür danke ich herzlich und appelliere an alle: Lasst die Leute arbeiten. – Sie machen ihre Arbeit gut.

Im Bereich „Verkehr“ gibt es noch etwas Luft nach oben. Ich freue mich auf weitere Unterstützung, meine aber auch, dass der Druck aufrechterhalten werden muss.

Das soll es von mir gewesen sein. Ich wünsche Ihnen eine schöne Adventszeit. Bleiben Sie gesund. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Minister, herzlichen Dank! Ich war erst vor Kurzem im Ausschuss und habe Sie über den Stand informiert. Sie werden sich gleich die Baustelle ansehen, und wenn man unter der Brücke steht, erfährt man mehr, als ich hier erklären kann. Daher will ich es kurz machen und nicht lange erläutern, was da draußen passiert.

Was hat sich verändert? Was hat sich ereignet? Ich hatte Ihnen beim vorigen Mal gesagt, dass wir noch Probleme beim Grunderwerb haben und dass das Baufeld noch nicht frei ist. Zwischenzeitlich sind die Grunderwerbsverhandlungen abgeschlossen, sowohl für die Sprengung als auch für den Neubau der Brücke stehen uns alle Grundstücke zur Verfügung. Wir haben das im Einvernehmen mit allen Betroffenen erreicht. Das ist ein wichtiger Schritt. Im Bereich der Baustelle – das werden Sie vor Ort sehen – müssen noch Rückbauarbeiten durchgeführt werden. Ich hatte Ihnen die Sicherungsarbeiten erläutert und erklärt, dass wir 55 Seecontainer aufstellen werden. Wir zeigen Ihnen gleich, was da an Arbeiten bzw. Rückbauarbeiten noch durchgeführt werden muss.

Ich bedanke mich ganz herzlich bei Herrn Voge, Herrn Wagemeyer und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute Zusammenarbeit. Wir haben mittlerweile nahezu alle Unterlagen erstellt und abgestimmt. So gibt es beispielsweise einen landschaftspflegerischen Begleitplan, der bereits im August hier vorgestellt worden ist. Um Ihnen die Dimension aufzuzeigen: Er umfasst 166 Seiten Erläuterungsbericht mit sieben Karten, und der Artenschutzfachbeitrag umfasst 173 Seiten. Allein der landschaftspflegerische Begleitplan und die Umweltbelange für die Sprengung der Brücke füllen also ein umfangreiches Werk. Der zweite landschaftspflegerische Begleitplan für den Neubau der Brücke, ein sogenannter Fall von unwesentlicher Bedeutung, weist einen ähnlichen Umfang auf: 150 Seiten Erläuterungsbericht mit acht Karten und 130 Seiten für den Artenschutzfachbeitrag.

Im Artenschutz- bzw. Umweltbereich haben wir sehr viel gemacht. Wir haben Einvernehmen mit den zuständigen unteren und den höheren Behörden. Die mündlichen Zusagen bzw. Genehmigungen sind alle da. Es muss noch schriftlich nachgearbeitet werden, aber wir sind auf einem guten Weg. Die Unterlagen für das FBA haben wir hochgeladen, die sind in der Prüfung. Nach der schriftlichen Nacharbeitung liegt dann alles vor, auch für den Fall von unwesentlicher Bedeutung. Die Vorprüfung für die UVP läuft ebenfalls. Wir sind also auf einen sehr guten Weg, sodass ich zuversichtlich bin, dass wir auch zum Fall von unwesentlicher Bedeutung zeitnah eine Entscheidung bekommen.

Hier in der Region – herzlichen Dank dafür – haben wir alle Voraussetzungen dafür geschaffen, das zu erreichen.

Es würde die Zeit sprengen, wenn ich Ihnen alles erläutern würde, was wir in diesem Jahr gemacht haben, aber ich habe einmal aufgeschrieben, was wir in den vergangenen Monaten alles tun mussten und getan haben, um auf dem jetzigen Stand zu sein: Wir haben da draußen ein Unternehmen, das die Sprengung vorbereitet; die Sprengungsvorbereitungen laufen auf Hochtouren. Wir sind mit dem kompletten Grunderwerb durch. Wir haben die landschaftspflegerischen Themen alle abgearbeitet. Wir haben für den Neubau der Brücke alles auf den Weg gebracht, etwa die Ausschreibung und den Teilnahmewettbewerb. Es gibt Bewerber und Bieter, die wir gerade bewerten. Mit weiteren Bietern werden wir dann in das Vergabeverfahren gehen. Ich hatte Ihnen bereits erläutert, dass es sich hier um eine besondere Vergabe handelt, da wir nicht nur über den Preis gehen. Die Bewerber, die wir auswählen, müssen sehr detailliert planen und uns nachweisen, mit welchen Kapazitäten, etwa fachlicher Art, sie diese Brücke bauen wollen. Der Preis spielt natürlich auch mit hinein, aber wir wollen möglichst denjenigen Bieter haben, der die Brücke am schnellsten neu baut, denn entscheidend ist, wann der Überbau steht und die Region endlich wieder eine durchgehende Autobahn hat.

Für Fragen stehe ich gleich gerne zur Verfügung.

(Beifall)

Dr. Frank Hoffmeister (Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen): Wie Sie wohl alle wissen, ist Südwestfalen die drittgrößte Industrieregion Deutschlands, nur zwei Industrieregionen in Baden-Württemberg übertreffen uns. Südwestfalen trägt ein Viertel zur Industrieproduktion Nordrhein-Westfalens bei. Bezogen auf das Bruttoinlandsprodukt und den Industrieanteil kann man also ausrechnen, dass hier zwischen 45 und 50 Milliarden Euro pro Jahr erwirtschaftet werden. Heruntergebrochen können es also 200 Millionen Euro pro Arbeitstag sein. Wenn nur 1 % dieser Wirtschaftsleistung verschwindet, sind das 2 Millionen Euro pro Tag. Deshalb lautet unser Appell: Jeder Tag, jede Stunde, die wir schneller von dieser Beeinträchtigung erlöst werden, zählt. Es ist zum Wohl aller; zum Wohl der Kommunen und der hier handelnden Wirtschaft und zum Wohl der Einnahmen Nordrhein-Westfalens.

Aber es ist eben nicht nur die Wirtschaft, die betroffen ist, sondern es sind alle. Es sind die Bürger, die hier berufstätig sind und hier wohnen, die Privatleute. Lüdenscheid und die Nachbargemeinden haben täglich etwa 30.000 Einpendler und 10.000 Auspendler. Das ist eine Erhebung, die vier oder fünf Jahre alt ist. In Lüdenscheid ist mehr als jeder zweite Beschäftigte im verarbeitenden Gewerbe tätig. Berücksichtigt man, dass 15.000 oder 16.000 der Einpendler für das verarbeitende Gewerbe kommen, wird klar, welche Schwierigkeiten zusätzlich entstehen.

Unser Unternehmen mit 92 Mitarbeitern sitzt in direkter Nachbarschaft zum Kreishaus. Wir haben erhoben, dass die Hälfte unserer Mitarbeiter nicht unmittelbar zum Stadt- bzw. Postleitzahlgebiet gehört. Es sind Einpendler, von denen zwei Drittel aus dem Norden kommen. Sie haben jetzt keine Anfahrtszeiten von 30 oder 45 Minuten mehr,

sondern eher von einer Stunde oder anderthalb Stunden, also das Doppelte; es gibt einige, die von diesen Erschwernissen berichten. Wir haben versucht, es ihnen ein bisschen leichter zu machen, etwa indem wir für die Büromitarbeiter, auch nach dem Abflauen der Coronapandemie, Homeoffice anbieten und den Maschinenbedienern versetzte Schichtzeiten einräumen, damit sie nicht zu den Stoßzeiten im Stau stehen. Sie berichten aber trotzdem von vielen Erschwernissen bei der Anfahrt, auch zu Hause in Iserlohn, in Hagen, in Gevelsberg. Es macht sich zunehmend die Meinung breit, dass man nicht mehr nach Lüdenscheid fahren sollte. Das führt dazu, dass sich zusätzlich zum allgemeinen Fachkräfteschwund noch weniger Kräfte bei uns bewerben.

Die Botschaft muss also nicht nur lauten, dass die Brücke schnellstmöglich neu gebaut wird – jede Stunde zählt –, sondern auch, dass Maßnahmen zur Gewinnung neuer Fachkräfte ergriffen werden. Das geht meines Erachtens nur über Zuwanderung und damit verbunden einer Förderung der Sprachkenntnisse und einem Aufbau der für unsere verarbeitenden Betriebe erforderlichen Fachkenntnisse. Das muss aus meiner Sicht die Botschaft für die nächsten Jahre sein. – Danke.

Dr. Ralf Geruschkat (Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen): Herr Vorsitzender! Herr Minister! Vielen Dank für die Einladung. Ich möchte den Blick für Folgendes schärfen: Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dass hinsichtlich der hier bereits angesprochenen Durchfahrtsverbote für den überregionalen Schwerlastverkehr nicht die Bürger- und die Wirtschaftsinteressen auseinanderdividiert werden. Ich weise darauf hin, dass wir schon vor einiger Zeit darum gebeten haben, die regionale Wirtschaft vor der Umsetzung weiterer Eingriffe in den Wirtschaftsverkehr mit einzubinden. Natürlich nützt es nichts, an den Umleitungsstrecken bzw. an den Stadtgrenzen Lüdenscheids Lkw-Durchfahrtsverbot-Schilder zu errichten, wenn dieser Verkehr dann über Halver, Kierspe, Nachrodt-Wiblingwerde, Iserlohn läuft. Schon heute sucht sich der tagesaktuelle Verkehr den Weg durch die Region.

Ich unterstreiche, dass alle Beteiligten im gegebenen Rahmen Vollgas geben müssen. Wir haben zahlreiche Weltmarktführer, die natürlich auch ganz andere Erfahrungen damit machen, wie Planungs- und Genehmigungsbeschleunigungen funktionieren können. Am Ende des Tages herrscht wenig Verständnis dafür, dass wir mindestens fünf Jahre brauchen, um einen Ersatzbau an gleicher Stelle zu errichten. Meine Bitte an das Land lautet daher, sich dafür einzusetzen, auf allen Ebenen eine Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung zu erreichen. Es geht hier nämlich um Standortwettbewerbsfähigkeit, und die leidet nicht nur in Lüdenscheid, sondern auch in Südwestfalen und unterm Strich auch in Deutschland. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich denke, es ist deutlich geworden, dass der Verkehr natürlich irgendwohin muss. Es wäre der falsche Weg, einfach zu sperren. Ich habe mal ein Bäckereiunternehmen geleitet, und auch wir mussten, genau wie meine Kollegen hier in der Region, unsere Waren transportieren können. Es müssen also Lösungen gefunden werden.

Dirk H. Jedan (Kreishandwerkerschaft Märkischer Kreis): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Bürgermeister Wagemeyer! Lieber Marco Voge! Herr Minister! Lieber Vorsitzender! Herzlichen Dank für die Möglichkeit, heute aus Sicht des Handwerks sprechen zu dürfen. Ich vertrete hier rund 5.000 Betriebe aus der Region, und die sind natürlich besonders vernetzt.

Ich werde keine neuen Forderungen formulieren. Sie sind nicht nur über die Medien, sondern auch über den Ausschuss sowie Herrn Dudas, Herrn Schwarzkopf und Frau Freimuth bestens über die Situation in Lüdenscheid und all die Probleme, die wir hier haben, informiert.

Da ich meine, dass das bislang ein wenig zu kurz gekommen ist, werde ich versuchen, Ihnen zu verdeutlichen, wie unmittelbar das Handwerk betroffen ist. Dieses ist repräsentativ für die mittelständische Struktur unserer Unternehmen, die in der Regel in Familienbesitz sind. Das Handwerk hatte mal einen sehr netten Slogan: „Am Anfang waren Himmel und Erde. Den ganzen Rest haben wir gemacht.“ Man kann darüber schmunzeln, man kann es als lockeren Spruch betrachten, aber es zeigt auch einen Teil unseres Selbstverständnisses. Ich denke, dass Entwicklungen wie die Energie- bzw. die Mobilitätswende ohne das Handwerk nicht funktionieren würden.

In Lüdenscheid und Umgebung sind wir nun aber seit gut einem Jahr out of order, und perspektivisch wird es nicht besser. Unsere Betriebe können nicht mehr wirtschaftlich und effizient arbeiten. Die Wegezeiten und die Frachtkosten verdoppeln sich, die Mitarbeiter und die Aufträge verringern sich. In den Betrieben macht man sich große Sorgen, zu scheitern. Angesichts der derzeitigen Gegebenheiten und des gesamten Umfelds ist nicht zu erwarten, dass es in absehbarer Zeit besser wird.

Das Handwerk ist auch deshalb besonders betroffen, weil hier multiple Aspekte eine Rolle spielen. Die Handwerker wohnen in Lüdenscheid oder Umgebung und haben außerdem ihre Arbeitsstätten bzw. Betriebe, ihre Lager, ihre Lieferanten bzw. Großhändler und ihre Kunden in der Region. Das ist sehr entscheidend, da es viele Betriebe vor große Herausforderungen und Probleme stellt. Das permanente Verkehrschaos erzeugt wirtschaftliche Kosten, die in der Regel nicht an Kunden weitergegeben werden können. Darüber hinaus – das wurde bereits gesagt – macht die Situation krank, und zwar nicht nur die Arbeitnehmer, sondern die gesamte Bevölkerung. Viele sind betroffen, und der tagtägliche Stress, verursacht durch Lärm und Stau, ist nicht auszuhalten. Man kann es sich nur schwer vorstellen, aber in den vergangenen zwölf Monaten sind 1,5 Millionen Lkw und 3 Millionen Pkw durch Lüdenscheid gefahren. Umgerechnet haben wir 17.300 Werktage an zusätzlicher Ein- und Auspendelzeit.

Trotz einiger Reibungen, die in so einer Situation normal und wichtig sind, haben wir dank unserer Geschlossenheit einiges erreicht. Dennoch bleibt es eine Notstandssituation, ein Worst-Case-Szenario mit nachhaltig negativen wirtschafts- und gesellschaftsstrukturellen Entwicklungen, die sich auf vielen Ebenen in erheblicher Weise auswirken. Selbst das ein Stück weit entfernte Iserlohn leidet darunter, dass es hier eine Autobahnunterbrechung gibt, weil die Leute beispielsweise nicht mehr zu den Eishockeyspielen der Roosters fahren.

Tausende von Lastwagen bewegen sich wie eine Blechlawine durch Lüdenscheid und unterbinden für das örtliche Handwerk die Erreichbarkeit von Kunden. Sie stören die An- und Abfahrt, sie setzen Lieferketten außer Kraft. Wir haben eine Umfrage gemacht, aus der hervorgeht, dass jeder zweite Handwerksbetrieb Kundenverluste und Umsatzeinbrüche feststellen muss. Das betrifft übrigens alle Branchen von A wie Anlagenmechaniker über M wie Maler bis Z wie Zweiradmechaniker. Wenn man das hört oder liest, könnte man meinen, dass es ein Albtraum sei. Aber das ist es eben nicht, es ist die nackte Realität. Die Überlastung ist überall zu spüren. Wir dürfen uns mit dieser Situation nicht abfinden, darin sind wir uns alle einig, und deshalb arbeiten wir daran, sie zu verbessern.

Als Ziel möchte ich ausgeben, aus dem Dauerläufermodus in den Sprintermodus zu wechseln. Nicht Lauftaktik ist entscheidend, sondern Schnelligkeit bzw. Zeit. Das ist keine Kritik an Anwesenden oder an Institutionen. Es ist nur grundsätzlich so, dass wir uns mehr anstrengen müssen. Ich kann und will mich nicht damit abfinden, dass diese Brücke erst in fünf Jahren wieder steht. Ich denke, dass ich im Namen vieler spreche, insbesondere aber der Bürger und Betroffenen vor Ort.

Ich bin überzeugt davon, dass die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Landtags NRW unsere Situation verstehen, und ich würde mich freuen, wenn Sie hier im Märkischer Kreis solidarisch mit uns zusammenarbeiten würden. Das wäre unser großer Wunsch. Es mag sein, dass das am Ende des Tages eine Operation am offenen Herzen ist, aber das ist mir immer noch lieber als ein Herzstillstand. – In diesem Sinne: Glück auf und herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall)

Stefan Marx (Deutscher Gewerkschaftsbund, Region Ruhr-Mark): Sehr geehrter Herr Minister, schön, dass Sie da sind! Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender! Lieber Landrat Voge! Bürgermeister Wagemeyer! Partnerinnen und Partner aus der Wirtschaft! Man erkennt an dieser Aufzählung, dass es hier heute sehr hochrangig ist. Jetzt nach Lüdenscheid zu kommen, ist gelebte Solidarität mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort. Sie sind hier, Sie sehen sich das an, und Sie bekommen mit, was für eine Katastrophe hier über uns hereingebrochen ist. Das ist sehr wichtig, denn darum geht es.

Damit das nicht vergessen wird, müssen wir es als Akteure in der Region immer wieder ins Bewusstsein rufen. Wir wissen, dass mit Hochdruck gearbeitet und alles getan wird, nichtsdestotrotz müssen wir am Ball bleiben. Als Gewerkschaften bedanken wir uns ausdrücklich dafür, dass wir einbezogen werden. Wir haben hier vor Ort, in Südwestfalen und insbesondere im Märkischen Kreis, gelebte Sozialpartnerschaft. Mein Dank geht an Bürgermeister Wagemeyer und die Abgeordneten des Landtags, stellvertretend für all diejenigen, die uns einbeziehen und die unsere Stimme hören. Es reicht nämlich nicht, nur über uns zu reden; entscheidend ist, mit uns zu reden. Wichtig ist außerdem, dass es keine parteipolitischen Spielchen jedweder Art geben darf. Es geht hier um Südwestfalen, und wir stehen hier über alle Parteigrenzen hinweg als Sozialpartner zusammen. Ansonsten hätte ein Papier wie „Südwestfalen startet durch“ auch gar nicht entstehen können, weil wir uns dann immer noch über die richtigen

Worte bzw. das Wording streiten würden. Wir tun also alles für diese Region, bitte tun Sie das auch! In Südwestfalen sind wir stolz auf die gelebte Sozialpartnerschaft und darauf, dass es hier tarifpolitisch immer noch gut läuft, dass es Mitbestimmung gibt und Tarifbindung herrscht.

Noch ein paar Anmerkungen von uns: Durchfahrtsverbote für Lkw bzw. den Transitverkehr unterstützen wir voll und ganz. Dass die heimische Wirtschaft darunter nicht leiden darf, wurde bereits gesagt. Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Politik hier zu einem endgültigen Ergebnis kommen würde.

Ein Nachteilsausgleich für die Region ist sehr wichtig. Als DGB sind wir bei vielen Maßnahmen dabei, etwa beim 5-StandorteProgramm für die Steinkohle- oder beim Revierwende-Projekt für die Braunkohlegebiete. Südwestfalen muss als starke Wirtschaftsregion in ähnlicher Weise berücksichtigt werden und Geld bekommen.

Die Transformation läuft weiter. Die Automobilindustrie ist hier sehr stark. Volkswagen wird jetzt nicht sagen: Okay, die Brücke ist gesperrt, deshalb hören wir auf und lassen euch für fünf Jahre in Ruhe. – Vielmehr läuft es weiter. Die Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben vor Ort machen sich natürlich Sorgen darüber, was im Zuge der Transformation mit ihnen geschieht. Es geht um die Zukunftsperspektive und darum, was in fünf Jahren passiert. Bekommen die Kinder bzw. Enkelkinder hier dann überhaupt noch Arbeit? Gibt es hier dann noch Ausbildungsplätze? Auf all das kommt die Sache mit der Brücke obendrauf.

Viele Probleme der Kolleginnen und Kollegen wurden schon angesprochen, etwa die Pendelzeit. Ein Kollege sagte mir, dass er inzwischen eine gute Drive-Work-Balance habe.

(Heiterkeit)

Man muss sich das mal vorstellen: Zweieinhalb Stunden hin und zurück – da bleibt nicht mehr viel für Freizeit und Leben, geschweige denn für die Iserlohn Roosters.

(Heiterkeit)

Ein weiteres Problem: Es ist unwägbar, wann die Lkw ankommen. Und wenn sie mit zwei Stunden Verspätung ankommen, müssen die Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben ranklotzen, weil sie schnell wieder wegwollen. Das ist sehr belastend. Bei den Automobilzulieferern haben wir Just-in-Time-Fertigung, und wir bekommen das kaum noch hin. Dass es keine Fachkräfte und keine Auszubildenden gibt, wurde auch schon gesagt.

Unser Appell als Gewerkschaften hier in Südwestfalen lautet: Bitte lasst diese Region auf keinen Fall vor die Hunde gehen. Diese Region hat viele Vorteile, und es gibt hier viele Dinge, die funktionieren und beispielhaft sein können. Die Idee eines Instituts für Transformationsforschung finde ich hervorragend. In dieser Sache sind wir schon auf einem guten Weg, so fördert der Bund in Südwestfalen etwa das ATLAS-Projekt. Wir arbeiten mit, die Sozialpartner sind an Bord. Das ist ein Pfund, mit dem man wuchern kann. – Glück auf und danke!

(Beifall)

Heiko Schürfeld (Bürgerinitiative A45 Lüdenscheid): Sehr geehrter Herr Minister! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Liebe Anwesende! Als Sprecher der Bürgerinitiative A45 Lüdenscheid möchte ich mich recht herzlich bedanken, dass wir an dieser Sitzung teilnehmen können.

Die Rahmedetalbrücke ist jetzt seit einem Jahr gesperrt. Das Leben in Lüdenscheid und Umgebung ist unerträglich geworden. Wer hier nicht wohnt, kann sich das Ausmaß der Beeinträchtigungen nicht vorstellen. Das Leben in der Region ist so unerträglich geworden, dass sich Mitte April viele Anwohner der Umgehungsstraßen zusammengeschlossen und die Bürgerinitiative gegründet haben, um gegen diese Verkehrspolitik vorzugehen.

Diese Verkehrspolitik verstößt in der jetzigen Form massiv gegen Art. 2 Grundgesetz. Ich zitiere:

> „(1) Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt und nicht gegen die verfassungsmäßige Ordnung oder das Sittengesetz verstößt.
>
> (2) Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich. In diese Rechte darf nur auf Grund eines Gesetzes eingegriffen werden.“

Das Grundgesetz hat in der deutschen Gesetzgebung den höchsten Stellenwert. Der deutsche Staat garantiert seinen Bürgern hier das Recht auf Gesundheit und freie Entfaltung ihrer Persönlichkeit. Beide Grundrechte werden in Lüdenscheid und Umgebung seit dem 2. Dezember 2021 massiv missachtet. Die Menschen an den Umleitungsstrecken können nachts nicht mehr richtig schlafen und werden krank von Lärm und Feinstaub.

Auch das Recht auf die freie Entfaltung der Persönlichkeit wird seit einem Jahr erheblich verletzt. Mal eben mit dem Bus zum Sport, Einkaufen in der Stadt oder der Termin beim Arzt – das ist aufgrund des Verkehrs kaum noch möglich. Busse kommen nicht mehr pünktlich. Den Schulen wandern die Lehrer ab. Mein Sohn hat seit zwei Monaten keinen Mathe-Unterricht mehr gehabt; zwischendurch gab es ein, zwei Stunden und seit zwei Wochen wieder gar keinen mehr.

Notärzte kommen kaum noch durch den Verkehr. Daraus resultierende mögliche Todesfälle sind somit auf diese Politik und den Verkehr zurückzuführen – ein Verkehr, der unter normalen Umständen niemals in die Stadt kommen würde. Dadurch haben sich die Unfallzahlen in Lüdenscheid im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdoppelt. Ich frage Sie: Werden Erkrankungen der Anwohner und Todesfälle in Verbindung mit den Umleitungen als Kollateralschäden in Kauf genommen, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten? Das wäre ein klarer Verstoß gegen das Grundgesetz.

Es ist nicht so, dass die Anwohner nur möglicherweise erkranken würden; nein, sie werden auf jeden Fall erkranken, und diese Politik ist die Ursache dafür. Ich habe heute Morgen zufällig auf WEB.DE gelesen, dass es Studien gibt, laut denen pro Jahr europaweit 240.000 Todesfälle wegen Feinstaub zu verzeichnen sind – 240.000 Todesfälle. Der Arzt Christian Döring hat im August im Foyer des Rathauses einen von uns

organisierten Vortrag gehalten, in dem er ebenfalls auf die Gefahren des Feinstaubs hinwies.

Ich muss die Vielzahl der negativen Auswirkungen auf die Region nicht weiter erläutern, sie sind lange bekannt. Das Fazit ist: Lüdenscheid stirbt unter der Last des Verkehrs. Aus diesem Grund versucht unser Mitstreiter Dr. Walter Wortberg, Allgemein- und Umweltmediziner sowie Wissenschaftler mit jahrzehntelanger Berufserfahrung, seit Monaten, eine Begleitstudie zu platzieren, mit deren Hilfe die gesundheitlichen Veränderungen der Menschen durch die Verkehrsbelastung dokumentiert werden sollen. Leider sind viele seiner Anfragen von den Institutionen negativ beschieden oder gar nicht beantwortet worden. Warum haben weder Straßen.NRW noch die Autobahn GmbH auf die Forderung der Kanzlei Dr. Altrogge – Dominicus reagiert?

Die Situation in Lüdenscheid und Umgebung ist nicht mehr hinnehmbar und muss schleunigst verändert werden. Sie als Verkehrsausschuss des Landtags kümmern sich um eine leistungsfähige Mobilität in unserem Bundesland. Dazu gehören bekanntermaßen der Flug-, Schiffs-, Schienen-, Straßen- und Radverkehr, insbesondere aber der SPNV und der ÖPNV. Flughäfen hat Lüdenscheid nicht, befahrbare Flüsse oder Häfen haben wir auch nicht. Schienenverkehr in Richtung Köln oder Hagen gab es mal, mittlerweile aber nicht mehr. Fahrradfahren in Lüdenscheid geht so gut wie gar nicht bzw. nur unter gefährlichen Bedingungen. Im Ranking zur Fahrradtauglichkeit belegt Lüdenscheid den letzten Platz. SPNV: Lüdenscheid hat keine S- oder U-Bahn. ÖPNV haben wir, aber nur noch zum Teil, denn unsere Busse stehen auch täglich in den Staus. Es bleibt also nur noch unser ohnehin schwer lädiertes Straßennetz, das durch den Autobahnverkehr jetzt an jedem Wochentag mehrfach gnadenlos verstopft wird. Der Verkehrsinfarkt ist in Lüdenscheid seit einem Jahr Alltag. Hier geht nichts mehr.

Im Namen der gesamten Lüdenscheider Bevölkerung und der der angrenzenden Kommunen fordern wir als Bürgerinitiative von der Landesregierung daher Folgendes:

Erstens. Ein Durchfahrtsverbot für den überregionalen Schwerlastverkehr ohne Quelle und Ziel in der Region – Begründung: Die extreme Verkehrsbelastung lähmt die gesamte Region und den Wirtschaftsstandort Südwestfalen. Der Brückenwächter hat sich in einem Pilotprojekt bewährt und muss jetzt dringend in der Praxis umgesetzt werden. Alternative weiträumige Umleitungsstrecken über angrenzende Autobahnen sind bekannt und müssen ausgeschildert werden. Helfen Sie mit, den Transitschwerlastverkehr aus Lüdenscheid herauszubekommen. Sorgen Sie dafür, dass Autobahnverkehr auf der Autobahn bleibt.

Zweitens. Mehr Polizeikräfte in der Region – Begründung: Aufgrund der Umleitung durch unsere Stadt haben sich die Unfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdoppelt. Die Polizeikräfte sind durch den Verkehr massiv überlastet. Da der Verkehrsraum Lüdenscheid mittlerweile zum rechtsfreien Raum geworden ist, sollten Verkehrspolizisten an stark belasteten Kreuzungen den Verkehr regeln, um Unfälle zu vermeiden und Kinder zu schützen. Die Kinder sind diesem Verkehr ausgeliefert, und es ist nur eine Frage der Zeit, bis es Unfälle gibt. Es ist ein Wunder, dass diesbezüglich noch nichts passiert ist.

Drittens. Mehr Geschwindigkeitskontrollen auf der Umleitungsstrecke, speziell auch nachts, damit die Tempo-30-Regelung, die kommen soll, eingehalten wird, um so Lärmreduzierung zu erreichen.

Viertens. Rechtzeitige Umleitungshinweise auf den Autobahnen in verschiedenen Sprachen, da viele die Schilder einfach nicht lesen können; das muss geändert werden.

Fünftens. Anpassung der Navigationssysteme für alle Verkehrsteilnehmer – Begründung: Viele Lkw-Fahrer nutzen Navigationssysteme, die nicht für Lkw geeignet sind und landen deswegen auch in Spielstraßen.

Sechstens. Die Durchführung der zuvor erwähnten Umweltbegleitstudie ist zwingend notwendig – Begründung: Da es durch die Sperrung der A45 zu einer Verlagerung des gesamten Autobahnverkehrs auf die Straßen der Bedarfsumleitung gekommen ist, ein Ende aber nicht abzusehen ist, liegt eine vorsätzliche Gesundheitsgefährdung der Bürger der Stadt und der gesamten Region vor, die auf unbestimmte Zeit bestehen bleibt. Der Transitschwerlastverkehr muss daher aus der Stadt verbannt werden. Geschieht das nicht, muss die Studie bis zum Ende der Bauzeit der neuen Brücke und darüber hinaus durchgeführt werden, da auch nach der Fertigstellung noch Gesundheitsschäden entstehen werden – das ist die Aussage von unserem Mitstreiter Dr. Walter Wortberg.

Siebtens. Transparente Darstellung des Projektplans zum beschleunigten Brückenbau – Begründung: Die Bürger haben ein Recht darauf, in die Planung miteinbezogen zu werden.

Achtens. Fördern und unterstützen Sie unseren öffentlichen Personennahverkehr, damit wir Lüdenscheider auch mal auf das Auto verzichten können. Das würde natürlich auch die Straßen erheblich entlasten.

Neuntens. Bitte holen Sie die Bahn aus ihrem Tiefschlaf und sorgen Sie dafür, dass der Schienenverkehr Richtung Hagen und Richtung Köln schnellstmöglich wieder gewährleistet wird.

Zehntens. Sorgen Sie dafür, dass unser Rathaustunnel nach einem Jahrzehnt endlich fertiggestellt wird – Begründung: Es wird langsam lächerlich.

Helfen Sie mit, dass wir Lüdenscheider unser Leben zurückbekommen, und sorgen Sie dafür, dass wir nachts wieder schlafen können. Die Bürger unserer Heimatstadt werden es Ihnen danken.

(Beifall)

Martin Krings (Bürgerinitiative A45 Lüdenscheid): Wir hatten uns gestern abgestimmt und unsere Beiträge zusammengeführt, sodass mein Part quasi schon enthalten war, aber ich würde gerne einige Ergänzungen anbringen.

Ich sitze hier als Betroffener, als Anwohner, der dieses Desaster seit einem Jahr erlebt. Ich gehe davon aus, dass Ihnen die verkehrliche Situation vollständig bekannt ist. Die bestehenden wirtschaftlichen Probleme müssen beseitigt werden. Als Anwohner

vermisse ich aber die benötigte Unterstützung, damit wir wieder leben können. Ich selber habe Anfang des Jahres einen Hörsturz erlitten und mittlerweile auch andere gesundheitliche Probleme. Aber es geht nicht nur mir so, vielmehr spreche ich für Hunderte von Bürgern aus Lüdenscheid.

Sie werden gleich – das wird sehr eindrucksvoll – die Brücke besichtigen. Ich wohne geschätzt 400 m davon entfernt an der Umleitungsstrecke. Ich lade Sie persönlich ein, einen Tag oder eine Nacht bei mir zu verbringen, dann könnten Sie ungefähr erahnen, was wir hier seit einem Jahr erleben. Sie merken, dass ich mich schon wieder aufrege; der Blutdruck steigt.

Die Probleme mit der Sicherheit in Stadtteilen, Feuerwehr und andere Dienste, wurden bereits erwähnt. Ich wende mich jetzt an unseren Landrat Herrn Voge. Die Polizei ist bei uns präsent und kontrolliert des Öfteren den Durchgangsverkehr. Das geschieht an Stellen, an denen der Verkehr versucht, in die Stadt zu kommen, und unter dem Anliegergesichtspunkt wird da herausgefiltert. In zehn Kontrollen wurden dabei 31 Lkw stillgelegt, weil sie marode waren. Ich frage mich: Wie viele der Tausende von Lkw, die täglich die Umleitungsstrecke befahren und nicht kontrolliert werden, marode Bremsen haben und irgendwann vielleicht Probleme bekommen. Die fahren direkt vor meinem Garten einen Berg hinab. Vor Jahren hatten wir schon tödliche Unfälle, einmal hat ein Lkw unten auf der Straße eine Ente mit zwei Personen darin plattgewalzt, es gab Tote. Den tödlichen Unfall vor unserer Tür, der sich vor einigen Wochen ereignete, habe ich leider relativ hautnah mitbekommen. Die Sicherheit der Bürger ist derzeit nicht mehr gewährleistet, weshalb ich an Sie appelliere, die polizeilichen Maßnahmen zu verstärken und die Gefahr, die von den maroden Lkw auf der Umleitungsstrecke ausgeht, zu eliminieren. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Landrat! Herr Bürgermeister! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrten Damen und Herren! Dass heute zum ersten Mal ein Landtagsausschuss im Kreishaus des Märkischen Kreises tagt, zeigt die Bedeutung des Themas, mit dem wir uns schon seit einem Jahr auseinandersetzen. Ich bin froh, als Gast dabei sein zu dürfen. Es ist gut, richtig und notwendig, sich hier und heute über die verkehrliche Situation auszutauschen. Ich bin Ihnen allen, insbesondere der Bürgerinitiative, sehr dankbar dafür, dass Sie aus der Perspektive der unmittelbar Betroffenen berichtet haben.

Aufseiten der Landesregierung beschäftigen wir uns ständig und sehr intensiv mit dem Thema, und wir versuchen, alles in unserer Macht Stehende zu tun, um die schwierige und schlimme Situation abzumildern. Man sollte nicht drumherum reden: Das, was Lüdenscheid und die gesamte Region im Moment ertragen müssen, stellt einen unhaltbaren Zustand dar. Es ist aber nun einmal so, wie es ist.

Ich bin sehr froh, dass Frau Sauerwein-Braksiek heute hier ist, da sie die zentrale Person ist. Wir müssen realisieren, dass sich die Situation erst dann grundlegend stabilisieren wird, wenn die neue Brücke da ist. Die Autobahn ist gebaut worden, weil es entsprechende Verkehre gibt. Das nachgelagerte Netz kann zwar Verkehre aufnehmen,

aber es ist nicht dafür geschaffen, den Verkehr aufzunehmen, der bisher über die A45 gelaufen ist. Solange die Brücke nicht neu gebaut ist, werden wir daher nur den Mangel verwalten können.

Manche werden mitbekommen haben, dass ich mit dem Bundesverkehrsminister hin und wieder die eine oder andere Meinungsverschiedenheit habe, aber ich bin sehr froh, dass Frau Sauerwein-Braksiek und ihre Leute mit Hochdruck am Baurecht, am Sprengabbruch und am Neubau der Brücke arbeiten und dafür sorgen, dass es vorangeht. Jeder – das gilt auf jeden Fall für den Verkehrsminister des Landes, aber ich denke, auch für den des Bundes – würde sich wünschen, dass es noch schneller geht. Die Herausforderungen sind aber groß. Ich konnte es mir schon ansehen, und Sie werden gleich sehen, was hier zu leisten ist.

Seit ich im Amt bin, haben wir vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr uns darauf konzentriert, eine Verringerung der Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner zu erreichen. Ich freue mich, dass wir jetzt Klarheit darüber haben, dass auf den Umleitungsstrecken zeitnah Tempo 30 eingeführt werden kann. Das ist notwendig und richtig, um die Belastung zu reduzieren. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat mittels entsprechender Lärmberechnungen die Grundlage dafür geschaffen, dass die Lärmbelastung durch die Geschwindigkeitsverringerung reduziert werden kann. Wir halten das für zweckmäßig. Gleichzeitig muss es aber natürlich auch darum gehen, es rechtssicher anzuordnen und dafür zu sorgen, dass es vor Gerichten Bestand haben kann, sodass wir nicht erleben müssen, dass es gekippt wird.

Ein weiteres großes und hier schon mehrfach angesprochenes Thema, auf das ich ebenfalls eingehen möchte, sind die Durchfahrtsverbote für Lkw im Durchgangsverkehr. Als ich zum ersten Mal mit der Problematik konfrontiert wurde, habe ich mich gefragt, wie es eigentlich sein kann, dass überregionale Verkehre, die mit der Region nichts zu tun haben, durch die Orte fahren.

Wie können wir hier zu einer Lösung kommen? Ich habe mit dem Bundesverkehrsminister persönlich und intensiv darüber gesprochen, dass ich der Auffassung bin, dass in der Region eine Sondersituation vorliegt und wir schauen müssen, wie wir verhindern können, dass der überregionale Verkehr durch die engen Straßen fährt und die Menschen belastet. Das meint natürlich ausdrücklich nicht den regionalen Verkehr der hiesigen Wirtschaft. Ich bin froh, dass wir hier in der Zwischenzeit deutlich vorangekommen sind und Lösungen diskutieren bzw. erarbeiten können, die die Möglichkeit einer deutlichen Reduzierung des Lkw-Verkehrs eröffnen. Wie gesagt: Für den Anliegerverkehr und die lokale Wirtschaft soll die Zugänglichkeit gewährleistet bleiben, es geht nur darum, dass der überregionale Verkehr nicht mehr durch die Orte fährt.

Ich sage aber sehr deutlich, dass wir damit noch nicht am Ende sind. Eine Schwierigkeit besteht darin, dass man die Verkehre nicht einfach verlagern darf; wenn sie nämlich lediglich woanders aufträten, hätten wir mit Zitronen gehandelt. Zudem muss all das rechtssicher geklärt werden. Ich bin froh, dass wir mit dem Kreis, der Stadt und allen Beteiligten gute und konstruktive Gespräche bzw. Diskussionen darüber führen, wie wir das realisieren können. Wir sind wie gesagt noch nicht am Ende, und es wäre zu früh, zu sagen, dass jede Frage geklärt sei.

Als ich zuletzt hier war, habe ich schon erläutert, dass es für Straßen.NRW ein großes Problem darstellt, dass das nachgelagerte Straßennetz durch die Belastung regelrecht in die Knie gezwungen wird. Straßen.NRW setzt daher Prioritäten. Ich will beispielsweise die L561 erwähnen: Die Instandsetzung ist erfolgt, und die Bedarfsumleitung ist fertig. Es konnte eine Optimierung des Straßenquerschnitts in jeder Fahrtrichtung erreicht werden, sodass sich die Situation hier insgesamt deutlich verbessert hat. Auch die Gradientenabsenkung am Bauwerk Linneper Mühle ist abgeschlossen. Die B54 ist nun im Bereich zwischen Schalksmühle und Lüdenscheid nicht mehr auf eine Durchfahrtshöhe von 3,90 m beschränkt, sondern für Lkw mit einer Höhe von bis zu 4 m befahrbar. Das mag nach wenig klingen, aber diese 10 cm sind eine relevante Größenordnung, um Verkehre auf die Umleitung zu bringen.

Die Kolleginnen und Kollegen bei Straßen.NRW – die ich hier herzlich begrüßen darf – und im MUNV arbeiten beständig daran, die Verkehrssteuerung zu optimieren. Das betrifft beispielsweise die Steuerung der Ampelanlage am Knoten B54/B229 oder das Aufstellen weiterer Hinweistafeln für entsprechende Umleitungen.

All diese Arbeiten tragen dazu bei, dass der Verkehr optimiert und die Belastung für die Region reduziert wird. Es gibt nicht den einen Moment, an dem wir sagen könnten, dass jetzt alles fertig sei. Wir befinden uns in einem ständigen Austausch darüber, was man noch besser machen könnte. Für Hinweise auf erforderliche Maßnahmen sind wir dankbar, und soweit das möglich ist, ergreifen wir sie auch.

Auf die notwendigen Reparatur- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen am Bahnnetz, die uns ebenfalls beschäftigen, will ich im Detail nicht eingehen. Hier haben wir das Problem, dass wir es mit einem Akteur zu tun haben – ich will es mal etwas zurückhaltend formulieren, weil ich aufpassen muss, was ich sage –, der nicht immer nachvollziehbar handelt.

(Heiterkeit)

Eine Reihe von Verbesserungen haben wir auf jeden Fall schon erreicht, auch wenn ich weiß, dass das natürlich noch nicht ausreicht, um die Probleme bei der Bahnanbindung der Region zu verbessern. Mit der neuen IC-34-Verbindung und dem RE 34 ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember wurden zusätzliche Bahnverbindungen für die Region geschaffen. Das löst wie gesagt nicht alle Probleme, aber es sind Fortschritte. Zudem diskutieren wir mit Unternehmen aus der erweiterten Region ständig, wie man entsprechende Verkehre auf Bahnstrecken bringen und somit dafür sorgen kann, dass die Belastung der Region durch Lkw reduziert wird.

Ich möchte auch auf die Luftschadstoffsituation eingehen: Wir haben im Sommer eine Messstation durch das LANUV installieren lassen, die Messungen haben am 20. Juli begonnen. Ich bin auch für das Thema „Umwelt“ zuständig, und wir wollten eine klare Datengrundlage schaffen, um zu erfahren, wie die Belastung hier in Lüdenscheid ist. Ich weiß, dass es nicht überall auf Begeisterung gestoßen ist, dass das hier gemessen wird, aber wir haben es unmittelbar veranlasst. Wir können sagen, dass die durchschnittliche Belastung mit Stickoxiden im Moment bei 35 µg/m^3 und damit unter dem Grenzwert liegt. Da dieser aber 40 µg/m^3 ausweist, ist sie auch nicht so weit davon entfernt. Wir haben also festzustellen, dass es eine Belastung gibt, die allerdings kein

unmittelbares Eingreifen erfordert. Als Umweltminister sage ich natürlich, dass wir nach Möglichkeiten suchen müssen, die Belastung weiter zu reduzieren. Das tun wir etwa, indem wir darüber diskutieren, wie wir insbesondere den Lkw-Verkehr verringern können. Aber eine unmittelbare Handlungsnotwendigkeit aufgrund der Luftbelastung ist wie gesagt noch nicht gegeben.

Wir haben gerade viel darüber gehört, was die Region ertragen muss. Das betrifft nicht nur die verkehrlichen Belastungen, sondern auch die wirtschaftlichen Konsequenzen. Von meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wird mir übermittelt, dass die Region trotzdem nicht den Kopf in den Sand stecken und darüber klagen würde, dass das alles ganz schlimm sei und man nicht mehr wisse, was man tun solle. Stattdessen gibt es ein Konzept wie „Südwestfalen startet durch“. Dafür möchte ich mich bei Ihnen bedanken. Sofern wir als Landesverkehrsministerium die Möglichkeit haben, Aktivitäten hinsichtlich zukünftiger Mobilität zu unterstützen, die sich in die Arbeit der Landesregierung einfügen, werden wir das verstärkt und prioritär tun. Das sehe ich als meine Aufgabe an. Ich darf mich bei allen Akteuren ganz herzlich dafür bedanken, dass trotz des grundsätzlichen Frustes, den man haben kann, der Wille da ist, sich der schwierigen Situation zu stellen und das Beste daraus zu machen.

Außerdem bedanke ich mich für den Einsatz all derjenigen – und ich weiß, dass ich diesbezüglich im Namen der Abgeordneten sprechen darf –, die sich in den Verwaltungen von Land, Kreis und Kommunen sowie bei der Autobahn GmbH tagtäglich um diese Situation kümmern und sich mit hoch komplizierten, teils widersprüchlichen Rechtsvorschriften auseinandersetzen müssen, um Lösungen zu finden. Auf diese Weise sind wir schon ein gutes Stück weitergekommen und haben die Situation trotz schwieriger Rahmenbedingungen verbessert. Ich denke, Frau Sauerwein-Braksiek wird alles tun, damit wir irgendwann sagen können: Es ist geschafft. Wir werden diese schwierige Zeit zwar nicht in guter Erinnerung behalten, aber wir haben wenigstens das Beste daraus gemacht, und Südwestfalen stand am Ende besser da als vorher.

(Kopfnicken von Elfriede Sauerwein-Braksiek [Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen])

Danke.

(Beifall)

Ralf Schwarzkopf (CDU): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Herr Minister! Erst einmal herzlichen Dank, dass wir heute hier sein können und dass Sie alle in meine Heimatstadt gekommen sind, um sich selbst ein Bild von dieser Situation zu machen. Ich freue mich auch, dass der Ministerpräsident meiner Einladung gefolgt ist und in der nächsten Woche in Lüdenscheid sein wird. Wir brauchen Öffentlichkeit für so engagierte Vorträge, wie wir sie gerade von Herrn Schürfeld und Herrn Krings gehört haben, damit wir öffentlichen Druck machen können.

Drei Bitten von meiner Seite:

Erstens. Wir brauchen diese Brücke schnell. Wir haben aber noch viele weitere Brücken, die der Reparatur bedürfen, etwa Brunsbecke und Sterbecke. Wir werden dieses große Problem nur dann einigermaßen befriedigend lösen können, wenn wir beim

Planungs- und Baurecht zu Beschleunigungen kommen. Hierzu gibt es am kommenden Freitag eine Initiative der CDU/CSU-Fraktion im Bundestag. Ich würde mich sehr freuen, wenn wir zu rechtlichen Änderungen kämen, damit wir in Zukunft nicht von fünfjährigen, sondern von deutlich kürzeren Bauzeiten reden können.

Zweitens. Wir haben über den Transitverkehr gesprochen. Es ist unabdingbar, dass der Schwerlastverkehr überregional abgeleitet werden kann. Herr Minister Krischer, ich bedanke mich herzlich für Ihr Engagement und Ihre erneute Initiative in dieser Sache. Es ist aber wichtig, dass das erstens rechtsicher ist und zweitens nicht dazu führt, dass die Vierzigtonner statt in Lüdenscheid in Meinerzhagen im Vorgarten stehen. Ich möchte Sie daher bitten, mit der nötigen Sorgfalt, aber auch mit der nötigen Geschwindigkeit zu arbeiten.

Drittens. Das Thema „Flexibilität“: Wir haben bereits heute jeden Tag Probleme an den Umleitungsstrecken. Tempo 30 soll kommen, aber das wird nichts bringen, wenn wir nicht zusätzlich stationäre Blitzer haben, mittels derer entsprechende Verstöße geahndet werden können. Wir haben zudem kleinere Probleme, wie zum Beispiel klappernde Gullydeckel. Bei einem Lkw pro Nacht ist ein klappernder Gullydeckel ein Ärgernis, bei 10.000 Lkw pro Tag ist es Folter. Ich würde mir wünschen, gemeinsam mit der Stadt, der Bezirksregierung und Straßen.NRW zu schnellen Lösungen zu kommen, um den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern vor Ort tatsächlich helfen zu können. – Vielen Dank.

(Beifall)

Gordan Dudas (SPD): Auch von meiner Seite vielen Dank. Es ist sehr bewegend für mich, in meiner Heimatstadt Lüdenscheid heute diese Doppelrolle einzunehmen: Einerseits bin ich verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion, der sich natürlich mit dem Thema auseinandersetzen muss. Andererseits ist das mein Wahlkreis, meine Heimatstadt, und ich bin von dieser Situation, ebenso wie die übrigen Bürgerinnen und Bürger, tagtäglich betroffen. Es freut mich daher ganz besonders, dass sich der Ausschuss heute ein Bild von der Situation vor Ort macht und die Brücke besucht.

Gerade wurde hier sehr eindrucksvoll geschildert, in was für einer Situation sich Lüdenscheid, Märkischer Kreis, Südwestfalen befinden. Ich glaube, dass es die Menschen in dieser Region relativ wenig interessiert, wer für was verantwortlich ist und wer was wann durchführen muss. Alle tragen Verantwortung: der Bund für den Neubau und das Land für die Umleitungen. Die Menschen in dieser Region sind das seit einem Jahr stattfindende Hin- und Hergeschiebe zwischen Land und Bund einfach leid. Deswegen bitte ich darum, auf Landesebene umzusetzen, was wir umsetzen können, statt mit dem Finger auf Berlin zu zeigen.

Mehrfach wurde heute das Durchfahrtsverbot für überregionalen Schwerlastverkehr ohne Ziel und Quelle in der Region angesprochen. Diese Maßnahme würde der Region unmittelbar helfen. Deswegen bitte ich Sie, Herr Minister – ich hatte Ihnen dazu auch einen Brief geschrieben –, die entsprechende Prüfung nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag zu verschieben. Vielmehr muss das möglichst sofort passieren, damit

wir noch in diesem Jahr Maßnahmen umsetzen können, die verhindern, dass die Menschen in dieser Region durch diesen unsäglichen Verkehr belastet werden.

Wir haben gerade sehr eindrücklich gehört, welche Auswirkungen das auf die Bürgerinnen und Bürger hat; auf die Gesundheit, auf die schulischen Leistungen der Kinder, auf die Wirtschaft, auf den Maximalversorger. Bei Letzterem handelte sich um das größte Klinikum zwischen Dortmund und Siegen. Hier gibt es ein Problem mit Fachkräften, da sie teilweise abwandern, ohne dass neue gewonnen werden könnten. Wenn der Maximalversorger einer Region irgendwann nicht mehr in der Lage ist, maximal zu versorgen – ich schaue Herrn Dr. Hoffmeister an –, hat das auch Auswirkungen auf die Wirtschaft. Das müssen wir mit allen Mitteln verhindern. Herr Minister, ich bitte Sie daher nochmals: Verschieben Sie die Prüfung nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag, sondern sorgen Sie dafür, dass wir die Maßnahmen unverzüglich umsetzen können. Das erwarten die Menschen von uns, das erwarten die Menschen von Ihnen – und das zu Recht. Zum Jahrestag der Brückensperrung, der übermorgen ansteht, wäre das ein sehr wichtiges Zeichen.

Herr Minister, Sie sagten, dass noch nicht jede Frage in dieser Sache geklärt sei, aber wir hatten hier in Lüdenscheid vor zwei Wochen ein Spitzengespräch mit Ihrem Staatssekretär und dem auf Bundesebene, bei dem uns mitgeteilt wurde, dass es keine rechtlichen Bedenken bezüglich einer Umleitung des Schwerlastverkehrs gebe. Vielleicht könnten Sie für Klarheit darüber sorgen, welche Aussage zutrifft. Ich meine jedenfalls, dass wir uns nicht länger mit Verfahrensfragen aufhalten können, da wir dafür sorgen müssen, dass das umgesetzt wird.

Darüber hinaus – das ist auch schon angeklungen – ist es wichtig, dass wir perspektivische Planungen für die Region bekommen und bei der Verkehrssteuerung mit Pilotprojekten arbeiten können. Es gibt mittlerweile vorzeigbare digitale Verkehrssteuerungen, die man auch in dieser Region anwenden könnte. Würde man hier Pilotprojekte implementieren, könnte man damit das Signal an die Menschen senden, dass sie nicht vergessen worden sind und dass es nach der Brückensperrung weitergeht.

Ich appelliere an meine Kolleginnen und Kollegen im Landtag, partei- bzw. fraktionsübergreifend zu Lösungen zu kommen, die dieser Region nachhaltig den Rücken stärken. Die Verantwortung dafür, ein starkes Signal nach Lüdenscheid, in die gesamte Region zu senden, liegt nicht in Berlin oder Brüssel, sondern in Düsseldorf.

Ich schließe mich meinen Vorrednern dahin gehend an, dass eine Maßnahme, die Lüdenscheid entlastet, nicht die Nachbarstädte im Bereich der Volme belasten darf. Deswegen, Herr Minister, ist die Ertüchtigung der B54 keine gute Idee. Es muss eine Lösung gefunden werden, die die gesamte Region entlastet.

Schwerlastverkehr von Hagen nach Siegen muss natürlich möglich sein, aber Lkw, die von Hamburg nach Budapest fahren möchten, dürfen nicht hier durch. Daher bitte ich darum, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen.

Die Brücke wird nicht morgen stehen, sie wird auch nicht übermorgen stehen. Unser vornehmliches Problem ist aber nicht, dass die Brücke noch nicht steht, sondern vielmehr die gegenwärtige Verkehrssituation. Deswegen müssen wir jetzt unverzüglich

handeln, und eine Situation schaffen, die in etwa der vor der Brückensperrung entspricht.

Herr Minister, Sie haben gesagt – und da stimme ich Ihnen zu –, dass Frau Sauerwein-Braksiek die zentrale Person sei. Sie muss die Fehler ausbügeln, die die Politik begangen hat. Dafür möchte ich ihr und ihren Kolleginnen und Kollegen bei der Autobahn GmbH wie auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesbetriebs danken. Sie machen sich 24/7 den Rücken krumm, um die Situation so gut es geht zu entschärfen, und sie leisten wirklich gute Arbeit. Sie tragen wie gesagt keine Verantwortung für die Situation, aber sie sind diejenigen, die dafür sorgen, dass es hier einigermaßen zu ertragen ist. Wir wissen, welche Leistungen dort erbracht werden. Nochmals vielen Dank an Sie, Frau Sauerwein-Braksiek, und tragen Sie diesen Dank bitte auch an Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter.

(Beifall)

Christof Rasche (FDP): Ich bin der erste Abgeordnete, der hier reden darf, der nicht aus Lüdenscheid kommt.

(Angela Freimuth [FDP]: Du sitzt aber zwischen zweien! – Heiterkeit)

– Ja, mir kann nichts passieren. – Immerhin bin ich stolzer Südwestfale – das ist ja auch schon was – und verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion.

Ich fand es gut, dass betont wurde, dass es überhaupt nicht weiterhilft, wenn parteipolitische Spielchen gespielt werden, nur um sich für eine halbe Stunde oder einen Tag zu profilieren. Am Ende schadet das den gemeinsamen Zielen. Diese Erkenntnis ist entscheidend dafür, dass man bei dieser Problematik möglichst gut und schnell vorankommt.

Es gibt zwei Punkte, die konkret zu bearbeiten sind. Der erste Punkt besteht darin, dass die neue Brücke möglichst schnell entstehen muss, wobei es dabei – das wurde bereits gesagt – auf jeden Tag oder sogar jede Stunde ankommt. Das sehe ich auch so, und deshalb sollten wir alles dafür tun, dass Verzögerungen vermieden werden. Das ist unsere gemeinsame Aufgabe, und da gibt es wahrscheinlich auch Möglichkeiten.

Der zweite Punkt betrifft die Zeitspanne bis zum Durchschneiden des roten Bands, also bis zu dem Tag, an dem die neue Brücke endlich befahrbar ist. Alle heutigen Beiträge waren interessant und einige davon gingen unter die Haut, weil in ihnen so viele Probleme geschildert wurden. Eines davon ist der überregionale Lkw-Verkehr, der großzügig umgeleitet werden muss.

Der Minister hat ausgeführt, dass Straßen.NRW und das Ministerium ständig daran arbeiten, die Verkehrssteuerung zu verbessern. Hier sollte es irgendwann Informationen seitens des Ministers geben, warum manche Pläne nicht und andere doch umsetzbar sind. Eine Sache hat mich ein bisschen nachdenklich gemacht, nämlich, dass Verkehre reduziert und nicht verlagert werden sollten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es in dieser starken industriellen Region zu einer schnellen Reduzierung kommen kann. Das gilt sowohl für die hiesigen als auch für die Durchgangsverkehre. Wie sollte

das gehen? Die DB AG wird nicht für Entlastungen sorgen können, die Binnenschifffahrt auch nicht. Die Güter müssen aber weiterhin transportiert werden. Die Frage lautet also, was die Alternativen sein könnten, um eine Verkehrsreduzierung zu erreichen. Das geht nicht schnell, wir wollen den Menschen, die dort wohnen, aber schnell helfen. Wir sollten daher alle – und da beziehe ich mich gerne mit ein – die höchste Priorität darauf legen, an einer möglichst schnellen Verkehrsverlagerung zu arbeiten.

(Beifall)

Martin Metz (GRÜNE): Meine Damen und Herren! Der Weltgeist treibt manchmal seine Scherze. Ich weiß, dass wir in Lüdenscheid sind, aber heute vor zehn Jahren, am 30. November 2012, wurde die Leverkusener Rheinbrücke für den Lkw-Verkehr gesperrt. Der eine oder andere erinnert sich vielleicht daran, dass damals – der NRW-Verkehrsminister hieß Michael Groschek – auf einmal sehr deutlich wurde, was in der Verkehrspolitik über Jahrzehnte hinweg schiefgelaufen war. Es wurde sehr stark auf Neubau gesetzt, und der Erhalt der bestehenden Infrastruktur wurde vernachlässigt, obwohl der Lkw-Verkehr auf unseren Autobahnen, insbesondere der nationale und internationale Transitverkehr, quasi explodiert war. Das, was vor zehn Jahren in Leverkusen deutlich wurde, zeichnete sich neun Jahre später auch in Lüdenscheid ab, wobei die Probleme für die Region, über die wir heute reden, größer sind. Die schwarz-grüne Koalition sagt mit Blick auf ihre Kompetenzen im Landesstraßenbereich daher sehr deutlich: Erhalt muss vor Neubau gehen.

Klar ist aber auch, dass das für die Lage in Lüdenscheid keine Rolle spielen kann. Die Auswirkungen der Sperrung der Autobahn, aber auch der Bahnstrecke sind immens. Das haben wir heute von vielen Akteuren eindrücklich geschildert bekommen. Es ist gut, dass wir darauf aufmerksam machen. Lärm- und Abgasemissionen, die Nachteile des Verkehrs, ergießen sich über Lüdenscheid und die Region. Wir als Grüne, aber natürlich auch wir als Verkehrsausschuss insgesamt, senden heute ein Zeichen der Solidarität mit der Bevölkerung, den Unternehmen und den Behörden vor Ort, um so deutlich zu machen, dass der Brückenneubau so schnell wie möglich erfolgen muss. Wir sind sehr froh – und das war schon beim Spitzentreffen der Tenor –, dass seitens der Autobahn GmbH die Pläne stehen und dass klar kommuniziert und prioritär daran gearbeitet wird.

Zum Thema „Beschleunigung“: Beim Abriss und Neubau in Lüdenscheid ist es natürlich richtig, ein Maximum an Beschleunigung herauszuholen. Aber diese Ausnahmesituation darf nicht die Regel werden, schließlich sollen Planverfahren sicherstellen, dass Umweltbelange berücksichtigt und die Kommunen sowie die Anwohnerinnen und Anwohner rechtzeitig miteinbezogen werden. Deshalb müssen wir alle dafür sorgen, dass wir nicht in weitere derartige Notsituationen geraten und radikal beschleunigte Verfahren notwendig werden.

Verkehrslenkung: Das ist in der Tat ein extrem schwieriges Thema. Man wird feststellen, dass man den Mut haben muss, dieses oder jenes auszuprobieren. Man wird vielleicht etwas anordnen, das man später korrigieren muss. Es geht darum, eine Balance herzustellen: Einerseits muss die Erreichbarkeit für die Unternehmen und die Bevölkerung sichergestellt werden, andererseits muss der Transitverkehr hinausgeschafft

werden. Allerdings gibt es dabei ein Problem namens Straßenverkehrsordnung. Die Vorschriften darüber, wie man verkehrsregelnd eingreifen kann, sind sehr komplex, und die Anforderungen sind hoch, weshalb die beteiligten Akteure, das Ministerium bzw. die untergeordneten Straßenverkehrsbehörden, sorgfältig arbeiten müssen. Nichts wäre schlimmer, als erstellte Konzepte, die durch Klagen komplett zu Fall gebracht werden. Daher ist es gut, dass hier sorgfältig gearbeitet wird, zumal man ja trotzdem vorankommt. Grundsätzlich müssen wir uns aber der Straßenverkehrsordnung annehmen und für mehr Flexibilität bezüglich der Verkehrsregelung und -steuerung sorgen, insbesondere mit Blick auf derartige Notsituationen.

Wir sind auch hier, um zu diskutieren, was das Land dazu beitragen kann, die Belastung der Bevölkerung bis zur Fertigstellung der neuen Brücke zu verringern. Als grüne Fraktion nehmen wir auf jeden Fall viele wichtige Anregungen mit, etwa die Sicherheitsaspekte, also Polizei und Feuerwehr, betreffend.

Ich sage ausdrücklich, dass wir offen dafür sind, interfraktionelle Konzepte zu unterstützen, die Lüdenscheid und die Region in der derzeitigen Lage, aber auch dauerhaft stärken könnten. Dankenswerterweise haben wir bereits Vorschläge für Konzepte zu nachhaltiger Mobilität sowie zu Struktur- und Investitionsförderung insgesamt bekommen, die wir gerne mit nach Düsseldorf nehmen.

Wir danken Ihnen allen sehr herzlich für die Schilderung Ihrer Eindrücke und die Darlegung Ihrer Ideen sowie für die Kraft, mit der Sie mit dieser Situation umgehen. Wir sehen uns dabei als Ihr Partner.

(Beifall)

Klaus Esser (AfD): Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte mich dem Dank, den meine Vorredner den verschiedenen Akteuren ausgesprochen haben, vollumfänglich anschließen. Es ist wichtig, heute hier zu sein. Die Schilderungen zur dramatischen Lage hier vor Ort, insbesondere seitens der Bürgerinitiative, waren sehr eindrücklich. Wahrscheinlich hat der eine oder andere auch schon bei der Anfahrt nach Lüdenscheid sehen können, wie sich die Auswirkungen auf die Region konkret darstellen.

Ich will kein Wasser in den Wein gießen, aber zur Klarheit und Wahrheit hinsichtlich der politischen Begleitung eines derartigen Großprojekts gehört dazu, dass wir mit der heutigen Sitzung zwar Solidarität zeigen können, die Planung und der Bau der Brücke dadurch aber um keinen einzigen Tag beschleunigt werden.

Kollege Metz hat die Leverkusener Rheinbrücke und die Jahrzehnte zurückliegenden Versäumnisse angesprochen. In diesem Zusammenhang ist es relativ uninteressant, welcher Verkehrsminister oder welche Partei verantwortlich sind oder nicht, da das an den Problemen der Menschen in den jeweiligen Regionen nichts ändert.

Ich halte es für wichtig, einen Punkt anzusprechen, damit es in den nächsten Jahren zusätzlich zur Rahmedetalbrücke nicht zu weiteren derartigen Problemen kommt. Wenn ich richtig informiert bin, sind zwei Außenstellen der Autobahn GmbH, Netphen und Hagen, für insgesamt 38 Talbrücken zuständig; die sind nicht so groß wie die Talbrücke Rahmede, aber es sind immerhin 38. Die A45 ist eine Lebensader dieser

bedeutenden Industrieregion, und der wäre nicht geholfen, wenn die Talbrücke Rahmede bei hoffentlich optimalem Verlauf in fünf Jahren wieder steht und befahren werden kann, aber dann die nächste Brücke ausfällt. Deswegen lautet meine Frage, ob es auch bei anderen Brückenbauwerken in der Region dringenden Instandhaltungsbedarf bzw. Warnhinweise gibt. – Herzlichen Dank.

Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen): Herr Esser, in die Zuständigkeit der Niederlassung Westfalen fallen im Zusammenhang mit der A45 60 große Talbrücken. Die A45 wird auch als Königin der Autobahnen bezeichnet, weil sich eine Brücke an die andere reiht. Zu den 60 Talbrücken kommen ca. 130 weitere Brücken hinzu. Nicht nur die Talbrücken sind belastet, sondern die Brücken insgesamt sind in die Jahre gekommen. Da ist also sehr viel zu tun.

Wir haben alle Brücken im Blick, wir prüfen sie zurzeit. Nicht alle Brücken werden neu gebaut, vielmehr verstärken wir auch welche, um deren Lebensdauer zu erhöhen. Sieben Brücken haben wir mittlerweile fertig, 15 Brücken sind derzeit in Bau. 24 Brücken sind bereits verstärkt und zwölf zusätzliche befinden sich aktuell in der Verstärkung. Hinzu kommen diejenigen Brücken, die wir in enger Kontrolle haben, sodass wir jederzeit reagieren können. Wenn man auf der A45 unterwegs ist, fährt man von einer Baustelle in die andere, was für die Verkehrsteilnehmer, aber auch für die Wirtschaft eine Zumutung ist.

Aber die Reform greift, und wir haben die Autobahnbrücken voll im Blick. Wir sind nicht mit dem wesentlich kleinteiligeren Geschäft des untergeordneten Netzes belastet, sondern können uns auf dieses Thema konzentrieren. Es gibt in Westfalen zwei Außenstellen, die sich quasi ausschließlich um die A45 kümmern, wobei sie im Norden durch die Außenstellen Bochum und Hamm verstärkt werden, sodass diese Strecke im Moment tatsächlich voll im Fokus ist.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich möchte mich bei allen Gästen recht herzlich für ihre Ausführungen bedanken. Sie alle haben dem Ausschuss Eindrücke geschildert und Informationen übermittelt. Wir werden das mit nach Düsseldorf nehmen und bei unseren zukünftigen Beratungen berücksichtigen. Ich denke, dass es etwas anderes ist, sich das hier vor Ort anzuhören und gleich auch noch anzusehen, als es beispielsweise in Ostwestfalen in der Tageszeitung zu lesen. Im Ausschuss herrschte überparteiliche Einigkeit, dass es wichtig sei, einmal vor Ort gewesen zu sein. Das ist keine Selbstverständlichkeit, da der Ausschuss nicht sehr oft Vor-Ort-Termine wahrnimmt. Ich bin dem Ministerium und dem Minister dankbar, dass sie es ebenfalls einrichten konnten.

Ich bedanke mich bei den Zuschauerinnen und Zuschauern. Ich denke, dass es erhellend für Sie war, auch wenn Sie sich an der Diskussion nicht beteiligen konnten.

Herr Landrat Marco Voge, herzlichen Dank dafür, dass der Ausschuss hier tagen konnte. Mein Dank gilt auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kreisverwaltung, die an der Vorbereitung beteiligt waren.

(Vorsitzender Matthias Goeken überreicht Marco Voge [Landrat Märkischer Kreis] ein Gastgeschenk.)

Lieber Marco, nochmals herzlichen Dank.

Marco Voge (Landrat Märkischer Kreis): Danke, lieber Matthias. – Schön, dass Sie im Märkischen Kreis zu Gast waren. Kommen Sie gerne wieder, vielleicht auch, wenn die Brücke wieder steht.

(Beifall)

Elfriede Sauerwein-Braksiek (Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen): Ich hätte noch eine Anmerkung für die Besichtigung: Da das mittlerweile eine sehr große Baustelle ist, gibt es Sicherheitsauflagen, die Sie einhalten sollten. Bitte bewegen Sie sich nicht frei im Feld und ziehen Sie die angebotenen Warnwesten an.

(Die Ausschussmitglieder begeben sich zur Talbrücke Rahmede, um die Situation vor Ort in Augenschein zu nehmen und sich mit Journalistinnen und Journalisten auszutauschen.)

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

23.12.2022/23.12.2022