



## **Verkehrsausschuss**

### **29. Sitzung (öffentlich)**

3. Juli 2019

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 17:05 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

- |          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Flugausfälle und -verspätungen</b>  | <b>5</b>  |
|          | Gespräch mit Vertretern von Unternehmen und Verbänden  |           |
| <b>2</b> | <b>Gesetz zur Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen</b>                                     | <b>17</b> |
|          | Gesetzentwurf<br>der Fraktion der SPD<br>Drucksache 17/4115<br><br>Ausschussprotokoll 17/662 |           |

Der Ausschuss kommt überein, auf ein Votum zu verzichten.

**3 Vielfalt der Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen nutzen – Infrastruktur ausbauen, Rahmenbedingungen verbessern und die Intermodalität stärken** **20**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 17/6246

Der Ausschuss stimmt dem Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD bei Enthaltung der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu.

**4 Sicherheitsdefizite für Flugpassagiere beseitigen – Landesregierung muss sich für die Bündelung aller Luftsicherheitsaufgaben in staatlicher Hand einsetzen** **23**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/6258

Der Ausschuss kommt überein, sich an der Anhörung nachrichtlich zu beteiligen.

**5 Europäische Klimapolitik forcieren. CO<sub>2</sub> einen Preis geben und Energiegeld einführen** **24**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/5724

Der Ausschuss kommt überein, sich an der Anhörung im federführenden Ausschuss nachrichtlich zu beteiligen.

**6 Bunt, bunter, Straßenblockaden! Die Landesregierung muss ein tragfähiges Handlungskonzept gegen Chaoshochzeiten vorlegen! 25**

Antrag  
der Fraktion der AfD  
Drucksache 17/6262

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

**7 Klimaschutz und Verkehrswende brauchen mehr als Sonntagsreden: Landesweites und kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche für Nordrhein-Westfalen! 26**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/6591

Der Ausschuss kommt überein, eine Anhörung durchzuführen und das weitere Vorgehen in einer Obleuterunde zu klären.

**8 Mit der Reaktivierung von Schienenstrecken in Nordrhein-Westfalen Lücken im Bahnnetz schließen und systembruchfreies Fahren für die Menschen ermöglichen 30**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
17/6592

Der Ausschuss stimmt dem Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD bei Enthaltung der SPD-Fraktion zu.

- 9 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; TWE-Reaktivierung für den SPNV (zwischen Hasewinkel – Gütersloh – Verl), WLE-Reaktivierung für den SPNV (zwischen Münster und Sendenhorst) und „Robustes Netz NRW“ (s. Anlage) 32**

Bericht der Landesregierung  
Vorlage 17/2225

Der Ausschuss erteilt der Aufnahme der TWE-Reaktivierung für den SPNV einstimmig sein Einvernehmen.

Der Ausschuss erteilt der Aufnahme der WLE-Reaktivierung für den SPNV mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der AfD-Fraktion sein Einvernehmen.

Der Ausschuss erteilt der Aufnahme von 16 prioritären Maßnahmen des Paketes „Robustes Netz NRW“ einstimmig sein Einvernehmen.

- 10 Aktueller Sachstand Rheinbrücke Leverkusen (s. Anlage) 37**

Bericht der Landesregierung  
Vorlage 17/2226

- 11 Verschiedenes 39**

**9 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; TWE-Reaktivierung für den SPNV (zwischen Hasewinkel – Gütersloh – Verl), WLE-Reaktivierung für den SPNV (zwischen Münster und Sendenhorst) und „Robustes Netz NRW“**

Bericht der Landesregierung  
Vorlage 17/2225

*(Tagesordnungspunkt auf Wunsch der Landesregierung, s. Anlage)*

**Minister Hendrik Wüst (VM)** berichtet wie folgt:

Zumindest das Abstimmungsergebnis zum vorherigen Tagesordnungspunkt ermuntert uns, bei der Reaktivierung konkret zu werden. Heute stehen zwei Projekte an: TWE soll zwischen Hasewinkel, Gütersloh und Verl reaktiviert und neu eingerichtet werden. Es wird insgesamt sechs Haltepunkte und zwei Bahnhöfe geben. Gütersloh wird eingebunden; ein 60-Minuten-Takt wird angestrebt. Die Prognose spricht von 2.300 Fahrgästen.

Bei WLE handelt es sich um die gleiche Fahrgastzahl, vier Haltepunkte und drei Bahnhöfe. Die Strecke zwischen Münster und Wolbeck soll im 20-Minuten-Takt eingebunden werden. Die zwei Verbindungen pro Stunde werden weitergeführt und verbinden dann im 20-/40-Takt noch Wolbeck und Sendenhorst.

Die beiden Reaktivierungsmaßnahmen sollen in den ÖPNV-Bedarfsplan und den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan aufgenommen werden, um die Steigerung der Attraktivität des Angebots weiter voranzutreiben und ganzen Regionen die Möglichkeit zu geben, besser klimafreundlich mobil zu sein.

Wir freuen uns offensichtlich alle – das habe ich jedenfalls der Debatte entnommen – auf weitere Reaktivierungsprojekte. Diese beiden befinden sich nun in einem Status, dass Sie heute darüber abstimmen können.

Ein weiteres wichtiges Projekt verbirgt sich hinter der Überschrift „Robustes Netz NRW“. Hier und da ist heute schon angeklungen, dass in der Vergangenheit eine Menge Schieneninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen abgebaut worden ist. Fachleute sprechen davon, dass in ganz Deutschland so viel Schienen abgebaut worden sind, wie es in den Niederlanden und Belgien zusammen gibt, nämlich über 5.000 km.

Das führt auch dazu, dass unsere Netze nicht mehr so stabil sind, wie wir es gerne hätten. Wenn man mit der Bahn fährt, was wir wahrscheinlich alle gelegentlich tun, merkt man, dass man irgendwo steht, aber nicht auf das Nachbargleis kommt, weil teilweise schlichtweg Weichen fehlen.

Über solche Themen, über eine ganz konkrete Projektliste sprechen wir dabei, um die Netzkapazitäten auf besonders belasteten Strecken stabiler abwickeln zu können – insbesondere dort, wo in den nächsten Jahren Baustellen sein werden, womit

immer wiederkehrenden Störungen zu rechnen ist. Es geht also insgesamt um eine Stabilisierung des SPNV insbesondere an Rhein und Ruhr im besonders frequentierten Netz.

Insgesamt umfasst das Projekt 34 Maßnahmen, von denen 16 in einer ersten Stufe realisiert werden sollen. Diese Maßnahmen der ersten Stufe sind in der Anlage der Vorlage einzeln erläutert. Es ist wichtig zu sagen, dass diese 16 Maßnahmen nur gemeinsam Sinn machen, um dem gesamten Netz am Ende zuträglich zu sein. Es hat also keinen Sinn, sich eine Weiche herauszusuchen, um eine andere wegzulassen; das würde am Ende nicht sehr viel bringen.

Das Ganze ist nicht umsonst zu haben. Ich könnte gut verstehen, wenn Sie gleich eine lange politische Diskussion darüber beginnen würden, ob es Sinn macht, mit SPNV-Mitteln in Bundesinfrastruktur zu investieren. Diese Gedanken haben wir uns intern nämlich auch gemacht. Ich selbst habe mich sehr gefragt, ob das richtig ist oder nicht.

Darüber können wir lange diskutieren, aber am Ende wird es dadurch nicht besser. Deshalb investieren wir in einem Gesamtvolumen von 179,78 Millionen Euro, an dem wir mit 121 Millionen Euro beteiligt sind. Landesregionalisierungsmittel und Aufgabenträger sind mit dabei.

Vielleicht noch zur Frage, die auch interessant ist, wann es denn dann besser wird: 2022 sollen die ersten Maßnahmen umgesetzt werden, die letzten bis 2029. Das ist, glaube ich, also in Summe vertretbar. Es wird jetzt aber auch höchste Zeit, dass wir es tun, auch wenn es uns schwerfällt, mit diesem Geld etwas zu machen, mit dem wir auch andere Sachen machen könnten.

Beide Reaktivierungsmaßnahmen und das Paket „Robustes Netz NRW“ sind nach unserer Überzeugung wichtige Schritte, sodass wir darum bitten, heute das Einvernehmen herzustellen.

**Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe)** ergänzt, offensichtlich bestehe überhaupt kein Dissens bei der Sinnhaftigkeit von Reaktivierungen. Die Stadt Münster erstickte am Stau, wobei der Raum immer weiter wachse. Ähnlich verhalte es sich auf der Strecke zwischen Gütersloh und Verl. Mit Blick auf die Verkehrswende biete sich hier tatsächlich die Möglichkeit, Menschen von der Straße in den öffentlichen Nahverkehr zu holen.

Bei WLE gebe es eine breite Unterstützung der Stadt Münster, des Kreises Warendorf, der Stadt Sendenhorst, des ZVM, des NWL und des Regionalrats. Gleiches gelte für TWE; so unterstützten die Städte Hasewinkel, Gütersloh und Verl, der Kreis Gütersloh, der VVOWL, der NWL und der Regionalrat in Detmold. Wie auch die Landesregierung unterstützten also alle die beiden Reaktivierungen.

Beide Projekte stünden seit 10 bis 20 Jahren in der Debatte, sodass man sich aus fachlicher Sicht sehr freue, dass man nun nicht mehr über verschiedene Varianten diskutieren müsse. Alle stünden in den Startlöchern, um gegebenenfalls erforderliche Planfeststellungen bzw. Plangenehmigungen in die Wege zu leiten.

Es werde auch entsprechende Bürgerbeteiligungen geben. Gerade bei WLE gebe es bereits im Vorfeld eine starke öffentliche Beteiligung von Bürgern und Bürgerinitiativen durch öffentliche Veranstaltungen. Das dort Geäußerte sei so weit wie möglich eingeflossen.

Am Ende könne man ein nach den vorgegebenen Kriterien der standardisierten Bewertung positives Ergebnis feststellen.

**Dr. Daniel Thelen (DB Netz AG)** führt zum „Robusten Netz NRW“ aus, in den nächsten mehr als zehn Jahren werde man mehr und mehr Verkehr auf die Schiene holen, wenn man beispielsweise an den RRX und die Maßnahmen im Knoten Köln denke. In der Zwischenzeit müsse man aber unbedingt darauf achten, die Fahrgäste wegen der vom Minister angesprochenen Baustellen nicht wieder an die Straße zu verlieren.

Gerade der Nahverkehr könne Baustellen nicht umfahren, weil er an bestimmten Punkten halten müsse. Das „Robuste Netz NRW“ werde es ermöglichen, den Verkehr mitten durch die Baustelle bzw. kurz an der Baustelle vorbeifahren zu lassen.

Da die zu reaktivierenden Strecken nicht elektrifiziert werden sollten, fragt **Arndt Klocke (GRÜNE)** nach der Entwicklung alternativer Antriebe.

**Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe)** antwortet, es gebe tatsächlich sehr konkrete Überlegungen insbesondere mit Blick auf den sehr großen Anteil nicht elektrifizierter Strecken gerade in Westfalen. Mitte der 20er-Jahre, also zeitgleich mit der perspektivischen Betriebsaufnahme auf diesen beiden Strecken, endeten die Verträge heutiger Dieselnetze, nämlich westliches Münsterland und OWL-Dieselnetz.

Über die beiden Reaktivierungsstrecken hinaus habe man fünf weitere Strecken identifiziert, sodass man das zusammenhängende Netz aufgrund der inzwischen erkennbaren Fahrzeugtechnik im Batteriebetrieb elektrifizieren könne, ohne zusätzliche Infrastruktur zu errichten, denn Oberleitungsnachladeinseln und Ähnliches seien rechtlich überhaupt noch nicht geklärt.

Bislang gebe es noch kein fertig ausgearbeitetes Konzept; allerdings solle die Zweckverbandsversammlung noch in diesem Jahr die entsprechende Ausschreibung des Netzes beschließen, sodass es auf beiden Linien keinen Dieselbetrieb gebe. Gegebenenfalls müsse man übergangsweise noch mit Diesel fahren, allerdings spätestens ab 2025 bzw. 2026 nicht mehr.

**Bodo Middeldorf (FDP)** hebt hervor, es gebe offensichtlich ein klares Ergebnis nach der standardisierten Bewertung. Insbesondere WLE könne den Raum stärker erschließen und dem Wohnungsdruck insbesondere in Münster entgegenwirken. Allerdings gebe es auch einen Beschluss der Stadt Münster in Bezug auf die Buslinie, die diese Strecke momentan bediene, der unterschiedlich interpretiert werde.

Die einen meinten, danach werde die Buslinie beibehalten, weshalb die ursprünglichen Prämissen der standardisierten Bewertung obsolet würden. Die anderen wie seine

Fraktion gingen davon aus, dass die Reaktivierung der WLE in ein Gesamtkonzept integriert werde, das auch die modifizierte Buslinie enthalte, die zukünftig die Fahrgäste punktuell zu den Haltestellen führe.

Die Ausführungen zu alternativen Antrieben halte seine Fraktion für eine Grundbedingung, sodass man nicht dauerhaft mit Dieselfahrzeugen fahren müsse, sondern tatsächlich zu alternativen emissionsfreien bzw. emissionsarmen Antriebssystemen komme, was ein wichtiges Argument für die Bürgerinnen und Bürger für die Reaktivierung dieser Strecke darstelle.

**Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe)** weist darauf hin, es gebe zwar noch keine Beschlusslage zu den alternativen Antrieben; es handele sich aber um seine feste Überzeugung, dass man diese Beschlusslage herbeiführen werde, denn man arbeite seit anderthalb Jahren auf das Ziel hin, das Dieselnetz inklusive der beiden zu reaktivierenden Strecken auf lokal emissionsfreien Betrieb umzustellen. Dabei müsse man mit Blick auf CO<sub>2</sub>-Emissionen berücksichtigen, woher der Strom komme und was mit den Batterien passiere.

Er strebe einen möglichst baldigen Betrieb mit regenerativer Energie sowie einer Nachhaltigkeitsstrategie für den Batterieeinsatz an, denn er wolle nicht nur lokale Emissionsfreiheit, sondern echte CO<sub>2</sub>-Freiheit. Ob man dies bereits 2025 oder erst im Laufe der Zeit erreiche, bleibe abzuwarten.

Zur Buslinie führt er aus, die Basis der standardisierten Bewertung sei die Umstellung des 20-Minuten-Takts auf einen 60-Minuten-Takt auf dem unteren Abschnitt im Münsteraner Südosten gewesen. Darauf beruhe auch das Ergebnis von 1,4.

Nach erheblichen Diskussionen in Münster habe man in einer Sensitivitätsanalyse zusätzlich den Kosten-Nutzen-Faktor bei Beibehaltung eines 20-Minuten-Takts auf der kompletten Buslinie errechnet. Seines Wissens nach habe der Rat der Stadt Münster beschlossen, den 20-Minuten-Takt der Buslinie beizubehalten, sodass er davon ausgehe, dass sowohl WLE als auch der Bus komme, der nicht mehr den direkten Weg in die Stadt fahre, sodass es ein noch mal deutlich verbessertes ÖPNV-Angebot geben werde, das Ergebnis aber immer noch über 1 liege.

**Bodo Middeldorf (FDP)** fasst zusammen, mit dem Reaktivierungsbeschluss werde also die Linienführung des Busses modifiziert, was zu einem Zusatznutzen führe.

Dies bestätigt **Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe)**. Der Bus fahre im Münsteraner Südosten wie heute, nehme dann einen anderen Weg in die Innenstadt und werde mit einer anderen Buslinie verknüpft, sodass es nicht zwei parallele 20-Minuten-Systeme in die Innenstadt gebe. Damit ergebe sich eine deutlich verbesserte ÖPNV-Verbindung für den Münsteraner Südosten.

Der Ausschuss erteilt der Aufnahme der TWE-Reaktivierung für den SPNV einstimmig sein Einvernehmen.



Der Ausschuss erteilt der Aufnahme der WLE-Reaktivierung für den SPNV mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der AfD-Fraktion sein Einvernehmen.

Der Ausschuss erteilt der Aufnahme von 16 prioritären Maßnahmen des Paketes „Robustes Netz NRW“ einstimmig sein Einvernehmen.



Sehr geehrter Herr Nückel,

für die nächste Ausschusssitzung möchte ich noch die beiden folgenden Tagesordnungspunkte anmelden:

- ❖ „Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; TWE-Reaktivierung für den SPNV (zwischen Harsewinkel – Gütersloh – Verl), WLE-Reaktivierung für den SPNV (zwischen Münster und Sendenhorst) und „Robustes Netz NRW““  
*Einvernehmensherstellung*
- ❖ „Aktueller Sachstand Rheinbrücke Leverkusen“  
*Mündlicher und schriftlicher Bericht*

Mit freundlichen Grüßen

████████████████████

Ministerbüro  
Referat für Kabinett und Parlamentsangelegenheiten,  
Europa und Internationales

**Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**



Stadttor 1  
40190 Düsseldorf  
Tel.: 0211-3843-1024

