



Verkehrsausschuss

67. Sitzung (öffentlich)

2. Februar 2022

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:35 Uhr bis 15:46 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

1 Dialog statt Verbot – Mehr Eigenverantwortung und Rechtssicherheit für Motorradfahrer

3

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/14061

Ausschussprotokoll 17/1665 (*Anhörung am 08.12.2021*)

– Wortbeiträge

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.

**2 Brandgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge in Sammelgaragen –
Mit einheitlichem Brandschutz der steigenden Gefahr begegnen** **5**

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/15455

Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses
Stellungnahme 17/4748
Stellungnahme 17/4753
Stellungnahme 17/4766
Stellungnahme 17/4767
Stellungnahme 17/4771
Stellungnahme 17/4772
Stellungnahme 17/4773

– Wortbeiträge

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.

**3 Aktueller Stand der Entwicklungen zur Sperrung der Rahmede-Brücke
auf der A45 (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)** **7**

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, das weitere Vorgehen unter den Obleuten zu klären.

4 Verschiedenes **18**

1 Dialog statt Verbot – Mehr Eigenverantwortung und Rechtssicherheit für Motorradfahrer

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/14061

Ausschussprotokoll 17/1665 (*Anhörung am 08.12.2021*)

(Der Antrag wurde nach Beratung am 16.06.2021 einstimmig an den Verkehrsausschuss überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

Nic Peter Vogel (AfD) berichtet von der Sorge der Motorradfahrer, die Politik wolle sie aufgrund der Belästigung durch das Standgeräusch wie in Österreich temporär oder komplett ausschließen, das aber nichts mit dem Fahrgeräusch zu tun habe; dürfte nämlich bei Berücksichtigung des Standgeräusches gegenwärtig nicht einmal ein Polizeimotorrad fahren. Letztlich komme es auf das Verhalten der Fahrer an, nicht aber auf das Fortbewegungsmittel Motorrad an sich.

Selbstverständlich müsse man auch Rücksicht auf die Menschen nehmen, die durch Motorradlärm gestört oder sogar an ihrer Gesundheit beeinträchtigt würden. Besonders laute Motorräder könnten bei einem Anfangsverdacht noch vor Ort einer ersten Prüfung unterzogen werden. Bei einer Manipulation der Maschine erlösche ihre Betriebserlaubnis, der Motorradfahrer werde unverzüglich aus dem Verkehr gezogen und sehe sich anschließend einer großen bürokratischen Belastung ausgesetzt. Würde man zu Beginn einer Saison auffällige Motorradfahrer aus dem Verkehr ziehen, würde dies daher gewiss eine abschreckende Wirkung auf andere entfalten, die sich falsch verhielten. Hingegen halte seine Fraktion gar nichts davon, aufgrund des Fehlverhaltens einiger alle Motorradfahrer zu bestrafen.

Carsten Löcker (SPD) betont, in den bereits stattgefundenen Debatten sei es stets um einen Interessenausgleich und nicht um ordnungsrechtliche Maßnahmen gegen die Motorradfahrer gegangen, auch wenn die AfD-Fraktion dies mit ihrem erneuten Antrag binnen kurzer Zeit weismachen wolle. Verfehlungen müssten selbstverständlich wie bislang auch ordnungsrechtlich geahndet werden. Nicht aber gehe es darum, die Motorradfahrer an der Ausübung ihres Hobbys zu hindern.

Klaus Vossemer (CDU) schließt sich Carsten Löcker an und erinnert an den Antrag der Koalition zum Thema, der letztlich in der Entschließung des Bundesrats zur wirklichen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm Drucksache 125/20 gemündet sei. Gleichwohl komme es in jeder Motorradsaison zu berechtigten Beschwerden von lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohnern entlang der besonders attraktiven Motorradstrecken.

Auch die Koalition verfolge seit Längerem einen Interessenausgleich und unterstütze kommunale sowie Initiativen der Landesregierung, um das Bewusstsein für Rücksicht-

nahme und vernünftiges Miteinander zu schaffen, woran man fortlaufend erinnern und wofür man gegebenenfalls repressive Maßnahmen schärfen müsse. Niemand denke hingegen an Fahrverbote, um den Bikern ihren Fahrspaß zu verbieten.

Die Koalition habe die Polizei vor Ort mit Lärmmessgeräten ausgestattet, um die Überschreitung der Lärmgrenzwerte möglichst gerichtsfest feststellen und diese Verstöße bis hin zur Stilllegung der Fahrzeuge ahnden zu können. Damit erreiche man ein gedeihliches Miteinander zwischen den Bikern mit ihrem Fahrspaß und der Ruhe der Anwohner.

Ulrich Reuter (FDP) sieht ebenfalls keine Notwendigkeit für den AfD-Antrag, wenn man auch immer wieder an der erforderlichen Sensibilisierung arbeiten müsse; dabei gebe es auch viele Initiativen aus der Szene selbst. Schwarze Schafe sorgten in allen Bereichen für Probleme, für die man aber nicht alle anderen bestrafen dürfe. Die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten sollten zunächst ausgeschöpft werden.

Nic Peter Vogel (AfD) unterstreicht, seiner Fraktion gehe es doch gerade um den Interessenausgleich, um keine Verlierer zu schaffen. Die angesprochenen Lärmmessgeräte lieferten keine rechtssicheren Ergebnisse, könnten aber gut bei einem Anfangsverdacht eingesetzt werden, um gegebenenfalls im Anschluss eine gerichtsfeste Untersuchung durchzuführen. Ein solches Vorgehen würde eine gewisse abschreckende Wirkung auf die Szene entfalten. Offensichtlich bestehe deren Sorge jedenfalls fort, wie verschiedene Demonstrationen von Motorradfahrern im vergangenen Sommer belegten.

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.

2 **Brandgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge in Sammelgaragen – Mit einheitlichem Brandschutz der steigenden Gefahr begegnen**

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/15455

Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses
Stellungnahme 17/4748
Stellungnahme 17/4753
Stellungnahme 17/4766
Stellungnahme 17/4767
Stellungnahme 17/4771
Stellungnahme 17/4772
Stellungnahme 17/4773

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

Nic Peter Vogel (AfD) führt aus, in den Medien höre man immer wieder von brennenden Elektrofahrzeugen, von denen eine erhöhte Gefahr ausgehe. Nach Auskunft der Sachverständigen gebe es zwar keine höhere Brandlast, wohl aber eine längere Branddauer und höhere Temperaturen. Die DEKRA weise darauf hin, dass die Bauaufsichtsbehörden nach der Prüfverordnung auch nicht geschlossene oberirdische Großgaragen spätestens alle sechs Jahre zu prüfen hätten, was er aber mit Blick auf die neue Technologie für zu lange halte.

Ebenfalls teile die DEKRA mit, dass die Betreiber von Tiefgaragen und Parkhäusern selbst dafür sorgen müssten, dass die Elektrofahrzeuge an speziellen Plätzen aufgeladen würden; die erforderlichen Löschsysteme seien aber nicht gerade günstig. Auch gebe es versicherungsrechtliche Konsequenzen. Er resümiert, nach wie vor bestehe Gefahr in einigen Tiefgaragen und auf einigen öffentlichen Plätzen mit Blick auf die Art des Löschens, die Luftzirkulation und die Rettungswege.

Klaus Voussem (CDU) bezeichnet die Anhörung der Sachverständigen als eindeutig, die kein Problem erkannten, sodass die AfD-Fraktion ihren Antrag offensichtlich aus ideologischen Gründen aufrechterhalte. Von Elektroautos gehe jedenfalls im Vergleich zu Verbrennungsmotoren keine erhöhte Brandgefahr aus.

Carsten Löcker (SPD) schließt sich Klaus Voussem an. Selbstverständlich müsse man die geeigneten Löschsysteme einsetzen und brauche bauordnungsrechtliche Rahmenbedingungen. Von Elektrofahrzeugen gehe etwa im Vergleich mit großen Bussen keine signifikant höhere Brandgefahr aus. Die Fahrzeughersteller und die Fahrer

brauchten belastbare Lösungen, wobei er beispielsweise an das Löschen mit Aerosolen denke, Feuerwehr und Industrie aber jedenfalls nicht den AfD-Antrag. Offensichtlich wolle die AfD-Fraktion mit ihrem Antrag bloß die sozialen Medien bedienen.

Ulrich Reuter (FDP) lehnt den Antrag ebenfalls als überflüssig ab.

Nic Peter Vogel (AfD) widerspricht, aus den Stellungnahmen könne man sehr wohl die Notwendigkeit für ein Konzept mit einheitlichen Regeln herauslesen. Auch Privatpersonen mit eigener Garage sollten mit Blick auf Anpassungsbedarf bei den Versicherungen aufgeklärt werden.

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.

3 Aktueller Stand der Entwicklungen zur Sperrung der Rahmede-Brücke auf der A45 (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Die Situation an der A45 ist für die Anwohnerinnen und Anwohner und die Wirtschaft in Südwestfalen eine sehr große Herausforderung; man könnte auch von einer Zumutung sprechen. Anwohner, Pendler und Wirtschaft haben zurecht die Erwartung an uns, dass wir alles unternehmen, um die Brücke schnellstmöglich zu bauen.

Diesen Montag habe ich an einem weiteren Spitzentreffen auf Einladung der Autobahn GmbH zusammen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dem Landrat des Märkischen Kreises, dem Bürgermeister der Stadt Lüdenscheid und den lokalen Abgeordneten aus Landtag und Bundestag teilgenommen. Ich bin sehr dankbar für den engen Austausch mit allen Beteiligten, der aus meiner Sicht sehr konstruktiv verlaufen ist, weil wir viele wichtige Punkte diskutieren konnten.

Wir werden dieses wichtige Dialogformat verstetigen, um die Situation der Menschen vor Ort und der Unternehmen in Südwestfalen zu verbessern. Da es laut Autobahn GmbH keine wesentlichen neuen Erkenntnisse zum Abriss oder zu Sprengung und Neubau der Brücke gibt, nimmt Frau Sauerwein-Braksiek an der heutigen Sitzung nicht teil.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen bemüht sich sehr um eine Verbesserung der Situation vor Ort. Die Anwohnerinnen und Anwohner müssen entlastet werden. Die Menschen in Lüdenscheid und Südwestfalen können sich auf unsere Unterstützung verlassen. Ich möchte Ihnen kurz eine Zusammenfassung der aktuellen Themen geben, zunächst zur Optimierung der Umleitungsverkehre:

Wir setzen uns mit aller Kraft für bessere Umleitungsverkehre in Lüdenscheid und Umgebung ein. Zusätzlich zu der bereits erfolgten aufwendigen Optimierung des Verkehrsflusses durch neue Programmierungen der Ampelschaltungen und das Pförtnern der Abfahrten durch teils zusätzliche Ampeln hatten wir Kontakt zu Navigationsanbietern aufgenommen, damit die von uns eingerichteten Umleitungsstrecken in den Navigationssystemen fest eingestellt werden. Wenn Sie auf Google Maps Lüdenscheid aufrufen, zeigt die Lücke auf der A45 dort eindrucklich, dass unsere Bitten aufgenommen wurden, und demonstriert noch einmal die Größe des Problems für die Region. Derzeit wird eine weitere alternative Umleitungsstrecke in Lüdenscheid planerisch geprüft. Wir halten Sie über weitere neuere Erkenntnisse auf dem Laufenden.

Des Weiteren hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit der Autobahn GmbH und dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen über eine Straßenabsenkung der B54 gesprochen, um die dortigen Brücken auch für Lkw durchgängig durchfahrbar zu machen. Die Überführungsbauwerke liegen in der Baulast der Bahn. Das BMDV hat bereits den Kontakt mit dem Präsidenten des Eisenbahnbundesamtes hergestellt, um eine beschleunigte Umsetzung der Maßnahmen auf der B54 zu erreichen. Auch wenn wir den reinen Transitverkehr großräumig über die A3 und A7/A44 umleiten, fällt in der starken Industrieregion Südwestfalen doch auch Lkw-Ziel- und -Quellverkehr an, der gut durch die Region kommen soll.

Aktuelle Messungen der Verkehrsströme durch die Autobahn GmbH haben ergeben, dass im Vergleich von Mitte November 2022 zur dritten Woche des neuen Jahres zwischen 57 und 62 % weniger Verkehr auf der A45 nördlich und südlich des gesperrten Bereichs unterwegs war. Es ist also weniger Verkehr, insbesondere weniger Lkw-Verkehr; gleichwohl sprechen wir über eine starke Belastung, die wir weiter reduzieren müssen.

Zur Entlastung erkundigen wir uns nach allen Möglichkeiten. So wird morgen eine Besprechung mit der SIHK, DB Cargo, DB Netz und dem Verkehrsministerium stattfinden, in der es um eine mögliche Anbindung der Unternehmen in der Region ans Schienennetz geht, um Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern. Für den ÖPNV prüft der NWL derzeit, ob weitere Angebote möglich gemacht werden können. Falls dies möglich ist, wird das Land mit dem Bund über die Finanzierung sprechen.

Auch in Sachen Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner an den Umleitungsstrecken wird intensiv gearbeitet. Für eine kurzfristige Lösung müsste der Lärmschutz allerdings außerhalb der Regularien stattfinden. Derzeit erarbeiten wir daher mit dem BMDV eine Lösung zum passiven Lärmschutz. Wir müssen und wir wollen die Anwohnerinnen und Anwohner vor Ort vor der erhöhten Verkehrsbelastung schützen.

Gleichzeitig darf die Wirtschaft in Südwestfalen – wir reden hier über einen der stärksten Wirtschaftsstandorte in ganz Deutschland – nicht gefährdet werden. Hier geht es schon lange nicht mehr nur um Verkehrspolitik, sondern auch um Wirtschaftspolitik. Mein Kollege, Minister Pinkwart, hat daher am Montag den von der Sperrung der Talbrücke an der A45 besonders betroffenen Unternehmen die Unterstützung des Landes zugesichert.

Gute Infrastruktur ist Wirtschaftsfaktor und Garant für Wohlstand und Sicherheit der Menschen; das wissen wir alle. Daher ist allen Beteiligten klar: Wir müssen Brücken schneller planen, genehmigen und bauen. Die Landesregierung hat schon 2017 einen Bauhochlauf gestartet. Jetzt ist entscheidend, dass wir auf dem von Nordrhein-Westfalen eingeschlagenen Weg weiter vorankommen – vor allem bei den angegriffenen Brücken in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes.

Mit dem von uns vorgelegten Zehn-Punkte-Programm wollen wir die Voraussetzungen schaffen, schneller zu sein, als es bislang möglich war. Um nur ein Beispiel zu nennen: Mit einem 300-Millionen-Euro-Sonderfonds und einem eigenen Geschäftsbereich bei der Autobahn GmbH würden wir erheblich an Tempo gewinnen. Wir können einen Planungsvorrat schaffen und Bauprojekte ohne Zeitverzug, wie wir ihn gerade diskutieren, angehen, weil wir auf einen Bestand an fertigen Planungen zurückgreifen könnten.

Die Wirtschafts- und Handelsverbände begrüßen unsere Forderungen im Zehn-Punkte-Papier ausdrücklich. Wir werden uns bei der Bundesregierung natürlich weiter für die Umsetzung einsetzen. Wir müssen schneller planen, genehmigen und bauen. – Weitere Details zur Situation bei DB Netz und DB Cargo werden Ihnen nun Herr Lübberink, Herr Hauschild und Herr Schilling von der Deutschen Bahn schildern.

Werner J. Lübberink (Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land NRW)

betont eingangs, wie immer pflege die DB einen offenen Dialog. Morgen finde das Gespräch mit ungefähr 100 Industrieunternehmen aus der Region statt. Die DB werde aktiv dabei unterstützen, Verkehr aus der Region und in die Region zu erleichtern. Sowohl an der Volmetalbahn als auch auf der Ruhr-Sieg-Strecke gebe es durch die Flutkatastrophe schwerste Schäden; insbesondere die Stellwerke in Hohenlimburg hätten unter Wasser gestanden.

Im Rahmen des digitalen Schnellläuferprogramms werde die DB die Ruhr-Sieg-Strecke beim Wiederaufbau technisch weiter aufrüsten. Nach dem Bundesverkehrswegeplan handele es sich langfristig mit dem Ausbau der Tunnels um eine Ausbaustrecke; könne man diese Strecke gegenwärtig doch weder für Container noch für Hochladungsverkehre noch für aufgesattelte Lastwagen nutzen. Perspektivisch stelle sie eine der großen Entlastungsstrecken für die Strecken beiderseits des Rheins dar. Gegenwärtig aber gäben die Tunnels die Nutzung der Strecke als rollende Landstraße einfach nicht her. Mit dem Schnellläuferprogramm zur Digitalisierung insbesondere der Ruhr-Sieg-Strecke investiere die Bahn außerordentlich viel Geld in die Region, das an sich anderswo in Deutschland verbaut worden wäre. Nordrhein-Westfalen habe im Rahmen der 500 Millionen Euro die beiden Topprojekte abschöpfen können. Abschließend dankt er dem Verkehrsministerium für die massive Unterstützung.

Die Bahn führe Gespräche mit den Unternehmen Kombiverkehr und Lokomotion, um schnellstmöglich erweiterte Konzepte zu erstellen. Von den 15.000 Lkw, die die Brücke täglich überquert hätten, handele es sich zu 90 % um Fern-fern-Verkehr. Von den restlichen 1.500 bis 2.500 Lkw im regionalen Verkehr wolle die DB kurz- bis mittelfristig 400 Lkw von der Straße auf die Schiene bringen, was perspektivisch acht bis zehn Zugpaaren täglich entspreche. Dies werde sich ohne eine Unterstützung der Region wahrscheinlich nur schwer umsetzen lassen.

Auf der Volmetalbahn hätten vor der Flutkatastrophe 70 Züge am Tag fahren können. Die RB52 fahre von Lüdenscheid in Richtung Norden und die RB25 von Lüdenscheid in Richtung Süden. Die Flutschäden zwischen Rummenohl und Brügge wirkten augenscheinlich gar nicht so schlimm; nach intensiver Testphase stelle sich jedoch heraus, dass der Bahndamm auf etwa 800 m komplett erneuert und das Stützbauwerk eines Berges auf der anderen Seite des Flusses an einer kritischen Stelle erneuert werden müsse. Er bezeichnet die Volmetalbahn als eine der Kernstrecken, die man nach der Flutkatastrophe mit Nachdruck repariere.

Ein solcher Prozess mit Dammsanierung und Stützwänden dauere normalerweise leicht bis zu drei Jahren; mit Unterstützung der Politik sei es aber mit dem Ausbauhilfegesetz gelungen, bei den Planungen Zeit einzusparen, sodass man nun insgesamt mit 16 Monaten auskomme. Gegenwärtig bemühe sich die Bahn, den Prozess noch weiter zu beschleunigen. Allerdings könne man in der nassen Jahreszeit kein großes Stützbauwerk errichten.

Er bekräftigt die Bereitschaft der Bahn, den Bürgermeistern, den Landräten und allen Beteiligten wie bei der Eifelstrecke in regelmäßigen Jours fixes über den aktuellen Stand zu berichten, was er auch dem Verkehrsausschuss anbietet. Sodann stellt er

Tobias Hauschild als für die Region verantwortlichen Produktionsleiter und Sebastian Schilling von DB Cargo vor.

Sebastian Schilling (Leiter European Sales and Corridor Development DB Cargo AG) erläutert, er leite den Vertrieb in den Regionen in Deutschland und Europa und sei damit auch für das Vertriebsteam in Hagen zuständig, das viele Unternehmen in der Region betreue. DB Cargo sei nach Bekanntwerden der dauerhaften Streckenspernung auf seine Bestandskunden in der Region zugegangen und habe angeboten, noch weitere Mengen aufzunehmen. So würden drei Züge im Einzelwagenverkehr die Region pro Tag mit Hagen und von dort aus mit ganz Deutschland verbinden. Etwa 30 Unternehmen verfügten über einen Gleisanschluss, mit denen man Gespräche über die Ausweitung der Mengen führe. Auch habe DB Cargo sofort mit der Diskussion um neue Konzepte mit Partnern für den kombinierten Verkehr für die Unternehmen ohne Gleisanschluss begonnen. Dabei stehe das Terminal in Kreuztal im Fokus für Verkehre innerhalb Deutschlands und Europas.

DB Cargo richte seinen Blick auf die von der Sperrung betroffene Unternehmen, um Lösungen anzubieten. Dazu zähle auch die morgige Veranstaltung mit der SIHK und Unternehmen sowie Spediteuren aus der Region, um darüber zu sprechen, wie man weitere Mengen auf die Schiene bekomme und Gleisanschlüsse errichten könne. Anschließend starte die Bahn eine große Vertriebsoffensive für die Region, um die dortigen Unternehmen zu erreichen und den Kontakt zu DB Cargo einfach zu gestalten. Bei vielen Angeboten handele es sich um eher regionale Lösungen, um den dortigen Unternehmen zu helfen, weshalb es eine Unterstützung für die Unternehmen und die Dienstleister brauche, um sie wirtschaftlich und finanziell tragbar zu gestalten.

Tobias Hauschild (Leiter Betrieb Netz Hagen, DB Netz AG) berichtet von mehreren Schäden an der Volmetalbahn, die die Bahn parallel zu den Schäden an der Ruhr-Sieg-Strecke bearbeite. Dabei habe man zwischen Hagen und Rummenohl begonnen, weil es dort wichtige Gleisanschlüsse gebe. Seit dem Fahrplanwechsel könne die Regionalbahn wieder von Dortmund über Hagen bis Rummenohl verkehren. In Rummenohl müsse nun noch ein bislang nur provisorisch gesicherter Hang sowie im weiteren Verlauf der ebenfalls nur provisorisch gesicherte Bahndamm an zwei Stellen bearbeitet werden. Nach den Bodengutachten sei ein Erdbauwerk an Streckenkilometer 17 allerdings nicht mehr tragfähig, sodass man das bisherige Bauwerk nicht einfach ersetzen könne, sondern ein Stützbauwerk errichten müsse, um die dauerhafte Stabilität des Bahndamms zu gewährleisten.

Bei Streckenkilometer 18 arbeite man beim Bahndamm zunächst mit einem Provisorium, um im Nachgang ohne Auswirkung auf den Betrieb seinen Fuß zu sichern. Die Bahn bemühe sich also, sich auf die Abschnitte zu konzentrieren, bei denen man den Verkehr sehr zügig wieder aufnehmen könne. Auf der Volmetalbahn gebe es bereits eine digitale Stellwerksanlage, deren Schäden man bereits behoben habe. Im Gegensatz dazu sei das Stellwerk in Hohenlimburg komplett mit Wasser vollgelaufen. Darüber hinaus sei es dort beim Oberbau erforderlich gewesen, allein über 60.000 t Schotter neu aufzubringen und zu verdichten.

Gordan Dudas (SPD) stellt fest, die Situation bleibe weitgehend unverändert; sei die Verkehrsbelastung zwar verbessert worden, aber noch nicht zufriedenstellend, die die Anwohnerinnen und Anwohner, die heimische Wirtschaft, die Infrastruktur und die gesamte Region betreffe und zu einer mittlerweile absolut unerträglichen Situation rund um die Uhr führe. Die Menschen könnten nicht mehr schlafen und kämen nicht zu ihrer Arbeitsstelle. Die Unternehmen könnten ihre Güter nur noch schwer transportieren. Auch gebe es erhebliche Schäden an der Infrastruktur und am Privateigentum, weshalb die Versicherungen teilweise die Prämien erhöhten. Die Menschen fühlten sich hilflos und alleingelassen.

Auch komme es zu Gewerbesteuerausfällen und Überlegungen eingessener Unternehmen wie auch von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern von außerhalb, die Region zu verlassen. Das Personal des Lüdenscheider Krankenhauses als Maximalversorger für die gesamte Region etwa stamme überwiegend von außerhalb. In der Region gebe es eine enorme Erwartungshaltung gegenüber Land und Bund. Er begrüßt die umgesetzten und geplanten Optimierungen bei den Umleitungen; so habe die Autobahn GmbH etwa auf seine Anregung hin die Fernziele gestrichen.

Er widerspricht der Ministerin, die B54 führe nicht zu einer Entlastung, sondern zu zusätzlichem Verkehr, der der Region aber den Rest geben würde. Die betroffenen Bürgermeister beklagten, man habe sie im Vorfeld bei den Planungen der B54 nicht eingebunden. Stattdessen müsse die Region weiträumig umfahren werden, etwa über Durchfahrverbote für den Fernverkehr und alle anderen rechtlichen Möglichkeiten.

Darüber hinaus brauche es finanzielle Unterstützung der Region etwa für die lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner, die Wirtschaft, die nicht mehr pünktlich liefern könne und der die Fachkräfte fehlten, die Schäden an der kommunalen Infrastruktur sowie die kommunalen Folgeschäden etwa durch Steuerausfälle. Ähnlich wie bei der Unwetterkatastrophe möge das Land einen Fonds auflegen und ein Koordinationsbüro als direkten Ansprechpartner von Land und Bund für Kommunen, Anlieger und Wirtschaft einrichten, um die Menschen in der Region schnell und gezielt bei ihren Sorgen und Nöten zu unterstützen.

Dass die Wiederherstellung der Volmetalbahn nicht drei Jahre, sondern 16 Monate dauern werde, sei zwar zu begrüßen, bringe aber für die konkrete Situation nichts. Tatsächlich bleibe die Anbindung der Region an die Außenwelt stark beeinträchtigt, sodass man dieser Notfallsituation mit außerordentlichen Maßnahmen begegnen müssen. Dazu zähle, nicht in den bislang bestehenden Planungsmöglichkeiten zu denken, um die Bahnstrecke unverzüglich wieder instand zu setzen. Er bedankt sich für das Angebot der Bahn, in der Region analog zur Autobahn GmbH regelmäßig über den Sachstand auf der Schiene zu berichten. Er resümiert, die Region schreie um Hilfe, die man nicht aus den Augen verlieren dürfe, sondern der man die notwendige Hilfe zukommen lassen müsse.

Arndt Klocke (GRÜNE) bestätigt die von Gordan Dudas beschriebene katastrophale Belastung der Stadt nach eigener Anschauung. Nach seinen gestrigen Gesprächen mit den Akteuren vor Ort und Elfriede Sauerwein-Braksiek gibt er den Wunsch wieder, ähnlich wie nach der Flutkatastrophe eine zentrale Stelle einzurichten, die Anfragen

bündeln, an die richtigen Ansprechpartner weitergeben und die Anstrengungen der verschiedenen Akteure koordinieren könne. Sehr wahrscheinlich werde sich die Situation in den nächsten vier bis fünf Jahren nicht wesentlich ändern.

Er zeigt sich überrascht, dass die Landesregierung ihr Zehn-Punkte-Papier in der letzten Ausschusssitzung nicht erwähnt und zuerst dem Parlament vorgestellt, sondern über die sozialen Netzwerke verbreitet habe. Trotz der anstehenden Landtagswahl erwarte er vom Verkehrsministerium, zuerst die Abgeordneten zu informieren und die Öffentlichkeitsarbeit der Koalitionsfraktionen nachgeordnet zu behandeln.

Die Ministerin spreche wie auch Hendrik Wüst von Investitionshochlauf und Bauprogramm, der aber tatsächlich unmittelbar nach der Regierungsübernahme die von Rot-Grün erarbeitete Priorisierung der knapp 400 nordrhein-westfälischen Straßenbauprojekte verworfen habe. So habe er etwa die als Umgehungsstraße im Wuppertaler Norden schon seit 55 Jahren in Planung befindliche L419n trotz des Mangels an Planerinnen und Planern bei Straßen.NRW wieder aktiviert und aus den priorisierten 130 Straßenplanungsprojekten wieder knapp 400 gemacht.

Elfriede Sauerwein-Braksiek habe auf seine Nachfrage in der letzten Ausschusssitzung hin betont, wer mehr Kontrollen und Präzision verlange, müsse in Kauf nehmen, dass sie dafür Personal vom Neubau abziehe. Insofern stelle sich die Frage, ob es für intensive Kontrollen der Brücken auf der Sauerlandlinie und anderen nordrhein-westfälischen Magistralen überhaupt genug Personal gebe oder ob es Umgehungsstraßen planen müsse, die seit 50 Jahren in der Schublade lägen.

Insofern handele es sich mitnichten um eine Glanzleistung des ehemaligen Verkehrsministers, die letztlich zur Situation im Sauerland geführt habe. Diese Verantwortung wolle die Landesregierung nun etwa mit dem Zehn-Punkte-Papier verschleiern; so könne es aber in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht in Nordrhein-Westfalen weitergehen, denn andernfalls werde es vergleichbares Chaos auch anderswo im Land geben.

Auch er dankt Werner Lübberink für sein Angebot, sowohl die Abgeordneten als auch die Beteiligten vor Ort kontinuierlich zu informieren, wobei er Letzteres für noch wichtiger halte. Möglicherweise biete sich mit Blick auf die Verkehrswende auch die Chance, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, als man es bislang geplant habe.

Klaus Vossemer (CDU) spricht von einer Ausnahmesituation in der Region und moniert, dass Elfriede Sauerwein-Braksiek offenbar die Zeit finde, sich vor Ort mit den Grünen zu treffen, nicht aber, an der Ausschusssitzung teilzunehmen und offene Fragen zu beantworten, etwa ob die Brücke denn nun gesprengt und auf die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden könne, was der Bundesverkehrsminister bejahe, worauf die Autobahn GmbH nach dem Landesverkehrsministerium ausweislich der dpa-Meldung aber hoffe. Hier brauche es Gewissheit, um mit dem Ersatzneubau möglichst schnell beginnen zu können.

Von der Bahn möchte er wissen, wann sie die Maßnahmen an den Strecken denn nun abschließen könne, um wenigstens die Pendlerströme auf die Bahn umzuleiten. Bei der Verlagerung von Gütern auf die Schiene handele es sich um ein grundsätzliches

Thema, das nicht nur in solchen Ausnahmesituationen in den Blick genommen werden sollte.

Gerade die Rückstellung von Projekten durch Rot-Grün habe zu einem enormen Sanierungsstau an den Autobahnen und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen geführt, der nun erst einmal abgearbeitet werden müsse. Anstatt 42 Millionen Euro an den Bund zurückzugeben, habe Schwarz-Gelb 600 Millionen Euro mehr nach Nordrhein-Westfalen geholt, sodass nun endlich wieder Sanierung, Neubau und Ausbau stattfinden. Wenn Arndt Klocke eine Konzentrierung fordere, müsse er auf der anderen Seite auch klar benennen, was dafür zurückgestellt werden sollte.

An die im Zehn-Punkte-Papier genannten Maßnahmen, die Schwarz-Gelb nun angehe, habe Rot-Grün im Traum nicht gedacht. Die Zuständigkeit für die A45 und die Talbrücke Rahmede liege inzwischen aber bei der Autobahn GmbH, die nun schnelle Lösungen liefern müsse. Er begrüßt den Vorschlag von Arndt Klocke, zu koordinieren und zu bündeln.

Ulrich Reuter (FDP) vermisst die Anwesenheit von Elfriede Sauerwein-Braksiek ebenfalls, die offenbar lieber grünen Wahlkampf vor Ort betreibe, zumal Mehrdad Mostofizadeh im Plenum gefordert habe, man möge die Autobahnbrücke besser vierspurig neu bauen, um Kies zu sparen. Der BUND, der den Grünen nahestehe, spreche sich für eine längere Verfahrensdauer aus, nicht aber für eine Beschleunigung.

Gordan Dudas habe die Situation vor Ort dargestellt, an der bereits viele Stellen intensiv arbeiteten; ob ein Notstand ähnlich wie in Genua der Region nützte, wisse er deshalb nicht. Gleichwohl lobt er Arndt Klocke für seinen Vorschlag einer Koordinierungsstelle, um die Aufgaben zu bündeln und die verschiedenen Akteure zusammenzubringen.

Von der Bahn wünsche er sich verstärkte Überlegungen, wie sie die Wiederinbetriebnahme der RB52 beschleunigen könne, um sich im Sinne der Region als sehr professioneller Player darzustellen. Sei es doch beispielsweise der Autobahn GmbH gelungen, in den Flutgebieten relativ viele Probleme aus der Welt zu schaffen und Straßen wieder passierbar zu machen. Wenn auch einige Tunnels nicht ganz den technischen Voraussetzungen für eine rollende Landstraße entsprächen, müsse man in der Notsituation möglicherweise mit einem Provisorium arbeiten, anstatt die ganz große Variante zu wählen, um die Strecke nutzen zu können.

Johannes Remmel (GRÜNE) bittet um die zeitnahe Unterrichtung des Ausschusses über die Ergebnisse des morgigen Gesprächs, weil die Abgeordneten aus der Region von der Wirtschaft und den Bürgerinnen und Bürgern immer wieder nach der rechtlichen Situation zu Gleisanschlüssen, der technischen Belastbarkeit, ihrer Nutzungsmöglichkeit auch für andere sowie einem Pendelverkehr zwischen Kreuztal und Hagen ähnlich der Alpenüberquerung gefragt würden. Er stelle große Bereitschaft aller Beteiligten für die Unterstützung des Schienenverkehrs fest.

Der selbst nicht am gestrigen Gespräch beteiligte Wirtschaftsminister habe erst in der anschließenden Pressekonferenz begrüßenswerte Wirtschaftshilfen verkündet, sodass eine Diskussion darüber in der Runde leider nicht möglich gewesen sei. Die

Landesregierung möge deshalb zügig auch die Abgeordneten über die Pläne informieren, um sich damit zu beschäftigen bzw. es den Menschen und der Wirtschaft vor Ort zu vermitteln.

Nun brauche es Transparenz und Klarheit über die notwendigen Planungsprozesse und ihre zeitliche Abfolge, die bislang noch fehlten. Er bittet die Landesregierung um Einschätzung unterschiedlicher Planungsvarianten, nämlich zum einen für den Fall, dass Abbau und Neubau parallel erfolgen müssten, weil man die Brücke nicht sprengen könne. In diesem Fall wolle er wissen, welche Raumordnungsprozesse erforderlich würden und welchen Umfang die Planfeststellung sowie weitere Prüfungen nach derzeitigem Recht hätten. Wäre die Sprengung der Brücke hingegen möglich, stellten sich die Fragen, welche Planungsprozesse sinnvoll seien und ob man eine Umweltverträglichkeitsprüfung benötige, falls zwar sechs Spuren gebaut, aber nur vier Spuren freigegeben würden.

Er wünsche sich Klarheit über beide Varianten und fordert, doch über ein Sondergesetz des Bundes nachzudenken, um so oder so die Planungsgrundlage sicherzustellen und je nach Variante keine Zeit zu verlieren. Nun gelte es, Spekulationen zu vermeiden und sich nicht gegenseitig den Schwarzen Peter zuzuschieben.

Nic Peter Vogel (AfD) bedauert ebenfalls die Abwesenheit von Elfriede Sauerwein-Braksiek, die er nun weder nach der Sprengung noch der Erhaltung bestehender Bauteile fragen könne. Neben der Rahmetalbrücke befänden sich Dutzende weitere Autobahnbrücken, die er zur kritischen Infrastruktur zähle, in einer schwierigen Situation, bei denen es nur noch um die Frage gehe, wann sie abgerissen werden müssten. Insofern bezeichne er den von Gordan Dudas geforderten Sonderfonds als „nette Sache“, aber nun gelte es, vor die Lage zu kommen, sodass man sich bereits beizeiten mit den Konsequenzen auseinandersetzen müsse, falls eine andere Brücke ausfalle, also für diesen Fall im Vorhinein strategische Pläne zu erarbeiten. Darauf könnten sich dann auch Kommunen einstellen, durch die in einem solchen Fall der Ausweichverkehr fließen müsse.

Carsten Löcker (SPD) führt aus, er halte es für entscheidend, alle Akteure zusammenzuholen, und begrüßt, dass die Bahn vor Ort mehr Präsenz zeigen wolle. Selbstverständlich handele es sich bei Verkehrspolitik auch um Wirtschaftspolitik, wenn der Wirtschaftsminister außer seiner Solidarität auch wenig Konkretes habe verlautbaren lassen, was die IHK, den Bürgermeister und andere maßlos enttäusche. Tatsächlich sei es aber die Aufgabe des Landes, für Lösungen vor Ort zu sorgen. Im Zehn-Punkte-Papier erkenne er nichts Neues und nichts Belastbares.

Er fordere die Beteiligung der Abgeordneten und der Region, zumal die Zuständigkeit nun bei der Autobahn GmbH und nicht mehr beim Land liege. Wenn er dies auch grundsätzlich begrüße, fehlten nun doch die ehemals produktive Kommunikation und die Nähe, um Probleme zu erörtern und nach Lösungen zu suchen. So könne es deshalb nicht weitergehen, sondern es bedürfe einer besseren Kommunikation.

Ausweislich des Berichts in der „Lokalzeit Essen“ würden die Brücken auf der A40 täglich auf ihre Befahrbarkeit hin überprüft. Er befürchte, dass die Autobahn GmbH

nicht überall im Land so verfahren, wenn sie auch viel Aufwand betreibe. Dieser reiche nicht aus, um insbesondere mit Blick auf die dramatischen Auswirkungen im Sauerland vor die Lage zu kommen. Die nächste Landesregierung werde ihre Anstrengungen verstärken müssen. Dabei müsse man auch an Brücken auf Zubringern sowie auf Bundes- und Landesstraßen denken. Er betont, Schadensklasse 3 bescheinige einen mangelhaften Zustand kurz vor der Sperrung. Er fordert ebenfalls eine transparente Kommunikation, denn insbesondere in manchen Regionen des Landes sei die Zeit für einen Plan gekommen, um zu steuern, was alle Fraktionen wollten.

Gordan Dudas (SPD) zeigt sich vom Verlauf der Debatte erschüttert, denn den Ernst der Lage hätten offensichtlich noch nicht alle verstanden. Die Situation eigne sich nicht als Wahlkampfthema, zumal sie ganz NRW und die gesamte Bundesrepublik betreffe. Die ganze Welt blicke nun auf den Umgang mit diesem Problem. Insofern appelliert er, parteiübergreifend nach vernünftigen Lösungen zu suchen. Um sich ein Bild zu machen, lädt er den Ausschuss nach Lüdenscheid ein, um auch die Akteure der Region zu Wort kommen zu lassen und den Menschen vor Ort die gebotene Aufmerksamkeit zu widmen. Er widerspricht Nic Peter Vogel, ein Sonderfonds wäre „keine nette Sache“, sondern würde die Existenz vieler Menschen retten.

Arndt Klocke (GRÜNE) begrüßt den Vorschlag, der Ausschuss möge sich vor Ort selbst ein Bild machen. Sodann bezeichnet er die Unterstellung von Ulrich Reuter, Elfriede Sauerwein-Braksiek hätte grünen Wahlkampf gemacht, als starkes Stück. Tatsächlich habe die Chance für ein halbstündiges Gespräch mit ihr und zahlreichen Kommunalpolitikern aus Lüdenscheid bestanden. Zudem könne die CDU den Bürgerinnen und Bürgern nicht den Eindruck vermitteln, mit dem Zustand der Straßen und Brücken in Nordrhein-Westfalen nichts zu tun zu haben; habe sie doch zehn der letzten 16 Jahre den Verkehrsminister gestellt.

Im letzten Haushalt für das Jahr 2010 habe Schwarz-Gelb 60 Millionen Euro für den Neubau von Landesstraßen und 50 Millionen Euro für ihren Erhalt vorgesehen. Unter der Devise „Erhalt von Neubau“ habe Rot-Grün den Ansatz auf ungefähr 130 Millionen Euro mehr als verdoppelt, was zwar immer noch nicht ausgereicht habe; unter der Notwendigkeit des Sparhaushalts mit Blick auf die Schuldenbremse ab dem Jahr 2020 sei aber nicht mehr möglich gewesen. Darüber hinaus habe Schwarz-Gelb zwischen 2005 und 2010 über 650 Stellen bei Straßen.NRW abgebaut.

Ministerin Ina Brandes (VM) erläutert, an einen koordinierenden Beauftragten hätten der Staatssekretär und sie bereits Mitte Dezember gedacht, den aber sowohl die Autobahn GmbH als auch das Bundesverkehrsministerium nicht wünschten. Gleichwohl nehme sie den einhelligen Wunsch des Ausschusses mit, um erneut dafür zu werben, zumal sie Johannes Remmel beipflichte, nun müsse vor Ort Klarheit geschaffen werden. Dabei brauche man kein Raumordnungsverfahren, das der Linienbestimmung diene, weil man hier lediglich eine bestehende Brücke ersetze. Die Autobahn GmbH bemühe sich gegenwärtig um Transparenz über die notwendigen Verfahrensschritte, die für Planung und Bau verantwortlich zeichne, das Bundesfernstraßenamt hingegen für die Genehmigung.

Die zuständige Gruppenleiterin des Wirtschaftsministeriums habe sich wie auch der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums an sich schon im von Johannes Rimmel angesprochenen Gespräch ebenfalls zu Wort melden wollen, was aber aus zeitlichen Gründen nicht mehr möglich gewesen sei. Sie kündigt für die nächste Runde mehr Zeit an, damit alle Beteiligten zu Wort kommen und ein gemeinsames Verständnis über die aktuelle Lage erzielen könnten. Selbstverständlich werde das Wirtschaftsministerium nach Abschluss seiner Prüfung über die Förderung informieren, wobei es sich um eine Ausnahmesituation handle, die die Regularien nicht vorsähen.

Sie betont, die Regionalniederlassung Südwestfalen von Straßen.NRW plane bereits seit geraumer Zeit die Anpassung der B54 an die Standards einer Bundesstraße, wozu auch die Durchfahrtshöhe zähle. Selbstverständlich verfolge auch die Landesregierung das Ziel, Verkehr aus der Region fernzuhalten, der nicht dorthin gehöre; solche Themen bespreche ihr Haus in der gemeinsamen Runde mit der Autobahn GmbH und dem Bundesverkehrsministerium. Zwar halte sie eine Reihe der Wünsche der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Wirtschaft in der Region für nachvollziehbar, von denen man aber viele aus rechtlichen Gründen gar nicht umsetzen dürfe.

Ebenfalls nehme sie den Wunsch mit, Elfriede Sauerwein-Braksiek möge an der nächsten Ausschusssitzung wieder teilnehmen. Auch bemühe sie sich um eine Information des Bundesverkehrsministeriums, was an verkehrslenkenden Maßnahmen überhaupt noch möglich sei, um die entsprechende Klarheit herzustellen.

Werner J. Lübberink (Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land NRW) beteuert das Interesse der Bahn, die Arbeiten an der Volmetalbahn schnellstmöglich zu beenden; sie tue, was sie könne. Die Volmetalbahn könne nicht vollständig für den Güterverkehr genutzt werden, weil das Profil der historischen Tunnels schlicht zu eng sei, sodass man sie ausbauen müsse. Die Bahn habe die Möglichkeiten insbesondere für die Ruhr-Sieg-Strecke erkannt, die nun in den nächsten Jahren umgesetzt werden müssten.

Bei der Verlagerung der Güter auf die Schiene möge man das morgige Gespräch abwarten, denn letztlich zähle nur, was die Industrie nachfrage. Die Bahn gehe dabei durchaus sehr unkonventionelle Wege und lade etwa mit Blick auf Borkenkäferschadholz an Orten auf, an denen dies eigentlich nicht erlaubt sei. Das schlechteste Angebot sei jedoch dasjenige, das die Industrie gar nicht nachfrage. Er sagt zu, gemeinsam mit der Landesregierung über das Gespräch zu berichten.

Tobias Hauschild (Leiter Betrieb Netz Hagen, DB Netz AG) antwortet Klaus Vossemer, spätestens zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember dieses Jahres werde die Volmetalbahn wieder vollständig unter Betrieb gehen. Die Bahn werde weitere Beschleunigungsmöglichkeiten prüfen. Sodann betont er, die DB Netz AG stelle das Netz diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung. Die Ruhr-Sieg-Strecke werde nicht nur von DB Cargo genutzt, sodass sich möglicherweise auch mit Blick auf die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen Ideen für Verkehrskonzepte ergeben könnten. Bei dem morgigen Gespräch werde es auch darum gehen, Kontakte

zu knüpfen und die Ansprechpartner der Bahn vorzustellen, um trotz Einschränkungen aufgrund der Profile der Tunnels die Möglichkeiten des Bahnnetzes zu prüfen.

Vorsitzender Thomas Nückel gibt zu bedenken, aufgrund der Coronasituation seien die Ausschüsse grundsätzlich gehalten, auf auswärtige Sitzungen zu verzichten.

Gordan Dudas (SPD) teilt mit, vor Ort gebe es geeignete Räumlichkeiten, um die Abstands- und Hygieneregeln einzuhalten.

Der Ausschuss kommt überein, das weitere Vorgehen unter den Obleuten zu klären.

4 Verschiedenes

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Gerne möchte ich Ihnen noch aus einem Bericht des VRR zum Betriebsübergang im SPNV nach dem Ausscheiden von Abellio vortragen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio, National Express und VIAS haben in der Nacht von Montag auf Dienstag eine sehr stabile Betriebsaufnahme in allen fünf Netzen realisieren können. Es gibt keine nennenswerten strukturellen Probleme, nur minimale Verspätungen und geringe Ausfälle bei einzelnen Zugfahrten.

Die Kommunikation und Abstimmung mit Abellio zur punktgenauen Fahrzeugabstellung und zur nächtlichen Betriebsübergabe verlief reibungslos und aus Sicht der EVU sehr vorbildlich. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Abellio waren bis zuletzt sehr engagiert, um einen störungsfreien Betriebsübergang zu ermöglichen. Das ist insbesondere für die Fahrgäste in Nordrhein-Westfalen sehr erfreulich.

Ich glaube, wir sollten die Gelegenheit nutzen, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verbände, der Eisenbahnverkehrsunternehmen und allen sonstigen Beteiligten herzlich zu danken: Das ist eine großartige Leistung, denn normalerweise hat man für einen solchen Übergang zwei Jahre Zeit; in diesem Fall waren es zwei Monate. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben gerade über die Feiertage einen herausragenden Einsatz gezeigt. Allen Beteiligten gebührt unser Dank. – Ich habe ihn wenigstens zum Ausdruck gebracht.

Darüber hinaus lade ich Sie zur Unterzeichnung der Verträge zur Elektrifizierung der Eifelstrecke am Donnerstag, den 10. Februar 2022, ein. Die Einladung zur coronakonformen digitalen Teilnahme geht Ihnen in Kürze zu. Das ist ein wichtiges Projekt, das wir gemeinsam mit der Deutschen Bahn angehen. Ich würde mich freuen, wenn Sie dabei wären.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

07.03.2022/09.03.2022

10