

26.09.2025

Niederschrift 003/2025

Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation

am 16.09.2025 | Aula im Hellweg Berufskolleg | Platanenallee 18 | 59425 Unna

Beginn 16:01 Uhr

Ende 16:43 Uhr

Anwesend:

Vorsitzender

Herr Jens Schmülling

Kreistagsmitglieder SPD

Herr Norbert Enters

Vertretung für Herrn Jens Krammenschneider-
Hunscha

Frau Christine Hupe

Vertretung für Frau Martina Eickhoff

Herr Jürgen Kerl

Herr Wilhelm Null

Vertretung für Herrn Simon Lehmann-
Hangebrock

Frau Annette Maria Thomae

Kreistagsmitglieder CDU

Frau Annette Droege-Middel

Vertretung für Herrn Michael Zolda

Herr Wilfried Feldmann

Herr Gerhard Meyer

Kreistagsmitglieder Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag

Frau Stephanie Schmidt

Vertretung für Herrn Thomas Möller

Frau Anke Schneider

Kreistagsmitglied FDP

Herr Andreas Wette

Vertretung für Herrn Ludger Auferoth

Kreistagsmitglied DIE LINKE - UWG Selm

Frau Katja Wohlgemuth

Vertretung für Herrn Dr. Hubert Seier

Sachkundiger Bürger GFL + WfU

Herr Reinhard Schulz

Verwaltung

Herr Adrian Kersting, Dezernent | Dez. III

Herr Arber Aliu, Schriftführung | Büro Landrat, Kreistag, Gleichstellung

Abwesend:**Kreistagsmitglieder SPD**

Frau Martina Eickhoff

Herr Jens Krammenschneider-Hunscha

Sachkundiger Bürger SPD

Herr Simon Lehmann-Hangebrock

Kreistagsmitglieder CDU

Herr Wilhelm Jasperneite

Herr Michael Zolda

Sachkundiger Bürger CDU

Herr Thomas Buller-Hermann

Kreistagsmitglied Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag

Herr Thomas Möller

Sachkundiger Bürger Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag

Herr Christoffer Diedrich

Sachkundiger Bürger FDP

Herr Dipl. Ing. Ludger Auferoth

Kreistagsmitglied DIE LINKE - UWG Selm

Herr Dr. Hubert Seier

Verwaltung

Herr Florian Farwick, Fachbereichsleitung | Bauen und Planen | FB 60

Herr Martin Oschinski, Fachbereichsleitung | Bauen und Planen | FB 62

Herr Achim Wörmann, Fachbereichsleitung | Bauen und Planen | FB 69

Herr Volker Klöpfer, Sachgebietsleitung | Mobilität, Natur und Umwelt | SGB 69.4

Herr Schmülling begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung. Er teilt mit, dass die Einladung zu der Sitzung am 04.09.2025 versandt wurde. Da sich auf seine Frage hin niemand meldet, dem die Einladung nicht fristgerecht zugegangen ist, stellt er die form- und fristgerechte Einladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses für Mobilität, Bauen und Geoinformation fest. Änderungen oder Ergänzungen in der Tagesordnung ergeben sich nicht, so dass wie folgt beraten wird:

Tagesordnung:**Öffentlicher Teil**

- | | | |
|----------------|--------|--|
| Punkt 1 | | Bestellung der Schriftführung |
| Punkt 2 | | Fragestunde für Einwohner*innen |
| Punkt 3 | 144/25 | Unbefristete Verlängerung der Allgemeinen Vorschrift über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif |

Punkt 4 126/25 Änderung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) über das Große Bündel und das Große AST-Bündel zur Anpassung an den Nahverkehrsplan 2024

Punkt 5 Straßen- und Radwegebau; Sachstandsbericht

Punkt 6 Hochbaumaßnahmen; Sachstandsbericht

Punkt 7 Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Nichtöffentlicher Teil

Punkt 8 151/25 Grunderwerb und Flächentausch für den geplanten Weiterbau der K 20 in Schwerte

Punkt 9 Mitteilungen der Verwaltung und Anfragen

Öffentlicher Teil

Punkt 1 Bestellung der Schriftführung

Auf Vorschlag des Landrates wird Herr Arber Aliu zum Schriftführer für den Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation bestellt. Zu stellvertretenden Schriftführungen für diesen Ausschuss werden Frau Silke Liebig, Frau Sabrina Albert, Frau Sonja Risy sowie Frau Tara Janello bestellt.

Abstimmungsergebnis
einstimmig beschlossen

Punkt 2 Fragestunde für Einwohner*innen

Fragen von Einwohner*innen ergeben sich nicht.

Punkt 3 144/25 Unbefristete Verlängerung der Allgemeinen Vorschrift über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif

Herr Kersting übernimmt hier die Ausführung. Aus Arbeitskreisen und Gremien, insbesondere im Zusammenhang mit dem Westfalentarif, sei der Wunsch geäußert worden, die bisher befristete Vorschrift grundsätzlich zu entfristen. Auch andere Aufgabenträger hätten entsprechende Anregungen gegeben. Da die derzeitige Befristung ohnehin nur bis zum Jahresende laufen würden, hätte sich das Gremium ohne eine Entfristung spätestens im kommenden Sommer erneut mit einer Verlängerung befassen müssen, was den bisherigen Zyklus fortgesetzt hätte.

Herr Kersting führt aus, dass bislang keine gesicherte Zusage zur Finanzierung über das Jahr 2026 hinaus vorliegen würde. Trotz dieser Unsicherheit solle mit einer Entfristung ein Beitrag zum Bürokratieabbau geleistet und die Arbeitsbelastung im zuständigen Sachgebiet verringert werden.

Der Vorschlag habe daher gelaute, die allgemeine Vorschrift zu entfristen und gleichzeitig den Landrat zu ermächtigen, die Regelung aufzuheben, falls die Finanzierung künftig nicht mehr auskömmlich sei. Damit solle sowohl die Planungssicherheit erhöht als auch unnötiger Verwaltungsaufwand vermieden werden.

Abstimmungsergebnis

einstimmig beschlossen

Punkt 4 126/25 Änderung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) über das Große Bündel und das Große AST-Bündel zur Anpassung an den Nahverkehrsplan 2024

Herr Kersting berichtet, dass eine detaillierte Synopse sich nicht als zielführend erwiesen hätten, weshalb beschlossen worden sei, den Mitgliedern die finale Änderungsfassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags vorzulegen, um die entsprechende Anpassungen nachzuvollziehen.

Der Kern des Vorgangs sei im Wesentlichen ein formaler Akt, der in diesem Jahr vorgesehen werden müsse, um sicherzustellen, dass im Mai 2026 – wie im vergangenen Jahr im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan beschlossen – der Einstieg in den neuen Fahrplan erfolgen könne. Ziel sei es, dass der öffentliche Dienstleistungsauftrag vom Kreistag verabschiedet werde, damit anschließend die Genehmigung der neuen Linien bei der Bezirksregierung beantragt werden können.

Wesentliche Änderungen seien bereits in früheren Ausschusssitzungen angesprochen worden, insbesondere im Hinblick auf die Anpassung des sogenannten „kleinen Bündels“, also auch jener Linien, die bislang in Schwerte und Fröndenberg durch den Westfalenbus bedient worden seien. Diese Änderungen seien bereits beschlossen und nun auch in den neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag übernommen worden, sodass sie Teil des „großen Bündels“ seien. Damit sei zugleich eine bürokratische Entlastung gegenüber der VKU verbunden, da der Auftrag nun direkt vergeben werde.

Bestimmte Berichtspflichten, die bislang viel Arbeitsaufwand verursacht hätten, ohne nennenswerte Ergebnisse zu liefern, würden entfallen. Die Zusammenarbeit mit VKU und VBU ermögliche es, dass notwendige Auskünfte und Berichte bei Bedarf zügig eingeholt werden könnten.

Insgesamt sei das Verfahren durch eine Rechtsprüfung erfolgt, die bestätigt habe, dass auf diese Weise verfahren werden dürfe. Die Umsetzung müsse im Einklang mit dem Verkehrsplan erfolgen und stehe im Vorgriff auf die Genehmigung der Bezirksregierung.

Frau Schneider erklärt, dass es nicht verwundern könne, wenn ihre Kreistagsfraktion keinerlei Anreiz sehe, dem Vorschlag zuzustimmen. Da der Nahverkehrsplan ihrerseits als sehr fragwürdig betrachtet werde, sei ihre Fraktion nicht bereit, zuzustimmen, dass die darin enthaltenen Inhalte in eine Aufgabenbeschreibung für die VKU überführt würden. Eine Entschuldigung für diese Haltung werde die Fraktion nicht abgeben.

Herr Enters erklärt, dass die SPD-Fraktion dem nachfolgenden Beschluss zur Nahverkehrsplanung zustimmen werde. Man schließe sich den Ausführungen der Verwaltung an, insbesondere mit Blick auf die Möglichkeiten, Bürokratie abzubauen.

Herr Feldmann führt aus, dass die CDU-Fraktion sowohl dem Nahverkehrsplan, als auch dem „kleinen Bündel“ zustimmen werde.

Frau Wohlgemuth erklärt, dass die Fraktion DIE LINKE - UWG-Selm nicht zustimmen werde, da nach ihrer Auffassung weiterer erheblicher Handlungsbedarf bestehe. Es handele sich hierbei um eine grundsätzliche Entscheidung.

Herr Wette stimmt Frau Schneider und Frau Wohlgemuth zu, denn auch er sei persönlich „für mehr“. Die FDP-Fraktion habe gestern der Vorlage zugestimmt, deswegen werde er seine Zustimmung geben.

Abstimmungsergebnis

mehrheitlich beschlossen (9 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen)

Punkt 5 Straßen- und Radwegebau; Sachstandsbericht

s. TOP 6

Punkt 6 Hochbaumaßnahmen; Sachstandsbericht

Bereits zu Beginn der Sitzung besteht Einigkeit im Gremium, dass noch Beratungsbedarf bestehe. Die zu den betreffenden Tagesordnungspunkten hochgeladenen Präsentationen seien zu kurzfristig abrufbar gewesen, sodass eine ausführliche Vorbereitung nicht möglich gewesen sei.

Frau Schneider unterstreicht, dass Präsentationen rechtzeitig zur Vorberatung zur Verfügung gestellt werden müssten.

Herr Enters ergänzt, dass diese Situation in den vergangenen Jahren wiederholt aufgetreten sei. Die Präsentationen dienten in erster Linie dazu, die Verwaltung in ihren Ausführungen zu unterstützen. Er regt an, dass man sich in der kommenden Wahlperiode Gedanken machen und einen Kreistagsbeschluss herbeiführen solle, der verbindlich regeln möge, ob und wann entsprechende Vorlagen und Präsentationen einzubringen seien. Zwar würde die Verwaltung dadurch unter zusätzlichen Zeitdruck geraten, zugleich biete dies den Ausschussmitgliedern jedoch die Möglichkeit, sich intensiver mit den Inhalten auseinanderzusetzen.

Auch von Seiten der CDU-Fraktion erfolgt eine ausdrückliche Bekräftigung dieser Aussagen.

Frau Wohlgemuth schließt sich den Ausführungen an und schlägt vor, dass eine Vorlaufzeit von etwa einer Woche oder auch wenigen Werktagen ausreichend sei, um sich angemessen vorbereiten zu können.

Frau Schneider verweist darauf, dass es in anderen Ausschüssen gut funktioniere, im Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation jedoch selten.

Herr Schmülling erklärt, dass auch ihm diese Problematik aufgefallen sei und er diese bereits in der heutigen Vorbesprechung thematisiert habe. Darüber hinaus weist er darauf hin, dass auch die Raumauswahl stärker berücksichtigt werden müsse. Ein papierloser Sitzungsdienst könne in Räumen mit unzureichender Internetinfrastruktur nur eingeschränkt funktionieren.

Herr Kersting berichtet zu zwei überregionalen Themen. Es handele sich zum einen um den aktuellen Stand zur SPNV-Strukturreform in Nordrhein-Westfalen und die damit verbundene Reform des NWL, zum anderen um den Mobilitätsimpuls RUHR des RVR.

SPNV-Strukturreform in NRW

Das Land NRW plane eine Reform des SPNV-Gesetzes. Ein entsprechender Gesetzesentwurf liege noch nicht vor, solle jedoch zeitnah veröffentlicht werden. Der Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens sei für das Jahr 2026 vorgesehen.

In der bestehenden Struktur seien die drei regionalen Zweckverbände – VRR, go. Rheinland und NWL – Träger des SPNV in Kosten- und Risikoträgerschaft der Kommunen. Bereits im vergangenen Jahr habe der NWL über die geplanten Veränderungen berichtet. Nunmehr solle das System grundlegend neu ausgerichtet werden.

Geplant sei die Einführung einer landesweiten Ebene unter dem Titel „Schiene NRW“. Darunter bleibe die regionale Ebene mit ihren bisherigen Aufgaben bestehen, unter anderem die Verzahnung von SPNV und ÖPNV sowie die Rolle als fachlicher Dienstleister. Die lokale Ebene solle weiterhin bedarfsgerechte Verkehrsangebote auch über Kreis- und Stadtgrenzen hinweg sicherstellen.

Die landesweite Ebene („Schiene NRW“) werde durch einen Verwaltungsrat gebildet, der lt. aktuellem Stand aus 21 Sitzen bestehen solle. Jeder der drei Zweckverbände habe sieben Personen zu entsenden. Dies führe dazu, dass der kommunale Einfluss im Vergleich zur bisherigen NWL-Struktur abnehme. Angesichts von 49 Gebietskörperschaften in NRW werde nicht jede Kommune im Verwaltungsrat vertreten sein, was insbesondere Kreise gegenüber kreisfreien Städten schwächen könne.

Besonders kritisch werde gesehen, dass die kommunale Trägerschaft erhalten bleiben würden: Während das Land NRW stärkeren Einfluss auf die Strukturen nehme, verbleibe das Finanzierungsrisiko bei den Kommunen. Dies werde als erheblicher Kritikpunkt hervorgehoben.

Offen blieben Fragen nach der Finanzausstattung. Zwar gäbe es Hinweise auf mögliche Aufstockungen, zugleich verweise das Ministerium auf Aussagen aus dem Vorjahr, wonach die Finanzierung nur bis 2024 als „mehr oder weniger auskömmlich“ eingeschätzt werde.

Strukturreform im NWL

Parallel zur Landesreform solle auch die Satzung des NWL angepasst werden. Ein entsprechender Versuch sei im Vorjahr an den Gebietskörperschaften gescheitert. Die Umsetzung solle nun im Zuge der Landesreform bis 2026 erfolgen.

Unklar sei, wie mit der Westfalentarif GmbH verfahren werde. Eine gesellschaftsrechtliche Anpassung an den NWL sei wahrscheinlich. Dies betreffe auch die Zuständigkeiten des ZRL, der derzeit vier Kreise sowie die Stadt Hamm vertrete. Die Finanzierung über Landesmittel liefere hier aus. Damit stelle sich die Frage, ob das im ZRL vorhandene Fachwissen künftig erhalten bleibe, da die einzelnen Körperschaften dieses Know-how nicht selbstständig vorhalten könnten.

ÖPNV-Änderungsgesetz

Herr Schmülling fügt hinzu, dass sich derzeit ein kommunaler Widerstand dagegen koordiniere, an dem alle Betroffenen beteiligt seien – einschließlich der Landkreistag und der Städte und Gemeindebund. Es werde versucht, das Land im Rahmen eines offenen Prozesses zu bewegen.

Herr Kersting führt weiter aus, dass das Land dieses Vorhaben als politisches Ziel der aktuellen Landesregierung verfolge und eine Umsetzung mit Nachdruck angestrebt werde. Wie das Verfahren letztlich ausgehe, sei derzeit zumindest aus seiner Sicht nicht abzusehen. Es müsse jedoch ein Kompromiss gefunden werden, da bestehende Probleme, insbesondere finanzielle Engpässe, gelöst werden müssten.

Das Land habe signalisiert, an den Verhandlungen beteiligt sein zu wollen. Dieser Ansatz sei vielleicht nicht optimal, stelle jedoch den Vorschlag der Landesregierung dar. Es sei wahrscheinlich, dass man sich auch künftig erneut mit diesem Thema beschäftigen werde, unter Einbeziehung der noch ausstehenden Sitzungen der NWL-Verbandsversammlung.

Ursprünglich habe das Land angestrebt, das Vorhaben bereits bis zur Kommunalwahl durchzusetzen, sei dabei jedoch auf praktische Hindernisse gestoßen. Aus diesem Grund sei das Verfahren derzeit in einem offenen Stadium. Auch Fragen zur Zukunft des ZRL sowie zur Stellung der Mitarbeitenden seien bislang nicht geklärt. Insgesamt handele es sich um ein umfangreiches Projekt, das in den kommenden Jahren umgesetzt werden solle und das aus seiner Sicht sowohl spannend als auch herausfordernd sei.

Frau Schneider unterstreicht, dass innerhalb der Kreise und kreisfreien Städte ein Zusammenhalt in dieser Frage bestehe. Würde jeder Akteur einzeln agieren und eigene Positionen vertreten, entstünde kein gemeinsamer Einfluss. Es sei hingegen sinnvoll, gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden an einem Strang zu ziehen und klarzumachen, dass das Land nicht ernsthaft mehr Einfluss haben könne, während das Finanzierungsrisiko bei den Kommunen verbleiben würde.

Man müsse mit einer Stimme auftreten und deutlich machen: „So nicht, liebes Land.“ – so Frau Schneider. Es sei bereits versucht worden, interne Regelungen anzupassen, jedoch sei das Land derzeit nicht bereit, das ÖPNV-Gesetz so zu ändern, dass ein größerer Einfluss mit der Übernahme des Finanzierungsrisikos verbunden werde. Laut Frau Schneider gelte grundsätzlich: „Wer die Entscheidungen trifft, müsse auch die Kosten und Risiken tragen.“ Es sei nicht akzeptabel, dass das Land inhaltliche Entscheidungen treffe, während die Kommunen die finanziellen Lasten tragen müssten.

Daher bestehe bei allen, die sich mit diesem Thema beschäftigen und aus der kommunalen Familie stammen würden, klarer Gegenwind. Dieser Widerstand müsse organisiert werden und solle möglichst einstimmig auftreten, nicht vielstimmig.

Die Frage von Herrn Enters, ob man überlege vor das Verwaltungsgericht zu ziehen, verneint Herr Kersting.

Mobilitätsimpuls Ruhr

Herr Kersting berichtet zum Mobilitätsimpuls Ruhr 2027 des RVR. Demnach sei das Gesamtprojekt „Mobilitätsimpuls Ruhr“ bereits am 12. Dezember 2023 beschlossen worden, mitten in der Arbeit am Nahverkehrsplan.

Die Kernaussage des Mobilitätsimpulses bestehe darin, die Nahverkehrspläne im RVR zu synchronisieren.

Dabei sei festzustellen, dass die beteiligten Akteure, einschließlich der eigenen Verwaltung, teilweise vorzeitig gehandelt hätten.

Es sei berichtet worden, dass das Land bislang keine Finanzierungszusage für eine Beteiligung an überregionalen Linien erteilt habe. Aus diesem Grund seien die Ideen in Abstimmung mit den Nachbarkommunen Dortmund und Hamm zur Kenntnis genommen, aber nicht weiterverfolgt worden.

Derzeit befinde man sich in der Aufstellung und Erarbeitung des Mobilitätsimpulses Ruhr 2027. Die Kernaussage dieses Projekts solle die Harmonisierung der Nahverkehrspläne im RVR sein. Ziel sei die Entwicklung einheitlicher, raumdifferenzierter Qualitätsstandards für einen metropolengerechten ÖPNV. Die Inhalte sollen in die kommunalen Nahverkehrspläne eingebunden werden, wobei die Umsetzung von der finanziellen Unterstützung durch Bund und Land abhängen würde.

Die raumdifferenzierten Standards würden bereits vorliegen und sollen, vorbehaltlich eines Beschlusses Anfang 2026, als Basis für die spätere Umsetzung bis 2027 dienen. Gleichzeitig sei von Fachleuten kritisiert worden, dass der Entwurf dieser neuen Qualitätsstandards teilweise eine deutliche Ausweitung des Angebots erfordern würde. Dies sei zwar theoretisch möglich, erscheine jedoch angesichts der aktuellen Diskussionen und der Haushaltslage in Bund, Land und Kommunen unrealistisch.

Zudem werde betont, dass ein Nahverkehrsplan in erster Linie ein Handwerkszeug zur Umsetzung des ÖPNV sei und als Instrument für die Entwicklung visionärer Konzepte, wie sie der Regionalverband plane, nur bedingt geeignet sei. Viele Kommunen seien bereits in ihrer Nahverkehrsplanung weiter fortgeschritten. Eine Ad-hoc-Umsetzung im Laufe des nächsten Jahres erscheine daher schwer realisierbar.

Frau Schneider ergänzt, dass die Kritiker grundsätzlich nachvollziehen würden, dass mit dem Mobilitätsimpuls etwas Positives geplant sei und umgesetzt werden solle. Bereits in der Vergangenheit seien erste Ansätze über Busverkehre, die über Kreisgrenzen hinausgingen, geplant und teilweise umgesetzt worden. Diese Ansätze würden als sinnvoll erachtet, und es sei geboten, sie weiterzuverfolgen.

Gleichzeitig werde jedoch kritisiert, dass ohne entsprechende finanzielle Mittel fraglich sei, warum der RVR große Vorhaben oder „Luftschlösser“ in die Welt setzen würde. Grundsätzlich bestehe der Wunsch, Busverkehre über Städte-, Kreis- und Regionalgrenzen hinweg zu realisieren. Es werde jedoch vermutet, dass dies möglicherweise nicht über einen Mobilitätsimpuls optimal umzusetzen sei, sondern dass andere Ebenen hierfür besser geeignet seien.

Frau Wohlgemuth stimmt der bisherigen Einschätzung im Wesentlichen zu. Positiv bewertet sie, dass durch den Mobilitätsimpuls zumindest vereinzelt eine Vision sichtbar werde, welche aufzeige, was grundsätzlich möglich sei, sofern entsprechende Ressourcen und Planungen eingesetzt würden.

Es werde jedoch zugleich angemerkt, dass die aktuelle Situation im Nahverkehr nahezu „toxisch“ wirke, da fortlaufend finanzielle Einschränkungen und Budgetengpässe eine zukunftsfähige Planung behinderten. Vor diesem Hintergrund werde es nicht als problematisch bewertet, dass der Mobilitätsimpuls existiere, auch wenn hierbei teilweise Ressourcen verschwendet würden.

Wichtig erscheine es, sich bewusst zu machen, dass das Projekt nicht als abschließende Lösung verstanden werden dürfe. Vielmehr müsse weiterhin an einer übergeordneten, langfristigen Strategie gearbeitet werden, was allen Beteiligten als wesentlich erscheine.

Frau Schmidt fragt an, wie die perspektivischen Planungen des Tierheimes aussehen würden und ob die geplanten Bauzeiten eingehalten werden können. Herr Kersting bestätigt, dass davon ausgegangen werde, die bisherigen Zeitvorstellungen einhalten zu können.

Anlagen

keine

gez. Arber Aliu
Schriftführer

gez. Jens Schmülling
Vorsitzender