

**Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Umwelt,
Klimaschutz, Mobilität und Planung
am Freitag, dem 20.03.2026, im Großen Ausschusszimmer des
Kreishauses Warendorf (4. OG, Raum C 4.26)**

**Beginn: 09:00 Uhr
Ende: 11.15Uhr**

	Seite
<u>I. Öffentlicher Teil</u>	
1. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner	5
2. Bericht der Verwaltung	6
3. Tarifreform des WestfalenTarifs zum 01.04.2027 028/2026	7
4. Änderung des ÖPNV-Gesetzes NRW und seine Auswirkungen auf den SPNV und die Neuordnung der Westfalen Tarif GmbH 029/2026	10
5. Aktueller Sachstand Reaktivierung der WLE-Strecke für den Personennahverkehr 034/2026	13

Anwesend:

Ausschussmitglieder	
Anlauf, Andreas	
Austrup, Norbert	
Budde, Heinrich	
Flöthmann, Andrea	
Grap, Valeska	
Gutsche, Guido	
Heringloh-Poll, Norbert	
Keitlinghaus, Ulrike Christine, Dr.	
Marx, Burkhard	
Ommen, Detlef	
Rosenbaum, Ulf	
Tentrup-Beckstedde, Christoph	
Tomsa, Britta	
Vöcking, Knud	
stellv. Ausschussmitglieder	
Bas, Ali	Vertretung für Herrn Schlösser
Blömker, Franz-Ludwig	Vertretung für Frau Lindstedt
Krabbe, Silke	Vertretung für Herrn Kreft
Nienkemper, Dorothea	Vertretung für Herrn Lepper
von der Verwaltung	
Böckenholt, Christian	
Kalthoff, Manuela	
Ottmann, Michael	
Terwey, Martin	
Wilming, Laura	Praktikantin
Gäste	
Auffermann, Christiane	
Hehl, Matthias	
Krüger, Christina	

Es fehlten entschuldigt:

Blex, Christian, Dr.

Herr Gutsche begrüßt die Anwesenden und stellt die form- und fristgerechte Ladung fest.

I. Öffentlicher Teil

1. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
--

Hierzu gibt es keine Wortmeldungen.

2. Bericht der Verwaltung

Herr Böckenholt, Teamkoordinator Klimaschutz beim Kreis Warendorf, berichtet zum Energiemonitor. Er erklärt, dass die Stadtwerke nicht bereit seien, die eigenen Daten zur Verfügung zu stellen. Der Energiemonitor gehöre zu E.ON und die Einspeise- und Entnahmedaten der Stadtwerke würden somit an ein Konkurrenzunternehmen gemeldet. Außerdem erheben die Stadtwerke einmalig die Einspeise- und Entnahmedaten. Im Weiteren werden diese für den Energiemonitor hochgerechnet, so dass kein realistisches Bild über die Erzeugung erneuerbarer Energien geliefert wird. Es wird daher vorgeschlagen, die dafür veranschlagten Mittel seitens des Kreises in Höhe von jährlich 3.300 € einzusparen.

Herr Böckenholt weist darauf hin, dass der Kreis als sinnvolle Alternative seine Treibhausgasbilanz fortschreibt und ein Klima-Dashboard aufbaut.

Auf Nachfrage von Frau Dr. Keitlinghaus erklärt Herr Böckenholt, dass die Einspeise- und Entnahmedaten im Viertelstundentakt für den Energiemonitor benötigt werden.

Die Stadtwerke hätten einen umfangreichen Fragenkatalog (mehr als 10 Fragen) an E.ON übermittelt. E.ON wünsche sich für eine Zusammenarbeit eine entsprechende Vollmacht der Bürgermeister, um die entsprechenden Daten zu erhalten.

3. Tarifreform des WestfalenTarifs zum 01.04.2027

028/2026

Herr Hehl, Geschäftsführer der WestfalenTarif GmbH, berichtet anhand der beigefügten Präsentation über die geplante Tarifreform.

Das Deutschlandticket habe einen sehr hohen Marktanteil erreicht. Wenig nachgefragte Ticketprodukte sollen aus dem Sortiment gestrichen werden. Er erklärt, dass durch die externen Berater aus Dresden auch Aspekte der Verhaltenspsychologie eingeflossen seien.

Er bedauert, dass der eezy.nrw-Tarif bislang noch wenig bekannt sei und erklärt, dass lediglich die tatsächlich gefahrene Strecke berechnet werde und es hierbei einen Preisdeckel in Höhe der Kosten für das Deutschlandticket gebe. Nach einmaliger Registrierung und Hinterlegung der Bankdaten sei die Nutzung des Tarifes unkompliziert möglich. Es sei nun eine wesentliche Aufgabe, den eezy.nrw-Tarif verstärkt zu bewerben. Dieser Tarif kann die Bartarife ersetzen.

Ziel der Tarifreform sei es, die Anzahl der Tarifprodukte zu reduzieren und gleichzeitig ein ausreichendes Angebot für unterschiedliche Bedürfnisse vorzuhalten. Die Tarifstruktur werde vereinfacht, indem die preisbildenden Grundeinheiten reduziert werden. Anstelle der bisherigen Teilraumtarifierung werde künftig mit einer einheitlichen Raumeinheit auf Basis von Städten, Gemeinden und Kreisen gearbeitet.

Herr Hehl weist darauf hin, dass es teilweise zu größeren Preissprüngen kommen könne. Beim eezy.nrw-Tarif erfolge die Abrechnung hingegen streckenbasiert. Für das Münsterland wird eine einheitliche Tarifstruktur angestrebt, während andere Regionen teilweise abweichen.

Er gibt den Hinweis, dass die Preislisten noch auf dem Stand vom 01.01.2026 basieren und dass bis zum 01.04.2027 noch die Inflationsanpassungen hinzugekommen werden.

Herr Rosenbaum (CDU) bedankt sich für die Ausführungen und begrüßt, dass es auch weiterhin möglich sei, den ÖPNV ohne Smartphone zu nutzen. Er bewertet die Maßnahmen als sehr sinnvoll.

Frau Nienkemper (FWG) erkundigt sich, in welcher Form für den eezy.nrw-Tarif gewonnen werde und ob hierfür zusätzlichen Kosten entstehen werden.

Herr Hehl erklärt, dass gezielte Events zur Werbung für den eezy.nrw-Tarif genutzt werden. Herr Hehl ergänzt, dass das Deutschlandticket für regelmäßige Nutzer vorgesehen bleibe, während eezy.nrw und der Westfalentarif alternative Angebote für Gelegenheitskunden darstellen.

Auf Nachfrage von Herrn Budde (CDU) weist Herr Hehl darauf hin, dass es intern weitere Differenzierungen geben werde, gegenüber den Kunden jedoch nur vier Preisstufen kommuniziert werden.

Herr Ottmann erklärt, dass im Münsterland eine einheitliche Lösung abgestimmt werde.

Herr Budde (CDU) bedauert, dass in Münster teilweise keine Barzahlung in den Bussen mehr möglich sei.

Herr Hehl stellt dar, dass die RVM weiterhin Barzahlung anbiete, während dieses im Stadtgebiet Münster unterschiedlich geregelt sei.

Herr Blömker (SPD) hebt das Potenzial von eezy.nrw hervor und verweist auf unterschiedliche Tarifrelationen zwischen den Kreisen, insbesondere im Verhältnis zur Stadt Münster, hin.

Daraufhin erläutert Herr Hehl, dass zur Ermittlung eines ausgewogenen Preissystems verschiedene Szenarien berechnet worden seien. Ziel sei eine weitgehende Erlösneutralität auf Basis der bisherigen Preise gewesen.

Herr Ommen (SPD) betont abschließend die Bedeutung der Tarifreform. Diese soll einfacher, verständlicher und übersichtlicher werden. Die Zusammenarbeit im Münsterland sei vorbildlich. Gleichzeitig hebt er hervor, dass eine Erhöhung der ÖPNV-Pauschale erforderlich sei, um die Attraktivität des ÖPNV weiter zu steigern können.

Zudem stellt er fest, dass die Nutzung digitaler Angebote altersunabhängig unterschiedlich ausgeprägt sei. Er erklärt, dass die Reform für einige Nutzer negative Auswirkungen haben könne. Allerdings gebe es in bestimmten Bereichen Preisvorteile, so auch beispielsweise in Stadtregionen.

Abschließend empfiehlt Herr Gutsche (CDU) die Zustimmung zur Vorlage und zur Reform insgesamt.

Beschlussvorschlag:

Die Vertreterinnen und Vertreter des Kreises Warendorf werden beauftragt, in den Gremien des WestfalenTarifes und der betreffenden Tariforganisation (*hier Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe*) folgende Grundsatzentscheidungen zur Entwicklung der Tarifstruktur zu unterstützen:

1. Der Tarif für den Nahverkehr in Westfalen-Lippe besteht zukünftig aus den drei Komponenten
 - a. Deutschlandticket
 - b. eezy.nrw und
 - c. WestfalenTarif

Alle Tarifkomponenten sind digital auszugestalten. Papiertickets können ausschließlich im Bereich des WestfalenTarifs zusätzlich angeboten werden.

2. Festlegungen zum Nahverkehrstarif in Westfalen-Lippe werden im Grundsatz durch den WestfalenTarifausschuss, in dem alle erlösverantwortlichen Partner in Westfalen-Lippe Sitz und Stimme haben, getroffen.
3. Der 2017 als westfälischer Gemeinschaftstarif eingeführte WestfalenTarif wird aus Nutzersicht vereinfacht. Die Anzahl der Preisstufen soll im Grundsatz vier Preisstufen (A, B, C und D) umfassen. Preisstufen, welche noch die Tarifräume

vor der Gründung des WestfalenTarifes abbildeten (T, H, M, S), entfallen. Das Sortiment an Ticketvarianten wird reduziert.

4. Die unter 3. dargestellten strukturellen Veränderungen werden so gestaltet, dass der Tarif gesamtheitlich erlösneutral gegenüber dem aktuellen Tarifniveau bleibt.
5. Der vorliegende Ausgestaltungsvorschlag (vgl. Anlage 1: „P&C-Kurzpräsentation Tarifreform 260123“ und Anlage 2,„Preisstufentafel Tarifreform 260126“erfüllt die o. g. Prämissen.
6. Sofern die im Ausgestaltungsvorschlag empfohlene Tarifhöhe unterschritten werden soll, muss der betreffende Aufgabenträger die entstehenden Differenzen ausgleichen. Der WestfalenTarif GmbH gegenüber ist die Abweichung zu spezifizieren und rechtzeitig vor Beschlussfassung in den westfälischen Gremien mitzuteilen. Näheres regelt die Geschäftsordnung des WestfalenTarifausschuss.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen
Ja 18 Nein 0

4.	Änderung des ÖPNV-Gesetzes NRW und seine Auswirkungen auf den SPNV und die Neuordnung der Westfalen Tarif GmbH	029/2026
----	---	-----------------

Herr Ottmann berichtet, dass die Strukturreform sicher kommen werde und sich die Kreise darauf einstellen müssten. Es handele sich um einen umfangreichen Prozess, der jedoch auch der Vereinfachung und dem Bürokratieabbau diene.

Frau Auffermann, NWL, stellt anhand der beigefügten Präsentation die Grundlagen der Strukturreform dar. In der kommenden Woche finde eine Anhörung im Verkehrsausschuss statt; ein Gesetzesbeschluss werde voraussichtlich zum Jahresende erwartet.

Da das Gesetz konkrete Termine nenne, sei eine umfangreiche und rechtzeitige Vorbereitung bereits vor dem endgültigen Beschluss erforderlich. Dazu seien Satzungsänderungen notwendig, die durch die Gremien der Kreise und kreisfreien Städte beschlossen werden müssten.

Des Weiteren erklärt Frau Auffermann, dass die Reform den Übergang der SPNV-Aufgabenträgerschaft auf Schiene.NRW vorsehe und diese eine Strukturreform des NWL erfordere. Diese Reform habe wiederum erhebliche Auswirkungen auf die Finanzierung der Mitgliedszweckverbände. Die Mitgliedszweckverbände seien aufgefordert, konkrete Aufgaben zu benennen, die auf den NWL übertragen werden können. Ziel sei eine klare Aufgabenverteilung.

Sie ergänzt, dass es für den NWL wesentlich sei mit den vorgesehenen Geldern auszukommen. Eine zusätzliche Finanzierung durch Gebietskörperschaften solle unbedingt vermieden werden.

Zudem geht sie auf die Diskussion um die Mitgliederanzahl und Sitzverteilung in der Verbandsversammlung ein. Sie erklärt, dass die Variante mit 66 Sitzen bevorzugt gewünscht würde, so dass sich zu den von den Kreisen und kreisfreien Städten zu entsendenden Hauptverwaltungsbeamten auch die Fraktionen weiterhin einbringen könnten.

Frau Auffermann betont, dass die Vertreter der Verbandsversammlung Interessenvertreter der Kreise und nicht der einzelnen Fraktionen seien. Somit bestehe ein Weisungsrecht der Kreistage. Damit eine Satzung zustande kommen könne, sei ein breiter Konsens erforderlich.

Der überwiegende Teil der Kreise sehe das von den Kreisen Olpe und Siegen geforderte Vetorecht kritisch, da so wesentliche Entscheidungsprozesse blockiert werden könnten.

Herr Ottmann betont, dass ein solches Vetorecht dem Ziel der Strukturreform widersprechen würde.

Herr Ommen berichtet von den Diskussionen und zeigt sich über die Haltung von Olpe und Siegen verwundert. Der NWL sei insgesamt gut auf die Gesetzesreform vorbereitet. Er empfiehlt, Gespräche mit den betroffenen Landräten zu führen, um die Blockadehaltung aufzulösen.

Herr Gutsche (CDU) bedankt sich für die Darstellung des gesamten Prozesses und betont, dass geklärt werden müsse, was künftig mit dem ZVM geschehen soll und wie Beteiligungsstrukturen künftig aussehen werden. Er sieht die Variante der Verbandsversammlung als Gremium mit 66 Sitzen als geeignet an.

Zudem stelle sich für ihn die Frage nach Entscheidungsmechanismen (einfache Mehrheit) und deren Auswirkungen auf einzelne Regionen. Es sei wichtig, dass die Gestaltung der Mobilitätsthemen weiterhin auf Kreisebene möglich bleibe.

Herr Ottmann ergänzt, dass die Komplexität des Themas hoch sei und daher verständlich aufbereitet werden müsse. Er bittet Frau Auffermann die Inhalte übersichtlich für die Politik darzustellen.

Anmerkung zum Protokoll:

Eine entsprechende Kurzfassung ist dem Protokoll beigefügt.

Herr Ottmann stellt dar, dass die Drittmittelfinanzierung wegfalle und somit eine Weiterleitung an den ZVM nicht mehr möglich sei. Dieses bedeute, dass etwaige Aufgaben des ZVM künftig durch die Kreise finanziert werden müssen. Er hebt hervor, dass die aktuellen Regelungen im NWL (Einstimmigkeit, Zweidrittelmehrheiten) sehr kompliziert seien und einer Vereinfachung bedürften. Zudem erklärt er, dass eine Landesverkehrsgesellschaft die einfachste Lösung gewesen wäre, allerdings weiterhin ein gewisses Maß an Mitbestimmung notwendig sei.

Herr Ommen (SPD) betont ebenfalls, dass das Thema sehr komplex sei und dass im NWL große Zustimmung zur Reform bestehe. Er stellt dar, dass die Satzungsänderung bis Ende Juni beschlossen werden solle. Außerdem hebt Herr Ommen hervor, dass die Weiterleitung der Landesmittel an die Kommunen sichergestellt werden müsse, da die Mittel nicht mehr an den ZVM weitergeleitet werden. Im Weiteren betont er, dass die vorgesehene Dynamisierung lediglich den Inflationsausgleich decke und hier nachgebessert werden müsse. Zudem sei die die Zukunft des ZVM offen, so dass Aufgaben, Strukturen und Finanzierung geklärt werden müssten.

Es bestehe die Sorge, dass die zur Verfügung stehenden Mittel zu stark in Ballungsräume fließen könnten. Dabei hätten Streckenausfälle gerade im ländlichen Raum gravierendere Auswirkungen. Abschließend hebt er hervor, dass sich seine Fraktion für Nachbesserungen einsetzen werde und die Frage der auskömmlichen Finanzierung und das Konnexitätsprinzip geklärt werden müssten.

Frau Tomsa (FDP) weist auf das aktuelle EUGH-Urteil zu Trassenentgelten hin, welches spürbare Folgen für den SPNV haben könne, da es zu Angebotskürzungen kommen könnte und Verkehre eingestellt werden könnten.

Frau Auffermann betont, dass der Wegfall der Trassenpreisbremse erhebliche Auswirkungen haben könne, da diese rund 23 % der Kosten betreffen. Sie erklärt, dass am Nachmittag ein Gespräch mit dem Minister zur künftigen Gestaltung der Finanzierung stattfinden werde. Wer Verkehrsangebote wolle, müsse diese auch finanzieren. Zudem stellt sie heraus, dass kurzfristige Leistungskürzungen kaum umsetzbar seien.

Sie ergänzt, dass der Nahverkehrsplan unter Finanzierungsvorbehalt stehe und die Verkehrswende entsprechende finanzielle Mittel erfordere.

Frau Grap (B'90/Grüne) betont, dass große Sorgen hinsichtlich der Verkehrswende bestünden. Jeder solle seine politischen Kontakte auf höherer Ebene nutzen, um Einschnitte zu verhindern. Sie ist sich sicher, dass ansonsten erhebliche Standortnachteile für den Kreis Warendorf und die gesamte Region drohen könnten.

Daraufhin ergänzt Herr Blömker (SPD), dass die Verantwortung beim Bund liege und dieser das Problem regeln müsse.

Herr Gutsche (CDU) bedauert, dass nur ein Bruchteil der Mittel hier in der Region ankomme, obwohl diese dem Kreis und dem ländlichen Raum zustünden.

Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis

Abstimmungsergebnis: zur Kenntnis genommen

5.	Aktueller Sachstand Reaktivierung der WLE-Strecke für den Personennahverkehr	034/2026
-----------	---	-----------------

Frau Krüger, Leiterin Schienenpersonennahverkehr bei der WLE, stellt sich kurz vor und berichtet, dass der Planfeststellungsbeschluss mit der Anordnung der sofortigen Vollziehung vorliege, sodass sofort mit dem Bau begonnen werden könne. Die öffentliche Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses erfolge online bei der Bezirksregierung; alle Unterlagen können dort eingesehen werden.

Sie erklärt, dass die Möglichkeit bestehe, gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage zu erheben. Nach dem 09.03. betrage die Klagefrist einen Monat, anschließend stünden noch zehn Wochen für die Klagebegründung zur Verfügung. Somit dürften Anfang bis Mitte Juni die genauen Inhalte bekannt sein. Wäre die sofortige Vollziehung nicht angeordnet worden, könne man mit dem Bau nicht beginnen, falls Klage eingereicht werde. Sie erklärt, dass durch Anordnung der Vollziehung jedoch mit dem Bau gestartet werden könne.

Frau Krüger erklärt, dass die Finanzierung über GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) erfolge. Sie erläutert, dass die Unterlagen für den Förderantrag vorbereitet seien. Voraussetzung war der Planfeststellungsbeschluss. Aktuell würden die Unterlagen beim NWL geprüft. Anschließend gehe das Verfahren zum Land, dann zum Bund, bevor der Bewilligungsbescheid kommen werde. Sie erklärt, dass man in den Sommerferien mit dem Bescheid rechne und dann auch schon ein großer Generalunternehmer beauftragt werden soll, da das Auftragsvolumen umfangreich sei.

Anschließend ergänzt sie, dass die Ausführungsplanung noch laufe und Details zu klären seien. Zudem müssten noch Leistungsverzeichnisse erstellt werden. Des Weiteren würden Grunderwerbsgespräche mit Eigentümern erfolgen und Naturschutzsowie Ausgleichsmaßnahmen organisiert werden. Hierbei werde man durch externe Unternehmen unterstützt. Die Ausschreibungsfrist betrage drei Monate. Zudem seien 18 Monate für die Bauausführung und eine dreimonatige Nachbearbeitung vorgesehen.

Frau Krüger betont, dass ein umfangreicher Kontakt zur UNB, UWB, zum Ordnungsamt und Straßenverkehrsamt bestehe.

Im Anschluss bedankt sich Herr Gutsche (CDU) und weist darauf hin, dass man den Fortgang des Verfahrens abwarte.

Herr Ommen (SPD) dankt Frau Krüger ebenfalls für den Bericht. Er lobt ihre Arbeit auch im Gremium der WLE und hebt die umfangreiche Zeitleiste hervor. Fünf Züge seien für Probefahrten auf der Strecke bestellt worden. Er ergänzt, dass die Kommunen für die Ausstattung der Haltepunkte zuständig seien. Herr Ommen fügt hinzu, dass Münster und Sendenhorst sich bereits in der Planung befänden. Er betont, dass zunächst die bürokratischen Hemmnisse überwunden werden müssten und betont, dass sich die Beteiligten auf den Baufortschritt freuen.

Herr Bas (B'90/Grüne) dankt ebenfalls und äußert die Hoffnung auf ein gutes Ende. Es habe die Befürchtung bestanden, dass das Projekt sich endlos hinziehen werde.

Er erklärt, dass es Ersatzlösungen und On-demand-Verkehre auf der Strecke geben müsse, wenn Haltestellen wegfallen.

Frau Krüger merkt an, dass die Busverkehre eine große Sorge darstellen könnten, dieses aber nicht durch die WLE beeinflusst werden könne. Sie erklärt, dass an großen Knotenpunkten neue Bushaltestellen gebaut werden sollen. Allerdings seien hierzu politische Entscheidungen erforderlich.

Herr Rosenbaum (CDU) bedankt sich ebenfalls für den Vortrag. Es gelte nun abzuwarten, ob eine Klage eingelegt und wie diese entschieden werde. Er wünscht sich, dass die Bahnstrecke innerhalb der Wahlperiode eröffnet werden kann.

Herr Ommen (SPD) erklärt, dass die Stadt Sendenhorst ein Konzept mit dem Kreis und der RVM entwickle um Parallelverkehre und eine Verschlechterung des Gesamtangebots zu vermeiden.

Herr Gutsche verabschiedet die Vertreter der Presse um 11:10 Uhr.

Auf die Frage von Frau Dr. Keitlinghaus (CDU), ob die Förderung sicher sei, erklärt Frau Krüger, dass die Förderquote 95-Prozent betrage. Hiervon würden 90 Prozent der Bund und 5 Prozent das Land tragen.

Ergänzend fügt Herr Ottmann hinzu, dass eine Finanzierungszusage bereits vorliege und dass ohne diese, die Anordnung der sofortigen Vollziehung nicht möglich gewesen wäre.

Frau Krüger merkt an, dass sich das Projekt im normalen Prozess befinde.

Herr Budde (CDU) weist auf ein Restrisiko hin und ist der Meinung, dass im Regelfall das Projekt nicht abgebrochen werde, selbst wenn geklagt würde.

Frau Krüger stellt klar, dass die WLE auf jeden Fall bereit sei zu bauen. Nur bei einem zu hohen Risiko würde mit dem Bau nicht begonnen.

Herr Ottmann geht davon aus, dass gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung Klage eingelegt werden könnte. Er erklärt, falls der Sofortvollzug gekippt werden sollte, würde dieses bereits Aufschluss über das Gesamtergebnis geben. Allerdings zeigt er sich sehr zuversichtlich.

Herr Gutsche (CDU) bedankt sich bei Frau Krüger für die ausführlichen Informationen.

Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis: zur Kenntnis genommen

Mit einem Dank an die Anwesenden schließt der Ausschussvorsitzende um 11.15 Uhr die Sitzung.

Guido Gutsche
Vorsitzender

Michael Ottmann
Dezernent für Bauen, Planung und Umwelt