LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

Drucksache **18/21624**

06.10.2026

Antrag

der Fraktion der FDP

Neue Bahnhöfe außerhalb der Städte bauen – Straße und Schiene besser verknüpfen

I. Ausgangslage

Nordrhein-Westfalen ist von intensiven Pendlerverflechtungen geprägt. Wohnorte, Arbeitsplätze, Hochschulen sowie Gewerbe- und Industriestandorte liegen häufig in unterschiedlichen Städten und Gemeinden. Im Jahr 2024 pendelten rund fünf Millionen Menschen in Nordrhein-Westfalen über ihre Gemeindegrenze zur Arbeit. Zugleich bleibt der Pkw für viele Menschen das wichtigste Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg. 68 Prozent der Arbeitnehmer in Nordrhein-Westfalen pendelten im Jahr 2024 mit dem Auto zur Arbeit, 14 Prozent nutzen Bus oder Bahn, weitere 10 Prozent fahren mit dem Fahrrad.[1]

Die hohen Pendlerzahlen führen insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Belastungen des Straßennetzes. Nach der ADAC-Staubilanz entfielen im Jahr 2025 rund 35 Prozent aller bundesweiten Staustunden auf Nordrhein-Westfalen, ein neuer Rekord für das Stauland Nummer eins. Insgesamt summierten sich die Verkehrsstörungen auf den nordrhein-westfälischen Autobahnen auf knapp 168.000 Stunden. Besonders ausgeprägt waren die Belastungen werktags zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 18.30 Uhr. Zahlreiche der bundesweit am stärksten belasteten Autobahnabschnitte liegen dabei im Ruhrgebiet und im Großraum Köln.[2]

Die Bürgerinnen und Bürger erleben dabei im Alltag, dass der Staat bei einer seiner Kernaufgaben nicht zuverlässig liefert: einer leistungsfähigen Infrastruktur. Staus, überlastete Straßen und fehlende Verknüpfungen zwischen Straße und Schiene kosten Zeit und Planbarkeit, für Beschäftigte ebenso wie für Unternehmen. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist damit nicht nur eine Frage der Mobilität, sondern Voraussetzung für einen starken Wirtschafts- und Arbeitsstandort Nordrhein-Westfalen. Verlässliche Verbindungen sichern den Beschäftigten den Weg zur Arbeit und vergrößern zugleich das Einzugsgebiet, aus dem Unternehmen Fach- und Arbeitskräfte gewinnen können.

Eine leistungsfähige Verkehrspolitik sollte deshalb die unterschiedlichen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen, sondern ihre jeweiligen Stärken besser miteinander verbinden. Die Straße ermöglicht gerade außerhalb der großen Städte flexible Verbindungen und erschließt

[1] IT.NRW: NRW: 14 % der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer pendelten 2024 mit Bus und Bahn zur Arbeit, 23.10.2025, abgerufen unter: https://www.it.nrw/nrw-arbeitnehmerinnen-und-arbeitnehmer-pendelten-2024-mit-bus-und-bahn-zur-arbeit (letzter Zugriff: 27.09.2026).
[2] ADAC: ADAC Staubilanz 2025 für NRW, 05.02.2026, abgerufen unter: https://presse.adac.de/regionalclubs/nordrhein-westfalen/adac-staubilanz-nrw-2025.html (letzter Zugriff: 27.09.2026).

Datum des Originals: 06.10.2026/Ausgegeben: 06.10.2026

auch Räume, die mit Bus und Bahn nur eingeschränkt erreichbar sind. Die Schiene kann dagegen große Verkehrsströme auf stark nachgefragten Korridoren schnell und effizient bündeln. Entscheidend ist, den Wechsel zwischen beiden Verkehrsträgern dort zu ermöglichen, wo er für Pendler einfach und attraktiv ist.

Bislang geschieht dies vor allem über klassische Park-and-Ride-Angebote an bestehenden Bahnhöfen. Dieser Ansatz bleibt sinnvoll, stößt aber gerade in dicht bebauten Städten an Grenzen. Flächen rund um zentrale Bahnhöfe sind knapp und teuer. Wer mit dem Auto erst zu einem innenstadtnahen Bahnhof fahren muss, verliert Zeit, weil er einen erheblichen Teil des städtischen Verkehrs bereits zurückgelegt hat und trägt auch selbst zu der innerstädtischen Verkehrsbelastung bei.

Deshalb lohnt es sich, die bisherige Logik umzudrehen: Nicht nur bestehende Bahnhöfe sollten besser mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Es sollte auch geprüft werden, wo aufgrund vorhandener Verkehrsströme völlig neue Bahnhöfe und Verkehrsknoten sinnvoll sein können.

An zahlreichen Stellen in Nordrhein-Westfalen verlaufen leistungsfähige Bahnstrecken in unmittelbarer Nähe zu Autobahnen, Autobahnkreuzen, Anschlussstellen oder bedeutenden Bundesstraßen. Teilweise existiert dort bislang kein Zugang zum Schienenverkehr. Straße und Schiene verlaufen unmittelbar nebeneinander, ohne miteinander verknüpft zu sein. Genau hier liegt ein bislang wenig genutztes Potenzial.

An geeigneten Standorten können neue Bahnhöfe oder Haltepunkte entstehen, die von Anfang an auf ein großes regionales Einzugsgebiet ausgerichtet sind. Eine direkte Straßenanbindung trifft so auf ein attraktives Bahnangebot. Ergänzt werden die Stellplätze durch Fahrradabstellanlagen, Busverknüpfungen, Kiss-and-Ride, Fahrgemeinschaften, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur. So entstehen keine bloßen Parkplätze an Bahnstrecken, sondern neue multimodale Verkehrsknoten außerhalb hochverdichteter Innenstädte.

Für Pendler aus dem Umland wächst damit der Einzugsbereich der Schiene erheblich. Wer heute mangels Bahnzugang den gesamten Arbeitsweg mit dem Auto zurücklegt, steuert künftig einen gut erreichbaren Knoten außerhalb der Stadt an und steigt dort in die Bahn um. Das Auto übernimmt die ersten Kilometer, die Bahn den staugeplagten Rest. So wird Verkehr abgefangen, bevor er die Innenstädte erreicht.

Wie groß das Potenzial solcher Standorte sein kann, zeigt beispielhaft der Raum Schwerte-Westhofen. Dort treffen mit A1 und A45 zwei bedeutende Autobahnachsen aufeinander, während zugleich eine Eisenbahnstrecke durch den Ortsteil führt. Annähernd 190.000 Fahrzeuge passieren täglich das Westhofener Kreuz. Eine aktuelle Untersuchung des Nahverkehrs Westfalen-Lippe weist für einen möglichen neuen Halt in Schwerte-Westhofen zudem ein erhebliches Fahrgastpotenzial aus und hält dessen Integration in das Zielnetz 2040 grundsätzlich für möglich. Der Standort verdeutlicht damit die grundlegende Fragestellung: Können dort, wo große Straßenverkehrsströme unmittelbar an einer Bahnstrecke vorbeifließen, neue Schnittstellen entstehen, die beiden Verkehrssystemen zusätzliche Nutzer erschließen?

Nicht jede Kreuzung von Straße und Schiene eignet sich dafür. Neue Haltepunkte müssen in den Fahrplan integrierbar sein, ein ausreichendes Fahrgastpotenzial erschließen und mit vertretbarem Aufwand gebaut werden können. Ebenso müssen Flächenverfügbarkeit, Straßenanbindung und die Auswirkungen auf bestehende Verkehrsangebote berücksichtigt werden. Eine landesweite Untersuchung sollte deshalb insbesondere Pendler- und Verkehrsströme, die Nähe zu Autobahnen und überregionalen Straßen, vorhandene Schienenstrecken und

deren Bedienung, die fahrplantechnische Integrierbarkeit zusätzlicher Halte, das Fahrgastpotenzial sowie Flächenbedarf und Baukosten zusammenführen.

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein dichtes Straßen- und Schienennetz. Vielerorts bestehen beide Netze jedoch nebeneinander, ohne dass ihre räumliche Nähe für einen einfachen Wechsel des Verkehrsmittels genutzt wird. Neue regionale Verkehrsknoten können diese Lücke schließen. Sie können den Einzugsbereich der Bahn vergrößern, Pendlerverkehre bereits vor den Ballungszentren bündeln und den Wechsel zwischen Auto und Schiene einfacher machen. Deshalb sollte Nordrhein-Westfalen seine Verkehrsinfrastruktur systematisch auf Standorte untersuchen, an denen neue Bahnhöfe an den Schnittstellen großer Straßen- und Schienenverkehrsachsen einen verkehrlichen Mehrwert schaffen können.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Standortvoraussetzung für eine starke Wirtschaft. Sie erleichtert Arbeitswege, verbessert die Erreichbarkeit von Betrieben und Arbeitsplätzen, nutzt vorhandene Infrastruktur effizienter und sorgt dafür, dass Güter zuverlässig transportiert werden können.
- Eine effiziente Verkehrspolitik darf die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen, sondern muss sie besser miteinander verknüpfen und einfache Umstiege ermöglichen.
- Die hohen Pendlerverkehre belasten insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten die Straßen in Nordrhein-Westfalen. Neue Mobilitätsangebote müssen deshalb dazu beitragen, Verkehrsströme bereits vor den Ballungszentren und Innenstädten besser zu bündeln.
- An geeigneten Schnittstellen von Straßen- und Schienenachsen können neue Bahnhöfe und multimodale Verkehrsknoten zusätzliche Zugänge zur Schiene schaffen und deren Einzugsbereich deutlich vergrößern.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- eine landesweite Potenzialanalyse für neue Bahnhöfe und multimodale Verkehrsknoten an geeigneten Schnittstellen zwischen leistungsfähigen Schienenstrecken und überregionalen Straßenverkehrsachsen durchzuführen,
- bei der Untersuchung insbesondere Pendler- und Verkehrsströme, die Erreichbarkeit über Autobahnen und Bundesstraßen, das mögliche Fahrgastpotenzial, die fahrplantechnische Integrierbarkeit zusätzlicher Halte, die Flächenverfügbarkeit sowie die voraussichtlichen Bau- und Betriebskosten zu berücksichtigen,
- auf Grundlage der Potenzialanalyse besonders geeignete Standorte zu identifizieren und für diese konkrete Planungen zur Errichtung neuer Bahnhöfe und multimodaler Verkehrsknoten anzustoßen.

Henning Höne
Marcel Hafke
Christof Rasche

und Fraktion