

18.02.2022

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 6304 vom 13. Januar 2022
der Abgeordneten Nina Andrieshen SPD
Drucksache 17/16251

Bahnreaktivierung oder Radschnellweg – Welche Pläne verfolgt das Verkehrsministerium?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Am 12.01.2022 stellte die Verkehrsministerin im Verkehrsausschuss die Zielnetzkonzeption für den Schienenpersonennahverkehr vor. In der präsentierten Grafik „NRW-Takt Zielnetz 2040“ ist zu sehen, dass über den bisherigen Kopfbahnhof in Bocholt hinaus eine Verbindung zur Stadt Rhede und darüber hinaus Richtung Borken und Coesfeld geplant ist. Dazu der Vermerk: „aktueller Planungsstand, Konkretisierung nach vertiefenden Untersuchungen“. Hierbei handelt es sich um eine stillgelegte Bahnstrecke, deren Reaktivierung anscheinend untersucht wird.

Gleichzeitig laufen die Planungen und Vorbereitungen für den Radschnellweg RS 2. Dieser soll laut Planungen im Wesentlichen auf der alten Bahntrasse zwischen Bocholt und Coesfeld verlaufen. „Wenn alles gut läuft, könnte eventuell schon 2022 Baubeginn sein, hatte Wüst bei einer Veranstaltung in Rhede im Mai erklärt“ (Quelle: BBV 03.09.2021). Die Realisierung des ersten ca. 11 Millionen Euro teuren Teilstückes zwischen Bocholt und Rhede und die damit verbundene Entwidmung der Bahnstrecke steht kurz bevor. Der Bau und die Finanzierung erfolgen durch das Land NRW. Auf ein und derselben Strecke soll nun ein Radschnellweg und perspektivisch der Schienenpersonennahverkehr ausgebaut werden.

Die Ministerin für Verkehr hat die Kleine Anfrage 6304 mit Schreiben vom 18. Februar 2022 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Moderne Mobilitätspolitik ist der beste Klimaschutz. Damit Deutschland seine Klimaziele erreicht, muss auch der Verkehrssektor in erheblichem Maße CO₂ einsparen. Dem Schienenpersonennahverkehr kommt bei der Erreichung der Ziele eine zentrale Rolle zu.

Um den Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen für die Menschen einfacher zugänglich, leistungsfähiger, verlässlicher und sicherer zu machen, stellt die Landesregierung im Rahmen ihrer

Datum des Originals: 18.02.2022/Ausgegeben: 24.02.2022

2019 gestarteten ÖPNV-Offensive bis zum Jahr 2032 Mittel in Höhe von bisher rund 4 Milliarden Euro bereit. Die Mittel stehen u.a. für Neu- und Ausbautvorhaben, Elektrifizierungen und Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie für die Finanzierung von Leistungsmehrbestellungen zur Verfügung, um damit schnellere, direktere, komfortablere und zuverlässigere Angebote zu schaffen.

Zur Steuerung des Angebotsausbaus hat das Ministerium für Verkehr in Nordrhein-Westfalen in enger Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden in ihrer Funktion als SPNV-Aufgabenträger und der DB Netz sowie der DB Station&Service AG eine Zielnetzkonzeption ("SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040") erstellt, um einen aus Fahrgastsicht „idealen“ zukünftigen Fahrplan mit den Angeboten im Jahr 2032 und 2040 zu entwickeln. Aus diesem „idealen“ Fahrplan sind die dafür notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen für eine optimierte bauliche Umsetzung abgeleitet worden.

Mit diesen detaillierten Mittel- und Langfristplanungen ist Nordrhein-Westfalen deutschlandweit Vorreiter.

1. Was ist die mittel- bis langfristige Zielsetzung bzw. Planung des Verkehrsministeriums in Bezug auf die miteinander konkurrierenden Maßnahmen „Radschnellweg“ und „Bahnreaktivierung“ auf der stillgelegten Bahntrasse zwischen Bocholt und Coesfeld?

Die SPNV-Zielkonzeption ist seit 2019 gemeinsam vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und den für den SPNV zuständigen Zweckverbänden NVR, NWL und VRR erarbeitet worden. Die Konzeption wurde und wird regelmäßig an aktuelle Entwicklungen angepasst. Beim Start der Arbeiten wurde auch die Reaktivierung der Strecke Bocholt – Coesfeld in der Konzeption mitberücksichtigt. Eine Reaktivierung ist jedoch aktuell nicht wirtschaftlich möglich. Konkrete Planungen gibt es daher nicht. Deshalb soll nun in Abstimmung mit allen Beteiligten der RS 2 umgesetzt werden. Der NWL nimmt den geplanten Radschnellweg auf der Schienentrasse positiv zu Kenntnis, da damit eine Trassensicherung mit Langfristperspektive erfolgt. An einer zukünftigen Reaktivierung der Verbindung hält der NWL derzeit aufgrund der positiv prognostizierten Fahrgastpotenziale weiter fest, auch wenn die Maßnahme vermutlich nicht bis 2040 realisiert werden kann.

2. Der zukünftig erste Teilabschnitt des RS 2 verläuft zwischen Bocholt und Rhede auf der alten Bahntrasse. Ist ein Rückbau des RS 2 zu 2040 geplant, um die Reaktivierung der Bahnstrecke zu realisieren?

3. Der Bau des Radschnellweges ist mit hohen Kosten verbunden. Besteht nach Fertigstellung des RS 2 eine Zweckbindung? (Falls ja, bitte mit Angabe über welchen Zeitraum)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Rückbau des Radschnellweges ist nicht vorgesehen.

4. Wann ist mit den Ergebnissen zu den vertiefenden Untersuchungen der Bahnverbindung „Bocholt – Borken – Coesfeld“ zu rechnen?

Vertiefende Untersuchungen sind dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen derzeit nicht bekannt.

5. Zieht das Verkehrsministerium eine Aussetzung der Planung bzw. Umsetzung des RS 2 in Erwägung, bis Ergebnisse zu den vertiefenden Untersuchungen vorliegen?

Nein, da die Planung für die Reaktivierung durch den NWL zunächst aufgegeben wurde, da eine solche aktuell nicht wirtschaftlich möglich wäre (siehe Antwort zu 1).