

22.08.2022

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 216
des Abgeordneten Klaus Esser AfD
Drucksache 18/325

Zustand der für Reaktivierung avisierten Bahnstrecken im Rahmen der Zielnetzkonzeption des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die Reaktivierung von ehemaligen Bahnstrecken wird vom NRW-Verkehrsministerium im Rahmen der Zielnetzkonzeption vorangetrieben.¹

Ausgewiesen sind Bahnstrecken wie die der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE), der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) im Bereich des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Walsumbahn und Ratinger Weststrecke im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) oder des Euregio Verkehrsschienennetz (EVS) im Bereich des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR). Bis 2032 sollen zwölf Kommunen neu an den SPNV in Nordrhein-Westfalen angeschlossen werden.

Diese Strecken sollen erneut für den Personennahverkehr nutzbar gemacht werden, nachdem dort in den vergangenen Jahren nur Güterverkehr oder auf einzelnen Streckenabschnitten über Jahre oder gar Jahrzehnte gar kein Schienenverkehr mehr stattfand.

In diesem Zusammenhang stellen sich im Sinne des steuerzahlenden Bürgers diverse Fragen zum baulichen Zustand der fraglichen Streckenabschnitte sowie hinsichtlich der zu erwartenden Kosten und künftigen, prognostizierten Passagierzahlen.

Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat die Kleine Anfrage 216 mit Schreiben vom 22. August 2022 namens der Landesregierung beantwortet.

- 1. In welchem baulichen Zustand sind die Gleisanlagen der oben ausgewiesenen Strecken aus der Zielnetzkonzeption? (Bitte tabellarische Übersicht nach Verbund sowie mit Kilometer-/Streckenangaben)***

¹ <https://www.land.nrw/pressemitteilung/vorankommen-auf-der-schiene-und-beim-klimaschutz-verkehrsministerin-legt>

2. **Welche Reparatur-/Instandsetzungsarbeiten sind dort jeweils erforderlich? (Bitte ebenfalls tabellarische Übersicht nach Verbund sowie mit Kilometer-/Streckenangaben)**
5. **Welches Passagieraufkommen wird auf den jeweiligen Streckenabschnitten, die in der Zielnetzkonzeption aufgeführt werden, erwartet? (Bitte tabellarische Übersicht nach Verbund und jährlich prognostizierten Passagierzahlen)**

Die Fragen 1, 2 und 5 werden gemeinsam in der nachfolgenden Tabelle beantwortet.

Projekt	Baulicher Zustand	Notw. Reparatur-/Instandsetzungsarbeiten	Erwartetes Passagieraufkommen
Teutoberger Wald-Eisenbahn (TWE)	- eingleisige, nichtelektrifizierte Strecke (Harsewinkel - Gütersloh 13,5 km, Gütersloh - Verl 12,8 km) - Strecke kann und wird vom Güterverkehr befahren (mit geringer Geschwindigkeit, max. 50 km/h) - Ehemalige niedrige Bahnsteigkanten sind noch erhalten - 78 Bahnübergänge (BÜ), zum Großteil ohne technische Sicherung	- Streckenerneuerung mit Anhebung der Geschwindigkeit auf max. 80 km/h (26,3 km) - Rückbau nicht mehr notwendiger BÜ und techn. Sicherung aller verbleibenden BÜ - Errichtung 8 neuer Bahnstationen (Seitenbahnsteige) und Einbindung Bahnhof Gütersloh (Gleis 1) - neue Leit- und Sicherungstechnik - Betrieb mit batterieelektrischen Fahrzeugen (Laden in Gütersloh)	Belastungsprognose: 990.000 Fahrten im Jahr
Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE)	- eingleisige, nichtelektrifizierte Strecke (Münster - Sendenhorst 21,4 km) - Strecke kann und wird vom Güterverkehr befahren (mit geringer Geschwindigkeit, max. 50 km/h) - Ehemalige niedrige Bahnsteigkanten sind teilweise noch erhalten - 53 Bahnübergänge (BÜ), zum Großteil ohne technische Sicherung	- Streckenerneuerung mit Anhebung der Geschwindigkeit auf max. 80 km/h Münster - Wolbeck (8,7 km) und max. 100 km/h Wolbeck - Sendenhorst (12,7 km) - Rückbau nicht mehr notwendiger BÜ und technische Sicherung aller verbleibenden BÜ - Einrichtung zweigleisiger Begegnungsabschnitt (2 km) und zweier Begegnungsbahnhöfe - Errichtung 7 neuer Bahnstationen (Seitenbahnsteige/Mittelbahnsteig) und Einbindung Bahnhof Münster (Gleis 20) - neue Leit- und Sicherungstechnik - Betrieb mit batterieelektrischen Fahrzeugen (Laden in Münster)	Belastungsprognose: 3.200.000 Fahrten im Jahr

Walsumbahn	Zustand der Strecke : - von Oberhausen Hbf bis Walsum eingleisige und nicht elektrifizierte Hauptbahn - von Walsum bis Spellen (Niederrhein) eingleisige und nicht elektrifizierte Nebenbahn - Infrastruktur befindet sich in einem richtlinienkonformen Zustand.	- Vollausbau bis Wesel - Neu- und Ausbau von Haltepunkten, - Erneuerung Leit- und Sicherungstechnik, - Erhöhung Streckengeschwindigkeit durch Neubau und Sanierung von Gleisen, - zweigleisiger Ausbau, - Weichenergänzung in Möllen, - Kreuzungsbahnhof in Voerde-West, - Ausbau Möllen - Spellen, - Neubau Abzweige Richtung Friedrichsfeld und Richtung Wesel, - Neubau Brücken, - Einsatz BEMU-Fahrzeuge	Das Passagieraufkommen wird im Zuge der Machbarkeitsstudie ermittelt, Ergebnisse werden Ende 2022 erwartet.
Ratinger Weststrecke	Zustand der Strecke: - Eingleisige (teilweise zweigleisige) elektrifizierte Hauptbahn - Infrastruktur befindet sich in einem richtlinienkonformen Zustand.	- Neubau 3. Gleis, - neue Haltepunkte, - Überwerfungs- und Kreuzungsbauwerke, - teilweise Anpassung Leit- und Sicherungstechnik	Belastungsprognose 10.000 - 13.000 Fahrgäste/Tag im Querschnitt nach aktueller Planung
Breinig Eupen	- Der Abschnitt Walheim-Bundesgrenze bis Raeren wird durch Infrabel (Belgien) überarbeitet. - Von Breinig bis Walheim-Bundesgrenze derzeit kein Schienenbetrieb, dieser ist als nächste Ausbaustufe der EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH beabsichtigt.	- Von Breinig bis Walheim-Bundesgrenze sind folgende Arbeiten zur Reaktivierung der Strecke notwendig: Erneuerung Bauwerke, - Streckenerneuerung, - LST-Arbeiten, - Neubau von drei Haltepunkten.	Das Passagieraufkommen muss noch in einer Machbarkeitsstudie ermittelt werden.
Alsdorf Baesweiler	- Alsdorf - Siersdorf: Strecke derzeit nicht in Betrieb. - Neubaustrecke Siersdorf - Baesweiler erforderlich.	- Reaktivierung der Strecke Alsdorf-Siersdorf mit Stationen und Bauwerken, später Elektrifizierung. - Nördlich von Siersdorf Weiterführung wegen Regiotram noch unklar.	Das Passagieraufkommen muss noch in einer Machbarkeitsstudie ermittelt werden

* BEMU = Battery-electric multiple unit (Elektrischer Triebwagen mit Batterie)

3. Welche Kosten werden für die Reaktivierung der aufgeführten Gleisanlagen anfallen? (Bitte auch erläutern, ob Leit- und Sicherungstechnik erneuert werden muss und ob ggf. auch elektrifiziert wird)

Nachfolgend genannte Kosten werden voraussichtlich für die jeweilige Reaktivierung anfallen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn:
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
28,7 Mio. EUR

Westfälische Landes-Eisenbahn:
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
41,3 Mio. EUR

Walsumbahn:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Die Ermittlung der Vorzugsvariante läuft zur Zeit, daher können keine voraussichtlichen Kosten benannt werden.

Ratinger Weststrecke:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
ca. 131 Mio. EUR

Breinig – Eupen:
Zweckverband Nahverkehr Rheinland
ca. 22,6 Mio. EUR

Alsdorf – Baesweiler:
Zweckverband Nahverkehr Rheinland
ca. 32,8 Mio. EUR

Die Frage nach der Leit- und Sicherungstechnik und Elektrifizierung wurde in der Antwort zu Frage 2 aufgegriffen.

4. Welcher Zeitraum wird bis zur Wiederaufnahme des Personennahverkehrs der entsprechenden Strecken veranschlagt?

Folgende Termine zur geplanten Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf den Reaktivierungsstrecken werden durch die Zweckverbände angestrebt.

Teutoburger Wald-Eisenbahn:
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
voraussichtlich zum Fahrplanwechsel Dezember 2025

Westfälische Landes-Eisenbahn:
Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
voraussichtlich zum Fahrplanwechsel Dezember 2025

Walsumbahn:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Inbetriebnahme nach 2030

Ratinger Weststrecke:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Inbetriebnahme nach 2030

Breinig – Eupen:

Zweckverband Nahverkehr Rheinland
voraussichtlich Ende 2027

Alsdorf – Baesweiler:
Zweckverband Nahverkehr Rheinland
voraussichtlich Ende 2027 zwischen Alsdorf und Aldenhoven-Siersdorf