

03.03.2020

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3354 vom 29. Januar 2020
des Abgeordneten Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/8548

SPNV-Anbindung des Kreises Viersen

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Ab dem Jahr 2025 soll es eine Zug-Direktverbindung zwischen den Städten Eindhoven (Niederlande) und Düsseldorf geben. Ein Teil der geplanten Strecke, der Abschnitt zwischen Dülken und Kaldenkirchen, ist jedoch nur eingleisig ausgebaut. Da über diese Strecke auch viel Güterverkehr fährt, wird deshalb im Kreis Viersen befürchtet, dass es zu Einschränkungen im Nahverkehr und damit zu Nachteilen für Pendlerinnen und Pendler nach Düsseldorf kommen könnte. Zurzeit gibt es eine stündliche Verbindung mit dem RE 13 des Betreibers Eurobahn nach Venlo, der auch die Haltepunkte Dülken, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen anbindet.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 3354 mit Schreiben vom 3. März 2020 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie Internationales beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Nach dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen obliegen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) den kommunalen SPNV-Aufgabenträgern, d. h. dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR), dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Dazu schließen die Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen des SPNV Verkehrsverträge ab; die konkrete Bestellung der Verkehrsleistungen unterliegt nicht der Fach- und Rechtsaufsicht des Ministeriums für Verkehr.

Datum des Originals: 03.03.2020/Ausgegeben: 09.03.2020

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Vor diesem Hintergrund erfolgt die Beantwortung der Fragen 1, 2 und 4 unter Wiedergabe der diesbezüglichen Ausführungen des im vorliegenden Fall zuständigen Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR.

- 1. In welcher Form (Nah- oder Fernverkehr, Doppelstockwagen, Fahrtdauer incl. Richtungswechsel in Mönchengladbach etc.) wird die neue Direktverbindung ab 2025 zwischen Düsseldorf und Eindhoven auf deutscher und auf niederländischer Seite gestaltet?**

Hierzu teilt der Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR in seiner Stellungnahme vom 13. Februar 2020 folgendes mit:

„Die neue Direktverbindung Düsseldorf - Eindhoven soll ab Dezember 2025 als Nahverkehr gestaltet werden. Die heutige Linie RE 13 (Hamm - Wuppertal - Düsseldorf - Mönchengladbach - Venlo) soll über Venlo hinaus nach Eindhoven fortgeführt werden. Voraussichtlicher Zwischenhalt in den Niederlanden kann noch Helmond sein. Die Ausschreibung dieser Linie soll Mitte des Jahres 2020 starten und voraussichtlich im Jahr 2021 beendet sein. Die Fahrzeit von Düsseldorf nach Venlo wird sich voraussichtlich nicht ändern, die Fahrzeit von Düsseldorf nach Eindhoven wird voraussichtlich ca. 1 Stunde und 40/45 Minuten betragen.“

- 2. Der derzeit gültige Verkehrsvertrag mit der Eurobahn für den RE 13 läuft 2025 aus. Bleibt eine mindestens einstündige Anbindung der Haltepunkte Viersen, Dülken, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen auch nach Einrichtung der Direktverbindung mit der neuen Ausschreibung ab 2025 erhalten?**

Hierzu teilt der Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR in seiner Stellungnahme vom 13. Februar 2020 folgendes mit:

„Das Betriebskonzept im deutschen Abschnitt entspricht dem Status Quo, d. h. die Linie soll weiterhin täglich im 60-Minuten-Takt verkehren und weiterhin alle Haltepunkte mit jeder Fahrt bedienen. Angestrebt wird eine leichte Ausweitung der Betriebszeiten und eine Anpassung der Kapazitäten an die gestiegene und prognostizierte Fahrgastnachfrage.“

Langfristig, nach der infrastrukturellen Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Dülken und Kaldenkirchen, ist auch ein sogenanntes Flügelzugkonzept mit Flügelung des RE 13 in Mönchengladbach in einen schnellen Zugteil (ohne Halt zwischen Viersen und Venlo) nach Eindhoven und einen langsamen Zugteil (mit Halt an allen Stationen zwischen Viersen und Venlo) bis Venlo möglich. Optional wird im Vergabeverfahren die Möglichkeit zur Umsetzung dieser Flügelung der Linie in einen schnellen und langsamen Zugteil ab Mönchengladbach vorgesehen. Auch bei der Umsetzung dieser Variante würden weiterhin alle Stationen im 60-Minuten-Takt bedient werden, der Zugteil nach Eindhoven würde als beschleunigtes und zusätzliches Angebot an den Stationen zwischen Viersen und Venlo nicht halten. Ob diese Option umgesetzt werden wird, steht unter Finanzierungsvorbehalt und wird nach Fertigstellung des Infrastrukturausbaus entschieden.“

- 3. Gibt es einen verbindlichen Zeitplan für den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Dülken und Kaldenkirchen? Die Strecke wurde von der DB Netz AG im letzten Jahr als "überlastet" eingestuft und ein "Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)" dafür erstellt.**

Bei dem Ausbauvorhaben handelt es sich um den deutschen Teil des Projektes „3RX“ – der Verbindung vom Hafen Antwerpen ins Ruhrgebiet.

Die Ausbaustrecke (Venlo) – Kaldenkirchen – Viersen/Rheydt bis Rheydt-Odenkirchen ist grundsätzlich eine Bedarfsplanmaßnahme in der Finanzierungslast des Bundes. Das Vorhaben ist durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 eingestellt worden. Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf erging dabei unter der Berücksichtigung des Verlagerungspotentials von Güterverkehren zwischen dem Hafen Antwerpen und dem Ruhrgebiet und ist somit an die Voraussetzung geknüpft, dass die Güterverkehre durch die Niederlande stattfinden können.

Derzeit versucht das BMVI mit den beteiligten Staaten, dem Königreich Belgien und dem Königreich der Niederlande, eine Ressortvereinbarung und nachfolgend einen Staatsvertrag für diese Ausbaustrecke abzuschließen. Insofern existiert jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt kein verbindlicher Zeitplan für das Vorhaben.

- 4. Welche weiteren Schienennahverkehrsprojekte sind mittel- und langfristig im Kreis Viersen geplant bzw. werden vom Verkehrsministerium finanziell und im Genehmigungsverfahren im Rahmen der Verkehrswende zur schnelleren Umsetzung unterstützt (zum Beispiel RE10, RB41, S28)?**

Hierzu teilt der Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR in seiner Stellungnahme vom 13. Februar 2020 folgendes mit:

„Folgende SPNV-Maßnahmen sind im Kreis Viersen vorgesehen: Verlängerung der Linie RE8 von Köln nach Venlo

- *Einführung einer neuen Linie RB41 von Geldern über Krefeld und Meerbusch-Osterath nach Neuss. Diese neue Linie wird den RE10 entlasten.*
- *Verlängerung der S28 von Kaarster See bis Viersen*
- *Errichtung eines digitalen Stellwerks zur Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik für die Strecke Krefeld – Kleve. Diese Verbesserungsmaßnahme wird den RE10 nahezu auf seinem gesamten Streckenverlauf betreffen.*
- *Anmeldung der Reaktivierungsmaßnahme Mönchengladbach - Neersen - Krefeld zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes“*

- 5. Welche Auswirkungen oder Einschränkungen hat der "Entkoppeln" genannte mündliche Hinweis der Bundesregierung auf ein Ausbleiben einer zweispurigen Viersener Kurve (oder einer ortsnahe Umfahrung (BVWP)) auf diese Direktverbindung Eindhoven - Düsseldorf, zumal der "Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK)" für 2030 die Kurve unterstellt und sie in der aktuellen Studie der ETH Zürich über den Rhein-Alpen-Korridor als dringlichste Engstelle genannt wird?**

Nach Kenntnis der Landesregierung gibt es bislang noch keinen Planungsauftrag für die Strecke – weder mit noch ohne Umsetzung der Viersener Kurve. Daher können derzeit auch keine Aussagen zu den Auswirkungen getroffen werden.