

16.08.2023

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2006 vom 23. Juni 2023  
der Abgeordneten Nina Andrieshen und Julia Kahle-Hausmann SPD  
Drucksache 18/4762

### **Rad ab im Münsterland – Planungsstand des Radschnellwegs 2 (RS 2)**

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

Bereits vor einigen Jahren wurde der RS 2 im Münsterland, der von Isselburg nach Coesfeld führen soll, angekündigt. Verlaufen soll er zu 50% auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Bocholt und Coesfeld. Geplant war ursprünglich, den RS2 im Rahmen der Regionale 2016 zu nutzen – bisher ist allerdings noch nichts passiert.

Der durch den damals zuständigen Minister in Aussicht gestellte mögliche Baubeginn in 2022 hat sich ebenfalls nicht bestätigt. Das liegt auch an der potenziellen Nutzungskonkurrenz der Fläche auf Grund der möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke Bocholt – Coesfeld. Nachdem eine erste Machbarkeitsstudie die Förderfähigkeit der Strecke nicht bestätigte, ist derzeit eine zweite Machbarkeitsstudie in der Anfertigung, die auf Grund geänderter Parameter des Bundes möglicherweise die Förderfähigkeit bestätigen wird. Sowohl im Koalitionsvertrag, wie auch in seiner Regierungserklärung verwies Minister Krischer auf die Bedeutung von Streckenreaktivierungen für die Verkehrswende. Die Städte Bocholt und Rhede haben vor diesem Hintergrund ihre Anträge auf Entwidmung der betreffenden Bahntrasse zurückgezogen. Gemäß der Antwort auf die kleine Anfrage „Bahnreaktivierung oder Radschnellweg – Welche Pläne verfolgt das Verkehrsministerium“ (Drucksache 17/16600) hält auch der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) an der zukünftigen Reaktivierung der Trasse fest – da zeitgleich ein Rückbau des Radschnellweges aber nicht vorgesehen ist, stellt sich die die Frage, wie dieser potenzielle Zielkonflikt in den derzeitigen Planungen Berücksichtigung findet. Der NWL plant stattdessen derzeit den Ausbau des S-Bahnnetzes im Münsterland, allerdings erneut ohne die direkte Anbindung des westlichen Münsterlands an das Streckennetz.

**Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr** hat die Kleine Anfrage 2006 mit Schreiben vom 16. August 2023 namens der Landesregierung beantwortet.

#### ***1. Wie ist der aktuelle Sachstand der Planungen bzw. der Umsetzung des RS2, insbesondere in Anbetracht der zu erwartenden Machbarkeitsstudie?***

Die Planung für den RS 2 befindet sich derzeit im Stadium der Vorplanung. Der nächste Schritt ist die informelle Linienabstimmung zur Vorbereitung der Genehmigungsplanung. Der Kreis

Datum des Originals: 16.08.2023/Ausgegeben: 22.08.2023

Borken, der den Abschnitt zwischen Bocholt und Rhede über eine mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) geschlossene Planungsvereinbarung federführend plant, hat die für eine Zustimmung zur Linienführung durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) erforderlichen Unterlagen im Juni 2023 an Straßen.NRW übergeben. Dem sind intensive Abstimmungen zwischen den kommunalen Planungsträgern, Straßen.NRW und der Fachabteilung des MUNV vorausgegangen. Nach der Prüfung der Unterlagen durch Straßen.NRW werden diese dem MUNV zeitnah vorgelegt.

**2. Inwieweit lassen sich Radschnellweg und Reaktivierung der Bahntrasse gemeinsam umsetzen?**

Im Rahmen der Abstimmungen zwischen den kommunalen Planungsträgern, Straßen.NRW und der Fachabteilung des MUNV hat das vom Kreis Borken beauftragte Ingenieurbüro die Variantenuntersuchung für den RS 2 vorgestellt. Demnach ist eine Radschnellverbindung zwischen Bocholt und Rhede ausschließlich auf der stillgelegten Bahntrasse realisierbar. Dieses Ergebnis muss durch die Unterlagen für eine Zustimmung zur Linienführung (s. Antwort zu Frage 1) noch final bestätigt werden.

Mit dem Ergebnis der Variantenuntersuchung für den RS 2 besteht eine Grundlage für eine Entscheidung darüber, ob auf der stillgelegten Bahntrasse der RS 2 realisiert oder eine Reaktivierung angestrebt werden soll. Eine gemeinsame Umsetzung der beiden Vorhaben wird aus widmungsrechtlichen Gründen und aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht möglich sein.

**3. Welche baulichen bzw. weiteren Veränderungen müssten bei einer Streckenreaktivierung durchgeführt werden? (bspw. Rückbau von Wohnbestand, Erneuerung Brücken und Bahnübergänge, Rodungsmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen, etc.)**

Für die Beantwortung der Frage wird auf die im Auftrag des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe durchgeführte Machbarkeitsstudie aus 2020 verwiesen.<sup>1</sup> In Kapitel 4 sind die notwendigen Maßnahmen und baulichen Veränderungen aufgeführt.

**4. Inwieweit unterscheiden diese sich von dem Bau eines Radwegs?**

Eine Reaktivierung geht im Vergleich zu der Realisierung einer Radschnellverbindung mit deutlich umfangreicheren baulichen Maßnahmen einher. Hier sei beispielhaft das in der oben genannten Machbarkeitsstudie unterstellte Erfordernis planfreier Kreuzungsanlagen sowie einer Neutrassierung auf einem 980 Meter langen Abschnitt auf Bocholter Stadtgebiet genannt. Ebenso sind für eine Reaktivierung Anpassungen im Bahnhof Borken sowie die Neuanlage von zwei Haltepunkten erforderlich.

---

<sup>1</sup> [https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Downloads/Informationen\\_fuer\\_Meinungsbildner/Machbarkeitsstudie\\_Wiederinbetriebnahme/Studie\\_Strecke\\_Bocholt-Borken-Coesfeld\\_.pdf](https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Downloads/Informationen_fuer_Meinungsbildner/Machbarkeitsstudie_Wiederinbetriebnahme/Studie_Strecke_Bocholt-Borken-Coesfeld_.pdf)

**5. Mit welchen Maßnahmen plant die Landesregierung den ÖPNV im westlichen Münsterland, insbesondere im Kreis Borken bis 2032 zu stärken?**

Die Anbindung des ländlichen Raums an den ÖPNV ist ein wichtiges Anliegen der Landesregierung. Mit folgenden Maßnahmen setzt sich die Landesregierung für eine bessere Anbindung des westlichen Münsterlandes an Bus und Bahn und damit für mehr klimagerechte Mobilität ein:

Die langfristige Verbesserung des SPNV-Anschlusses für das westliche Münsterland ist im Zielnetz NRW 2040 dargestellt: Durch die Flügelung des RRX 5 in Wesel nach Emmerich und Bocholt kommt es zu einem 30-min-Takt zwischen Bocholt und Düsseldorf aus RE 19 und RRX 5.

Ziel der Landesregierung ist es, Kommunen über 20.000 Einwohner, die über keine Anbindung an den Schienenpersonenverkehr verfügen, zukünftig durch eine bessere Schnellbusverbindung an die Schiene anzubinden. Im Westlichen Münsterland sind die Kommunen Rhede, Senden, Stadtlohn und Vreden ohne SPNV-Halt. Aktuell erarbeitet das Ministerium ein Konzept zur Umsetzung dieses Ziels.

Für den straßengebundenen ÖPNV liegt die Zuständigkeit bei den Kreisen – in diesem Fall den Kreisen Borken und Coesfeld.

Zur Stärkung des ÖPNV fördert das MUNV landesweit Maßnahmen, von denen entsprechend auch das westliche Münsterland profitiert:

- Förderung Bürgerbusvereine
- Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement
- Landeswettbewerb "Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum

Die genaue Auflistung der Bürgerbusvereine ist der anliegenden Tabelle zu entnehmen.

Das MUNV fördert derzeit folgende Projekte, die im westlichen Münsterland wirken und dort den ÖPNV stärken:

- Entwicklung der Westfälischen Mobilitätsplattform im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
- Verbesserung der Datenqualität von Haltestellen und Entwicklung von Plattformlösungen und Blaupausen zur Tiefenintegration von Mobilitätsdienstleistungen in Kunden-Apps des ÖPNV der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG)

Zudem profitiert der ÖPNV im Kreis Borken, das westliche Münsterland und Westfalen jetzt und in Zukunft von vielen landesweit wirkenden Projekten im Rahmen der ÖPNV Digitalisierungsoffensive sowie vom Landesprogramm Mobility as a Service Nordrhein-Westfalen (kurz: MaaS NRW), das die u.a. die digitalen Voraussetzungen für möglichst nahtlose Mobilität in Nordrhein-Westfalen schafft.