


Die Regionaldirektorin	
Drucksache Nr.:14/0634-1-1	

	11.04.2023
Fraktionsanfrage Antwort	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Mobilität	zur Kenntnis	09.05.2023	5.1

**Betreff: Ergänzende Antwort auf die Anfrage der SPD-Fraktion
zur Umsetzung des Modellprojektes "Städte an die Schiene"**

Anfrage

Aus Sicht der SPD im Ruhrparlament ist das Modellprojekt „Städte an die Schiene - leistungsfähige ÖPNV-Anbindung für Städte ohne Schienenanbindung“ (M-I1.2) aus dem *Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept* (RMEK) eines der für die Bevölkerung in der Region ausgesprochen Bedeutungsvollen.

Insbesondere in den Kreisen Wesel und Unna liegen Kommunen ohne Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr, die von diesem Modellprojekt profitieren können. Entsprechend hoch wird die Umsetzungspriorität auch im RMEK eingeschätzt.

Über die Erarbeitung von Machbarkeitsstudien hinaus liegt die Umsetzungskompetenz allerdings vor allem und je nach getroffener Maßnahme bei den Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern nach ÖPNVG NRW sowie der DB Netz AG.

Aus diesem Grund bittet die SPD im Ruhrparlament um einen mündlichen Bericht zur Umsetzung des Modellprojektes „Städte an die Schiene“ durch die Verwaltung und Vertreter*innen der Verkehrsverbände „VRR“ und „NWL“ im Ausschuss für Mobilität am 30.08.2022, oder alternativ 15.11.2022. Im Vordergrund sollen dabei folgende Fragen stehen:

1. Welche Planungen zur Reaktivierung oder dem Neubau von Schienensträngen in der Metropole Ruhr werden zurzeit aktiv verfolgt?

2. Wann kann realistischerweise mit ersten neuen bzw. reaktivierten Strecken gerechnet werden?
3. Auf welchen ehemaligen Bahnstrecken gibt es tatsächliche Konkurrenzen oder Interessenskonflikte zwischen Reaktivierung und Umnutzung?
4. Auf welchen RE- und S-Bahn-Strecken der Metropole Ruhr sind Taktverdichtung realistisch und/ oder bereits geplant?
5. Die SPNV-Pauschale in NRW wurde Anfang 2020 um 100 Mio. € erhöht, um bis 2032 die Einrichtung regionaler Schnellbuslinien zu fördern. Wie wird der Einsatz der Mittel in der Metropole Ruhr eingeschätzt? Welche Auswirkungen ergeben sich für das Modellprojekt „Städte an die Schiene“?

Antwort:

Eine erste Beantwortung dieser Anfrage erfolgte, wie auch seitens der Anfragstellerin gewünscht, bereits zuständigkeitshalber durch die Aufgabenträger VRR und NWL im Rahmen einer gesonderten Vorlage (Drucksache 14/0907 Städte an die Schiene) in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 7. März 2023.

1. *Welche Planungen zur Reaktivierung oder dem Neubau von Schienensträngen in der Metropole Ruhr werden zurzeit aktiv verfolgt?*

Derzeit werden seitens der SPNV-Aufgabenträger in der Metropole Ruhr folgende Planungen zur Reaktivierung von Schienenstrecken (**Fettschrift**) für den SPNV verfolgt:

- (Bottrop Hbf - Moers -) **Moers-Rheinkamp Bf – Kamp-Lintfort** (Verlängerung RE44)
- (Borken – Essen -) **Hattingen (Ruhr) – Witten-Herbede - Wengern Ost – Hagen Hbf** (1. Stufe Verlängerung RE14, 2. Stufe neue S22)
- **Witten Hbf – Witten-Herbede - Wengern Ost – Hagen Hbf** *RB40*
- (Bottrop Hbf - Moers -) **Moers – Neukirchen-Vluyn** *RB44*
- **Oberhausen Hbf – DU-Walsum – Voerde–Spellen – Wesel** *Walsumbahn*
- **OB-Sterkrade – Bottrop Süd – GE-Horst - GE Zoo** (- Dortmund Hbf) *Emschertalbahn RB43*
- (Oberhausen Hbf -) **DU-Meiderich Süd – DU-Beekerwerth – Moers – KR Chempark** (- Krefeld Hbf) *RB36*
- **Duisburg Hbf – DU-Wedau – Ratingen West – D-Rath** (- Düsseldorf Hbf - Solingen Hbf – Remscheid Hbf – Wuppertal Hbf)
- (Dortmund Hbf -) **Bergkamen** (- Hamm Hbf) *Machbarkeitsstudie SPNV Anbindung Bergkamen*

2. *Wann kann realistischer Weise mit ersten neuen bzw. reaktivierten Strecken gerechnet werden?*

Die erste Inbetriebnahme ist mit der Verlängerung des RE44 Bottrop – Moers nach Kamp-Lintfort voraussichtlich im Fahrplanjahr 2026 zu erwarten.

Im Jahr 2032 könnte möglicherweise in einer ersten Stufe die Inbetriebnahme der Ruhrtalbahn zwischen Hattingen, Wengern Ost und Hagen Hbf erfolgen. Es ist jedoch zu beachten, dass sich eine erste Machbarkeitsstudie zurzeit noch in der Erstellung befindet und noch keine grundlegenden Daten bezüglich einer Entscheidung vorliegen. Somit könnte eine Realisierung ggf. erst im Rahmen des Programms Schiene 2040 erfolgen.

3. *Auf welchen ehemaligen Bahnstrecken gibt es tatsächliche Konkurrenzen oder Interessenskonflikte zwischen Reaktivierung und Umnutzung?*

Die aufgeführten DB-Strecken sind alle noch als Eisenbahnstrecken zumindest im Güterverkehr in Betrieb. Dies gilt auch für die TER-Strecke Hattingen – Wengern Ost. Keine dieser Strecken ist bisher zur Entwidmung vorgesehen oder bereits als Radweg umgestaltet. Insofern liegen keine Konkurrenzen bzw. Interessenskonflikte vor.

4. *Auf welchen RE- und S-Bahn-Strecken der Metropole Ruhr sind Taktverdichtung realistisch und/ oder bereits geplant?*

Im Rahmen des NRW-Zielnetzes 2032 ist eine Taktverdichtung der S4 Unna-Königborn – DO-Lütgendortmund auf einen 15-Min.-Takt auch während der Normalverkehrszeit geplant, so dass zwischen 5 und 19 Uhr jeweils viertelstündlich eine S-Bahn verkehren soll. Darüber hinaus soll der Takt zwischen Hamm und Münster durch Verlängerung des RE13 Venlo – Hamm Hbf nach Münster Hbf um eine vierte stündliche Zugleistung verdichtet werden.

Im Rahmen des NRW-Zielnetzes 2040 sind eine Vielzahl von Taktverdichtungen auf bestehenden Linien bzw. durch Einrichtung zusätzlicher Linien vorgesehen. Ziel ist hier eine Verdichtung des S-Bahnangebotes auf den Hauptachsen zu einem 15-Minuten-Takt sowie die Bedienung der übrigen Regionalverkehrsstrecken mindestens im 30-Minuten-Takt.

Mit Inbetriebnahme des RRX-Netzes in den Jahren nach 2032 kommt es im Korridor Hamm – Dortmund – Duisburg – Düsseldorf – Köln ebenfalls zu Taktverdichtungen durch das neue Netz.

Zu den für 2040 vorgesehenen Taktverdichtungen zählen u. a.:

- Dorsten – Bottrop – Oberhausen – Moers (RE44)
- Oberhausen – DU-Meiderich Süd (RB36, Takt 15)

- Haltern am See / Recklinghausen- Bottrop – Essen (S-Bahn, Takt 15)
- Recklinghausen – Herne Dortmund (RE, Takt 30)
- Essen – Velbert-Langenberg – Wuppertal (S-Bahn, Takt 15)
- Essen – Hattingen (Ruhr) (S-Bahn, Takt 15)
- Wesel – Oberhausen – Essen – Bochum – Hagen (Takt 30)
- Münster – Recklinghausen – Bochum – Hagen – Wuppertal – Köln (RE2)
- Hagen – Wuppertal (S-Bahn, Takt 15)
- Gelsenkirchen – Duisburg – Krefeld (Takt 30)
- Essen – Duisburg – Düsseldorf (S-Bahn, Takt 15)
- Essen- Ratingen Ost – Düsseldorf (S-Bahn, Takt 15)
- Dortmund – Lünen – Münster (RE, RB, Takt 30)
- Dortmund – Kamen – Hamm (S-Bahn; Takt 15 DO – Kamen, Takt 30 Kamen - Hamm)
- Duisburg – Moers – Xanten (RB31, Takt 30)

5. *Die SPNV-Pauschale in NRW wurde Anfang 2020 um 100 Mio. € erhöht, um bis 2032 die Einrichtung regionaler Schnellbuslinien zu fördern. Wie wird der Einsatz der Mittel in der Metropole Ruhr eingeschätzt? Welche Auswirkungen ergeben sich für das Modellprojekt „Städte an die Schiene“?*

Schon im Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr wird angeregt, Kommunen ohne Schienenanbindung und Schienenanschluss durch Schnellbusse mit den regional relevanten Bahnhöfen zu verbinden. Das regionale X-Busnetz des VRR tut dies in vorbildlicher Weise. Auf tangentialen Achsen ohne direkte SPNV-Verbindungen schließt der X-Bus Netzlücken, die zur erhebliche Verkürzung der Reisezeit beitragen und die Verknüpfung mit dem SPNV verbessern, und dies insbesondere in Bereichen, in denen eine attraktive, den Verkehrsverflechtungen entsprechende Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für den SPNV nicht möglich ist.

Der Einsatz der Finanzmittel ist als sinnvoll zu bewerten und die in der zweiten Stufe anstehenden Maßnahmen des X-Busnetzes tragen noch weiter zur Attraktivierung des ÖPNV abseits der Schiene bei.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel
Joneit, Frank	Wagener, Maria	Bereich III Planung	
Akt.zeichen		Kuczera, Stefan	