

Westmünsterlandbahn: Radschnellweg sichert Trasse nicht

Rhede - Die Westmünsterlandbahn widerspricht der Einschätzung des Rheder Beigeordneten Hubert Wewering, dass eine Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der Strecke Bocholt-Coesfeld „über mehrere Jahrzehnte hinweg“ nicht zu realisieren sei.



Die Westmünsterlandbahn will die Eisenbahnlinien im Westmünsterland reaktivieren.

worden wie jetzt, sagt dazu Pressesprecher Carlos Concalves von der Westmünsterlandbahn. Die 2022 in Bocholt gegründete Gesellschaft will Eigentümer der Strecke werden und einen Betreiber für die Bahnverbindung suchen. Er gehe davon aus, dass bei der neuen Machbarkeitsstudie herauskommen werde, dass der Nutzen größer ist als die Kosten, so Concalves. Somit wäre die Reaktivierung förderwürdig.

Im Bau des Radschnellwegs sieht Rhede unter anderem auch „den großen Vorteil, dass die ehemalige Bahntrasse für verkehrliche Zwecke genutzt“ und somit gesichert würde, heißt es in der vom Bauausschuss verabschiedeten Stellungnahme zum Regionalplanentwurf. Der stellt ausdrücklich klar, dass „eine zwischenzeitliche Radwegenutzung aufgelassener Schienenstrecken“ dem Ziel der Stärkung der Bahn „nicht entgegensteht“.

Eine solche Trassensicherung durch einen Radweg sei aber weder notwendig noch sinnvoll, erklärt jetzt die Westmünsterlandbahn in ihrer Stellungnahme. Zum einen seien die Städte Bocholt und Rhede ohnehin im Besitz der Grundstücke, zum anderen sichere der Bau des Radschnellwegs nicht die Trasse für den Bahnbetrieb, „sondern verhindert aufgrund langer Bindungsfristen von Fördermitteln den Wiederaufbau der Bahn grundsätzlich“. Weiten Teilen der Bevölkerung würde dadurch „der Zugang zu einer dringend notwendigen Bahnverbindung in östlicher Richtung in das Oberzentrum Münster dauerhaft verwehrt“.

Concalves zitiert eine Feststellung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe, wonach „Regionen, die keinen Bahnanschluss wollen, auch bei Planungen nicht berücksichtigt“ würden. Aus Sicht der Westmünsterlandbahn müssten Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit daher nun die Hand heben. „Jetzt verlieren wir die (Bahn-)Zukunft“.

Wewering hatte das im Zusammenhang mit der Stellungnahme der Stadt zum Entwurf des neuen Regionalplans Münsterland gesagt, der den vorgesehenen Radschnellweg auf der früheren Bahntrasse als positives Beispiel für neue Formen des Radverkehrs nennt.

Noch nie sei in den vergangenen 20 Jahren von Bund und Land so viel Geld für den Bahnausbau zur Verfügung gestellt