

Bocholt, 15.08.2023

PRESSEMITTEILUNG

Westmünsterlandbahn GmbH begrüßt Regionalplanentwurf / Stärkung des Schienenverkehrs

Die Westmünsterlandbahn GmbH (WMB) begrüßt zum Thema Verkehr die Entwürfe des Regionalplans Münsterland ausdrücklich. Im Kern werden damit hinsichtlich der Verkehrsangebote in ländlichen Regionen nicht nur die Zielsetzungen bzgl. eines schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Münsterland fortgeschrieben, sondern der Auf- und Ausbau explizit gefordert. In Anlehnung an die Vorgaben zur Infrastruktur des Landesentwicklungsplans NRW sollen auch im ländlichen Raum attraktive Mobilitätsangebote geschaffen werden, um den motorisierten Individualverkehr am Modal Split deutlich zu reduzieren und damit einen Beitrag zum Klimaschutz sicherzustellen. Bereits im aktuellen Regionalplan wird in Verbindung mit der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW die Strecke Bocholt – Rhede für eine Reaktivierung vorgesehen. Die Schienenwürdigkeit des Abschnitts Bocholt – Coesfeld wurde dabei besonders festgestellt. Und der Abschnitt Bocholt – Borken als Schienenweg für den regionalen und überregionalen Verkehr zur Reaktivierung empfohlen.

Die WMB widerspricht dem Rheder Beigeordneten Hubert Wewering ausdrücklich, dass der Entwurf des Regionalplans sich für Radschnellwege ausspricht. Die besondere Betonung, der Radschnellweg RS2 sichere dabei die Trasse, ist nicht neu. Bereits die aktuelle Fassung des Regionalplans aus 2014 sieht diese Option vor. Der Entwurf fokussiert vielmehr einen noch stärkeren Ausbau umweltverträglicher Massenverkehrsträger (Bahn, ÖPNV), zu denen besonders der Ausbau des Schienennetzes gezählt wird. Damit sollen Mobilität und Leistungsaustausch zwischen Orten in einer ihrer zentralörtlichen Bedeutung entsprechenden Qualität möglich gemacht werden.

Das Verkehrssystem Bahn ist der wichtigste Pfeiler für eine Verkehrswende. Die auch in Bocholt und Rhede feststellbar hohe Zahl an Ein- und Auspendlern macht den Ausbau des Schienen-Personen-Nahverkehrs dringend erforderlich. Der Entwurf betont ausdrücklich, dass mit der Reaktivierung von Bahnstrecken für den Personenverkehr ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz und der Verkehrswende geleistet wird.

Die Sicherung von derzeit nicht genutzten Bahntrassen durch Radwege sieht der Entwurf zum Regionalplan aber nur für den Fall vor, sofern eine Nutzen-Kosten-Abwägung derzeit negativ bewertet wird. Dies ist bei der derzeit in Arbeit befindlichen Machbarkeitsstudie allerdings nicht zu erwarten. Die WMB wie auch Verkehrsverbände und Politik gehen von einem Faktor deutlich >1 aus, sodass eine Förderwürdigkeit für eine Wiederinbetriebnahme gegeben wäre. Aus Sicht der WMB ist auch eine Sicherung der Trasse durch den Bau des Radschnellwegs in mehrfacher Hinsicht weder notwendig noch sinnvoll:

- Die Sicherung der Trasse begründet sich allein dadurch, dass die Städte Bocholt und Rhede seit der Stilllegung bereits im Besitz der Trasse sind.
- Der gesamte Streckenabschnitt ist bis auf wenige Meter vor dem Rheder Bahnhof noch immer als Bahntrasse gesichert und kann für die Reaktivierung genutzt werden. Die Stadt Rhede selbst hat für diesen Abschnitt planerische Vorkehrungen getroffen, die Gemeinde eventuell wieder für die Bahn zugänglich zu machen. Im gültigen Bebauungsplan Rhede BS 2 von 1998 wird das entwidmete Teilstück als Verkehrsflächen zur Sicherung ... für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs ausgewiesen.
- Der Abschnitt Bocholt – Rhede, entlang der alten B67, wurde erst Ende 2022 mit NRW-Steuermitteln in Höhe von 850.000 € saniert, verbreitert und für mehr Radverkehr zwischen den Gemeinden ertüchtigt. Der weiterhin geforderte Bau des Radschnellwegs auf der parallel verlaufenden Bahntrasse käme damit einer Verschwendung von Steuermitteln gleich.
- Der Bau des Radschnellwegs mit NRW-Steuergeldern sichert nicht die Trasse für den Bahnbetrieb, sondern verhindert aufgrund langer Bindungsfristen von Fördermitteln den Wiederaufbau der Bahn grundsätzlich. Damit würde von politischer Seite weiten Bevölkerungsteilen der Zugang zu einer dringend notwendigen Bahnverbindung in östlicher Richtung in das Oberzentrum Münster dauerhaft verwehrt.

Die WMB widerspricht auch der Auffassung des Beigeordneten Wewering ausdrücklich, wonach eine Reaktivierung der Strecke Bocholt – Rhede – Coesfeld auf Jahrzehnte nicht möglich sei.

Wenn mit dem RS2 die Strecke für die Bahnzukunft freigehalten werden soll, warum beginnt die Politik nicht heute schon mit deren Revitalisierung? Noch nie wurden in den vergangenen 20 Jahren seitens des Bundes- und Landes so hohe Finanzmittel für den Bahnausbau zur Verfügung gestellt. Jetzt müssen die Weichen für Investitionen in den Bau von Schienenwegen in unserer Region gestellt werden.

Die WMB schließt sich dazu einer Feststellung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) an, wonach Regionen, die keinen Bahnanschluss wollen, auch bei Planungen nicht berücksichtigt werden. Politik, Verwaltung und die Öffentlichkeit müssen aus Sicht der WMB nun die Hand heben. Jetzt verlieren wir die (Bahn-)Zukunft.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Kontakt:

Carlos Goncalves
Pressesprecher / Öffentlichkeitsarbeit
Mail c.goncalves@wmb-gmbh.de
Handy 0157 3399 7241

Dr. Andreas Klöcker M.A.
Co-Pressesprecher / Öffentlichkeitsarbeit
Mail dr.a.kloecker@wmb-gmbh.de
Handy 0171 5353 327