



## **Mit der Reaktivierung von Schienenstrecken in Nordrhein-Westfalen Lücken im Bahnnetz schließen**

Die NRW-Koalition möchte daher das Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs stärken. In Nordrhein-Westfalen gibt es einige stillgelegte Bahnstrecken und nicht genutzte Haltepunkte. Aktuell werden bereits 20 stillgelegte Bahnstecken für eine mögliche Reaktivierung überprüft. Wir beantragen, dass weiteres Potential von den Nahverkehrsverbänden analysiert wird. Bei einem ordentlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis und guten Verkehrseffekten sollen die neuen Strecken und Haltestellen in einem beschleunigten Planungs- und Umsetzungsprozess realisiert werden.

Mit einem verbesserten Nahverkehrsangebot, einem dichteren Schienennetz und guter Anbindung an das Verkehrsnetz ist der Anreiz für die Bürgerinnen und Bürger groß, den ÖPNV zu nutzen. Das wäre auch ein guter Beitrag für den Klimaschutz und zur Verbesserung der Luftqualität.

18.06.2019

## Antrag

**der Fraktion CDU und  
der Fraktion der FDP**

**Mit der Reaktivierung von Schienenstrecken in Nordrhein-Westfalen Lücken im  
Bahnnetz schließen und systembruchfreies Fahren für die Menschen ermöglichen**

### **I. Ausgangslage**

Mobilität bedeutet Freiheit. Mobil zu sein, ist ein Grundbedürfnis der meisten Menschen. Es ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Lebensqualität. Lebensalltag, Beruf, Schule, Freizeit und Urlaub verlangen individuell nutzbare Mobilität. Mobilität ist auch für die Wirtschaft unverzichtbar und Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand in Nordrhein-Westfalen.

Die Verkehrspolitik der NRW-Koalition steht unter der Prämisse der Ideologiefreiheit, der Nutzerorientierung und der Technologieoffenheit. Keinem Bürger soll vorgeschrieben werden, wie, wann und vor allem womit er seinen Weg zurücklegt. Jedes Unternehmen muss die Möglichkeit haben, seine vor Ort produzierten Güter sowie die eingesetzten Vorprodukte und Rohstoffe schnell und effizient zu transportieren.

Über die individuellen Mobilitätspräferenzen entscheidet allein der jeweilige Nutzer, eine staatlich vorgegebene Bewertungshierarchie zur Einstufung von Mobilitätsanlässen lehnen wir ab. Das schließt eine einseitige Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Verkehrsträger aus. Unterschiedliche Verkehrsträger sollen nicht gegeneinander ausgespielt, sondern ihre jeweiligen Stärken in einem inter- und multimodalen Mobilitätssystem kombiniert werden. Wir setzen auf Nutzungsanreize und einen konsequenten Einsatz intelligenter Systeme. Verschiedene Verkehrsträger müssen künftig so vernetzt werden, dass jede Nutzerin und jeder Nutzer zwischen diversen Alternativen wählen kann, um die Ideallösung für die persönliche, individuelle und betriebliche Mobilität zu finden.

Viele Menschen profitieren in Nordrhein-Westfalen von einem dicht ausgebauten Schienennetz. Um die Straßen zu entlasten und die Attraktivität des ÖPNV sowie des SPNV in städtischen und ländlichen Räumen zu erhöhen und damit auch überhitzte Wohnungsmärkte mit dem Umland der Metropolen zu vernetzen, ist es erklärtes Ziel der Landesregierung und der sie tragenden Fraktionen, den Verkehrsträger Schiene weiter zu stärken. Wichtige Bausteine hierfür sind die Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX), die Förderung von

Datum des Originals: 18.06.2019/Ausgegeben: 18.06.2019

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](http://www.landtag.nrw.de)

NE-Bahnen, die Elektrifizierung von Bahnstrecken - sofern diese verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich machbar ist - sowie die technologieoffene Kombination verschiedener Antriebe wie Akku oder Wasserstoff. Diese Maßnahmen ermöglichen eine schnellere und umweltfreundlichere Mobilität für die Menschen und den Transport von Gütern. Auch die landesweite Einführung des freiwilligen Azubitickets in diesem Jahr wird den ÖPNV attraktiver für junge Menschen machen.

Ein wichtiger Baustein zur Stärkung des SPNV ist auch die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken und Haltepunkten. Zuständig für die Ausgestaltung des SPNV in NRW sind die kommunalen Zweckverbände VRR, NVR und NWL als SPNV-Aufgabenträger. Sie entscheiden in eigener Zuständigkeit über Linienbetriebe und Taktfolgen. Insofern fällt die Entscheidung über die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken des SPNV nach dem ÖPNVG NRW in die ausschließliche Zuständigkeit der SPNV-Aufgabenträger. Voraussetzung für eine Reaktivierung ist u. a. ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das gutachterlich nachgewiesen werden muss. Bei Vorliegen eines positiven NKV obliegt die finale Entscheidung den jeweils zuständigen regionalen Gremien. Aktuell werden 20 stillgelegte Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Hinblick auf eine mögliche Reaktivierung von den SPNV-Aufgabenträgern geprüft.

Das Potential für SPNV-Reaktivierungen ist in allen Landesteilen groß. Unlängst haben die beiden Verkehrsverbände „Verband Deutscher Verkehrsunternehmen“ (VDV) und „Allianz pro Schiene“ das Potenzial von stillgelegten Schienenstrecken bewertet und einen Vorschlag zur Finanzierung durch den Bund gemacht. Stillgelegte Schienenstrecken, die bereits mit öffentlichen Mitteln zu Radwegen umgebaut wurden, sind im Einzelfall einer besonderen Prüfung zu unterziehen, um die Belange aller Verkehrsträger abzuwägen und adäquat zu berücksichtigen.

Auch das Land unterstützt die SPNV-Aufgabenträger finanziell bei der Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken. Gemäß §13 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG kann das Land bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit Reaktivierungsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse fördern. Voraussetzung hierfür ist die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes. Volkswirtschaftlich sinnvolle Projekte müssen vor Ort von den SPNV-Aufgabenträgern konsequent vorangetrieben werden, um vom Land gefördert werden zu können.

Neben der finanziellen Förderung unterstützt das Land die SPNV-Aufgabenträger auch durch das Bündnis für Mobilität bei der Realisierung von Streckenreaktivierungen. Das Bündnis für Mobilität leistet einen wichtigen Beitrag, um Anwohnern bei der Umsetzung von Reaktivierungen mitzunehmen.

Erst im vergangenen Jahr ist das Einvernehmen im Verkehrsausschuss über die Reaktivierung der Niederrheinbahn und damit die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan erfolgt. Die Niederrheinbahn wird die Stadt Kamp-Lintfort über eine SPNV-Verbindung an das Oberzentrum Duisburg und so die Stadt mit dem Hochschulstandort Rhein-Waal an das Schienennetz anbinden.

## **II. Beschlussfassung**

Der Landtag stellt fest:

1. Die Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV macht den ÖPNV attraktiver. Darüber hinaus bieten sich Strecken für die Verlagerung von Gütern von der Straße

- auf die Schiene an. Für Güterverkehre ist die Reaktivierung vom Bund oder ggf. einem privaten Betreiber vorzunehmen. Seit 2018 fördert das Land beispielsweise wieder NE-Bahnen.
2. Potentielle Lückenschlüsse oder Verlängerungen durch Reaktivierungen von Schienenstrecken und Haltepunkten sind landesweit zu betrachten. Daher ist eine zielgerichtete und wirtschaftliche weitere Reaktivierung des Schienennetzes in Nordrhein-Westfalen ein Baustein für Klimaschutz, die Verbesserung der Luftqualität, Mobilität, die Entlastung von Wohnungsmärkten und die allgemeine Attraktivitätssteigerung des SPNV. Verantwortlich für die einzelnen Reaktivierungsprojekte sind die SPNV-Aufgabenträger.
  3. Der Bundesverkehrswegeplan und der ÖPNV-Bedarfsplan sind zwei etablierte Planungsinstrumente, bei den konkreten Umsetzungen kommt es jedoch regelmäßig zu Verzögerungen.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- im Hinblick auf die anstehende Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans die Aufgabenträger zu veranlassen, einen umfassenden Überblick über die im Land aktuell vorgesehenen Reaktivierungsprojekte aufzubereiten und dem Landtag vorzulegen. Dabei sollen jeweils:
  - das Nutzen-Kosten-Verhältnis,
  - der Planungsstand,
  - die Landesbedeutsamkeit,
  - die verkehrlichen Effekte,
  - die politische Willensbildung vor Ort sowie
  - weitere potentielle Reaktivierungen identifiziert und erörtert werden.
- bei den SPNV-sowie den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern für Maßnahmen wie z. B. ausreichende Park & Ride-Plätze, alternative Antriebstechnologien, Mobilstationen, Vernetzung mit Sharing-Angeboten und Verknüpfung mit ÖPNV-Angeboten zu werben.
- zu prüfen, in welcher Höhe Reaktivierungen aus Regionalisierungsmitteln gefördert werden können. Gegebenenfalls ist dabei zu priorisieren.
- sich beim Bund dafür einzusetzen, das GVFG analog zu Elektrifizierungsmaßnahmen auch für Reaktivierungsmaßnahmen zu öffnen. Die Bedingung dafür ist, dass der Bund die Gesamtmittel deutlich über die bisher zugesagte eine Mrd. Euro pro Jahr erhöht.
- in Zusammenarbeit mit dem Bündnis für Mobilität bei Reaktivierungsvorhaben von Schienenstrecken frühzeitig den Dialog mit der Öffentlichkeit und insbesondere mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu suchen.

- gemeinsam mit den SPNV-Aufgabenträgern Vorschläge zur Beschleunigung der Planungs- und Umsetzungsprozesse bei Reaktivierungen stillgelegter Schienenstrecken vorzulegen.

Bodo Löttgen  
Matthias Kerkhoff  
Rainer Deppe  
Klaus Vossemer  
Henning Rehbaum

Christof Rasche  
Henning Höne  
Ralf Witzel  
Bodo Middeldorf  
Ulrich Reuter

und Fraktion

und Fraktion