



Der Präsident des Landtags Nordrhein-Westfalen

Landtag Nordrhein-Westfalen • Postfach 10 11 43 • 40002 Düsseldorf

openPetition
Herrn Jörg Mitzlaff
Am Friedrichshain 43
10407 Berlin

Auskunft erteilt: Frau Herchenröder

Telefon: (0211) 884 - 2031
Fax: (0211) 884 - 3004
E-Mail: petitionsausschuss
@landtag.nrw.de

Geschäftszeichen: I.A.4/18-P-2024-10190-00
Düsseldorf, 13.03.2025

Ihre Eingabe vom 10.09.2024, eingegangen am 10.09.2024

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

der Petitionsausschuss hat Ihr Vorbringen in seiner Sitzung vom 11.03.2025 beraten. Ich gebe Ihnen hiermit aus dem Sitzungsprotokoll den gefassten Beschluss zur Kenntnis:

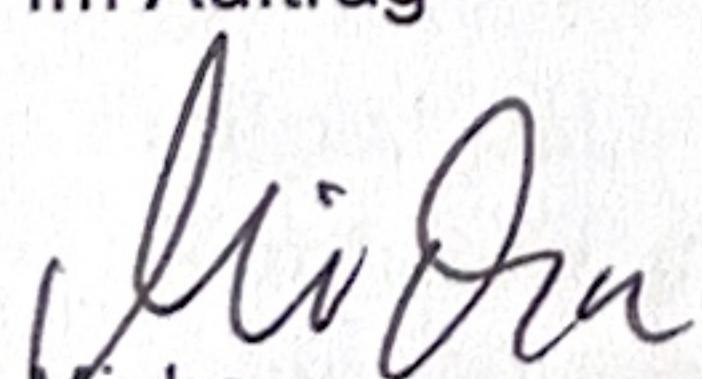
Der Petitionsausschuss hat die Sach- und Rechtslage geprüft, nachdem er sich hierzu von der Landesregierung (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr – MUNV) berichten lassen hat.

Im Ergebnis sieht der Petitionsausschuss keine Möglichkeit, der Petition zum Erfolg zu verhelfen. Jedoch ist absehbar, dass mit Beendigung der 80-Wochen-Bauphase zum Ausbau der Strecke zwischen Voerde-Friedrichsfeld und Wesel eine verbesserte Betriebsqualität auf diesem Streckenabschnitt und damit auch von und zu dem Übergang auf die Strecke Wesel – Bocholt möglich ist.

Zur weiteren Information übersendet der Petitionsausschuss eine Stellungnahme des MUNV vom 23.12.2024.

Sollte die Bearbeitung Ihrer Petition länger gedauert haben, bitte ich um Verständnis. Bei der großen Zahl von Bitten und Beschwerden ließ sich die Verzögerung leider nicht vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Micha



Petitionsbegehr

Der Petent bittet darum, dass während der Baumaßnahmen entlang der Betuwe-Linie trotz fehlender Stromversorgung weiterhin eine mindestens stündliche Zugverbindung auf der durch die Maßnahmen abgebundenen Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Wesel und Bocholt aufrechterhalten werden solle.

Sachverhalt

Konkret bemängelt der Petent, dass der nach seiner Auffassung nicht von den Baumaßnahmen der Strecke Oberhausen - Emmerich (Betuwe-Linie) betroffene abzweigende Streckenast von Wesel über Hamminkeln bis nach Bocholt während der Streckensperrungen an der Betuwe-Linie ebenfalls ausschließlich durch Schienenersatzverkehre (SEV) mit Bussen bedient wird.

Hierzu fordert der Petent den Einsatz eines geeigneten, stündlich verkehrenden Dieselfahrzeugs (Diesellok), um eine Zugverbindung zwischen Wesel-Hamminkeln-Bocholt auch dann aufrecht erhalten zu können, wenn infolge der Streckensperrungen auf der Betuwe-Linie keine Stromversorgung auf dem Abschnitt Wesel – Hamminkeln – Bocholt besteht.

Stellungnahme

Grundsätzlich obliegen die Planung, die Organisation und die Ausgestaltung des Schienennahverkehrs (SPNV) gemäß § 3 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) den kommunalen Aufgabenträgern. In Nordrhein-Westfalen sind dies der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), der Zweckverband go.Rheinland sowie der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), die dazu Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternnehmen über Art und Umfang der Leistungserbringung abschließen. Der Landesregierung ist demzufolge eine unmittelbare Einflussnahme möglichkeit auf die Ausgestaltung des SPNV nicht gegeben.

Gleichwohl unternimmt die Landesregierung alles rechtlich Mögliche, um einen störungsfreien und zuverlässigen Eisenbahnverkehr sicherzustellen.

Bei der Ausbaumaßnahme 46/2 Emmerich – Oberhausen handelt es sich um eine Maßnahme des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, wobei eine Kofinanzierung für die Nahverkehrsanteile durch einen Festbetrag von 450,1 Mio. Euro durch das Land Nordrhein-Westfalen erfolgt.



Das Projekt wird in mehreren Stufen umgesetzt. Im Mittelpunkt der Maßnahme steht ein teilweise dreigleisiger Ausbau der Strecke, durch den die Streckenkapazität gesteigert und betriebliche Abläufe optimiert werden. Der dreigleisige Ausbau gliedert sich in 5 Bauabschnitte.

Die Bauarbeiten zwischen Voerde-Friedrichsfeld und Wesel haben am 1. November begonnen. Auf diesem Bauabschnitt liegt während der insgesamt 80 Wochen dauernden Bauphase der Fokus der Arbeiten. Zusätzlich zu den Ausbauarbeiten setzt die Deutsche Bahn (DB) während dieser Bauzeit umfangreiche Instandhaltungsarbeiten in Form einer Generalsanierung um. Diese Arbeiten sind aufgrund der in die Jahre gekommenen Schieneninfrastruktur dringend notwendig geworden. Mit dem Ende der Bauarbeiten im Mai 2026 wird ein wichtiger Meilenstein erreicht, wenn dann rund 60 Prozent der Ausbauarbeiten zwischen Voerde-Friedrichsfeld und Wesel abgeschlossen sind.

Für die umfangreichen Ausbauarbeiten ist zeitweise die Sperrung der Strecke unvermeidlich. Während der Bauzeit ist jedoch vorgesehen, dass der Abschnitt zwischen Emmerich und Oberhausen zu 70 Prozent der Bauzeit eingleisig von Zügen befahren werden kann. So werden während dieser Zeit die betroffenen Regionalexpresslinien, wie beispielsweise der Regionalexpress RE 19, mit geringen Einschränkungen verkehren, ebenso kann der Fernverkehr rollen. Für die Zeit der Vollsperrung (Totalsperrung) haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen und der im Nahverkehr zuständige Aufgabenträger gemeinsam mit der DB ein Verkehrskonzept erarbeitet mit dem Ziel, die Einschränkungen für Reisende während der Bauzeit möglichst gering zu halten. Ziel dieser Baumaßnahmen und Sanierungsarbeiten sind langfristig mehr Qualität, Pünktlichkeit und deutlich weniger Störungen in der Infrastruktur im hochbelasteten Streckennetz.

In Bezug auf das konkrete Anliegen des Petenten hat der VRR auf Nachfrage der Landesregierung mitgeteilt, dass aufgrund der Totalsperrung der Strecke Oberhausen – Wesel – Emmerich auch der Bahnhof Wesel nicht mehr erreichbar ist. In diesem Zusammenhang teilt auch die DB InfraGO als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur auf Nachfrage der Landesregierung mit, dass eine Anbindung der Strecke Wesel-Bocholt an den Bahnhof Wesel aufgrund der erforderlichen Gleissperrungen ausgeschlossen sei. Die Bauarbeiten an der Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen hätten direkten Einfluss auf die Stromversorgung der Strecke Wesel-Bocholt. Um die Sicherheit während der erforderlichen Bauarbeiten



sicherzustellen, sei es unabdingbar, die Speiseleitung, die Oberleitungen sowie das Unterwerk Mehrhoog auszuschalten.

Damit ist auch die Strecke Wesel – Haminkeln - Bocholt auf dem Schienennweg über den Anschlussbahnhof Wesel während der dortigen Bauzeit nicht zu erreichen.

Auch bei einem etwaigen Einsatz von Dieselfahrzeugen auf dem Binnenast ab Bocholt könnte durch die dortigen baulichen Maßnahmen nicht bis in den Bahnhof Wesel hinein gefahren werden, um die von dem Petenten angestrebten stündlichen Anschlussverbindungen in Wesel zu den weiteren Verkehren auf der Betuwe-Linie zu realisieren. Da laut VRR im entsprechenden Verkehrsvertrag dieselbetriebene Fahrzeuge nicht vorgesehen sind, müssten diese erst erworben werden. Zudem sei auf der Binnenstrecke keine Regelbetankungsmöglichkeit gegeben. Durch die Abbindung des Streckenastes bestünde ferner keine Möglichkeit, die Fahrzeuge im Falle einer Panne oder für anstehende Instandhaltungsmaßnahmen zeitnah über den Schienennweg zu einer Werkstatt zu bringen.

Aus Sicht des VRR besteht somit keine sinnvolle Möglichkeit, auf dem erwähnten Streckenabschnitt zwischen Wesel und Bocholt Zugverkehr durchzuführen.

Anstelle der Aufrechterhaltung eines Zugbetriebs käme auf dem Streckenabschnitt daher lediglich ein Schienenersatzverkehr mit Bussen in Betracht, der dann auch bis Wesel bzw. während der Totalsperrungen im Anschluss bis Oberhausen und Arnheim verkehrt.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen steht in ständigem Austausch mit den zuständigen Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie mit der Deutschen Bahn. Hierzu zählen auch regelmäßig tagende Arbeitskreise, in denen mit Unterstützung der vom Land geförderten Kompetenzcenter das Landesprogramm „Fokus Bahn NRW“ entwickelt wurde. Auch mit seinen Zielnetzplanungen setzt das Land NRW deutschlandweit Maßstäbe. Statt teurer „Insellösungen“ wurde das landesweite „Zielnetzkonzept 2040 NRW“ entwickelt, um mithilfe zusätzlicher Finanzmittel und vereinten Kräften die Infrastruktur des SPNV insgesamt zu verbessern bzw. teilweise neu auszubauen. Ziel dieser Maßnahmen ist, den Nahverkehr in NRW für die Menschen langfristig zugänglicher, verlässlicher und sicherer zu machen, um die Mobilitätswende voranzubringen.