

NWL Nahverkehr Westfalen-Lippe Friedrich-Ebert-Str. 19 59425 Unna

Kreis Borken
Landrat Dr. Kai Zwickler
Burloer Str. 93
46325 Borken

Kreis Coesfeld
Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr
Friedrich-Ebert-Straße 7
48653 Coesfeld

Abteilung / Stabsstelle

Ihr Ansprechpartner

Telefon

Mail-Adresse

Datum

03.05.2021

Schienenstrecke Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster)

Sehr geehrter Herr Dr. Zwickler,
sehr geehrter Herr Dr. Schulze Pellengahr,

zur Perspektive der Reaktivierung der Schienenstrecke Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster) möchten wir Ihnen nach erfolgten weiteren Prüfungen in der Thematik die Position des NWL mitteilen.

Der Personenverkehr auf der Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld als Teil der Bahnstrecke Empel-Rees – Münster wurde 1974 eingestellt und die Strecke nach dem Ende des Güterverkehrs in den 1980er Jahren gesetzeskonform stillgelegt. Die ehemalige Strecke ist zu großen Teilen veräußert und vollständig zurückgebaut worden. Im Jahr 2012 ergab eine vom Zweckverband SPNV Münsterland beauftragte verkehrliche Studie, dass die zwischen Bocholt und Coesfeld ermittelten Nachfragepotenziale, insbesondere im Abschnitt zwischen Bocholt und Borken, eine schienenwürdige Dimension erreichen.

Im Jahr 2019 wurde im Auftrag des NWL eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der für verschiedene verkehrliche Planfälle der Infrastrukturbedarf einschließlich einer Kostenschätzung untersucht und dem neu ermittelten verkehrlichen Nutzen in einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Bewertung gegenübergestellt wurde. Dabei sind Kreuzungen der Bahn mit dem Individualverkehr als Über- und Unterführungen einberechnet worden, da für den Neubau einer Strecke nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz die Kreuzungen höhenfrei auszuführen sind.

Die im Januar 2020 vorgestellte Studie ergab für keinen Planfall einen Nutzen-Kosten-Indikator über 1, der Voraussetzung für eine Förderung von Infrastrukturprojekten über die Bedarfs- und Ausbauplanung des Landes NRW ist.

Zweckverband
Nahverkehr Westfalen-Lippe

**Friedrich-Ebert-Str. 19
59425 Unna**

www.nwl-info.de

Bankverbindung:
Sparkasse Unna
IBAN:
DE78 4435 0060 0000 1206 34
SWIFT-BIC:
WEADED1UNN

Verbandsvorsteher:
Dr. Klaus Drathen

Geschäftsführer:
Joachim Künzel

Im Nachgang der Studie ist vom NWL spezifisch geprüft worden, ob es Kreuzungen gibt, an denen als Ausnahmen auch der Bau höhengleicher beschränkter Bahnübergänge möglich sein könnte. Diese Fragestellung ist für den Abschnitt Bocholt – Borken exemplarisch zusammen mit der Bezirksregierung Münster und dem Verkehrsministerium NRW mit dem Bundesverkehrsministerium erörtert worden, das in solchen Fällen (in einer späteren Planungsphase) auf Basis der detaillierten Planunterlagen und Vorabstimmungen mit den Beteiligten eine entsprechende Ausnahme erteilen müsste, bevor eine Planfeststellung erfolgen kann.

Für eine Ausnahmegenehmigung ist insbesondere ein nur schwacher Verkehr auf der kreuzenden Straße (<100 Fahrzeuge/Tag) maßgeblich. In der Studie sind ehemalige Bahnübergänge an Straßen und Wegen mit einem so niedrigen Verkehr jedoch ohnehin im Zuge von Bündelungskonzepten mit Ersatzwegen nicht als künftige Kreuzung der Bahn vorgesehen. Als Ergebnis einer beispielhaften Betrachtung von Bahnübergängen wurde in den Erörterungen festgestellt, dass entsprechende Ausnahmegenehmigungen für neue Bahnübergänge sehr unwahrscheinlich und allenfalls in einzelnen sehr speziellen Ausnahmefällen überhaupt nur dann denkbar sind, wenn schwerwiegende Schutzgründe oder technische Unmöglichkeiten gegen die Einrichtung einer Über- oder Unterführung sprechen.

Als weiterer Aspekt ist der planungsrechtliche Status der ehemaligen Trasse erneut betrachtet worden. Mit der Bahnreform zum 01.01.1994 wurden die rechtlichen Entwidmungsverfahren in das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) aufgenommen. Da die Stilllegung der Strecke vor diesem Zeitpunkt erfolgt ist, ist eine Entwidmung der Trasse nicht eindeutig feststellbar. Zwischen Bocholt und Borken sind die Flächen der ehemaligen Schienenstrecke zum großen Teil im Eigentum der Städte Bocholt, Rhede und Borken. Nach 1994 wurden einzelne Streckenteile, die heute in Privateigentum sind, gemäß AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt. In Borken wurde 2014 nach der Modernisierung und Verlegung des Bahnhofs Borken die Trasse im Bereich des ehemaligen Bahnhofs ebenso freigestellt wie die bis zur Aufgabe des Bundeswehrstandorts Borken noch bestehende Teilstrecke der Strecke in Richtung Coesfeld bis zur ehemaligen Kaserne. Damit sind die Strecken zwischen den Bahnhöfen Bocholt und Rhede, den Bahnhöfen Rhede und Borken sowie von Borken nach Coesfeld in ihren Trassenverläufen unterbrochen.

Vor dem Hintergrund dieser faktischen Entwidmung der stillgelegten und zurückgebauten Strecke und der nicht erkennbaren Aussicht auf Ausnahmegenehmigungen müssen wir somit davon ausgehen, dass eine Einrichtung von Bahnübergängen unter den bestehenden Rahmenbedingungen nicht möglich ist und das Ergebnis der Machbarkeitsstudie trotz der durchaus relevanten Fahrgastpotenziale Bestand hat. Dass eine Reaktivierung der Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster) unter dieser Maßgabe zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolversprechend weiter verfolgt werden kann, bedauern wir sehr.

Zur Entwicklung des SPNV in Westfalen-Lippe und im Münsterland haben wir in den kommenden Jahren viele Infrastrukturprojekte im bestehenden SPNV-Netz und zur Reaktivierung von heute nur im Güterverkehr betriebenen Strecken auf der Agenda. Die S-Bahn Münsterland mit einem Ausbau des Knotens Münster wird ein Großprojekt mit einer Perspektive 2035, auf das wir mit Vorstufen ab 2025 hinarbeiten. Ob eine Einbindung von Borken, Rhede und Bocholt eine langfristige Zukunftsperspektive vielleicht für 2045 oder 2050 sein könnte, sollten wir gemeinsam im Auge behalten.

Aus der Sicht des NWL ist ein hochwertiger Radschnellweg auf dieser Strecke aber ebenfalls eine begrüßenswerte Entwicklung, denn auch hierbei handelt es sich um eine Infrastruktur für den Umweltverbund und um einen Beitrag für die Verkehrswende, der sogar kurzfristig Wirkung entfalten kann. Außerdem wird mit dem Radschnellweg die ehemalige Schienentrasse als Flächenband weiterhin erhalten, was auch für potenzielle zukünftige Entwicklungen von enormer Bedeutung sein kann.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Künzel