

Antrag der SPD-Fraktion für den Ausschuss für Verkehr und Bauen am 13.09.2021 zum Beratungsgegenstand „Machbarkeitsstudie für die Schienenverbindung Bocholt-Borken-Coesfeld-(Münster) – abschließende Ergebnisse“

Stellungnahme der Verwaltung

Die SPD-Fraktion beantragt eine Mitteilung der Kreisverwaltung, warum der NWL dem Kreis Borken keine schriftlichen Unterlagen über die Ergebnisse der weiteren Prüfung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Bocholt-Borken-Coesfeld vorlegt und nach welcher Rechtsgrundlage sich die Fraktionen des Kreises Borken die Unterlagen vom NWL anfordern können.

Der Begründung des Antrages ist zu entnehmen, dass vermeintlich die Mitglieder des Fachausschusses über die Ergebnisse der weiteren Prüfungen des NWL nur durch die mündliche Aussage von Frau Dr. Schwenzow in der Sitzung des Ausschusses Verkehr und Bauen vom 31.05.2021 informiert worden seien. Diese Annahme ist so nicht korrekt. Die Kreisverwaltung hat mit Mail vom 05.05.2021 allen Kreistagsmitgliedern das Anschreiben des NWL vom 03.05.2021 per E-Mail zugesendet, in welchem dieser das Ergebnis der weiteren Prüfung zur Reaktivierung ausführlich schriftlich darlegt. (s. Anlage 1)

Aufgrund der unterschiedlichen Annahmen zur Information wurde in dem Telefonat Mitte Juni von Herrn Höschler und Frau Dr. Schwenzow die Aussagen von den Gesprächsteilnehmern vermutlich abweichend interpretiert. Frau Dr. Schwenzow nahm an, dass Herr Höschler spezielle fachtechnische Unterlagen, auf deren Basis Ausnahmen mit dem Bundesverkehrsministerium erörtert wurden, einsehen wolle. Da diese Unterlagen gewöhnlich der Erläuterung von Fachleuten bedürfen und nur im Rahmen einer Akteneinsicht zugänglich sind, bat Sie Herrn Höschler am Rande der ZVM-Verbandsversammlung, die kurz nach dem Telefonat stattfand, eine Akteneinsicht mit Herrn Künzel, Geschäftsführer des NWL, zu besprechen.

Mit der (nochmaligen) Zurverfügungstellung des Anschreibens vom NWL vom 03.05.2021 liegt die Unterlage zu den Nachprüfungen der Kreuzungen schriftlich vor. Spezielle fachtechnische Unterlagen des NWLs könnten nicht über die Kreisverwaltung, sondern nur unmittelbar beim NWL selbst nach Terminvereinbarung eingesehen werden.

Neben der Betrachtung der Kreuzungen spielt in der Diskussion die Frage der Widmung der Trasse eine ergänzende Rolle. Dazu hat sich der NWL mit Schreiben vom 23.08.2021 gegenüber der Stadt Bocholt geäußert. Dieses Schreiben wird zur Information ebenfalls angefügt. (s. Anlage 2)

Gez.

Dr. Elisabeth Schwenzow

Borken, 07.09.2021

Kreis Borken
Landrat Dr. Kai Zwicker
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. Zwicker,
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:
WELADED1UNN

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 erfolgversprechend 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

Stadt Bocholt
Postfach 2262
46372 Bocholt

Abteilung/ Stabsstelle

Ihr Ansprechpartner

Telefon

Mail-Adresse

Datum

23.08.2021

Bahnstrecke 2265 Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster)

Sehr geehrter Herr Kerkhoff,

auf die Fragen aus Ihrem Schreiben vom 19. Juli können wir Ihnen folgende Antworten geben:

1. Sind diese Streckenabschnitte (Bocholt – Rhede und Rhede – Borken) entwidmet?

Einzelne Streckenteile sind gemäß AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden (siehe 3.). Damit sind die Strecken Bocholt – Rhede und Rhede – Borken in ihren Trassenverläufen unterbrochen. In einem Gespräch mit der Bezirksregierung Münster, dem Verkehrsministerium NRW und dem Bundesverkehrsministerium wurde von einer faktischen Entwidmung ausgegangen. Aussagen des Eisenbahnbundesamtes zur Widmung oder Entwidmung nicht freigestellter Streckenteile liegen uns nicht vor.

2. Welche Streckenabschnitte sind konkret entwidmet?

Mit einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken sind Streckenabschnitte in Bocholt (0,39 km), Rhedebrügge (0,44 km) und Borken (1,95 km) konkret entwidmet (siehe 3.).

3. Welche Grundstücke sind gem. § 23 AEG freigestellt?

Nach uns vorliegenden Informationen sind dieses:

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:
WELADED1UNN

Verbandsvorsteher:
Dr. Klaus Drathen

Geschäftsführer:
Joachim Künzel

- Bocholt, Flur 50 Flurstück 695 von km 18,24 – 18,33
- Bocholt, Flur 62 Flurstücke 205, 204, 201, 200 von km 18,40 – 18,62
- Bocholt, Flur 56 Flurstücke 1047 tlw. , 974 von km 19,36 – 19,44
- Rhedebrügge, Flur 004, Flurstücke 284, 278, 275, 277, 285, 164, 166, 48, 190, 188 von km 30,89 – 31,33
- Borken, Flur 17, Flurstück 159 von km 42,21 – 42,45 (DB-Strecke 2236)
- Borken, Flur 22, Flurstücke 606, 294, 113, 107 von km 38,34 – 39,01
- Borken, Flur 27, Flurstücke 274, 275, 278, 276, 273, 244, 245, 246 von km 39,00 – 40,05

Für einen Abschnitt in Rhede von km 22,33 – 26,12 gibt es ein Aktenzeichen des EBA. Hier ist jedoch unklar, ob der Antrag beschieden wurde.

4. Welche konkreten Aussagen treffen diesbezüglich die beauftragten Rechtsgutachten?

Im Zusammenhang mit der im Januar 2020 vorgelegten Studie hat der NWL 2019 eine juristische Expertise zur Fragestellung, ob auf gewidmeten Streckenabschnitten eine Wiedereinrichtung von niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen umsetzbar ist oder ob als neue Kreuzung von Eisenbahn und Straße eine Überführung herzustellen ist, eingeholt. Darin wird u.a. ausgeführt: „Mit einiger Sicherheit kann festgestellt werden, dass der tatsächliche Rückbau (und erst recht der anderweitige Überbau) der Gleise im Kreuzungsbereich dazu führt, dass der bisherige Schienenweg als Verkehrsweg tatsächlich (in seiner Erscheinung im Gelände und seiner Nutzung als solcher) im Kreuzungsbereich nicht mehr existiert. Eine Wiederherstellung der Gleise lässt demnach einen nicht (mehr) vorhandenen Verkehrsweg neu entstehen.“ Aufgrund der unklaren Rechtslage bezüglich des Zustandes der ehemaligen Bahnstrecke als Gegenstand für eine mögliche Reaktivierung wurde in der Studie von dem rechtsicheren Fall ausgegangen, dass die Wiederherstellung der Bahnstrecke zwischen Bocholt – Borken und weiter nach Coesfeld als ein Neubau erfolgen müsste und nach dem EKRg §2 (2) Kreuzungen zwischen Bahn und Straße (für den Kfz-Verkehr) kreuzungsfrei erfolgen müssen.

Im Nachgang zur Studie erfolgte eine Betrachtung dahingehend, ob Ausnahmen seitens des BMVI als möglich angesehen werden. Das Ergebnis der Erörterungen mit dem BMVI, dem VM NRW und der Bezirksregierung, dass dieses nur in sehr speziellen Ausnahmefällen möglich ist, haben wir im Schreiben vom 03.05.2021 mitgeteilt. Ein weiteres Rechtsgutachten wurde nicht erstellt.

5. Beziehen sich die gemachten Aussagen auf die Gesamtbetrachtung der Strecke oder auf einzelne Teilstücke?

Die getroffenen Aussagen beziehen sich auf die Kreuzungen der Bahn mit dem Kfz-Verkehr. Die im Nachgang der Studie erfolgte Betrachtung zu möglichen Ausnahmen erfolgte exemplarisch für den Abschnitt Bocholt – Borken.

Ziel des NWL ist es weiterhin, für die Verbindung Bocholt – Borken – Münster in der Zukunft eine Schienenverbindung als Teil einer S-Bahn Münsterland einzurichten. In unseren Zukunftsperspektiven für 2040 auf Grundlage des Deutschlandtaktes ist diese Verbindung weiterhin enthalten. Leider haben sich in der aktuellen Situation keine Erkenntnisse ergeben, die eine Planungs- und Finanzierungsperspektive für die nächsten Jahre ermöglichen und die dazu geführt hätten, jetzt auf den Radweg zu verzichten.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Künzel