

Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster)

Stellungnahme zu den Machbarkeitsstudien 2020 und 2024



Karlsruhe, Oktober 2025

TTK Projektnummer: 2107

Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster)

Stellungnahme zu den Machbarkeitsstudien 2020 und 2024

Auftraggeber

Westmünsterlandbahn GmbH
Westend 7
46399 Bocholt

Auftragnehmer

TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)
Durlacher Allee 73
76131 Karlsruhe
Tel. 0721/62503-0
Fax. 0721/62503-33
e-Mail: info@ttk.de

Bearbeiter

Dr.-Ing. Rainer Schwarzmann
Dr.-Ing. Nicolas Kämmerling
Andreana Höppner

Karlsruhe, Oktober 2025

TTK Projektnummer: 2107

Inhalt

1 Einleitung	4
1.1 Aufgabenstellung	4
1.2 Ziele der Stellungnahme	6
2 Stellungnahme	7
2.1 Konsistenz der beiden Untersuchungen	7
2.1.1 Fehlende Erklärung zu zwei unterschiedlichen Nachfragerechnungen (2020 vs. 2024)	7
2.1.2 Fehlende Analyse der Nutzenbeiträge	9
2.1.3 Analyse der Infrastrukturanforderungen auf das Bewertungsergebnis	11
2.1.4 Hinweis auf Infrastrukturkostensteigerungen zwischen den Studien von 2020 und 2024	12
2.2 Infrastruktur	13
2.2.1 Rechtlicher Status	13
2.2.2 Kosteneinsparungen	13
2.2.3 Städtebauliche Verträglichkeit von Trogbauwerken	14
2.3 Betriebskonzept	15
2.3.1 Streckengeschwindigkeit	15
2.3.2 Abzweiggeschwindigkeit Weichen	16
2.3.3 Ableitung der erforderlichen Infrastruktur	16
2.3.4 Fahrzeugkonzept	16
2.4 Anmerkungen zum Prozess	16
3 Fazit	18

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Bahnstrecke 2265 Empel-Rees – Münster (West) Hbf führt von Empel-Rees an der Hollandstrecke über Bocholt, Borken und Coesfeld in das Oberzentrum Münster. Im Schienenpersonennahverkehr ist derzeit nur noch der östliche Abschnitt zwischen Coesfeld (Westf) und Münster (Westf) Hbf unter dem Namen Baumbergebahn in Betrieb. Weiterhin wird der Abschnitt von Bocholt bis zum Gleisanschluss des Industriepark Bocholt für den Güterverkehr betriebsfähig vorgehalten. Die verbleibenden Abschnitte der Bahnstrecke 2265 sind für den Eisenbahnverkehr stillgelegt.

Die Einstellung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke 2265 erfolgte 1961 zwischen Empel-Rees und Isselburg-Anholt sowie 1974 zwischen Isselburg-Anholt und Coesfeld. Der Güterverkehr wurde schrittweise zwischen 1961 und 1995 eingestellt.

Mit Einstellung des Personenverkehrs verloren die beiden größten Städte des Kreises Borken Bocholt und Borken ihre Direktverbindung an das Oberzentrum Münster. Die Ersatzbedienung mit Bahnbusen war für die Fahrgäste wenig attraktiv. Mitte der 1990er-Jahre wurde mit der Einführung der Sprinterbus-Linie S75 Borken – Bocholt – Münster auf die Verkehrsnachfrage nach einer schnellen Direktverbindung aus dem Kreis Borken nach Münster reagiert. Die Linie S75 verkehrt im Abschnitt Bocholt – Borken parallel zur stillgelegten Bahnstrecke 2265. Im weiteren Verlauf wird die schnellste Straßenverbindung nach Münster über die Bundesstraße B67 und die Bundesautobahn A43 genutzt. Zum Einsatz kommen Doppelstockbusse im Stundentakt (sonntags nur Zweistundentakt). In Zeiten hoher Nachfrage sind darüber hinaus zusätzliche Fahrten erforderlich.

Eine Potentialuntersuchung für die Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld – Münster hat im Jahr 2012 ein signifikantes Potenzial im Schienenpersonennahverkehr nachgewiesen.¹ Die Reaktivierung der Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld für den Schienenpersonennahverkehr wurde vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) im Zuge der Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans 2017 des Landes Nordrhein-Westfalen angemeldet.² In der Zielnetzplanung des Landes NRW für den Zeithorizont 2040³ ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Coesfeld – Borken – Bocholt unterstellt. Die Zielnetzplanung sieht eine Verlängerung der Linie RE63 Münster - Coesfeld über Coesfeld hinaus nach Borken – Bocholt sowie eine Verlängerung der Linie RE19 Düsseldorf – Bocholt über Bocholt hinaus nach Rhede vor.

Im Januar 2020 hat der NWL die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie⁴ veröffentlicht, die in verschiedenen Planfällen die Wiedereinrichtung eines Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Abschnitt Bocholt – Borken – Münster hinsichtlich ihres volkswirtschaftlichen Nutzens betrachtet. Dabei wurden verschiedene Realisierungsvarianten untersucht. Darunter der weitgehend historische Verlauf über Gescher und Coesfeld und Neubauvarianten von Borken nach Dülmen oder Maria Veer und weiter über die bestehende Bahnstrecke 2200 nach Münster. Ebenso wurden Realisierungen nur in den Teilabschnitten von Bocholt nach Rhede bzw. Borken betrachtet. Mit der Studie wurde ermittelt, dass keine Variante nach der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr in der Version 2016

¹ Potenzialuntersuchung Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld – Münster, Spiekermann, 2012

² 36. Verbandsversammlung, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, Dezember 2015

³ Zielnetz NRW 2040, 2. Gutachterentwurf, Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW, 2023

⁴ Machbarkeitsstudie Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster), büro stadtVerkehr, 2020

förderfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist. Mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 0,94 hat der Planfall einer Verlängerung der im Ausbau befindlichen Linie RE 19 aus Richtung Düsseldorf über Bocholt hinaus nach Rhede den erforderlichen Wert von 1,0 nur knapp verfehlt. Einen fast genauso hohen Kosten-Nutzen-Quotienten von 0,93 erreichte ein Planfall, der zusätzlich zur Verlängerung der Linie RE 19 nach Rhede stündlich die Verlängerung der Linie RB 63 aus Richtung Münster über Coesfeld hinaus weitgehend über die historische Trasse nach Bocholt sowie eine Verlängerung der Linie RE 14 aus Richtung Essen über Borken hinaus nach Bocholt vorsieht.

Trotz hoher Nachfragewerte von bis zu 6800 Fahrgästen pro Tag ist durch die hohen Investitionskosten von über 440 Millionen Euro kein volkswirtschaftlicher Nutzen gegeben. Ein wesentlicher Kostentreiber ist die Annahme, dass sämtliche Kreuzungen mit dem Straßenverkehr kreuzungsfrei durch Über- oder Unterführungen erfolgen.

Im Jahr 2022 wurde die Neuauflage der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr in der Version 2016+ veröffentlicht. Hierbei wurden insbesondere die Verfahren zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen überarbeitet. Weiterhin wurden zusätzliche Nutzenkomponenten beispielsweise zur verbesserten Abbildung der Verkehrsbedürfnisse im ländlichen bis suburbanen Raum hinzugefügt. Vor diesem Hintergrund wurde eine Aktualisierung der Machbarkeitsstudie von 2020 seitens des NWL in Auftrag gegeben.

Im Dezember 2024 stellte der NWL die Ergebnisse einer aktualisierten Machbarkeitsstudie⁵ unter Berücksichtigung der neu aufgelegten Verfahrensanleitung vor. Diese Studie hat vier der Planfälle aus der Studie von 2020 überarbeitet sowie zwei neue Planfälle vorgestellt. In der Machbarkeitsstudie von 2024 ergeben sich gegenüber der Machbarkeitsstudie von 2020 (jeweils auf Kostenstand 2016 normierte Investitionskosten) deutliche Kostensteigerungen um mehr als das Doppelte. Die Kostensteigerungen lassen sich dabei keinesfalls durch die Fortschreibung der Verfahrensanleitung erklären, sondern entstehen durch Änderungen bei den Infrastrukturmaßnahmen. Die Kostensteigerungen entstehen insbesondere durch die Annahme von umfangreichen Trogbauwerken in den Ortslagen von Bocholt, Rhede und Borken sowie durch abschnittsweise Neutrassierungen in Dammlage. Fünf von sechs Planfällen erreichten dabei nicht den notwendigen Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,0. Die Verlängerung der Linie RE 19 aus Düsseldorf über Bocholt nach Rhede, welcher in der Studie von 2020 mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 0,94 am besten bewertet wurde, erreichte in der neuen Studie nur einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 0,5. Lediglich der Planfall einer Verlängerung der Linie RB 63 aus Münster über Coesfeld bis nach Borken hat mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,6 ein positives Bewertungsergebnis aufweisen können.

Kompromisslösungen mit Kreuzungsbauwerken innerstädtisch sowie die Wiederherstellung von Bahnübergängen bei Kreuzung von untergeordneten Straßen in den Umlandbereichen wurden in beiden Machbarkeitsstudien nicht untersucht. Dabei ist zu beachten, dass der historische Trassenverlauf rechtlich mindestens abschnittsweise immer noch als Bahnstrecke gewidmet ist, so dass nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz für den Bau kostengünstiger Bahnübergänge keine Ausnahmegenehmigung erforderlich wäre.

Aufgrund der angespannten Haushalts- und Finanzlage sieht der NWL allerdings eine Umsetzung in absehbarer Zeit unter deutlichem Vorbehalt, da selbst die Sicherstellung des Bestandsangebots eine große finanzielle Herausforderung darstellt.

⁵ Machbarkeitsstudie Bocholt – Borken – Coesfeld (–Münster), Präsentation Verbandsversammlung ZVM am 09.12.2024

1.2 Ziele der Stellungnahme

Die Ziele der vorliegenden Stellungnahme sind:

- Darstellung eines unabhängigen Meinungsbildes über die Untersuchungen von 2020 und 2024 „aus der Ferne“
- Durchführung eines inhaltlichen und methodischen Vergleichs der beiden Machbarkeitsuntersuchungen von 2020 und 2024
- Identifizierung von Ansatzpunkten zur Optimierung einer Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster)
- Vorschlag von Kompromisslösungen zur Reduzierung der Infrastrukturkosten im Abschnitt Bocholt – Borken

Die Stellungnahme ist explizit kein Gegengutachten mit Ziel abgeschlossener Schlussfolgerungen. Es soll als konstruktiver Beitrag für weitere Gespräche zwischen NWL und der Westmünsterlandbahn GmbH bzw. der Lokalpolitik dienen.

Der NWL wurde über eine Prüfung der Machbarkeitsstudien von 2020 und 2024 seitens TTK informiert und zur Ortsbesichtigung am 11. Juli 2025 eingeladen. Seitens der NWL erfolgte keine Rückmeldung.

2 Stellungnahme

2.1 Konsistenz der beiden Untersuchungen

Ein erster Analyseansatz ist die Betrachtung, wie konsistent die beiden 2020 bzw. 2024 erstellten Untersuchungen untereinander sind. Das ist erst mal insofern schwierig, als nur für die erste Untersuchung aus 2020 ein ausführlicher Bericht vorliegt. Bei der zweiten Untersuchung ist nur eine Präsentation der Ergebnisse verfügbar. Das mag erklären, warum sich im Vergleich sehr viele Fragen ergeben, die aus den Unterlagen nicht eindeutig beantwortet werden können. Was wir im Folgenden an Auffälligkeiten identifizieren und kommentieren, ist vor diesem Hintergrund zu sehen.

Tatsächlich unterscheidet sich die zweite Untersuchung in vielen Aspekten, sowohl methodisch als auch inhaltlich, stark von der ersten Untersuchung und das nicht nur vor dem Hintergrund, dass die zweite Studie in erster Linie durchgeführt wurde, weil die Neuauflage der Standardisierten Bewertung (Version 2016+) stark geänderte Bewertungsansätze und auch geänderte bzw. zusätzliche Kriterien enthält, was per se zu anderen Nutzen führen würde.

Jedoch wurden die vorhandenen Planfälle nicht nur nach der neuen Bewertungsmethodik bewertet, sondern substantiell verändert, vor allem im Hinblick auf die Infrastruktur, was sich in entsprechend anderen (höheren) Kosten ausdrückt. Auch wenn die Kosten vor dem Hintergrund der anhaltenden Baupreisentwicklung in 2024 zwangsläufig höher sein mussten als in 2020, so ist es aber eine Kernfunktionalität der Standardisierten Bewertung, die Preise auf den Stand 2016 zurück zu rechnen, so dass es keine Rolle für das Ergebnis der Bewertung spielt, welche Preise zum Zeitpunkt der Kostenschätzung vorliegen. Auch im Hinblick auf die Nachfrage wurde eine vollständig andere Datengrundlage und möglicherweise Methodik verwendet, so dass ein 1:1-Vergleich der Ergebnisse nicht möglich ist.

Das erschwert nach unserer Auffassung auch eine transparente Beurteilung und Entscheidungsfindung im politischen Raum.

Die Auffälligkeiten beim Vergleich der beiden Untersuchungen sollen im Folgenden etwas näher beleuchtet werden.

2.1.1 Fehlende Erklärung zu zwei unterschiedlichen Nachfragerechnungen (2020 vs. 2024)

Eine besonders augenfällige Änderung in der Vorgehensweise ist die Nutzung einer völlig neuen Datengrundlage und auch einer anderen Modellierungsmethode in der zweiten Untersuchung. Es finden sich keine expliziten Erklärungen für dieses Vorgehen, obwohl es ein signifikanter Unterschied mit beträchtlichem Mehraufwand bei der Untersuchung ist. Implizit ergibt sich ein Hinweis aus der Präsentation der Studie von 2024 mit „Nachfrageberechnung mit den gleichen Ansätzen und Modellstrukturen wie bei den übrigen 11 Bahnreaktivierungsvorhaben“. Daraus kann man nur mutmaßen, dass man eine einheitliche Nachfrageberechnung für alle Maßnahmen, unabhängig vom durchführenden Büro haben wollte. Welche Wirkungen das für die Betrachtung hat, lässt sich nicht ermessen, da ein direkter Vergleich der Nachfragewirkungen auf Basis der Planfälle nicht möglich ist.

Es gibt aber Anhaltspunkte, die für relativ große Unterschiede zwischen den beiden Studien sprechen. Vergleicht man die Darstellungen der Gesamtverflechtungen der Nachfrage miteinander (siehe unten), zeigt sich in beiden Fällen eine hohe Nachfrage in der Achse Borken – Rhede – Bocholt und in der Achse Bocholt – Hamminkeln – Wesel. Die Verbindung Borken – Münster

erscheint jedoch in der Studie von 2024 deutlich geringer nachgefragt, als es sich in der Studie von 2020 darstellt.

Auch wird deutlich, dass die räumliche Auflösung in der neueren Studie wesentlich größer ist, als es in der ersten Studie der Fall war.

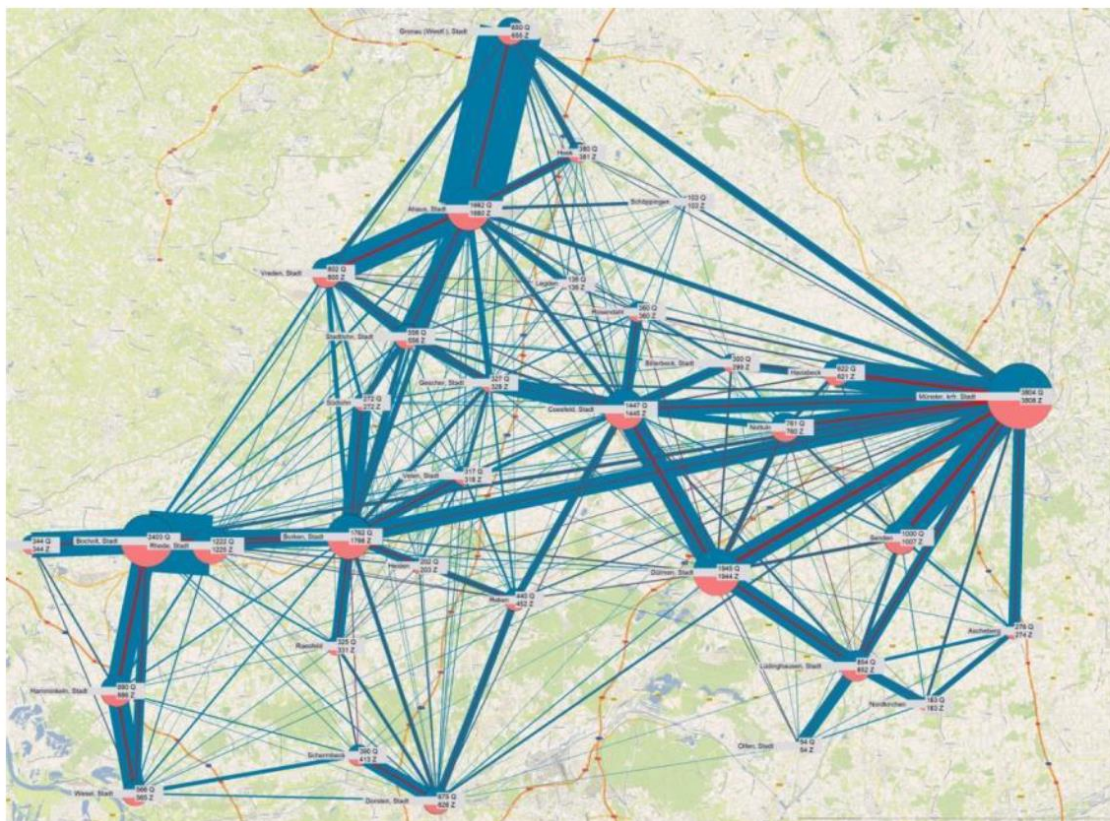


Abbildung 1: Verkehrsverflechtungen in der Studie von 2020

Solche Unterschiede sind auch vor dem Hintergrund, dass die meisten Planfälle keinen ausreichenden NKI erreichen durchaus von Belang, wenn man sich beispielsweise mit der Optimierung der Planfälle beschäftigen wollte. Dazu ist ein tieferes Verständnis der Nachfrage unerlässlich.

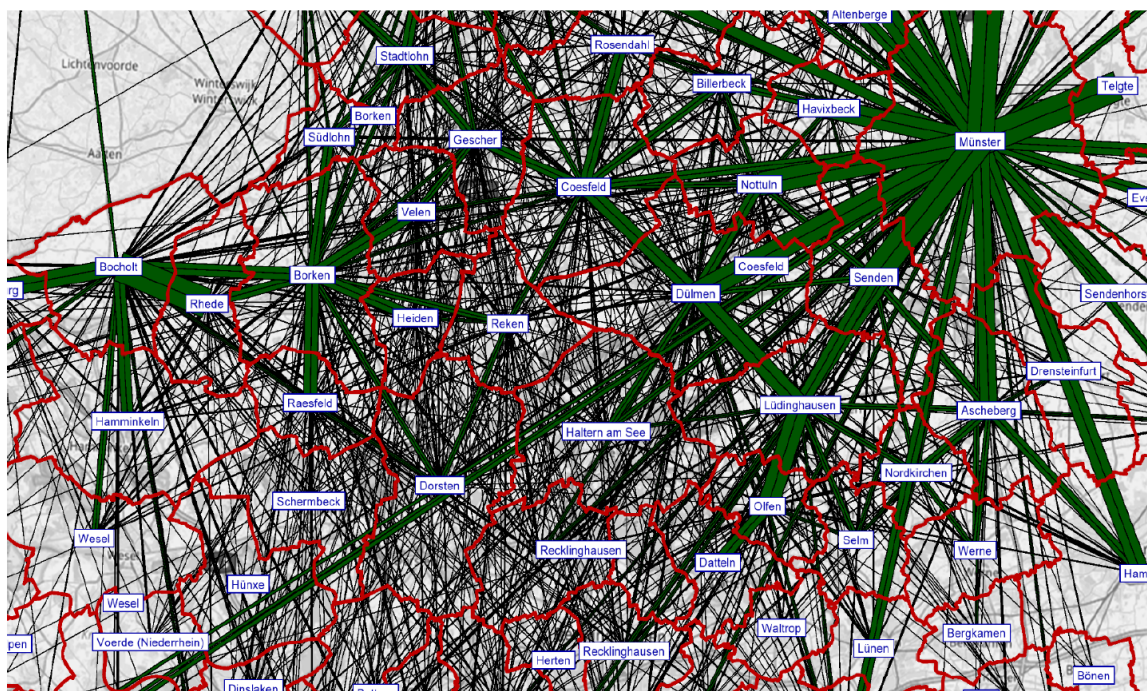


Abbildung 2: Verkehrsverflechtungen in der Studie von 2024

2.1.2 Fehlende Analyse der Nutzenbeiträge

Da ein wesentlicher Grund für die Neubewertung bzw. die Erneuerung der Machbarkeitsstudie die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung war, wäre aus unserer Sicht deutlich mehr Augenmerk auf die Veränderung der Nutzen zu richten gewesen. Wie bereits angeführt, wäre eine Neubewertung der Infrastrukturkosten nicht relevant geworden, wenn sich die Annahmen hinsichtlich des Bedarfs an Infrastruktur nicht so deutlich geändert hätten. Tatsächlich arbeitet die Version 2016+ in vielerlei Hinsicht mit anderen Wertansätzen bei den Nutzen wie bei dem Fahrgastnutzen, der jetzt anders ermittelt wird und bei den Emissionen, bei denen sich beispielsweise der Nutzen je eingesparter Tonne CO₂ von 149 auf 620 Euro erhöht hat.

Tatsächlich hat sich in der Überarbeitung vieler einschlägiger Machbarkeitsstudien gezeigt, dass die Bewertung nach der Verfahrensanleitung 2016+ deutlich höhere Nutzen ermittelt, wenn es zu CO₂-Einsparungen kommt und nicht umsonst wurden viele Kriterien ergänzt oder modifiziert, um die intendierte Wirkung solcher Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindungen an die Mittel- und Oberzentren angemessen zu berücksichtigen.

Da der direkte Vergleich der beiden Studien sehr erschwert ist, wäre eine Erläuterung und Analyse der Nutzenentwicklung ausgesprochen hilfreich und förderlich für das Verständnis der Ergebnisse gewesen. Nimmt man aber die Tabellen in den Studien mit der NKI-Berechnung zur Hand, so fällt auf, dass die Nutzenbeiträge in der Studie von 2024 insgesamt sehr viel höher ausgefallen sind.

Zusammenstellung der Kosten und Nutzen für die jeweiligen Planfälle (Saldo gegenüber Nullfall)							
		Planfall 1	Planfall 2a	Planfall 2b	Planfall 2c	Planfall 3	Planfall 4
Summe Nutzen	Tsd. EUR/a	8.863,8	4.084,5	4.717,9	1.448,3	3.878,0	1.694,1
Betriebskosten SPNV	Tsd. EUR/a	-1.790,3	-2.118,0	-1.770,0	-2.809,0	-787,3	-90,1
Betriebskosten ÖSPNV (S75)	Tsd. EUR/a	1.244,5	1.244,5	1.244,5	1.244,5	0,0	0,0
Unterhaltungskosten SPNV-Infrastruktur	Tsd. EUR/a	-1.867,6	-1.573,3	-1.265,4	-853,3	-726,3	-295,5
Summe Nutzen abzüglich Betriebskosten	Tsd. EUR/a	6.450,3	1.637,6	2.926,9	-969,5	2.364,4	1.308,6
Kapitalkosten Infrastruktur	Tsd. EUR/a	7.460,8	6.833,3	5.518,4	3.386,3	3.107,1	1.390,8
Nutzen-Kosten-Differenz	Tsd. EUR/a	-1.010,4	-5.195,7	-2.591,4	-4.355,8	-742,8	-82,3
Nutzen-Kosten-Verhältnis		0,86	0,24	0,53	-0,29	0,76	0,94

Abbildung 3: Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus der Studie von 2020 (Planfälle 1 bis 4)

Kombinierte Planfälle 5 und 6			
		Planfall 5	Planfall 6
Summe Nutzen	Tsd. EUR/a	4.499,7	10.538,8
Betriebskosten SPNV	Tsd. EUR/a	-877,4	-2.667,7
Betriebskosten ÖSPNV (S75)	Tsd. EUR/a	0,0	1.244,5
Unterhaltungskosten SPNV-Infrastruktur	Tsd. EUR/a	-803,3	-1.944,6
Summe Nutzen abzüglich Betriebskosten	Tsd. EUR/a	2.818,9	7.170,9
Kapitalkosten Infrastruktur	Tsd. EUR/a	3.318,6	7.672,2
Nutzen-Kosten-Differenz	Tsd. EUR/a	-499,7	-501,3
Nutzen-Kosten-Verhältnis		0,85	0,93

Abbildung 4: Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus der Studie von 2020 (Planfälle 5 und 6)

Nutzen-Kosten-Indikator mit 30%-Kostensteigerung bei der Infrastruktur							
		Planfall A Verlängerung RB63 bis Bocholt	Planfall B Bocholt - Rhede durch RE19 mit Elektrifizierung	Planfall C Verlängerung RE14 und RE19 nach Bocholt/Borken	Planfall D Verlängerung RB63/RE14 bis Bocholt und RE19 bis Rhede	Planfall E Verlängerung RB63 bis Bocholt und RE19 bis Rhede	Planfall F Verlängerung RB63 bis Borken
Saldo Fahrgastnutzen	Tsd. EUR/a	2.447,1	464,0	1.317,9	3.236,8	2.701,8	2.530,1
Saldo ÖPNV-Fahrgeld	Tsd. EUR/a	3.204,3	501,6	1.313,7	4.556,9	3.539,5	3.253,5
Saldo ÖPNV-Betriebskosten (SPNV)	Tsd. EUR/a	-2.099,0	-81,4	-1.890,5	-3.151,1	-2.201,7	-2.074,8
Saldo ÖPNV-Betriebskosten (Bus)	Tsd. EUR/a	1.260,4	0,0	0,0	1.260,4	1.260,4	431,8
Unterhaltung ortsfeste Infrastruktur Planfall	Tsd. EUR/a	-1.456,2	-413,8	-1.079,5	-1.570,8	-1.570,8	-677,6
Unterhaltung ortsfeste Infrastruktur Ohnefall		0,0	0	0	0	0	0
Saldo Unfallkosten	Tsd. EUR/a	1.082,5	163,0	377,9	1.539,5	1.176,5	1.009,0
Saldo CO2-Emissionen	Tsd. EUR/a	1.294,4	153,7	308,2	1.914,6	1.456,4	1.204,3
Saldo Schadstoffemissionen	Tsd. EUR/a	73,9	8,8	21,6	96,7	79,6	56,3
Saldo Geräuschbelastungen	Tsd. EUR/a						
Nutzen gesellschaftlich auferlegter Investitionskosten	Tsd. EUR/a	557,9	246,5	465,0	557,9	557,9	334,8
Nutzen anderer Netznutzer Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme	Tsd. EUR/a	316,6	72,7	162,9	473,9	363,2	309,9
Primärenergieverbrauch	Tsd. EUR/a	173,9	38,7	79,3	296,4	189,1	122,5
Daseinsvorsorge	Tsd. EUR/a	1.994,3	1.035,5	1.544,6	2.939,2	2.474,5	2.499,2
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen	Tsd. EUR/a	8.850,1	2.189,2	2.622,3	12.150,6	10.026,4	8.998,9
Kapitalkosten Infrastruktur Mitfall	Tsd. EUR/a	17.096,2	4.094,3	12.429,4	18.037,2	18.037,2	5.607,8
Kapitalkosten Infrastruktur Ohnefall	Tsd. EUR/a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Saldo Kapitalkosten für die ortsfeste Infrastruktur	Tsd. EUR/a	17.096,2	4.094,3	12.429,4	18.037,2	18.037,2	5.607,8
NKI-Wert		0,5	0,5	0,2	0,7	0,6	1,6

Abbildung 5: Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus der Studie von 2024

Das gilt beispielsweise für den in der Studie vergleichend betrachteten Planfall A (versus Planfall 1 in 2020). Hier stieg der jährliche Nutzen von 6.450 Tsd. Euro nach alter Bewertung auf 8.850 Tsd. Euro, also um 37%. Gleiches gilt für den Planfall D (versus Planfall 1 in 2020) mit einer Steigerung des Nutzens von 7.171 Tsd. Euro auf 12.151 Tsd. Euro, also um 69%. Diese Betrachtung zeigt auf, dass eine differenzierte Betrachtung der Entwicklung der Nutzenbeiträge und der Nachfrage das Verständnis erheblich erleichtern würde.

2.1.3 Analyse der Infrastrukturanforderungen auf das Bewertungsergebnis

Wie bereits zuvor beschrieben, sind die Infrastrukturanforderungen zwischen den Studien von 2020 und 2024 deutlich unterschiedlich ausgefallen. Im Folgenden wird der Einfluss der unterschiedlichen Infrastrukturanforderungen auf das Bewertungsergebnis analysiert.

Gemäß dem Foliensatz⁶ zur Studie von 2024 ist Planfall D aus der Studie von 2024 identisch mit Planfall 6 aus der Studie von 2020. Der Planfall betrachtet infrastrukturell eine Reaktivierung der Strecke 2265 im Abschnitt Bocholt – Borken – Coesfeld und verkehrlich die Verlängerungen der Linien RB 63 (Münster –) Coesfeld – Borken – Bocholt, RE 14 (Essen –) Borken – Bocholt und RE 19 (Düsseldorf –) Bocholt – Rhede im Stundentakt unter Einstellung der Buslinie S 75 Bocholt – Borken – Münster.

Für den Planfall 6 aus der Studie von 2020 ergeben sich die folgenden Wertansätze nach Kostenstand 2016:

✦ Kapitaldienst Infrastruktur (inkl. +30%-Sensitivitätszuschlag):	7.672,2 TEUR
✦ Unterhaltungskosten Infrastruktur (inkl. +30%-Sensitivitätszuschlag):	1.944,6 TEUR
✦ Summe monetär bewerteter Einzelnutzen:	7.170,9 TEUR

Für den Planfall D aus der Studie von 2024 ergeben sich die folgenden Wertansätze nach Kostenstand 2016:

✦ Kapitaldienst Infrastruktur (inkl. +30%-Sensitivitätszuschlag):	18.037,2 TEUR
✦ Unterhaltungskosten Infrastruktur (inkl. +30%-Sensitivitätszuschlag):	1.570,8 TEUR
✦ Summe monetär bewerteter Einzelnutzen:	12.150,6 TEUR

Die Methodik zur Berechnung des Kapitaldienstes und der Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur ist zwischen den Verfahrensanleitungen in den Versionen 2016 und 2016+ identisch geblieben. Augenfällig ist eine Steigerung des Kapitaldienstes zwischen den Studien von 2020 und 2024 um den Faktor 2,3. Diese deutliche Steigerung des Kapitaldienstes lässt sich nicht durch Änderungen an der Verfahrensanleitung (Fortschreibung von Version 2016 auf 2016+) erklären, sondern nahezu ausschließlich durch veränderte Rahmenbedingungen bei der Infrastrukturkostenberechnung, vgl. Kapitel 2.2.

Aufgrund der identischen Methodik zur Berechnung des Kapitaldienstes und der Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur zwischen den Versionen 2016 und 2016+ lassen sich Nutzen-Kosten-Quotienten basierend auf der Nutzenberechnung aus der Studie von 2024 unter Verwendung des Kapitaldienstes und der Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur aus der Studie 2020 berechnen:

✦ Summe monetär bewerteter Einzelnutzen:	11.776,8 TEUR
✦ Kapitaldienst Infrastruktur (inkl. +30%-Sensitivitätszuschlag):	7.672,2 TEUR

⁶ Machbarkeitsstudie Bocholt – Borken – Coesfeld (–Münster), Präsentation Verbandsversammlung ZVM am 09.12.2024

Unter der dargestellten Betrachtungsweise ergibt sich für den Planfall 6 von 2020 bzw. D von 2024 ein **Nutzen-Kosten-Quotient von 1,53** bereits unter Berücksichtigung des Sensitivitätszuschlages von +30%.

Eine identische Vorgehensweise ergibt für Planfall A (identisch mit Planfall 1 aus der Studie von 2020) einen Nutzen-Kosten-Quotient von 1,13.

Ergänzend sei noch hinzugefügt, dass mindestens der Streckenabschnitt Bocholt – Rhede weiterhin als Eisenbahnstrecke gewidmet ist (vgl. Kapitel 2.2.1), so dass durch Bahnübergänge anstatt Über- und Unterführungsbauwerke weitere Kosten eingespart werden können. Folglich können bei gleichbleibenden Nutzen die Kosten reduziert werden, so dass sich der **Nutzen-Kosten-Quotient** gegenüber den zuvor genannten Werte **erheblich verbessert**.

Die Analyse der Infrastrukturanforderungen auf das Bewertungsergebnis zeigt auf, dass eine Reaktivierung der Strecke 2265 im Abschnitt Bocholt – Borken – Coesfeld grundsätzlich förderwürdig ist, sofern die Investitionskosten für die ortsfeste Infrastruktur nicht mehr als das 1,5-fache über dem Niveau aus der Studie von 2020 liegen.

2.1.4 Hinweis auf Infrastrukturkostensteigerungen zwischen den Studien von 2020 und 2024

Zuvor wurde bereits erläutert, dass zwischen den Studien von 2020 und 2024 trotz jeweiliger Rückrechnung auf den Preisstand 2016 der Kapitaldienst um mehr als das Doppelte gestiegen ist. Im Folgenden werden anhand eines Vergleichs der Infrastrukturkapitel beider Untersuchungen Hinweise auf Infrastrukturkostensteigerungen abgeleitet. Der Fokus liegt auf dem Streckenabschnitt Bocholt – Borken, da für die Reaktivierung des Abschnittes Borken – Coesfeld bereits eine Förderwürdigkeit vorliegt.

Ein Vergleich der Infrastrukturkapitel beider Untersuchungen zeigt, dass von unterschiedlichen Infrastrukturanforderungen ausgegangen wird. Hierbei wirken sich die folgenden Unterschiede im Abschnitt Bocholt – Borken im besonderen Maße auf die Investitionskosten aus:

- ❖ Tunnelbauwerk zur Querung der Bocholter Aa in der Ortslage Bocholt anstatt Eisenbahnüberführung
- ❖ Trogstrecken in der Ortslage von Bocholt anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke der querenden Straßen
- ❖ Trogstrecke sowie Tunnelbauwerk Rudolf-Diesel-Str in der Ortslage von Rhede anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke der querenden Straßen
- ❖ Tunnelbauwerk zur Querung der Rudolf-Diesel-Str. anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke der querenden Straße
- ❖ Neubauabschnitt im Bereich Rhedebrügge zwischen den Bahnübergängen Rappers Kölke und Hovesweg anstatt Nutzung des historischen Streckenverlaufs
- ❖ Trasse in Dammlage zwischen Rhede und Borken (abschnittsweise) anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke der querenden Straßen
- ❖ Trogstrecke in der Ortslage von Borken anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke der querenden Straßen

Die Gründe für die unterschiedlichen Ansätze zwischen beiden Studien werden uns vorliegenden Präsentation der Studie von 2024 nicht erläutert. Eine zwingende Notwendigkeit der Änderung im Infrastrukturkonzept besteht aus gutachterlicher Sicht nicht in allen genannten Punkten, vgl. Kapitel 2.2.

2.2 Infrastruktur

2.2.1 Rechtlicher Status

Die Städte Bocholt und Rhede haben im Dezember 2021 jeweils die Freistellung von Bahnbetriebszwecken für die Grundstücke der Strecke 2265 zwischen den Bahnübergängen Industriestraße in Bocholt und Bahnhofstraße in Rhede nach §23 AEG beantragt.⁷⁸ Beide Anträge wurden von jeweiligen Antragsstellerinnen im Juli 2023 zurückgezogen. Nach Aktenlage ist demnach **die Strecke 2265 mindestens im Abschnitt Bocholt – Rhede weiterhin vollständig gewidmet**.

Die Gutachter der Studie von 2024 unterstellen gemäß dem Foliensatz⁹, dass Bahnübergänge trotz vorhandener Widmung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) aufgrund des Rückbaus der Bahnstrecke nicht zulässig seien. Das Bundesverkehrsministerium schreibt im Kontext eines anderen Reaktivierungsvorhabens: „Ausschlaggebend für die Beantwortung der Frage, ob es sich bei der Wiederherstellung von Bahnübergängen um einen Neubau oder eine Änderung bzw. Erhaltung der Kreuzung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) handelt, ist die jeweilige Widmungssituation im Bereich der ehemaligen Kreuzungspunkte. Wenn die Eisenbahn und die Straßentrasse noch für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind, ist von einer bestehenden Kreuzung im Sinne des EKrG auszugehen. Eine technische Wiederherstellung der Kreuzung in gleicher Lage führt grundsätzlich nicht zur Annahme eines neuen Verkehrsweges mit den Restriktionen des § 2 EKrG und der Kostenfolge des § 11 EKrG.“¹⁰ Es wird ergänzt: „Der Rückbau von Schienen und Sicherungsanlagen hebt das Kreuzungsrechtsverhältnis auf Grundlage des EKrG nicht auf, wenn die Verkehrswege für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind.“¹¹ Die TTK teilt die dargelegte Rechtsauffassung des Bundesverkehrsministeriums.

Aufgrund der **mindestens abschnittswise bestehenden eisenbahnrechtlichen Widmung der Strecke** besteht **Potential zur Kostenreduzierung durch Bahnübergänge anstatt höhenfreier Kreuzungen**. Mindestens bei Bahnübergängen mit schwachen bis mäßigem Verkehr im Bereich eines gewidmeten Streckenabschnittes sollten Bahnübergänge in Erwägung gezogen werden. Im Zuge der Reaktivierung sind zur Vermeidung von Geschwindigkeitseinbrüchen grundsätzlich alle Bahnübergänge technisch zu sichern, so dass kein Achtungssignal durch die Betätigung der Pfeifeinrichtung des Fahrzeuges seitens des Triebfahrzeugführers erforderlich ist.

2.2.2 Kosteneinsparungen

Grundsätzlich ist eine Reaktivierung der planfestgestellten Abschnitte mit höhengleichen Kreuzungen wie zuvor beschrieben wieder möglich. Die Studien von 2020 und 2024 unterstellen, dass die Bahnstrecke Bocholt – Borken – Coesfeld im Sinne von §2 EKrG ein neuer Verkehrsweg wäre und demnach kreuzungsfrei zu erstellen sei. Selbst unter dieser Annahme erscheinen die unterstellten Infrastrukturbausteine in Teilen deutlich überdimensioniert. **Troglagen außerhalb von aus verkehrstechnischer Sicht neuralgischen Punkten** sind insbesondere bei gewidmeten

⁷ Öffentliche Bekanntmachung gemäß § 23 Absatz 2 AEG zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken in Bocholt, Dezember 2021, Eisenbahn-Bundesamt

⁸ Öffentliche Bekanntmachung gemäß § 23 Absatz 2 AEG zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken in Rhede, Dezember 2021, Eisenbahn-Bundesamt

⁹ Machbarkeitsstudie Bocholt – Borken – Coesfeld (–Münster), Präsentation Verbandsversammlung ZVM am 09.12.2024

¹⁰ Stellungnahme zur Reaktivierung der Strecke (Almetalbahn), Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Mai 2022

¹¹ ebendort

Bahnstrecken **aus rechtlicher Sicht nicht erforderlich** und somit nicht zwingend dem Reaktivierungsvorhaben zuzuschreiben.

Folgende Ansatzpunkte zur Reduzierung der Infrastrukturkosten bestehen grundsätzlich im Streckenabschnitt Bocholt – Borken:

- ❖ Verzicht auf die Troglage des Bahnhofs Bocholt sowie auf den Tunnel unter Bocholter Aa und eine Unterführung der Industriestraße
- ❖ Reduzierung der Länge des Trogbauwerks in der Ortslage Bocholt auf den Bereich zwischen Münsterstraße und Eintrachtstraße durch eine Unterführung der Blücherstraße
- ❖ Reduzierung der Länge des Trogbauwerks in der Ortslage Rhede auf den Abschnitt zwischen Hardtstraße und Münsterstraße durch eine Unterführung der Gronauer Straße, durch eine Unterführung für den Fuß- und Radverkehr des Mühlenwegs mit Verzicht der Querung für den Kraftverkehr sowie durch eine Unterführung der Johann-Strauß-Straße
- ❖ Verzicht auf Führung in Dammlage östlich der Ortslage Rhede durch eine Unterführung der Bocholter Straße sowie durch eine Überführung der Straße Hessenspor
- ❖ Verzicht auf Führung in Dammlage im Bereich Rhedebrügge / Rhedebrügger Straße durch eine Unterführung der Rehdebrügger Straße, durch eine Unterführung der Westenborkener Straße sowie einer Unterführung der Bocholter Straße
- ❖ Reduzierung der Länge des Trogbauwerks in der nördlichen Ortslage von Borken auf Querung Burloer Straße
- ❖ Verzicht auf Troglage des Bahnhofs Borken durch eine Unterführung Ramsdorfer Postweg

Durch die Reduzierung der Länge der Trogbauwerke sowie den Verzicht auf die Führung in Dammlage sind signifikante Einsparungen in den Infrastrukturkosten zu erwarten.

2.2.3 Städtebauliche Verträglichkeit von Trogbauwerken

Es ist fraglos ein erheblicher Eingriff in das Ortsgefüge, wenn eine Bahntrasse wieder mit Gleisen versehen würde und es ist ohne Zweifel eine Beeinträchtigung für die angrenzenden Nutzungen. Das gilt generell für jegliche Infrastruktur von allen Verkehrsträgern.

Richtigerweise verweist der NWL auf die Notwendigkeit verträglicher und akzeptabler Lösungen: „Dabei sollten städtebaulich verträgliche und akzeptable bauliche Lösungen berücksichtigt werden, die den Gesetzesanforderungen gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz entsprechen“¹².

Unter der Prämisse, dass höhengleiche Kreuzungen ausgeschlossen sind, mögen Unterführungen bzw. Überführungen notwendige Elemente sein und demnach vollständige Führungen in Troglage eine städtebauliche Verbesserung darstellen. Allerdings möchten wir an dieser Stelle darauf hinweisen, dass wir es zumindest sehr in Frage stellen, ob solche Trogbauwerke angesichts des massiven Eingriffs in die spezifische Ortssituation städtebaulich verträglich sein würden. Noch mehr würden wir in Frage stellen, ob sie in einem konkreten Planungsprozess tatsächlich Akzeptanz finden würden.

Zur Veranschaulichung der Zweifel haben wir ein Foto der Trasse in Bocholt eingefügt. Die Vorstellung, dass hier ein massiver tiefer Trog akzeptabler erscheint, ist zumindest schwierig.

¹² Ergänzende Stellungnahme zu Troglagen auf der Strecke Borken Coesfeld, NWL vom 13.06.2025



Abbildung 6: Blick auf die Trasse in Ortslage Bocholt (Foto: TTK)

2.3 Betriebskonzept

2.3.1 Streckengeschwindigkeit

Im Rahmen eines Reaktivierungsvorhabens ist die Streckengeschwindigkeit festzulegen. Bei einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h ergeben sich die geringe gesetzliche Anforderung bei der Sicherung von Bahnübergängen sowie bei der Leit- und Sicherungstechnik (z.B. durch technisch unterstützten Zugleitbetrieb). In der Studie von 2024 werden eine kreuzungsfreie Führung ohne Bahnübergänge sowie ein klassischer Zugmeldebetrieb („Sicherung durch Streckenblöcke und Haupt- und Vorsignale“) unterstellt, so dass sich bei einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h keine Kostenvorteile bei der Infrastruktur mehr erzielen lassen. Die rechtliche Unterscheidung zwischen Neben- und Hauptbahn ist hierbei irrelevant. Bei einer höheren Streckengeschwindigkeit können hingegen höhere verkehrliche Wirkungen sowie geringere Betriebskosten bei gleichbleibenden Infrastrukturkosten erzielt werden.

Gemäß dem Foliensatz zur Studie von 2024 wird eine Streckengeschwindigkeit von „80 km/h bzw. 100 km/h“ unterstellt. Wie zuvor ausgeführt, liegt unter den in der Studie unterstellten Rahmenbedingungen infrastrukturell kein Grund vor eine vergleichsweise geringe Streckengeschwindigkeit zu unterstellen. Ein Ansatz zur Verbesserung des Bewertungsergebnisses ist daher ein Betriebskonzept mit einer höheren Streckengeschwindigkeit zu entwickeln.

2.3.2 Abzweiggeschwindigkeit Weichen

Gemäß dem Foliensatz zur Studie von 2024 werden in den Kreuzungsbahnhöfen Weichen der Weichenbauart EW 300 mit einer Abzweiggeschwindigkeit von 35 km/h unterstellt. Die zulässige Abzweiggeschwindigkeit der Weichenbauart EW 300 beträgt jedoch 50 km/h.¹³ Um den Fahrzeitverlust im Kreuzungsbahnhof zu reduzieren sind Weichen der Weichenbauarten EW 500 mit einer Abzweiggeschwindigkeit von 60 km/h bzw. sogar Weichen der Weichenbauarten EW 760 mit einer Abzweiggeschwindigkeit von 80 km/h grundsätzlich geeigneter.

2.3.3 Ableitung der erforderlichen Infrastruktur

Die Studie von 2024 sieht gemäß Infrastrukturkonzept an jedem Halt einen Kreuzungsbahnhof vor. Für den Streckenabschnitt Bocholt – Borken bedeutet dies, dass fünf Kreuzungsbahnhöfe auf 18,7 km Streckenlänge – unabhängig von Betriebskonzept – errichtet und unterhalten werden. Leider sind die unterstellten Betriebskonzepte in der Studie von 2024 nur unzureichend dokumentiert um eine Ableitung der erforderlichen Infrastruktur vornehmen zu können. Es liegt jedoch auf der Hand, dass die unterstellte Anzahl an Kreuzungsbahnhöfen nicht zwingend erforderlich ist.

Ein Ansatz zur Verbesserung des Bewertungsergebnisses ist die erforderliche Infrastruktur anhand des Betriebskonzepts abzuleiten.

2.3.4 Fahrzeugkonzept

Das Regelwerk für Eisenbahnen orientiert sich insbesondere an den Erfordernissen von schnellen Fernverkehrszügen und schweren Güterzügen. Für regionale Verbindungen, die nur dem Schienenpersonennahverkehr dienen, entstehen insbesondere bei Neubauplanung hohe Investitionskosten im Vergleich zu den verkehrlichen Erfordernissen der Schienenverkehrsanbindung. Eine Möglichkeit zur Kostenreduzierung ist die Strecke Bocholt – Borken nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) zu betreiben. Eine städtebauliche Integration kann bei einer Straßenbahnstrecke einfacher gelingen und die Kombination von Radweg und Schienentrasse kann platzsparender erfolgen. Sofern die Schienenfahrzeuge durch einen eigenen Bahnkörper mit Bahnübergängen nicht am Straßenverkehr teilnehmen, ist grundsätzlich ein Einsatz von zusätzlich nach BOStrab ausrusteten Eisenbahnfahrzeugen denkbar. Bei einer Teilnahme am Straßenverkehr wirkt sich betrieblich nachteilig aus, dass entweder ein Inselbetrieb erforderlich oder im Betrieb teurere Zweisystemfahrzeuge eingesetzt werden müssten.

2.4 Anmerkungen zum Prozess

Auch wenn es für die direkte Beurteilung der Studienergebnisse keine Rolle spielt und ausschließlich den Charakter eines, sicherlich subjektiv gefärbten, Kommentars hat, wollen wir auch unsere Eindrücke im Hinblick auf den Prozess der Ergebnisfindung im Sinne eines Planungsprozesses wiedergeben. Das mag teilweise unzutreffend sein, weil wir an diesem Prozess nicht teilgenommen haben bzw. keine eigene Anschauung dazu haben. Es ist uns aber daran gelegen, auf verschiedene Aspekte hinzuweisen, die sich aus unserer Erfahrung in der Erarbeitung von Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung ergeben.

¹³ Richtlinie 800.0120, DB InfraGO

Das bezieht sich zum einen auf die Iteration zwischen Infrastrukturanforderungen, Betriebskonzept und Nachfrage mit dem Ziel, die Wirkungseffizienz zu verbessern und das potentielle Vorhaben soweit zu optimieren, dass es durchführbar und finanzierbar wird. Zum anderen bezieht es sich auf den notwendigen politischen Beteiligungsprozess, der im Rahmen dieser Iteration erforderlich oder zumindest dringend geboten ist.

Wir können weder die grundsätzliche Intention, die Reaktivierung zu einer sinn- und wirkungsvollen Maßnahme zu entwickeln noch die Beteiligung der politischen Gremien im Sinne einer Optimierung oder aber auch Ablehnung erkennen. Das erscheint uns als die Hauptursache für die zahlreichen offenen Fragen zur Angemessenheit der Annahmen der zur Infrastruktur und hinsichtlich der sich aus diesen Annahmen ergebenden Bewertungsergebnissen.

In den meisten uns bekannten Machbarkeitsstudien liegt zunächst ein klarer, auch politisch abgesicherter Wunsch, zu einem positiven Ergebnis zu kommen und im Verlauf der Studie die Maßnahmen entsprechend zu optimieren. Dabei werden in frühen Phasen üblicherweise auch die politischen Gremien der betroffenen Gebietskörperschaften eingebunden, um die Akzeptanz potentieller Lösungen zu erreichen. Nach unserem Eindruck haben beide Studien einen solchen Prozess nicht durchlaufen. Das mag akzeptabel erscheinen, wenn die fachlich-technischen Ergebnisse sehr weit weg von einer Förderfähigkeit liegen und es als eindeutig gelten kann, dass keine Realisierung möglich ist. Wenn aber, wie im vorliegenden Fall, Planfälle sehr nahe an der Förderfähigkeit sind und in der Vertiefung bzw. Wiederholung dann ausschließlich mit noch sehr viel höheren Infrastrukturaufwendungen sozusagen disqualifiziert werden, dann wäre es aus unserer Sicht erforderlich gewesen, sich in einem Beteiligungsprozess zu vergewissern, dass diese Anforderungen zum einen tatsächlich den Akzeptanzanforderungen entsprechen und zum anderen tatsächlich planerisch erforderlich sind. Denn auch die Prämisse, dass eine höhengleiche Kreuzung nicht möglich ist, ist zu hinterfragen.

Bemerkenswert ist aus unserer Sicht auch, dass die Nichtfinanzierbarkeit der Planung ins Feld geführt wird, um den tatsächlich förderfähig erscheinenden Planfall F nicht weiter zu verfolgen. Grundsätzlich ist es natürlich unabdingbar, dass die weiteren Planungsphasen finanziert werden. Das übernehmen in vielen Fällen die Gebietskörperschaften und es passiert durchaus des Öfteren, dass Vorhaben wegen der fehlenden Bereitschaft der Kreise bzw. Kommunen nicht weiterverfolgt werden. Aber auch dafür ist eine entsprechende politische Willensbildung erforderlich.

3 Fazit

Die Stellungnahme zeigt auf, dass die öffentlich einsehbaren Dokumente nicht für eine transparente Beurteilung der Bewertungsergebnisse ausreichen und eine fundierte Entscheidungsfindung im politischen Raum erschweren. Nach unserer Ansicht sollte idealerweise ein ausführlicher Bericht zur Machbarkeitsstudie 2024 verfasst werden. Mindestens sollte der vorliegende Foliensatz um die folgenden Aspekte ergänzt werden:

- **Erklärung zu den zwei unterschiedlichen Nachfragerrechnungen** in den Machbarkeitsstudien 2020 und 2024
- **Erklärung der veränderten Infrastrukturanforderungen** in der Machbarkeitsstudie 2024 im Vergleich zu 2020
- **Darstellung der unterstellten Betriebskonzepte** mindestens anhand von Linientaktgrafiken
- **Fachliche Begründung** für die Ausprägung **der einzelnen Infrastrukturbausteine** bzw. Darstellung von **Ansätzen zur Reduzierung der Investitionskosten** für die jeweiligen Infrastrukturbausteine
- Reduzierung der **Anzahl der Kreuzungsbahnhöfe** entsprechend des **aus dem Betriebskonzept abgeleiteten Infrastrukturbedarfs**

Für die weitere Diskussion schlagen wir die Betrachtung von folgenden Punkten zur Optimierung des Bewertungsergebnisses vor:

- **Ausarbeitung eines Infrastrukturkonzeptes** unter sachgerechter Bewertung der Interessen aller Beteiligten, hierbei insbesondere
 - Dimensionierung der Infrastrukturbausteine im erforderlichen Umfang
 - Berücksichtigung von technisch gesicherten Bahnübergängen bei schwachen bis mäßigem Verkehr im Bereich von gewidmeten Streckenabschnitten
 - Untersuchung von Ansätzen zur verbesserten städtebaulichen Integrierbarkeit sowie Vereinbarkeit von Radweg und Schienentrasse durch infrastrukturelle bzw. fahrzeugseitige Lösungen
- **Untersuchung eines Betriebskonzeptes** mit einer höheren Streckengeschwindigkeit bzw. höheren Abzweiggeschwindigkeiten in den Kreuzungsbahnhöfen

Es ist sachlich richtig, dass eine Reaktivierung der Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld bei der angespannten Haushalts- und Finanzlage nicht in kürzester Zeit umgesetzt werden kann. Deshalb aber den Prozess abzubrechen, erscheint uns angesichts der Realisierungszeiträume und der nötigen planerischen Vorarbeiten mindestens fragwürdig. Basierend auf den Machbarkeitsstudien von 2020 und 2024 stehen auch weitreichende Entscheidungen zur weiteren Flächenfreihaltung für den Schienenverkehr an. Aufgrund der Tragweite der Entscheidung sollten den politischen Entscheidungsgremien fundierte Entscheidungsgrundlagen vorliegen. Dazu sollte auch der Prozess der Lösungsfindung politisch neu aufgesetzt werden. Damit ist sicherlich noch keine Gewissheit über die Sinnhaftigkeit oder eben Nichtsinnhaftigkeit einer Reaktivierung gegeben. Zumindest würde man die Antwort darauf aber mit größerer Nachhaltigkeit geben können. Laut der Studie von 2020 geht es immerhin um rund 6.800 Fahrgäste pro Tag, wobei bei einer Vielzahl an Reaktivierungsvorhaben in der Vergangenheit wie beispielsweise Bad Bentheim – Nordhorn die prognostizierten Fahrgastzahlen deutlich übertroffen worden sind.