



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

Stellungnahme zu den Machbarkeitsstudien  
2020 und 2024

A high-speed train with a yellow and black livery is crossing a stone viaduct. The viaduct has several arches and is surrounded by a dense forest of tall trees. The scene is captured from an elevated perspective, showing the train moving across the bridge.

**Vorstellung Stellungnahme**

**06. November 2025**



Deutsch-französisches Verkehrsplanungsbüro, spezialisiert auf ÖPNV, SPNV und nachhaltige Mobilität



Gesellschafter:

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) & PTV Transport Consult (PTV GROUP)



Interdisziplinäres und internationales Team mit 60 Mitarbeitern (Bauingenieure, Geographen, Stadt- und Verkehrsplaner, Wirtschaftsingenieure)



1996 gegründet; Hauptsitz in Karlsruhe, Niederlassung in Lyon mit Büros in Paris u. Straßburg

## TTK hat breite Erfahrung mit Reaktivierungsstudien

- ❖ Viele Untersuchungen sowie umfassende Erfahrung bei Machbarkeitsstudien zu Reaktivierungen
- ❖ Kombination von technischem Wissen, Betrieb, Infrastruktur und verkehrlicher Bewertung
- ❖ Regionale Kenntnisse
- ❖ Professionelle Begleitung des Projektes bis zur Realisierung / Förderung





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

büro stadVerkehr



Münster, im Januar 2020



**Novellierung der  
Verfahrensanleitung  
der Standardisierten  
Bewertung**

**Machbarkeitsstudie  
Bocholt – Borken – Coesfeld (– Münster)**

Verbandsversammlung ZVM

Münster, den 09.12.2024



## Machbarkeitsstudie 2020:

- ❖ Bewertung nach **Verfahrensanleitung 2016**
- ❖ Ergebnis: Wiederinbetriebnahme Bocholt – Borken **knapp nicht förderfähig**

## Machbarkeitsstudie 2024:

- ❖ Bewertung nach **Verfahrensanleitung 2016+**
- ❖ Ergebnis: Wiederinbetriebnahme Bocholt – Borken **deutlich nicht förderfähig**



## Ziele der Stellungnahme

- ❖ 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

- ❖ **Ziel ist ein konstruktiver Beitrag für weitere Gespräche zum Thema Wiederinbetriebnahme Bocholt – Borken**
- ❖ **kein Gegengutachten mit Ziel abgeschlossener Schlussfolgerungen**

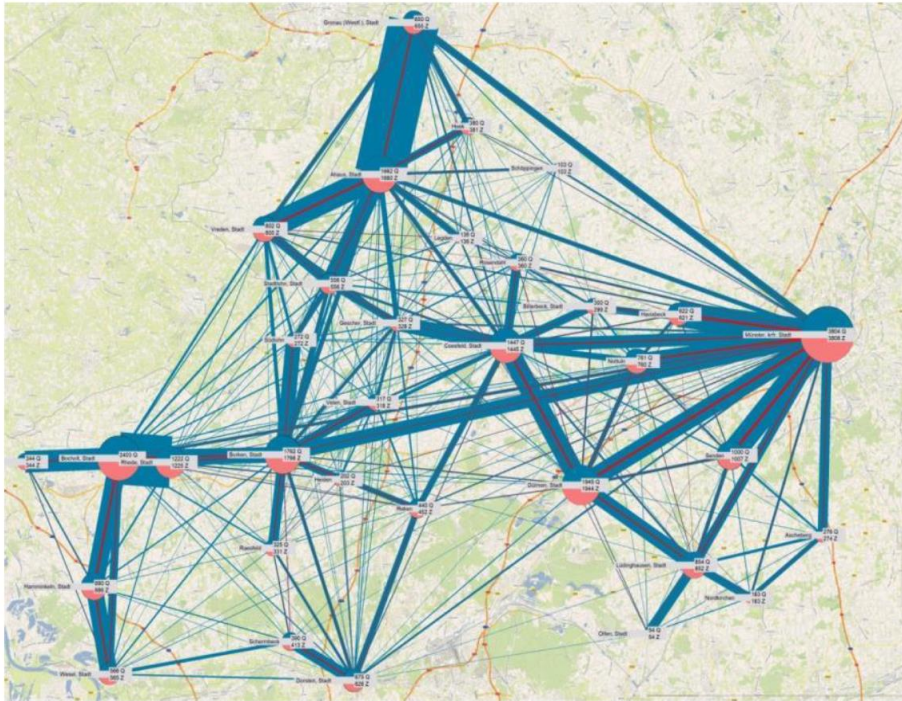


## Ortsbesichtigung TTK im Juli 2025

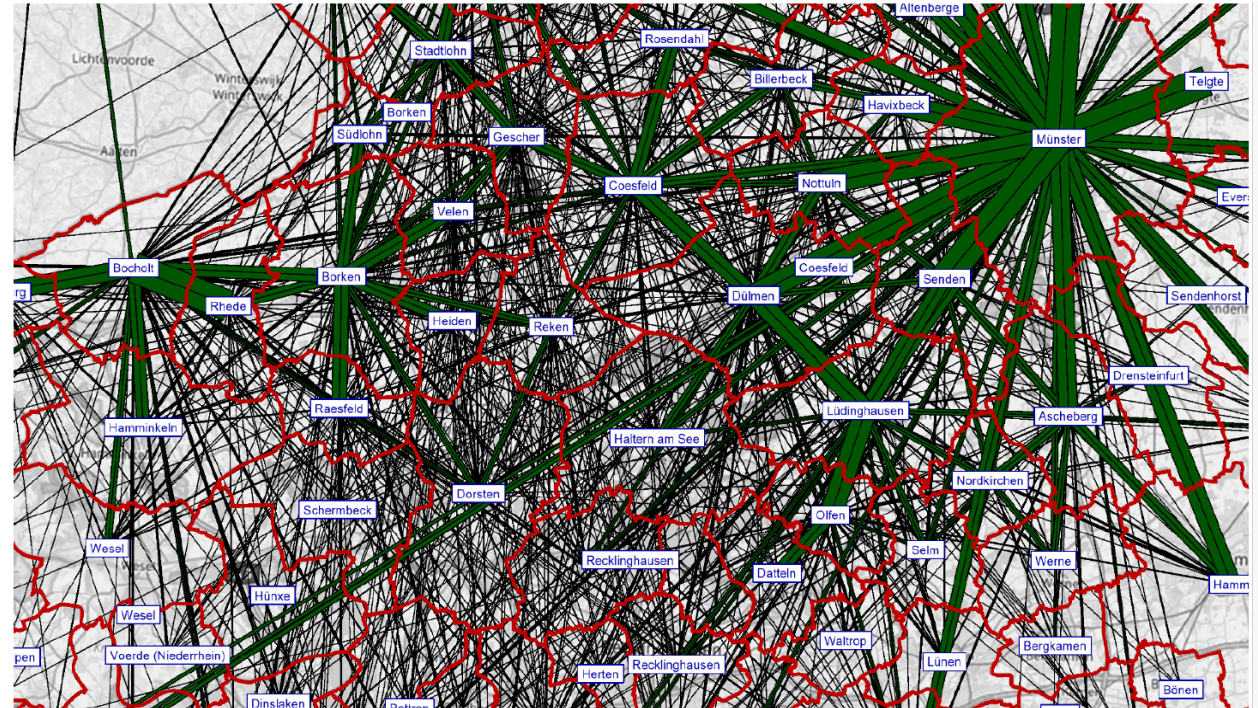


❖ Hinweis: Aufgabenträger NWL wurde über die Studie informiert und zur Ortsbesichtigung eingeladen

## Verkehrsverflechtungen Studie 2020:



## Verkehrsverflechtungen Studie 2024:



- ❖ **Keine Erläuterung der unterschiedlichen Nachfragerechnung**
- ❖ **Räumliche Auflösung in der Studie von 2024**
- ❖ **Deutlich unterschiedliche Nachfragewirkung auf einzelnen Relationen (z.B. Borken – Münster)**



## Vergleich der Infrastrukturkapitel

- ❖ **Unterschiedliche Infrastrukturanforderungen in der Studie von 2024 ggü. 2020:**
  - ❖ Tunnelbauwerk zur Querung der Bocholter Aa in der Ortslage Bocholt anstatt Eisenbahnüberführung
  - ❖ Trogstrecken in der Ortslage von Bocholt anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke
  - ❖ Trogstrecke in der Ortslage von Rhede anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke
  - ❖ Tunnelbauwerk zur Querung der Rudolf-Diesel-Str. anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke
  - Neubauabschnitt im Bereich Rhedebrücke anstatt Nutzung des historischen Streckenverlaufs
  - ❖ Trasse in Dammlage zwischen Rhede und Borken anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke
  - ❖ Trogstrecke in der Ortslage von Borken anstatt Über- bzw. Unterführungsbauwerke

- ❖ **Keine Erläuterungen der Gründe für die unterschiedlichen Ansätze bei der Infrastrukturanforderungen (verfahrensseitig ist eine Neubewertung durch die Novellierung der Verfahrensanleitung nicht erforderlich)**



## Analyse der Infrastrukturanforderungen auf das Bewertungsergebnis

- ❖ **Berechnung eines Nutzen-Kosten-Quotienten nach Verfahrensanleitung 2016+ auf Basis**
  - ❖ Nutzenermittlung der Studie 2024 auf Kostenstand 2016
  - ❖ Infrastrukturkostenermittlung der Studie von 2020 auf Kostenstand 2015
- ❖ **Ergebnis: Nutzen-Kosten-Quotient von 1,53**

- ❖ **Reaktivierung der Strecke 2265 im Abschnitt Bocholt – Borken – Coesfeld ist nach Verfahrensanleitung 2016+ grundsätzlich förderwürdig unter Verwendung der Infrastrukturkostenermittlung aus der Studie von 2020**



## Rechtlicher Status

- Strecke 2265 ist mindestens im **Abschnitt Bocholt – Rhede** weiterhin **vollständig gewidmet**

## Kosteneinsparungen

- **Troglagen außerhalb** von aus verkehrstechnischer Sicht **neuralgischen Punkten** sind aus rechtlicher Sicht **nicht zwingend erforderlich**

## Betriebskonzept

- **Optimierungspotential** durch **Anpassungen am** in der Studie von 2024 zugrunde gelegten **Betriebskonzept**

- **Potential zur Verbesserung der Bewertungsergebnisses der Studie von 2024 in signifikanten Maß vorhanden**



## Fazit mit Vorschlag zum weiteren Vorgehen

- ❖ **Optimierung des Bewertungsergebnisses**
- ❖ **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 optimierten Betriebskonzepts**
- ❖ **Politische Neuaufsetzung des Prozesses der Lösungsfindung**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**