

Pressemitteilung

Bocholt / Karlsruhe , November 2025

Neue Impulse für die Bahn im Westmünsterland – Stellungnahme zu den Studien 2020 und 2024 zeigt Chancen für Reaktivierung der Strecke Bocholt – Borken – Coesfeld - Westmünsterlandbahn und TTK Karlsruhe empfehlen neue Bewertung der Strecke Bocholt – Coesfeld unter angepassten Rahmenbedingungen.

Die Westmünsterlandbahn GmbH (WMB) und die Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) präsentierten heute gegenüber Vertretern von Presse und Politik die Ergebnisse der Stellungnahme zu den Machbarkeitsstudien von 2020 und 2024 zur möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke Bocholt – Rhede – Borken – Coesfeld (– Münster). Die TTK, vertreten durch Herrn Dr.-Ing. Nicolas Kämmerling als zuständigem Projektleiter, analysierte und bewertete im Auftrag der Westmünsterlandbahn mit seinem Team die beiden Studien.

Die Bahnstrecke 2265 verband einst Empel-Rees über Bocholt, Borken und Coesfeld mit dem Oberzentrum Münster. Seit der Stilllegung existiert keine direkte Schienenverbindung mehr zwischen dem Kreis Borken und Münster.

Zwei vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) beauftragte Machbarkeitsstudien (2020 und 2024) kamen bislang zu keinem eindeutig positiven volkswirtschaftlichen Ergebnis nach der sogenannten „Standardisierten Bewertung“.

Insbesondere die Ergebnisse der überarbeiteten Studie 2020, deren Ergebnisse im Dezember 2024 der Öffentlichkeit vorgestellt wurden, veranlassten die WMB zu einer unabhängigen Überprüfung durch die TTK.

Die TTK, spezialisiert auf Mobilitäts- und Verkehrskonzepte sowie Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs, kommt in ihrer Stellungnahme zu dem Schluss, dass eine Reaktivierung der Bahnstrecke grundsätzlich förderfähig sein kann, sofern die Investitionskosten in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen bleiben. Dabei werden insbesondere folgende Punkte hervorgehoben:

- **Kostensteigerungen zwischen den Studien 2020 und 2024** seien nicht hinreichend begründet. Trotz Rückrechnung auf Preisstand 2016 sei der Kapitaldienst für die Infrastruktur um mehr als das Doppelte gestiegen – vor allem durch zusätzliche Tunnel- und Trogbauwerke, deren Verhältnismäßigkeit fraglich ist.
- **Einfachere Infrastrukturkonzepte, insbesondere der Verzicht auf überdimensionierte Trogbauwerke** und die Wiederherstellung technisch gesicherter Bahnübergänge, könnten

Westend 7 46399 Bocholt
Tel.: 02871 40223
Mobil: +491722679036
Fax: 02871 42058

erhebliche Kosteneinsparungen ermöglichen. **Rein rechtlich besteht keine Notwendigkeit zum Bau von Trogbauwerken.**

- Bei **Anwendung der Kostenansätze von 2020 auf die Nutzenansätze von 2024** würde der Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) für zentrale Planfälle Werte von 1,6 erreichen – und damit die Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).
- **Städtebauliche und rechtliche Aspekte** sprechen dafür, den historischen Trassenverlauf zu nutzen und einfachere und rechtlich zulässige Lösungen in Form gesicherter Bahnübergänge nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) wiederherzustellen, da die Strecke Bocholt – Borken nahezu vollständig für den Bahnbetrieb gewidmet ist.
- Optimierungen beim Betriebskonzept, etwa höhere Strecken- oder Abzweiggeschwindigkeiten sowie alternative Fahrzeugkonzepte, könnten die Wirtschaftlichkeit zusätzlich verbessern.

TTK-Gutachter Dr.-Ing. Nicolas Kämmerling erklärte, dass die deutlichen Kostensteigerungen zwischen den beiden Studien vor allem auf aufwändige Tunnel- und Trogbauwerke zurückzuführen seien. Diese seien aufgrund des rechtlichen Status der Trasse nicht notwendig, sondern Wunschlösungen der Städte.

Die TTK empfiehlt, auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse einen neuen politischen und fachlichen Dialogprozess zu starten. Dazu gehören:

- die Erstellung eines vollständigen Berichts zur Machbarkeitsstudie 2024 mit nachvollziehbaren Daten,
- die Erarbeitung realistischer Infrastruktur- und Betriebskonzepte unter Berücksichtigung von Kosten, Umwelt und Akzeptanz -insbesondere auf Seiten der Öffentlichkeit,
- sowie eine erneute Abstimmung zwischen NWL, Kommunen und der Westmünsterlandbahn über das weitere Vorgehen.

Die Gutachter sehen in der Reaktivierung eine realistische Chance auf eine wirtschaftlich tragfähige und verkehrlich sinnvolle Verbindung zwischen Bocholt, Borken, Coesfeld und Münster. Angesichts der prognostizierten **Nachfrage von rund 6.800 Fahrgästen täglich** und der positiven Erfahrungen anderer Reaktivierungen sei es wichtig, die Planungen nicht vorschnell zu beenden, sondern im Interesse der gesamten Region weiterzuführen.

„Wir sehen hier kein abgeschlossenes Projekt, sondern einen konstruktiven Dialogprozess. Politik, Verwaltung und Bevölkerung sollten gemeinsam entscheiden, wie eine moderne und finanzierbare Schienenverbindung aussehen kann.“ so Dr. Kämmerling.

Die WMB betont, dass für das Westmünsterland die Bahnreaktivierung einen echten Mobilitätsschub darstellen würde. Sie verbindet die Region mit Münster, entlastet Straßen und stärkt die klimafreundliche Verkehrswende vor Ort.“

Westend 7 46399 Bocholt
Tel.: 02871 40223
Mobil: +491722679036
Fax: 02871 42058

Westmünsterlandbahn GmbH

Pressekontakt:

Westend 7, 46399 Bocholt

E-Mail: c.goncalves@wmb-gmbh.de // dr.a.kloecker@wmb-gmbh.de

Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)

Durlacher Allee 73, 76131 Karlsruhe

E-Mail: nicolas.kaemmerling@ttk.de