

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
60.03 Verkehrsplanung

Datum:
28.08.2018

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	12.09.2018	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	13.09.2018	Entscheidung

Anregung gemäß § 24 GO NRW auf Reaktivierung der Bahnstrecke Gescher - Coesfeld unter Beteiligung der Stadt und des Rates der Stadt Coesfeld

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, der Anregung nach § 24 GO NRW zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu folgen. Nach Fertigstellung der derzeit in der Bearbeitung befindlichen Potentialanalyse ist auf deren Grundlage über die Aktivitäten der Stadt Coesfeld in Bezug auf die angesprochene Bahnverbindung erneut zu beraten und zu entscheiden.

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 11. Februar 2017, hier eingegangen am 13. Februar 2018, bittet [REDACTED] darum, dass sich die Stadt und der Rat der Stadt Coesfeld an der Anpassung des Regionalplans an den Landesentwicklungsplan, sowie hieraus folgender Entschließungsanträge an das Landesverkehrsministerium, den ZVM und den Kreistag beteiligen, um die Reaktivierung der Bahnstrecke von Gescher nach Coesfeld einzufordern.

In seiner Sitzung am 05.07.2018 hat der Haupt- und Finanzausschuss beschlossen, die Anregung von [REDACTED], zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen zu überweisen.

Um den Sachverhalt zu klären, führte die Verwaltung Anfang Juli 2018 ein Gespräch mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM). Das Ergebnis lässt sich wie folgt zusammenfassen:

In 2018 wird eine Potentialstudie für die Strecke Bocholt – Münster erstellt. Das Ergebnis sollte eigentlich 2018 noch vorliegen. Der ZVM hält Anfang 2019 für realistisch. Dabei ist der Trassenverlauf aber nicht an die alte aufgegebenen Trasse gebunden. Es geht vielmehr um die Frage einer Möglichkeit für eine Ost-Westverbindung im Münsterland. Die alte Trasse hat durch den kurvenreichen Verlauf wegen der Fahrzeiten erhebliche Nachteile. Eine Alternative zur alten Trasse über Gescher könnte z.B. eine Führung von Borken nach Dülmen sein. Dort würde an die Strecke nach Münster angebunden, wenn diese Kapazität hat.

Von Bocholt nach Rhede ist die Streckenführung ziemlich klar auf die bestehende Trasse fixiert, von Rhede nach Borken ist die Nutzung der alten Trasse sehr wahrscheinlich, ab Borken ist die Führung völlig offen. Es ist Aufgabe der Studie herauszufinden:

- welche Potentiale erschlossen werden können
- ob die Nutzung der Bestandstrasse und der aufgegebenen Trasse Vorteile bringt oder eher nachteilig ist
- wie die Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung aussieht.

Der ZVM gibt zu bedenken, dass sich aufgrund der heutigen hohen technischen Anforderungen z.B. an die Sicherung von BÜ schon bei der Reaktivierung bestehender und noch vollständig gewidmeter Strecken kaum der volkswirtschaftliche Nutzen darstellen lässt. Das ist bei einem Neubau auf nicht mehr gewidmeten Trassen und durch neue Siedlungsbereiche sicherlich noch deutlich kritischer.

Der ZVM empfiehlt, trotz der eher unwahrscheinlichen Reaktivierung, die auch nur ganz langfristig kommen würde, mit einer Verkaufsentscheidung zur Trasse in Coesfeld bis zum 1. Quartal 2019 zu warten um Ergebnisse der Studie einfließen zu lassen.

Der Antrag von Herrn Hoffstätte liegt dem ebenfalls ZVM vor.

Die Verwaltung empfiehlt daher, zunächst die Ergebnisse der Potentialstudie abzuwarten und das Thema auf Grundlage dieser Ergebnisse erneut zu diskutieren.

Hintergrund:

Nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes erhalten die Länder aus dem Steueraufkommen des Bundes einen Betrag für den öffentlichen Personennahverkehr. Diese Mittel sind insbesondere für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu verwenden. In NRW gibt es drei Aufgabenträger, die die entsprechenden finanziellen Zuwendungen über die Bezirksregierungen erhalten. Diese Mittel dienen zur Sicherstellung des bedarfsgerechten Verkehrsangebotes im SPNV.

Für Westfalen ist der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) der zuständige Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Er gibt die finanziellen Mittel an seine fünf Mitglieder zur Investition weiter, darunter auch der ZVM. Die Mitglieder kümmern sich um die jeweilige Ausgestaltung des regionalen Nahverkehrsangebotes in ihrem Raum. Dazu stehen den Zweckverbänden die sogenannten Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Das Geld ist für Maßnahmen zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV bestimmt. Insbesondere dient es zur Bestellung von Verkehrsleistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

(Quelle: Internetseite des Zweckverbandes SPNV Münsterland)

Anlagen:

Antragsschreiben