

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwidmung der Schienenstrecke Bocholt–Rhedebrügge (-Borken)

Zwischen den beiden Städten Borken und Bocholt im Westmünsterland, die zusammen eine Einwohnerzahl von mehr als 100 000 aufweisen, besteht ein erheblicher Verkehrsbedarf. Die Bundesstraße B 67 ist mit teilweise über 20 000 Kraftfahrzeugen pro Tag so überlastet, daß parallel dazu eine zweite Straße, die B 67 neu, geplant wird.

Gleichzeitig gibt es jedoch die seit einigen Jahren stillgelegte parallel führende Schienenstrecke Bocholt–Rhedebrügge (-Borken), die aus verkehrlicher Sicht mehrere Vorteile aufzuweisen hat:

- Sie würde die Endpunkte der Eisenbahnstrecken (Duisburg/Oberhausen–Wesel–Bocholt und Essen/Oberhausen–Bottrop–Dorsten–Borken) hervorragend miteinander verknüpfen und wäre damit ein unentbehrliches Element für ein künftiges Schienennetz im Westmünsterland.
- Die Strecke führt mitten durch die an der Strecke befindliche Stadt Rhede, die somit ideal an das Schienennetz angebunden würde.
- Ferner zeigt der Erfolg zahlreicher „Schnellbus“- und „Sprinterbus“-Verbindungen im Münsterland, daß mit kundenfreundlichen Angeboten und offensivem Marketing binnen weniger Jahre so hohe Fahrgastzahlen erreicht werden können, daß der Ersatz der entsprechenden Buslinie durch eine Bahnlinie sinnvoll erscheint.

Um so bedauerlicher ist jedoch, daß nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr an den Bundestagsabgeordneten Helmut Wilhelm (Amberg) zur Zeit dem Eisenbahn-Bundesamt ein Antrag vorliegt, die genannte Strecke zu entwidmen (Antwort auf Frage 38 in Drucksache 13/6135, S. 20 f.).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Ist die genannte Aussage zutreffend, daß die Bundesregierung den Neubau der Bundesstraße B 67 zwischen Bocholt und Borken wegen der Überlastung der bestehenden B 67 für notwendig hält?

Wie ist der Straßenabschnitt im Bundesverkehrswegeplan eingestuft?

Wie ist der Stand der Planung (Planfeststellungsverfahren)?

Für wann ist gegebenenfalls mit dem Baubeginn zu rechnen?

2. a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die bestehende B 67 auch durch die Reaktivierung der genannten parallel führenden Schienenstrecke entlastet werden könnte?
- b) Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund den Verfassungsauftrag laut Artikel 87 e GG, „dem Wohl der Allgemeinheit . . . beim Ausbau . . . des Schienennetzes des Bundes . . . Rechnung zu tragen“?
3. a) Ist es richtig, daß zumindest Teile der Bahnstrecke bereits seitens der DB AG an die Stadt Rhede verkauft worden sind, obwohl Eigentümer dieser offensichtlich nicht mehr bahnnotwendigen Strecke eigentlich das Bundeseisenbahnvermögen ist?
- b) Betrifft der derzeit dem Eisenbahn-Bundesamt vorliegende Entwidmungsantrag die gesamte Strecke Bocholt – Rhedebrücke oder einen Teilabschnitt in der Stadt Rhede?
4. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Stadt Rhede zugesichert hat, die Trasse auch im Bebauungsplan als „Verkehrsfläche für Bahnanlagen“ zu sichern und sich ihr Interesse somit aufgrund eines notwendigen kommunalen Straßenbaus ergibt, wobei es aber nur um einen Kreuzungsbereich, nicht um eine Überplanung geht, so daß sich die gleichzeitige Erhaltung der Schienenstrecke und der Straßenbau nicht ausschließen?
5. Hält die Bundesregierung vor dem Hintergrund von Frage 4 auch eine „Teilentwidmung“ für sinnvoll?

Welche juristischen Möglichkeiten gibt es für das Eisenbahn-Bundesamt, eine solche „Teilentwidmung“ auszusprechen, um so einen Kompromiß zwischen der Option der Reaktivierung der Schienenstrecke und den Interessen der Stadt Rhede (Straßenbau) herbeizuführen?

6. a) Ist der Bundesregierung bekannt, daß es im Kreis Borken Bestrebungen verschiedener politischer Kräfte, u. a. von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und dem Verkehrsclub Deutschland, gibt, die Strecke zumindest als Option für eine spätere Reaktivierung zu erhalten, d. h. nicht zu entwidmen?
- b) Ist der Bundesregierung bekannt, daß auch der Kreis Borken selbst eine Kostenschätzung für die Reaktivierung der Strecke Bocholt – Rhede – Borken – Coesfeld hat erstellen lassen?
- c) Ist der Bundesregierung bekannt, daß sich der Oberkreisdirektor des Kreises Borken, Raimund Pingel, laut „Borkener Zeitung“ vom 29. Juni 1996 vehement bei der Deutschen Bahn AG dagegen ausgesprochen hat, die

Schienen zwischen Rhedebrügge und Bocholt abzubauen, weil „er es nicht für opportun halte, durch den Rückbau der Gleisanlagen Fakten zu schaffen, ohne den neuen Aufgabenträgern Zeit zu lassen, über die weitere Zukunft stillgelegter Bahnstrecken zu entscheiden“?

- d) Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Schienenverbund Münsterland GmbH für die genannte Strecke eine Meldung für den „ÖPNV-Bedarfsplan“ an das Land Nordrhein-Westfalen abgegeben hat?
 - e) Hält es die Bundesregierung vor diesem Hintergrund für sinnvoll, eine Strecke zu entwidmen und damit die Option für eine spätere Reaktivierung erheblich zu erschweren?
7. Welche konkreten Möglichkeiten gibt es für den zuständigen Aufgabenträger oder den Kreis Borken, Einfluß auf die Entwidmung zu nehmen und sie zu verhindern?
8. Ist es vor dem Hintergrund von Umweltschutz- und Klimazielen überhaupt sinnvoll, Schienenstrecken zu entwidmen und somit die Option einer späteren Reaktivierung zu verbauen, d. h. Verkehrsflächen, die neu immer schwerer durchzusetzen sind, angesichts wachsenden Verkehrsaufkommens zu beseitigen?
9. Wie erklären sich die Aussagen der Bundesregierung, den umweltverträglichen Schienenverkehr fördern zu wollen, angesichts der drohenden Entwidmung der Strecke Bocholt-Rhedebrügge (-Borken), obwohl der Erhalt der Schienentrasse aufgrund des Fehlens von Bauwerken und aufwendigen Straßenquerungen praktisch keine Kosten verursacht?
- Falls die Bundesregierung die Kostenproblematik anders beurteilt: Wie hoch schätzt sie die Kosten einer zwar stillgelegten, aber nicht entwidmeten Schienenstrecke zwischen Bocholt und Borken ein?
10. Ist die Bundesregierung vor dem Hintergrund der aufgezeigten Problematik, der möglichen Reaktivierung und des dafür im Münsterland bzw. im Kreis Borken bestehenden Interesses bereit, das Eisenbahn-Bundesamt anzuweisen, auf die Entwidmung der Strecke – außer auf eine Teilentwidmung in Rhede – zu verzichten, sofern sich ein Kostenträger für gegebenenfalls anfallende Kosten findet?

Bonn, den 27. Dezember 1996

Albert Schmidt (Hitzhofen

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

