

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),  
Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 13/6698 –**

**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.).

**Vorbemerkung**

Der Reisezugverkehr auf der Strecke Isselburg–Anholt–Bocholt–Borken–Coesfeld wurde aufgrund einer Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. Oktober 1973 zum 26. Mai 1974 eingestellt. Der Streckenabschnitt Rhedebrügge–Borken, der seit 1976 nicht mehr von Regelzügen befahren wurde,

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 21. Januar 1997 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

wurde zum 27. September 1981 stillgelegt; der Betrieb im Abschnitt Bocholt–Rhedebrügge wurde mit Ablauf des 1. Juni 1991 eingestellt.

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?

Die B 67 wurde bereits 1985 aufgrund eines hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses durch den Deutschen Bundestag in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen eingestuft. Mit dieser Einstufung wurde dem Land Nordrhein-Westfalen der gesetzliche Auftrag zur Planung dieser Maßnahme erteilt. Auch im Bedarfsplan 1992 ist die Maßnahme im Vordringlichen Bedarf enthalten. Der Neubau der Bundesstraße B 67 zwischen Bocholt und Borken ist in zwei Planungsabschnitte unterteilt:

#### 1. Bocholt–Rhede

Für diesen Abschnitt wurde der Planfeststellungsbeschluß im Dezember 1995 erlassen. Da zur Zeit noch mehrere Klagen gegen den Beschluß anhängig sind, kann ein konkreter Baubeginn noch nicht genannt werden.

#### 2. Rhede–Borken

Zur Überprüfung der bisherigen Trassenfestlegung wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser UVS wird dem weiteren Planungsverfahren die nach § 16 Bundesfernstraßengesetz bestimmte Linie mit einer nördlichen Umfahrung des Dillenberges zugrunde gelegt. Mit dieser Planung wird das laufende Planfeststellungsverfahren weitergeführt. Aufgrund des beschriebenen Planungsstandes ist ein konkreter Baubeginn für diese Maßnahme noch nicht absehbar.

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“?

- a) Die Bundesregierung teilt die in der Frage wiedergegebene Auffassung nicht. Auf die Antwort zu Frage 15 c) der Kleinen Anfrage betreffend „Erhaltung eines leistungsfähigen deutschen Schienennetzes (II)“ in Drucksache 13/5502 wird verwiesen.

b) Auf die Antwort zu Frage 2 der Kleinen Anfrage betreffend „Erhaltung eines leistungsfähigen deutschen Schienennetzes“ in Drucksache 13/4777 wird verwiesen. Vor dem dort geschilderten Hintergrund stellt die Bundesregierung fest, daß sie dem Verfassungsauftrag gemäß Artikel 87 e GG Rechnung trägt.

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 bahnotwendigen Strecke eigentlich das Bundeseisenbahnvermögen ist?
- b) Betrifft der derzeit dem Eisenbahn-Bundesamt vorliegende Entwidmungsantrag die gesamte Strecke Bocholt–Rhedebrügge oder einen Teilabschnitt in der Stadt Rhede?

a) Bis zur Beendigung der im Rahmen der Bahnreform vorzunehmenden Aufteilung der Liegenschaften zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und der Deutschen Bahn AG (DB AG) hatte die DB AG die gesetzliche Verfügungsbe fugnis über alle Liegenschaften der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn. Insofern war sie auch berechtigt, Teile der stillgelegten Strecke an die Stadt Rhede zu veräußern.

In der am 5. August 1996 zwischen dem Bund und der DB AG abgeschlossenen Rahmenvereinbarung über die Aufteilung der Eisenbahnliegenschaften zwischen dem BEV und der DB AG wurden die stillgelegten Eisenbahnstrecken der DB AG zugeordnet.

b) Das Eisenbahn-Bundesamt hat auf Antrag die Entwidmung der stillgelegten Strecke Bocholt–Borken für den Abschnitt von Streckenkilometer 24,950 bis 25,590 (innerhalb des Gebietes der Stadt Rhede gelegen, Flur 7) ausgesprochen. Ein weitergehender Antrag liegt nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes nicht vor.

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?

Die in der Frage genannten Zusagen der Stadt Rhede sind der Bundesregierung nicht bekannt. Durch die zwischenzeitlich erfolgte Entwidmung ist der in der Antwort zu Frage 3 b) genannte Streckenabschnitt keine Bahnanlage mehr. Die nachrichtliche Übernahme von „Verkehrsflächen für Bahnanlagen“ im Bebauungsplan setzt jedoch voraus, daß die Flächen noch als Bahnanlagen gewidmet sind oder neu gewidmet werden.

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 Schienestrecke und den Interessen der Stadt Rhede (Straßenbau) herbeizuführen?

Voraussetzung für die Entwidmung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn des Bundes sind zum einen der Antrag der Eisenbahn des Bundes und zum anderen die Tatsache, daß das Grundstück für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr erforderlich ist. Liegen diese Voraussetzungen vor, hat das Eisenbahn-Bundesamt keinen Ermessensspielraum, eine Entwidmung zu verweigern. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 b) und 4 verwiesen.

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 entwiden?
- 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 entwiden und damit die Option für eine spätere Reaktivierung erheblich zu erschweren?

Mit Schreiben vom 8. Juli 1996 hat der Oberkreisdirektor des Kreises Borken das Bundesministerium für Verkehr im Zusammenhang mit der Querung der stillgelegten und zurückgebauten Bahnstrecke durch eine neue Gemeindestraße in der Stadt Rhede von den Aktivitäten der Kommunalen Gebietskörperschaften zur Reaktivierung der Strecke informiert. In der Antwort des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. Juli 1996 wurde darauf hingewiesen, daß es für die Anlage der neuen Gemeindestraße einer Entwidmung nicht bedarf, wenn die Grundstücke als Bahnanlage erhalten bleiben sollen.

7. Welche konkreten Möglichkeiten gibt es für den zuständigen Aufgabenträger oder den Kreis Borken, Einfluß auf die Entwidmung zu nehmen und sie zu verhindern?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen. Soweit Interessenten den Fortbestand der Widmung eines Grundstücks als Bahnanlage verfolgen, besteht die Möglichkeit, die entsprechenden Grundstücke in gewidmetem Zustand von der DB AG zu erwerben.

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?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen. Eine erneute Widmung einer bereits entwidmeten Strecke ist immer dann möglich, wenn die Voraussetzungen hierfür vorliegen. Im übrigen ist die DB AG auch nach der genehmigten Stillegung einer Strecke bereit, den Rückbau und die Entwidmung der Infrastruktur zurückzustellen, wenn die Interessenten die Kosten für die Verkehrssicherungspflicht übernehmen.

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?

Die Erhaltung einer Eisenbahnstrecke bringt Aufwendungen für die Verkehrssicherungspflicht auch dann mit sich, wenn die Strecke stillgelegt ist. Es gehört zu den unternehmerischen Aufgaben der DB AG, diese auch nach der Stillegung anfallenden Aufwendungen zu quantifizieren und zu entscheiden, ob aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein Verkauf der entsprechenden Grundstücke zweckmäßig ist. In diesem Zusammenhang kann eine Entwidmung notwendig sein, wenn sich die Grundstücke in gewidmetem Zustand nicht veräußern lassen.

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?

Zur grundsätzlichen Haltung wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Im vorliegenden Fall ist die Entwidmung für den genannten Teilabschnitt der Strecke im Bereich der Stadt Rhede bereits erfolgt. Sollte in anderen Fällen ein Kostenträger durch Übernahme der ggf. anfallenden Kosten für die Verkehrssicherungspflicht eine Entwidmung zu vermeiden suchen, wäre seinerseits bei der DB AG auf die Rücknahme des Entwidmungsantrages hinzuwirken.





