

09.03.2010

Antrag

Korrigierte Fassung 10.03.2010

**Vorrang für den öffentlichen Verkehr -
Perspektiven für den Personenverkehr auf der
Westfälischen Landeseisenbahn**

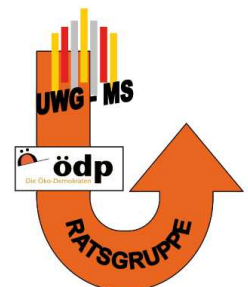
Der Rat möge beschließen

1. Stadt und Stadtwerke fördern den öffentlichen Verkehr (ÖV) stärker als bisher. Ziel ist es, den ÖV-Anteil am Verkehr in der Stadt bis zum Jahr 2020 auf 15 Prozent und den Anteil am Verkehr zwischen Stadt und Region auf 25 Prozent anzuheben.
2. Maßnahmen zur Förderung des regionalen ÖV werden von Stadt und Stadtwerken mit den Nachbargemeinden und den Landkreisen des Münsterlandes gemeinsam konzipiert und durchgeführt. Kooperationen in der Leistungserbringung sind anzustreben.
3. Die Planungen für die Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) werden wieder aufgenommen. Die Verwaltung wird beauftragt, möglichst schnell eine Bestandsaufnahme und ein aktualisiertes Konzept für die Reaktivierung der Strecke vorzulegen. Dabei sollen auch Szenarien für die abschnittsweise Reaktivierung des Personenverkehrs aufgezeigt werden. Darzulegen ist ebenfalls, welche Schritte unternommen werden müssen, um den Güterverkehr auf dieser Strecke zu stärken.
4. Bestandteil des Konzepts sollen auch Modelle zur Finanzierung der Investitionen und des Betriebs und Vorschläge sein, wie die Aufgaben bei der Wiederinbetriebnahme zwischen Stadt, Stadtwerken, den Zweckverbänden, der WLE sowie den beteiligten Gebietskörperschaften verteilt werden können.
5. Das Konzept wird in enger Abstimmung mit der WLE-Gesellschaft, den Zweckverbänden Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sowie den Kommunen entlang der Strecke und mit dem Kreis Warendorf erarbeitet.

Begründung:

1. Vorrang für den Öffentlichen Verkehr!

Auch nach neueren Berichten der Verwaltung (1. Zwischenbericht zum Verkehrsentwicklungsplan 2025) nimmt der ÖV in Münster



nicht mehr als eine Nischenfunktion ein. Nur knapp 11 Prozent aller Wege werden in Münster täglich mit dem Bus oder mit der Eisenbahn zurückgelegt:

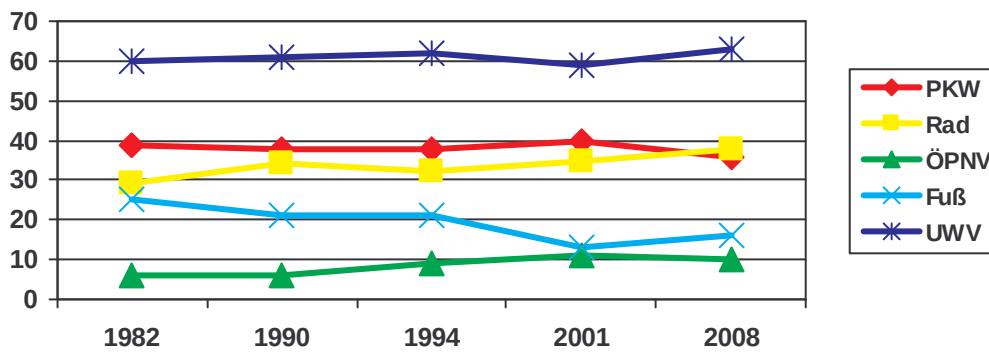


Abb. 1: Personenverkehr in Münster 1982 – 2008
Quelle: eigene Berechnungen

Im Umweltverbund der Verkehrsmittel nimmt der ÖV nur den dritten Platz ein. Dass Münster gleichwohl im Vergleich mit anderen Städten an der Spitze des umweltfreundlichen Verkehrs steht, liegt am Radverkehr, der in Münster inzwischen sogar den PKW-Verkehr abgehängt hat. Der ÖV ist dagegen in Münster wesentlich schwächer als in Hochburgen des ÖV wie Nürnberg oder Freiburg, in denen Bus&Bahn mehr als 20 Prozent erreichen. Die Fahrgastzahlen stagnieren und nehmen in letzter Zeit sogar ab: Im Jahr 2009 verzeichneten die Stadtwerke nach eigenen Angaben rd. 1 Mio. Fahrgäste weniger als im Jahr zuvor

Nachteilig für die Stadt ist vor allem der geringe und trotz nomineller Fahrgastzuwächse beständig sinkende Anteil des ÖV im Pendlerverkehr. Nur 19 Prozent der Pendler benutzen heute Bus & Bahn. Über 80 Prozent aller Wege zwischen Stadt und Umland werden mit PKW zurückgelegt. 1982 lag der Anteil des ÖV noch bei 23 Prozent. Das hat Folgen, vor allem für das Klima. Zwar umfasst der regionale Verkehr nur rd. ein Viertel des Gesamtverkehrs, er produziert aber gleichzeitig fast 40 Prozent des verkehrsbedingten CO₂:

CO₂-Produktion durch Personenverkehr in Münster 1990-2005

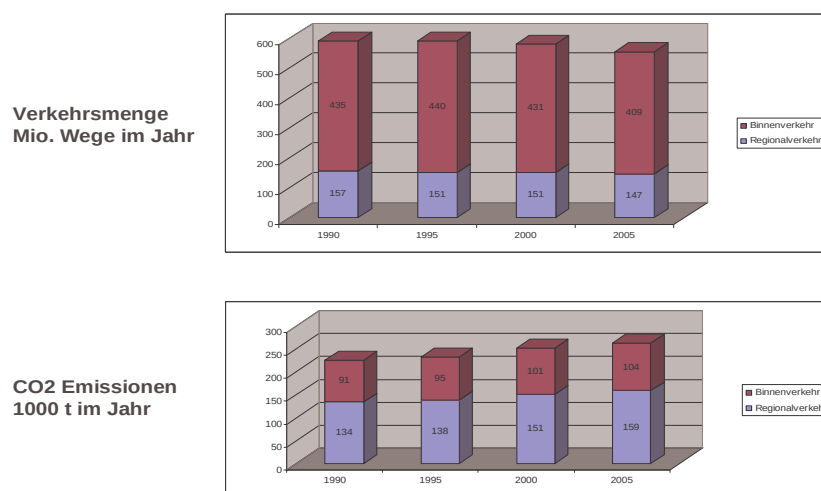


Abb. 2: Co2-Produktion durch Personenverkehr in Münster 1990 – 2005
Quelle: eigene Berechnungen

Vor allem diesem Umstand ist es zu verdanken, dass der Verkehr in Münster für rd. 30 Prozent der Co2-Emissionen verantwortlich ist. Auch die Auswirkungen der täglichen Blechlawinen des Pendlerverkehrs auf die Luftqualität (Feinstaub), auf die Wohnqualität, insbesondere entlang der Radilastraßen (Lärm) und auf die städtebauliche Situation (z. B. die Zerschneidungswirkung der „Rollbahnen“) sind gravierend.

Die Schwäche des ÖV liegt weniger am Busverkehr als am Schienenverkehr. Dank beharrlicher Förderung durch die Stadt, die Stadtwerke und die Region konnte der Busverkehr in den 1990er Jahren seinen Anteil am Verkehr in der Stadt fast verdoppeln. Viele neue Kunden brachten vor allem die Schnellbuslinien, die Münster mit den nicht an das Netz der Eisenbahn angeschlossenen Städten verbinden. Der Schienenverkehr blieb demgegenüber deutlich zurück. Hier sind, wie das nächste Schaubild zeigt, sowohl bei den Fahrgästen als auch bei den Angeboten nur moderate Zuwächse zu verzeichnen:

Abb. 3: Zugleistung und Fahrgastzahlen im SV im Münsterland 1986 – 2008

Leistungen	1982	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2007/8
Fahrgastzahlen in 1.000 pro Tag	46	59	53	57	60	66	70	75	71
Zugleistungen in Mio. Zug-km	6,5		7,8	8,2	8,2	8,8	8,8	8,8	9,2
Anteil ÖV in %	23	21							19

Quelle: Angaben NWL, ZVM sowie Stadt MS

Real, also unter Einschluss der allgemeinen Steigerung der Mobilität, nimmt die Nutzung der Eisenbahn im regionalen Verkehr jedoch deutlich ab. Dies ist umso bedauerlicher, als die Schiene mit acht regionalen Strecken von und nach Münster über jede Menge Potential verfügt. Potential, das aber nicht genutzt wird:

- o Der Personenverkehr auf der Strecke der WLE von Münster nach Wolbeck und Sendenhorst nach Neubeckum wurde Ende der 1970er Jahre komplett eingestellt;
- o Haltepunkte entlang bestehender Strecken der DB in Roxel, in Mecklenbeck, in Handorf, bei Berg Fidel und in Kinderhaus wurden geschlossen;
- o Der Hauptbahnhof wurde von der DB AG schlecht unterhalten und jahrzehntelang nicht mehr modernisiert. Sein Zustand ist inzwischen eine Zumutung für Fahrgäste;
- o Die auch für den Fernverkehr wichtige eingleisige Strecke von Münster über Lünen nach Dortmund leidet unter Kapazitätsproblemen. Abhilfe durch den Bau eines zweiten Gleises ist noch nicht in Sicht;

Die im Jahr 2009 endlich begonnene Erneuerung der „Verkehrsstation“ im Hauptbahnhof ist ein wichtiger aber gleichzeitig nur ein erster und noch zögerlicher Schritt hin zu einer innerstädtischen Drehscheibe für den Verkehr.

Das städtische und regionale Verkehrssystem der Zukunft besteht in der Kombination aus Fußgängerverkehr, Radfahren und ÖV. Bei den innerstädtischen Verbindungen muss die Verkehrspolitik auf RadfahrerInnen und FußgängerInnen setzen, im regionalen Verkehr gebührt dem ÖV der Vorrang.

Die Weichen für mehr ÖV müssen möglichst bald gestellt werden. Ziel sollte es sein, den Anteil des ÖV am Stadtverkehr in Münster so schnell als möglich von heute knapp 11 Prozent auf 15 Prozent zu heben und die Benutzung von Bus und Bahn im Pendlerverkehr von 19 Prozent auf 25 Prozent zu steigern. Gelingt dies, dann könnten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Münster einen Anteil von 64 Prozent auf 75 Prozent gesteigert werden. Das wäre ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz, zur Lebens- und Wohnqualität in unserer Stadt und zur Erreichbarkeit von Wirtschaft und Arbeitsplätzen.

2. Ausbau des ÖV ist Gemeinschaftsaufgabe mit der Region

Aufgabenträger für den ÖV im städtischen und regionalen Rahmen sind in NRW die Landkreise und die kreisfreien Städte. Regionaler Verkehr muss deshalb als regionale Gemeinschaftsaufgabe organisiert werden. Der schienenengebundene Regionalverkehr wird durch die Zweckverbände betreut. Für Münster und das Münsterland sind dies der Zweckverband Münsterland (ZVM) sowie der übergeordnete Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL).

Münster als Oberzentrum im westfälischen Raum und als Ziel täglicher Pendlerverkehre kann den ÖV nur dann wirksam fördern, wenn die Kreise des Münsterlandes und der ZVM sowie der NWL dabei mithelfen. Die Initiative dazu sollte allerdings von der Stadt Münster ausgehen.

Ein Beispiel für die notwendige Kooperation mit den Städten des Umlandes sind die P+R-Plätze. Die am Rande der Innenstadt angelegten Plätze (Weseler Straße, Albersloher Weg etc.) sind erfahrungsgemäß zu klein und falsch platziert, um Wirkung zu erzielen. Erfolgreich sind P+R-Plätze vor allem dann, wenn sie am Beginn der Pendlerstrecken liegen, also in den Gemeinden, in denen der Verkehr morgens startet. Daraus folgt, dass die Stadt Münster gut daran täte, den Bau von Pendlerparkplätzen im Umland mit zu finanzieren und auf weitere Parkplätze am Rand und Parkhäuser in der Innenstadt zu verzichten.

Ein Zeichen für die Bereitschaft, den regionalen ÖV auch finanziell zu unterstützen, sind die 600.000,- € die Münster jährlich für den Regionalverkehr mit Bussen freiwillig zur Verfügung stellt.

3. Perspektiven für die WLE-Reaktivierung - Modellmaßnahme für die Stärkung des Verkehrs auf der Schiene

An der Verkehrsgunst der WLE-Strecke vom Hauptbahnhof nach Neubeckum besteht kein Zweifel. Der südöstliche Korridor gehört zu den wichtigen Pendlerverbindungen Münsters mit der Region. Ein von der WLE und dem ZVM Ende der 1990er Jahre erstelltes Gutachten prognostizierte für einen 20- bis 60-minütigen Taktfahrplan auf der WLE folgende Fahrgastzahlen:

Strecke	Werktägliche Zahl der Fahrgäste (Taktzeiten)
----------------	---

MS Hbf – Wolbeck	4.300 (20 min-Takt)
MS-Hbf – Sendenhorst/Neubeckum	1.800 (30/60 min-Takt)
Zusammen:	6.100

Quelle: Untersuchung zur Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Westfälischen Landeseisenbahn zwischen Münster und Neubeckum, ZVM/WLE (Hrsg.)

Trotz dieser guten Werte, der damit zu erwartenden Entlastung von Ortsdurchfahrten vom Kfz-Verkehr und der Bereitschaft der damaligen Landesregierung, die Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs finanziell zu unterstützen, ist das Projekt nicht weiter vorangekommen. Die technischen Rahmenbedingungen für die Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs haben sich sogar verschlechtert. Die WLE betreibt die Strecke von Münster nach Neubeckum bereits seit mehreren Jahren nur noch im sog. Auslaufbetrieb. Das bedeutet, dass an Schienen und Anlagen keine aktive Unterhaltung mehr stattfindet. Es droht sogar die Stilllegung der Strecke wegen fortschreitendem Verfall. Höchste Zeit also, um den Erhalt und den Ausbau der Strecke zu sichern.

Auf der anderen Seite hat sich die Siedlungsstruktur entlang der Strecke durch die Maßnahmen der Stadt unter dem Stichwort „Südschiene“ enorm verändert:

- der Entwicklungsschwerpunkt Hafen/Halle Münsterland boomt,
- die Zahl der Arbeitsplätze im Gewerbepark Loddenheide wächst,
- neue große Wohngebiete in Gremmendorf (-Delstrup) und in Wolbeck (-Nord) sind entstanden bzw. im Bau,
- perspektivisch kann nach dem Abzug der britischen Soldaten aus Gremmendorf ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt entlang der WLE entstehen.

Das Potential der Strecke für den Personenverkehr hat damit erheblich zugenommen. Das gilt ebenso für die Weiterführung der Strecke, denn auch in Albersloh und in Sendenhorst sind größere Baugebiete in Schienennähe entstanden.

4. Sachstandsbericht und Konzept

Um über die Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr baldmöglichst beraten und um konkrete Planungen beginnen zu können, müssen zunächst die heute zu beachtenden Rahmenbedingungen deutlich gemacht werden. Ein Bericht der Verwaltung soll sich vor allem zu folgenden Fragen äußern:

- o Gegenwärtige wirtschaftliche, technische und rechtliche Situation der Strecke;
- o Einordnung der Strecke und des Projektes in Verkehrsentwicklungspläne des Landes NRW, in Planungen der Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs und in die des ZVM, des NWL sowie in die räumliche und die Bauleitplanung der Gebietskörperschaften entlang der Strecke;
- o Einbindung der Strecke in den Hbf in Münster (Sicherung Gleis 21), Abstimmung mit der begonnenen Erneuerung der Verkehrsstation.

Zudem müssen die bisherigen Planungen aktualisiert und an veränderte Bedingungen angepasst werden. Ein Konzept soll zeitnah erarbeitet werden und auf folgende Aspekte eingehen:

- o Möglichkeiten für eine abschnittsweise Wiederaufnahme des Verkehrs von MS-Hbf bis MS-Wolbeck (1. Stufe), bis Sendenhorst (2. Stufe) und bis Neubeckum (3. Stufe);
- o Bisherige Verkehrsentwicklung und Prognose des Verkehrsaufkommens entlang der Strecke;
- o Abschätzung des (jeweiligen) Fahrgastaufkommens in Abhängigkeit von unterschiedlichen Betriebsmodellen, Auswirkungen auf den Modal-Split entlang der Strecke;
- o Einmalige Kosten der Wiederinbetriebnahme der Strecke, städtebaulicher Begleitmaßnahmen (P+R, Lärmschutz etc.), laufende Kosten und Einnahmen des Betriebs, Kostenersparnis durch Wegfall von Parallelverkehren (Bus), Finanzierungsquellen, Einwerbung von Fördermitteln;
- o Zeit- und Maßnahmeplan für die Vorbereitungen zur Wiederinbetriebnahme der Strecke („Meilensteine“).

Nicht vergessen werden darf in dem Bericht die Bedeutung der Strecke für den Güterverkehr und für den sicheren Transport von Gefahrgütern (z. B. Sauerstoffwerk in Gremmendorf). Die Schritte, die möglich sind, um die Nutzung der Strecke für den Gütertransport zu steigern, sollen dargestellt werden.

Darzulegen ist von der Verwaltung auch, welche Modelle der Aufgabenverteilung zwischen Stadt, Stadtwerken, ZVM, NWL, der WLE sowie den Gebietskörperschaften für die Wiederinbetriebnahme der Strecke für den Personenverkehr in Frage kommen. Dabei muss auch die gesellschaftsrechtliche Neustrukturierung der WLE berücksichtigt werden, die durch den angekündigten Verkauf der Anteile des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe erforderlich wird.

Nahziel dieser Initiative ist es, im NWL einen Antrag zur Aufnahme von Planungen zur Reaktivierung der WLE erfolgreich zu stellen

Die regionale Bedeutung des Vorhabens macht es sinnvoll, von Anfang an die Aufgabenträger sowie Gemeinden im Einzugsbereich der Strecke zu beteiligen.

gez. H. Klas
GAL-Fraktion

gez. Köhn
Fraktion Die
Linke

gez. M. Langenfeld
Piraten

gez. W. Heuer
SPD-Fraktion

gez. G. Kersting
Ratsgruppe
UWG/ÖDP