

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0846/2010

Auskunft erteilt:

Herr König

Ruf:

492 61 51

E-Mail:

KoenigD@stadt-muenster.de

Datum:

18.11.2010

Betrifft

Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Münster - Neubeckum der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE)

Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, der Fraktion DIE LINKE., der Ratsgruppe UWG/ÖDP und von Herrn Ratsherr Langenfeld an den Rat vom 09.03.2010 - Nr. A-R/0037/2010 "Vorrang für den öffentlichen Verkehr - Perspektiven für den Personenverkehr auf der Westfälischen Landeseisenbahn" und Antrag der CDU-Fraktion an den Rat vom 19.03.2010 - Nr. A-R/0039/2010 "Reaktivierung der WLE: Bestand sichern, Realisierungsperspektive eröffnen"

Beratungsfolge

02.12.2010 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft nimmt das Gutachten des Zweckverbandes SPNV Münsterland (ZVM) zur Reaktivierung der Schienenstrecke Münster – Neubeckum der Westfälischen Landeseisenbahn zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Basis der Ergebnisse des Gutachtens die weiteren Arbeitsschritte zur Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Münster – Neubeckum unter Federführung des ZVM gemeinsam mit dem Kreis Warendorf zu begleiten.
3. Den Punkten 3 bis 5 (WLE-Reaktivierung) des gemeinsamen Antrages der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, der Fraktion DIE LINKE., der Ratsgruppe UWG/ÖDP und von Herrn Ratsherr Langenfeld an den Rat vom 09.03.2010 - Nr. A-R/0037/2010 "Vorrang für den öffentlichen Verkehr - Perspektiven für den Personenverkehr auf der Westfälischen Landeseisenbahn" wird gefolgt.
4. Dem Antrag der CDU-Fraktion an den Rat vom 19.03.2010 - Nr. A-R/0039/2010 "Reaktivierung der WLE: Bestand sichern, Realisierungsperspektive eröffnen" wird gefolgt.
5. Dem Punkt 1 (Erhöhung der ÖV-Anteile) des gemeinsamen Antrages der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, der Fraktion DIE LINKE., der Ratsgruppe UWG/ÖDP und von Herrn Ratsherr Langenfeld an den Rat vom 09.03.2010 - Nr. A-R/0037/2010 "Vorrang

für den öffentlichen Verkehr - Perspektiven für den Personenverkehr auf der Westfälischen Landeseisenbahn" wird nicht gefolgt.

6. Dem Punkt 2 (Kooperation im regionalen ÖV) des gemeinsamen Antrages der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, der Fraktion DIE LINKE., der Ratsgruppe UWG/ÖDP und von Herrn Ratsherr Langenfeld an den Rat vom 09.03.2010 - Nr. A-R/0037/2010 "Vorrang für den öffentlichen Verkehr - Perspektiven für den Personenverkehr auf der Westfälischen Landeseisenbahn" wird gefolgt.
7. Der gemeinsame Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, der Fraktion DIE LINKE., der Ratsgruppe UWG/ÖDP und von Herrn Ratsherr Langenfeld an den Rat vom 09.03.2010 - Nr. A-R/0037/2010 "Vorrang für den öffentlichen Verkehr - Perspektiven für den Personenverkehr auf der Westfälischen Landeseisenbahn" und der Antrag der CDU-Fraktion an den Rat vom 19.03.2010 - Nr. A-R/0039/2010 "Reaktivierung der WLE: Bestand sichern, Realisierungsperspektive eröffnen" sind damit erledigt.

II. Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt des Projektes „Reaktivierung der WLE“ keine Kosten entstehen.

Begründung:

zu 1. bis 4.:

Zu den einzelnen Fragestellungen des gemeinsamen Antrages der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, der Fraktion DIE LINKE., der Ratsgruppe UWG/ÖDP und von Herrn Ratsherr Langenfeld an den Rat vom 09.03.2010 - Nr. A-R/0037/2010 "Vorrang für den öffentlichen Verkehr - Perspektiven für den Personenverkehr auf der Westfälischen Landeseisenbahn" und dem Antrag der CDU-Fraktion an den Rat vom 19.03.2010 - Nr. A-R/0039/2010 "Reaktivierung der WLE: Bestand sichern, Realisierungsperspektive eröffnen" können aktuell folgende Sachstände dargelegt werden. Dabei werden die in beiden Anträgen inhaltlich ähnlichen Fragen zur Westfälischen Landeseisenbahn zusammengefasst beantwortet.

Die Westfälische Landeseisenbahn ist ein bedeutendes regionales Bindeglied im Korridor Albersloher Weg - südöstliches Münsterland. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt Münster – Sendenhorst. Ihre Reaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr wäre ein wesentlicher Beitrag, um die sozio-ökonomischen Verflechtungen stadt- und umweltverträglich in diesem Korridor zu stärken. Für die Stadt Münster gilt dies vor allem für die Erreichbarkeit der Innenstadt, der Stadtteile Gremmendorf, Angelfmodde und Wolbeck sowie für die Dienstleistungs- und Gewerbeparks Loddeneheide, die Halle Münsterland und das gesamte Hafenareal.

Dies bestätigen die Ergebnisse des im Auftrag des Zweckverbandes SPNV Münsterland (ZVM) erstellten aktualisierten Gutachtens (Herbst 2010) zur WLE-Reaktivierung. Unter der Federführung des ZVM wurde ein Arbeitskreis eingerichtet, der die Erarbeitung des Gutachtens fachlich intensiv begleitet hat. Mitglieder des Arbeitskreises waren Vertreter der Fachverwaltung der Stadt Münster und des Kreises Warendorf sowie der Stadtwerke Münster GmbH, der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) und Vertretern der WLE.

Im Ergebnis kommen die Gutachter zu der positiven Aussage, dass die Wiedereinführung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Münster und Sendenhorst ein baulich machbares, zukunftsweisendes und volkswirtschaftlich sinnvolles Projekt ist. Neben dem verkehrlichen Nutzen erfolgt durch die Reaktivierung auch eine erhebliche Verbesserung der Standortqualität der Anrainerkommunen.

Die Abschätzung der zu erwartenden Nachfrage ergibt für den Planfall Münster – Sendenhorst 6.260 Fahrgäste pro Tag (Mo- Fr), davon 920 Neuverkehre, also Personen, die heute noch den PKW benutzen. Im Ergebnis ermitteln die Gutachter einen Nutzen-Kosten-Indikator von 1,15. Damit ist der Nachweis der volkswirtschaftlichen Rentabilität gegenüber dem Schwellenwert (1,0) deutlich erbracht und somit eine wesentliche Voraussetzung für die Inanspruchnahme einer Investitionsförderung erreicht. Für die Erneuerung der Infrastruktur der Strecke und der Stationen werden ca. 32,3 Mio. € abgeschätzt. Ergänzend zur Investitionskostenförderung nach den §§ 12 und 13 des Regionalisierungsgesetzes ÖPNVG NRW ist eine gesicherte Finanzierung des Fahrbetriebes und dessen Berücksichtigung bei der Zuteilung der ÖPNV-Pauschale nach §11 ÖPNVG NRW Voraussetzung für die Umsetzung des Projektes.

Für den Planfall Münster – Neubeckum wurde demgegenüber nur ein Nutzen-Kosten-Indikator von 0,5 ermittelt, weshalb für die Gesamtstrecke im ersten Ausbauschritt zunächst kein Förderzugang besteht.

Daher hat der ZVM in der Sitzung der Verbandsversammlung am 27.09.2010 zur Vorlage 23/2010 beschlossen, den Abschnitt Münster - Sendenhorst in den Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) einzubringen, um ihn bei den weiteren Schienenausbau- und Investitionsplanungen des Landes NRW berücksichtigen zu können (1. Ausbaustufe). Der Abschnitt Sendenhorst – Neubeckum (2. Ausbaustufe) wird als Zielvorstellung im NWL-Nahverkehrsplan dargestellt.

Damit ist der erste Schritt zu einer möglichen Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn für den Schienenpersonennahverkehr vollbracht. Die Aufnahme in den Nahverkehrsplan des NWL verdeutlicht die Bedeutung dieser Strecke auch gegenüber dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Bund.

Eine Kurzfassung des Gutachtens ist als Anlage beigelegt. Ein Exemplar der Langfassung wurde parallel mit dieser Vorlage an die Fraktionen verschickt.

Zwischenzeitlich hat das Land NRW angekündigt, die Förderung der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) ab 2010 wieder aufzunehmen, jedoch ist der im Haushalt vorgesehene Betrag von 1,5 Mio. Euro/Jahr völlig unzureichend. Zwischen dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Bund finden derzeit Gespräche über eine Bundesfinanzierung mit dem Ziel einer Förderung in Höhe eines Volumens von 150 Mio. EUR/Jahr für alle Nichtbundeseigenen Eisenbahnen statt. Falls diese Erfolg hätten, würden auf Nordrhein-Westfalen entsprechend der Größe des Streckennetzes etwa 20 Mio. EUR entfallen. Die WLE betreibt etwa 13 % der NE-Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Dies entspräche rd. 2,6 Mio. EUR Förderung durch Land und Bund.

Das Kerngeschäft der Westfälischen Landeseisenbahn ist heute der Güterverkehr (vgl. Vorlage V/0800/2010 Umstrukturierung WLE). Vom Güterverkehrsaufkommen der WLE sind derzeit rd. 1 Mio. Tonnen/Jahr branchenunüblich durch langfristige Verträge abgesichert. Die bereits genehmigten Abbauflächen für Kalkstein sind dabei Grundlage der Verträge für die Versorgung derzeitiger WLE Kunden per Schiene und reichen voraussichtlich noch für einen Zeitraum von 25 Jahren + X aus. Das vom Aufsichtsrat zur Umsetzung beschlossene Marktgutachten von Prof. Wittenbrink prognostiziert der WLE positive Entwicklungschancen u.a. im Fernverkehrsmarkt nach Abklingen der derzeitigen konjunkturellen Rezession. Die Gutachterempfehlung, die Aktivitäten im Bereich Werkstattleistungen für Dritte auszuweiten, wird aktuell sukzessive realisiert. Zusätzlich kommt die Ertüchtigung der Schienenstrecke bei einer Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Münster und Neubeckum auch dem Güterverkehr zu Gute.

zu 5.:

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.

Zielsetzung der Stadt Münster ist es, den Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV/SPNV) in seiner Gesamtheit sowohl im Stadtgebiet als auch im Stadt-Umland-Verkehr zu stärken, was in den vergangenen Jahren gleichsam gelungen ist. In 2007 wurde im Rahmen einer Haushaltsbefragung ein Modal-Split-Anteil am Umweltverbund von inzwischen 63,7% bei den Münsteranern ermittelt. Mit 36,3% ist demgegenüber der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auch im bundesweiten Vergleich niedrig. Im direkten Städtevergleich ist der seit Jahren leicht steigende Anteil des ÖPNV mit heute 10,4% relativ gering. Dieser Umstand ist allerdings der herausragenden Bedeutung des Radverkehrs in Münster geschuldet. Daher ist das im Antrag ausgegebene Ziel von 15% ÖPNV-Anteil insofern zu relativieren, als das die zusätzlichen Gewinne für den ÖPNV nicht zu Lasten des Rad- und Fußgängerverkehrs gehen dürfen.

Mit der gerade beschlossenen Einführung des Schülertickets, der gemeinsamen FirmenAbo-Offensive der Stadt Münster und der Stadtwerke im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes, laufenden Anpassungen und Optimierungen des Stadtbusnetzes sowie den mittelfristig vor der Realisierung stehenden Schienenhaltepunkten Roxel und Mecklenbeck werden wesentliche Schritte in Richtung einer weiteren Stärkung des ÖPNV im Umweltverbund gemacht.

Im Regionalbusverkehr und im Schienenpersonennahverkehr konnten in den vergangenen Jahren deutliche Erfolge erzielt werden. Richtig ist, dass der prozentuale Anteil des ÖPNV/SPNV am Stadt-Umland-Verkehr rückläufig ist. Festgestellt wurde eine Verdoppelung des Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens in den vergangenen 25 Jahren (1982 – 2007) im Regionalverkehr von/nach Münster von ca. 151.000 auf ca. 300.000 Personenfahrten/Tag. Obwohl auch der ÖPNV/SPNV im gleichen Zeitraum um 54% gestiegen ist (ca. 46.000 auf 71.000 Personenfahrten/Tag), ging der Anteil des ÖPNV/SPNV am Modal-Split im Stadt-Umland-Verkehr im Verhältnis zum überproportional gestiegenen Kraftfahrzeugverkehr auf heute 19,3 % zurück.

Aktuell geben die vielfältigen Maßnahmen im Bereich des SPNV Anlass zu der Annahme, dass hier weitere Fahrgäste hinzugewonnen werden können. Als Beispiele sind hier die Modernisierungsoffensive an den Bahnhöfen und Haltepunkten in Münster und im Münsterland, die Maßnahmen zur Qualitätssteigerung auf der Baumbergebahn Münster – Coesfeld, der Ausbau der Strecke Münster – Warendorf, die Erweiterung des RegionalExpress-Angebotes mit einem zusätzlichen Halt in Albachten sowie der Direktverbindung nach Düsseldorf und nicht zuletzt der Ausbau des Hauptbahnhofs Münster zu nennen.

Weitergehende Aussagen zur Stärkung des Umweltverbundes sind Bestandteil des in der Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans Münster 2025, 2. und 3. Stufe.

zu 6.:

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.

Schon heute werden in einigen Korridoren die Leistungen im ÖPNV in Kooperation von Stadtwerken und Regionalverkehrsunternehmen erbracht. Beispiele hierfür sind der Korridor Kappenberg-Damm, hier ergänzen sich die Stadtbuslinie 7 und die Regionalbuslinie R41 zum 20'-Takt im Stadtgebiet. Im Korridor Coerde übernimmt die regionale Schnellbuslinie S50 das innerstädtische Schnellbusangebot und die Regionalbuslinien R22 und R32 bilden gemeinsam im Korridor Wolbe-

cker Straße den 20'-Takt der Stadtbuslinie 22, die über den Hauptbahnhof/die Altstadt bis nach Gievenbeck durchgebunden sind.

Zu dieser Thematik führt der 2. Nahverkehrsplan aus, dass weitere Korridore geprüft werden sollen. Als ständiges Geschäft der ÖPNV-Planung wird dieses Thema auch bei der Aufstellung des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Münster aufgegriffen.

i.V.

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

1. Kurzfassung des Gutachtens „Reaktivierung der WLE-Strecke“
2. Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL, der Fraktion DIE LINKE., der Ratsgruppe UWG/ÖDP und von Herrn Ratsherr Langenfeld an den Rat vom 09.03.2010 - Nr. A-R/0037/2010 "Vorrang für den öffentlichen Verkehr - Perspektiven für den Personenverkehr auf der Westfälischen Landeseisenbahn"
3. Antrag der CDU-Fraktion an den Rat vom 19.03.2010 - Nr. A-R/0039/2010 vom 19.03.2010 "Reaktivierung der WLE: Bestand sichern, Realisierungsperspektive eröffnen".