



Reaktivierung **WLE-STRECKE**

Kurzfassung

REAKTIVIERUNG DER WLE-STRECKE

- Kurzfassung -

Veranlassung / Aufgabenstellung 1975 wurde der Personenverkehr auf der Schienenstrecke Münster – Beckum (WLE-Strecke) durch Buslinien ersetzt. Lediglich Güterverkehr wird noch über diese Strecke abgewickelt. Die WLE weist von Münster Hbf bis zum kurz vor der Stadtgrenze liegenden Haltepunkt Wolbeck rd. 9 km, im weiteren Verlauf bis Sendenhorst rd. 13 km und darüber hinaus bis Neubeckum weitere 14 km auf.

Die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der WLE-Strecke Münster – Neubeckum ist als Erweiterung des SPNV-Netzes im zweiten Nahverkehrsplan SPNV Münsterland dargestellt. Der ZVM als Mitgliedsverband des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) beabsichtigt, die Reaktivierung der WLE-Strecke auch in den ersten Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe einzubringen.

Für ein Vorhaben dieser finanziellen Größenordnung ist eine positive Standardisierte Bewertung normative Voraussetzung für die Gewährung einer Förderung durch die Zuwendungsgeber. Der zu erwartende volkswirtschaftliche Nutzen muss die mit dem Vorhaben entstehenden Kosten übersteigen. In der vorliegenden Untersuchung werden die wesentlichen Teilindikatoren ermittelt, um mit einer ausreichenden Genauigkeit den voraussichtlichen Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) abschätzen zu können.

Begleitet wird die Untersuchung von der Stadt Münster und dem Kreis Warendorf, den Stadtwerken Münster und der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) sowie der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) und dem Auftraggeber ZVM.

Untersuchungsstrecke Die Untersuchung einer Reaktivierung von Münster bis Neubeckum ergab, dass im Abschnitt Sendenhorst – Neubeckum gegenüber dem Abschnitt Münster Hbf – Sendenhorst nur eine vergleichsweise geringe Nachfrage zu erwarten ist, die eine Investition in den Streckenausbau dieses Abschnittes unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht rechtfertigt.

Im Ergebnis wird daher in einer ersten Stufe die Reaktivierung des Abschnitts Münster Hbf – Sendenhorst verfolgt.

Betriebskonzept Für die Reaktivierung der WLE wird eine Bedienung ab 6 Uhr von Montag bis Freitag und ab 8 Uhr an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen bis jeweils 22 Uhr vorgesehen. Montags bis freitags sind tagsüber bis Wolbeck ein 20-min-Takt und darüber hinaus bis Sendenhorst zwei stündliche Verbindungen in einem 20/40-min-Takt geplant.

Die Strecke wird überwiegend eingleisig geführt und nicht elektrifiziert, so dass moderne leichte Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen. Zu den Spitzenstunden wird jeweils ein Umlauf in Doppeltraktion erforderlich, sonst verkehren die Züge in Einfachtraktion. An den Haltepunkten Wolbeck und Loddenheide kommt es zu stehenden, im zweigleisigen Abschnitt vor Sendenhorst zur fliegenden Kreuzung von Zügen.

Fahrzeiten Die Züge benötigen 14 Minuten von Münster nach Wolbeck, gegenüber 23 Minuten im Busverkehr heute. Sendenhorst wird mit dem Zug von Münster Hbf in 28 Minuten erreicht. Heute werden im Busverkehr 34 Minuten mit der S 30 und 41 Minuten mit der R 32 benötigt. Die Fahrzeit von Beckum nach Münster mit dem erforderlichen Umstieg in Sendenhorst verkürzt sich um 3 Minuten. Auch unter Berücksichtigung der längeren Zugangswege zu den WLE-Stationen gegenüber den Bushaltestellen ergeben sich Zeiteinsparungen, die mit 115 Tsd. Stunden pro Jahr in die Nutzen-Kosten-Betrachtung eingehen. Neben dem höheren Reisekomfort hat der stauunabhängige Schienenverkehr zudem gerade in den Hauptverkehrszeiten weitere Qualitätsvorteile gegenüber den straßengebundenen Verkehren.

Anpassung Busnetz Mit Reaktivierung der WLE wird in der Stadt Münster die Stadtbuslinie 8 im Abschnitt von Münster Hbf bis Wolbeck gekürzt. In Gremmendorf wird das TaxiBus-Angebot der Linie T8 mit Anbindung an den SPNV am Haltepunkt Gremmendorf ausgeweitet. Auch das TaxiBus-Angebot in Wolbeck wird ausgeweitet. Die Stadtbuslinien 6, 17 und 22 verkehren entsprechend dem heutigen Angebot, wobei für die Linie 17 eine auf die Entwicklung des Gewerbegebietes Loddenheide abgestimmte Linienwegänderung vorgesehen ist. Die Nachtbuslinie 82 bleibt bestehen. (Bild 1)

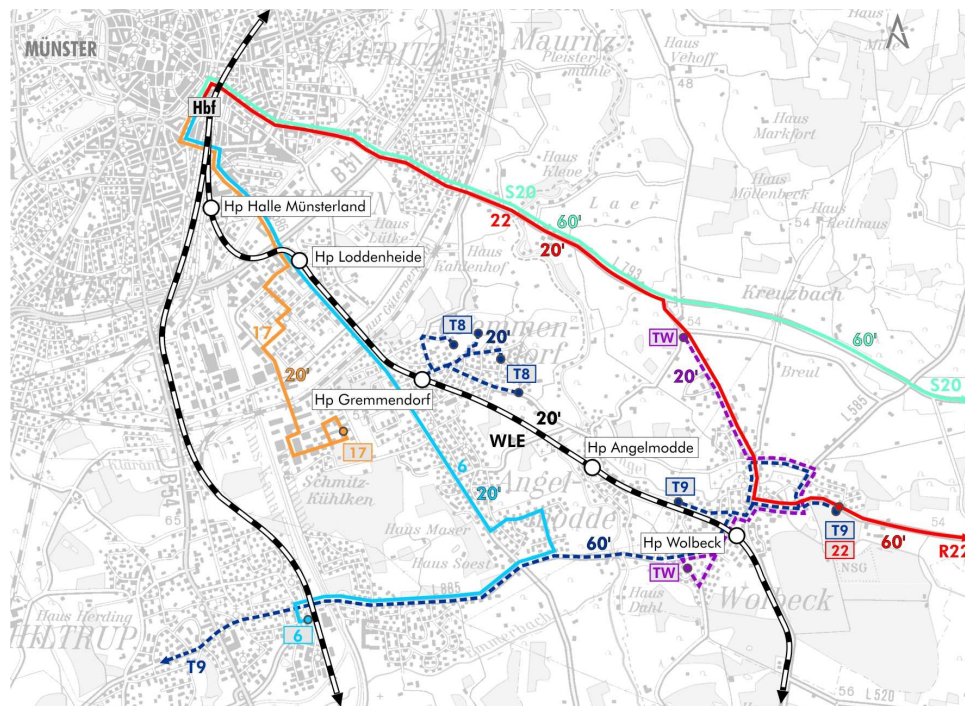


Bild 1: Angebotsstruktur Bereich Stadt Münster

Im Kreis Warendorf ersetzt die WLE im Abschnitt Wolbeck – Sendenhorst die Regionalbuslinie R 32. Die Schnellbuslinie S 30 entfällt im Abschnitt Münster Hbf – Sendenhorst. In Sendenhorst wird die gekürzte S 30 von/nach Beckum ebenso wie die Linie R 33 von/nach Ennigerloh an die WLE-Strecke angebunden. Zudem erfolgt eine Verknüpfung mit den Linien R 55 und T 56 sowie der unabhängig von der WLE-Reaktivierung geplanten S 35. (Bild 2)

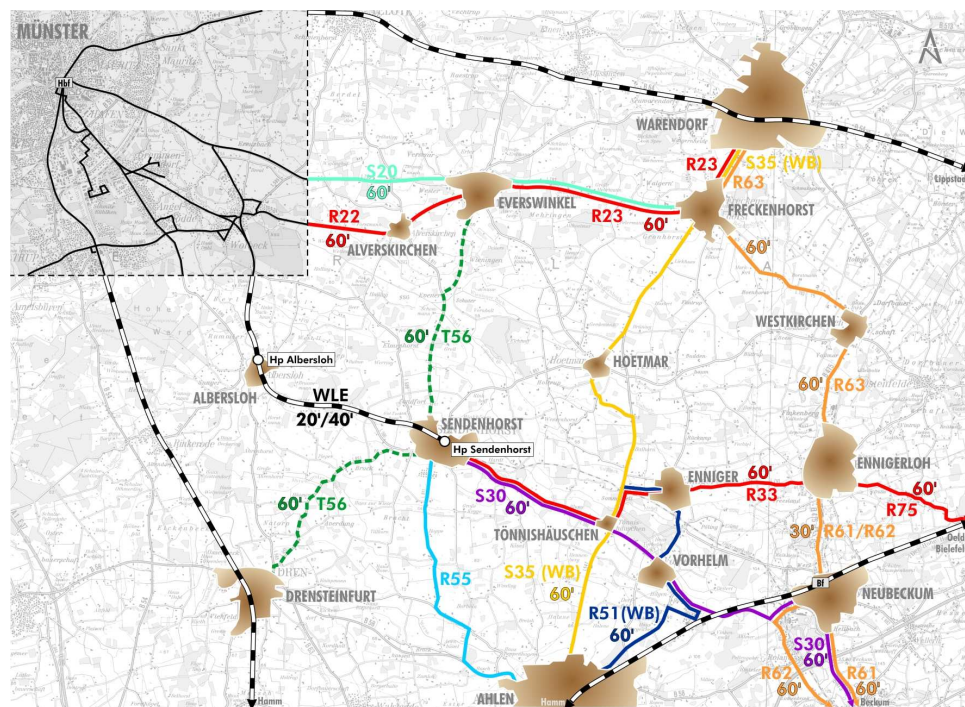


Bild 2: Angebotsstruktur Bereich Kreis Warendorf

Mit Stand 2010 werden für Infrastrukturmaßnahmen an der Strecke und in den Stationen Investitionen in Höhe von 32,3 Mio Euro erforderlich. Der Abschnitt Münster Hbf – Wolbeck wird für eine Geschwindigkeit von 80 km/h und der Abschnitt Wolbeck – Sendenhorst für eine Geschwindigkeit von 100 km/h ausgebaut. Dazu müssen einige kleinere Brücken erneuert und zahlreiche Bahnübergänge angepasst, technisch gesichert oder aufgehoben und über Ersatzwege an andere Bahnübergänge angebunden werden. (Tab. 1)

	Investitionen 2010
Grunderwerb	110 Tsd. Euro
Gleis- und Oberbau	17.483 Tsd. Euro
Ingenieurbauwerke	768 Tsd. Euro
Bahnübergänge	4.810 Tsd. Euro
Haltepunkte	2.958 Tsd. Euro
Sicherungstechnik	5.796 Tsd. Euro
Straßenbau	357 Tsd. Euro
Summe	32.282 Tsd. Euro

Tab. 1: Investitionskosten – Stand 2010

Bei Reaktivierung der WLE im Abschnitt Münster Hbf – Sendenhorst werden 6.260 Fahrgäste pro Tag im SPNV erwartet. Davon sind 920 Fahrten dem Neuverkehr zuzurechnen. Hier handelt es sich also um Reisende, die heute noch den Pkw nutzen und mit Reaktivierung der WLE auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) verlagert werden, so dass die Pkw-Leistungen um 17.200 km pro Tag reduziert werden können. Die bereits heute den ÖV nutzenden Reisenden gewinnen durch die WLE Reisezeitvorteile von 115 Tsd. Stunden pro Jahr. (Bild 3)

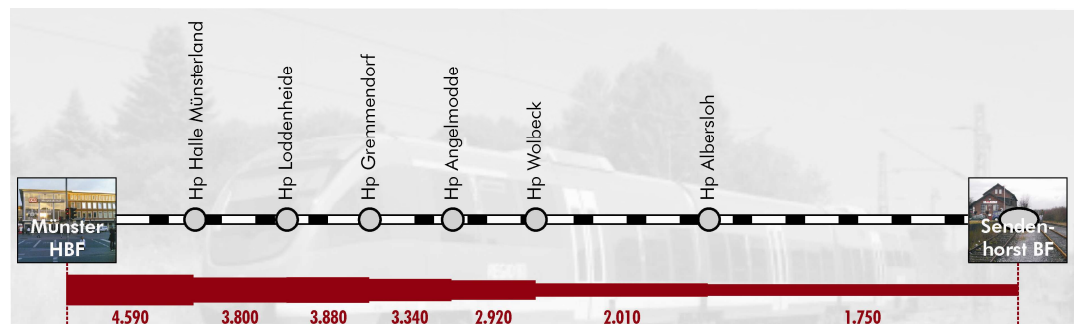


Bild 3: Querschnittsbelastung WLE

Nutzen-Kosten-Untersuchung

In der überschlägig durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) werden die Kosten den zu erwartenden Nutzen gegenübergestellt. (Tab. 2)

Reisezeitdifferenzen ÖV	+ 750 Tsd. Euro pro Jahr
Saldo Pkw-Betriebskosten	+ 1.420 Tsd. Euro pro Jahr
Saldo ÖV-Gesamtkosten ohne Kapitaldienst für ortsfeste Infrastruktur	- 1.160 Tsd. Euro pro Jahr
Saldo Unfallschäden	+ 500 Tsd. Euro pro Jahr
Saldo Abgasemissionen	+ 50 Tsd. Euro pro Jahr
Summe Nutzen	+ 1.560 Tsd. Euro pro Jahr
Kapitaldienst Ortsfeste Infrastruktur	+ 1.360 Tsd. Euro pro Jahr
Nutzen-Kosten-Verhältnis 	+ 1,15

Tab. 2: Kosten-Nutzen-Indikator

Der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) wird für die Reaktivierung der WLE im Abschnitt Münster Hbf – Sendenhorst mit 1,15 ermittelt und liegt damit über dem zum Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens geforderten Schwellenwert. Der Nachweis der volkswirtschaftlichen Rentabilität ist damit gegeben.

Folgekosten-rechnung

Zur Sicherstellung eines ausgeglichenen Betriebsergebnisses für den Infrastrukturbetreiber WLE ist ein Entgelt für die Trassenbenutzung berechnet worden. Für den Betrieb des SPNV wurden Investitionen für Fahrzeuge und die Kosten für Unterhaltung, Fahrpersonal, Energie, Marketing und Vertrieb sowie Overhead abgeschätzt. Nach Gegenrechnung der zu erwartenden Einnahmen ergibt sich, je nach Höhe der Investitionsförderung (85% oder 100 %) ein jährlicher Zuwendungsbedarf von 3.490 bis 3.860 Tsd. Euro/Jahr, der vom SPNV-Aufgabenträger aus den zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln auszugleichen wäre.

Voraussetzung für eine Reaktivierung ist daher eine Berücksichtigung der SPNV-Leistungen auf der WLE bei der Verteilung und Zuweisung der Regionalisierungsmittel über die ÖPNV-Pauschale nach § 11 ÖPNVG NRW.

Bewertung

Die Reaktivierung der WLE zwischen Münster und Sendenhorst ist ein baulich machbares und – unter den genannten Voraussetzungen – auch finanzierbares Projekt, welches neben dem verkehrlichen Nutzen einer Verlagerung von Verkehr vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr auch für die anliegenden Gemeinden eine Attraktivierung der verkehrlichen Infrastruktur bietet.

Perspektive

Sollte das Angebot der WLE die Erwartungen hinsichtlich der Annahme durch die Verkehrsteilnehmer übertreffen, ist perspektivisch die Verlängerung des SPNV bis Neubeckum möglich, ohne dass Fehlinvestitionen entstanden wären.

Darüber hinaus bietet eine Durchbindung des SPNV auf der WLE über Münster Hbf hinaus, insbesondere Richtung Zentrum Nord, eine weitere Perspektive, die zusätzliche Fahrgastpotentiale erschließt sowie eine Steigerung der Umlaufeffizienz bewirkt, wobei sich allerdings die dann erforderliche Querung der Hauptstrecken Münster – Osnabrück und Münster – Rheine als nicht unproblematisch darstellt.

Die Reaktivierung der Strecke Münster Hbf – Neubeckum soll zweistufig in den Nahverkehrsplan des NWL eingebracht werden, um auf dieser Grundlage die erste Ausbaustufe Münster Hbf – Sendenhorst in die weiteren Ausbauplanungen und Investitionsplanungen des Landes Nordrhein-Westfalen einzubringen. Die Ausweitung des SPNV auf den Abschnitt Sendenhorst – Neubeckum bleibt Zielvorstellung des ZVM und soll als solche ebenfalls im NWL-Nahverkehrsplan dargestellt werden.