

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0916/2012
Auskunft erteilt:
Herr Milde
Ruf:
492-6150
E-Mail:
Milde@stadt-muenster.de
Datum:
23.11.2012

Betrifft

Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) Münster Sendenhorst (- Neubeckum)

Beratungsfolge

06.12.2012	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
12.12.2012	Hauptausschuss	Vorberatung
12.12.2012	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Stadt Münster bekräftigt ihre Zielvorstellung, die Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn Münster –Sendenhorst (-Neubeckum) zügig umzusetzen.
2. Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland wird gebeten darauf hinzuwirken, dass das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die geforderte verkehrliche Neubewertung der WLE-Reaktivierung in Abstimmung mit den Projektpartnern zeitnah durchführt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

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

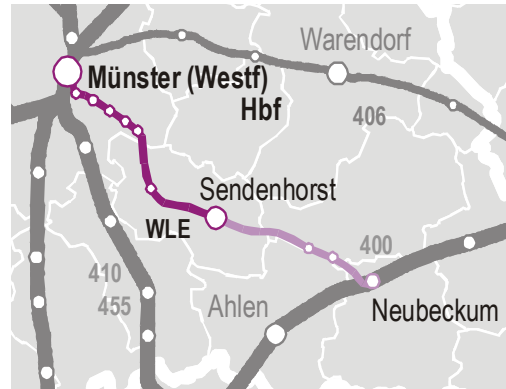
Begründung:

Zu 1:

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 sozioökonomischen Verflechtungen stadt- und umweltverträglich in diesem Korridor zu stärken. Für die Stadt Münster gilt dies vor allem hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt, der Stadtteile Gremmendorf, Angelnmodde und Wolbeck sowie der Dienstleistungs- und Gewerbeparks Loddeneheide, des Messe und Congress Centrums Halle Münsterland und des gesamten Hafenareals (s. Vorlage V/0846/2010).

Daher ist die Reaktivierung der WLE-Strecke von Münster nach Sendenhorst (- Neubeckum) das erklärte Ziel der Städte Münster und Sendenhorst, des Kreises Warendorf und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM). Folgerichtig enthält der aktuelle Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) die WLE-Strecke als vordringliches Reaktivierungsprojekt. Die Planungen zur Reaktivierung sollen aus Sicht der Beteiligten jetzt zügig weitergeführt werden, um spätestens 2019 eine Aufnahme des SPNV zu ermöglichen.

Im Vorfeld der Aufstellung des NWL-Nahverkehrsplans haben die Projektpartner durch ein renommiertes Planungsbüro eine erste Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1999 aktualisieren lassen. Diese wurde um eine Nutzen-Kosten-Analyse (vereinfachte Standardisierte Bewertung), untergliedert nach 2 Bauabschnitten ergänzt. Die 1. Ausbaustufe erfolgt mit einem Angebot im 20-Minuten-Takt im Abschnitt Münster – Münster-Wolbeck (ausgerichtet auf den Stadtverkehr Münster) und zwei stündlichen Zügen im Abschnitt Münster-Wolbeck – Sendenhorst.



Dieses S-Bahn ähnliche Betriebskonzept generiert in der Prognose insgesamt täglich 6.300 Reisende – ein bemerkenswert hoher Wert. Bei einer Investitionssumme von ca. 32 Mio. € wird ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,15 erreicht. Eine Weiterführung der WLE-Strecke nach Neubeckum soll bei Bedarf als 2. Stufe umgesetzt werden.

Bei einer Durchbindung der Züge von Sendenhorst über Münster Hauptbahnhof hinaus bis zum Haltepunkt Münster-Zentrum Nord kann sogar ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,65 erzielt werden. Dies unterstreicht die erhebliche regionalwirtschaftliche Bedeutung des Zentrums Nord, wo in den vergangenen rd. 20 Jahren etwa 6.600 Arbeitsplätze geschaffen wurden. Das ebenfalls unmittelbar an der WLE-Strecke gelegene Gewerbegebiet Loddenheide weist eine ähnlich rasante Entwicklung mit heute bereits über 7.000 Arbeitsplätzen auf. Der für dieses Gewerbegebiet vorgesehene eigene Haltepunkt wird für einen weiteren Entwicklungsschub und gleichsam für eine nachhaltige Verkehrserschließung sorgen. Dies gilt auch für den im Entstehen befindlichen Entwicklungsschwerpunkt „Konversionsfläche York-Kaserne“, ein Plangebiet, dass mit rd. 50 ha Fläche in unmittelbarer Nähe zum geplanten Haltepunkt Münster-Gremmendorf liegt.

Die Stadt Münster hat bereits im Jahr 2007 mit Eigen- und Landesmitteln die WLE-Brücke über den Albersloher Weg erneuert sowie beim Ausbau des Albersloher Weges die Flächen für den Haltepunkt Münster-Loddenheide planerisch festgeschrieben. Auch in Sendenhorst sind in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs in den letzten Jahren neue Siedlungsbereiche entwickelt worden. Damit sind im südöstlichen Korridor grundlegende verkehrstechnische und stadträumliche Voraussetzungen für die WLE-Reaktivierung geschaffen worden. Zudem zeigen die WLE-Gesellschafter seit vielen Jahren ein hohes finanzielles Engagement zum Erhalt der Gleisinfrastruktur, die heute im Güterverkehr betrieben wird.

Zu 2:

Für das gegenüber der Meldung der Gesamtstrecke Münster – Neubeckum zum Bedarfsplan geänderte Projekt Münster – Sendenhorst hat der NWL nach Gesprächen im Verkehrsministerium Anfang Mai 2012 eine Neubewertung beantragt, deren positives Ergebnis nach Aussage des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr Voraussetzung für eine Förderung als Investitionsmaßnahme im besonderen Landesinteresse (§ 13 ÖPNVG NRW) sein soll. Anfang September hat das Ministerium in einem Schreiben diese Neubewertung an die Bedingung geknüpft, dass der SPNV-Aufgabenträger vorab festlegt, wie ein zukünftiger Betrieb finanziert werden soll. Es ist jedoch heute nicht absehbar, welche Mittel 2019 für Betriebsleistungen im SPNV zur Verfügung stehen.

Um eine Perspektive für weitere Planungen zu bekommen muss aus Sicht der Stadt Münster, des Kreises Warendorf, der WLE GmbH, des ZVM und des NWL möglichst rasch eine Neubewertung des Projektes unabhängig von der Frage der Finanzierung des Betriebs erfolgen. Daher ist die vom Land gestellte „Bedingungsklausel“, erst die Zusage zur Betriebskostenfinanzierung zu erwirken und anschließend die Neubewertung durchzuführen, aufzuheben. Das Projekt der WLE-Reaktivierung muss die gleichen Chancen erhalten wie Reaktivierungsprojekte in anderen Regionen des Landes (z.B. im Bereich Aachen), deren Finanzierung der Betriebskosten in der ÖPNV-Pauschale (§ 11 ÖPNVG NRW) enthalten sind. Die Projektpartner erwarten eine zeitnahe Planungskostenförderung einschließlich der Projekt-Neubewertung durch das Land und folglich den Abschluss einer entsprechenden Planungsvereinbarung unter Federführung des ZVM. Dabei darf es kein Nachteil, sondern es muss ein Vorteil sein, dass die WLE-Strecke einem kommunalen Infrastrukturunternehmen – und nicht der DB – gehört.

Die Stadt Münster ist die bis 2030 am stärksten wachsende Region in NRW. Mit fast 17 % Bevölkerungszuwachs von 2011 bis 2030¹ liegt Münster z.B. noch vor den Städten Köln und Bonn, bei einem insgesamt negativen Landestrend. Im Sinne der Aussage von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek, dass der ÖPNV künftig vorrangig in Wachstumsmärkten gefördert werden soll², ist das Ziel, die Reaktivierung der WLE-Strecke als landesweit bedeutendes Projekt für NRW anzusehen, nur folgerichtig. Hiermit besteht die große Chance, sowohl die bestehenden Entwicklungspotenziale entlang der WLE-Trasse nachhaltig zu fördern als auch die bestehenden ÖPNV-Defizite in diesem Süd-Ost-Korridor für die wachsenden Pendlerbeziehungen zu beseitigen.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass im Oktober 2012 die Stadt Münster gemeinsam mit dem Kreis Warendorf und der WLE GmbH ein Positionspapier erarbeitet hat, dessen Inhalte in der Vorlage wiedergegeben wurden.

Die Vorlage wurde dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Münster GmbH in seiner Sitzung am 28.11.2012 zur Kenntnis gegeben.

In Vertretung

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

¹ Bevölkerungsvorausberechnung des Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW)

² siehe NahverkehrsNachrichten 24/2012