

Berichtsvorlage öffentlich

Federführendes Amt Amt für Planung und Naturschutz	Nr. 103/2008
--	------------------------

Betreff:

Anfrage der FDP-Fraktion im Kreistag Warendorf

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Wirtschaft, Umwelt und Planung Berichterstattung: KLD Müller	21.11.2008

Beschlussvorschlag:

Zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Die Anfrage der FDP-Fraktion im Kreistag Warendorf vom 15.09.2008 ist dieser Einladung beigelegt.

Die Fragen werden in Abstimmung mit der Geschäftsführung der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) wie folgt beantwortet:

1. Der Kreis möge die Wirtschaftlichkeit der Nutzung der WLE-Trasse von Sendenhorst bis an die nördliche Kreisgrenze des Kreises Warendorf aufzeigen.

Von der WLE-Strecke zwischen Neubeckum und Münster Hbf befinden sich 10 km auf dem Stadtgebiet Münster und 26 km im Kreisgebiet Warendorf.

Im Jahre 1995 hat der Aufsichtsrat der WLE ohne Gegenstimmen den Auslaufbetrieb der Strecke Neubeckum – Münster beschlossen. Das bedeutet, dass die Betriebssicherheit noch gewährleistet wird, bis auf notwendige Schwellenerneuerungen jedoch keine Investitionen in die Erhaltung und Modernisierung des Gleiskörpers getätigt werden. Auf diese Weise kann die Strecke nach heutigem Kenntnisstand zunächst bis Ende des Jahres 2009 weiter betrieben werden, voraussichtlich auch darüber hinaus.

Ziel des Auslaufbetriebes ist es, die schwach genutzte Infrastruktur für einen begrenzten Zeitraum kostenneutral vorzuhalten, um damit auch künftige Optionen offen zu halten. Das Ziel der kostenneutralen Vorhaltung der Strecke Neubeckum – Münster ist nach Einschätzung der WLE-Geschäftsführung bei Mittelung über die Jahre noch für einige Jahre weiter gegeben.

In 2007 wurden auf der Strecke rd. 40.000 t transportiert, davon rd. 12.000 t im Stadtgebiet Münster. Die Trassenenerträge und verabredungsgemäß die Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt der Strecke betrugen in 2007 rd. 200.000 EUR.

2. Die Verwaltung möge bitte die Auswirkungen einer möglichen Umwidmung der Strecke zu einem Radweg auf den ÖPNV und den Schienenverkehr Wirtschaft aufzeigen.

Vor Umwidmung der Infrastruktur zu einem Radweg ist zunächst ein Stilllegungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahn-Gesetz (AEG) § 11 durchzuführen. Es würden anschließend voraussichtlich Rückbaukosten für den Ausbau der Gleise und den Rückbau an Bahnübergängen entstehen, denen Schrotterlöse und ggf. Verkaufserlöse für Grundstücke gegenüberstehen. Erfahrungsgemäß decken die Erlöse die Rückbaukosten nur zum Teil.

Nach Stilllegung und Entwidmung kann die Gleistrasse anderweitig genutzt werden. Eine Wiedereinrichtung eines Eisenbahnbetriebes nach Entwidmung würde ein formelles Planfeststellungsverfahren bedeuten. Die jetzige Trassenführung wäre mit großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr durchsetzbar.

Auswirkungen für die Wirtschaft entstehen darin, dass die vorhandenen Gleisanschlüsse

und Ladestraßen der Wirtschaft zur Be-/Entladung nicht mehr zur Verfügung stehen; das sind im Kreis Warendorf

- Gleisanschluss Fa. Mondi Packaging, Sendenhorst (zurzeit gesperrt)
- Gleisanschluss Fa. Raiffeisen, Sendenhorst
- Gleisanschluss RWE, Neubeckum (Trafotransporte)
- Ladestraße Sendenhorst
- Ladestraße Albersloh, Bäuerliche Bezug- und Absatz-Genossenschaft (BBAG) Albersloh

Eine Teilstilllegung hat Auswirkungen auf Züge/Güterwagen mit Quelle/Ziel Münster oder darüber hinaus.

Die Stadt Münster hat gegenüber der Geschäftsführung angekündigt, die Trasse unbedingt bis Münster-Wolbeck und den Betrieb bis Münster-Gremmendorf (Fa. Westfalen AG) sichern zu wollen.

Direkte Auswirkungen auf den heutigen ÖPNV wären durch die Entwidmung nicht gegeben. Durch eine Entwidmung wären jedoch sämtliche mittel- und langfristigen Entwicklungsoptionen für den Schienenpersonennahverkehr nicht mehr gegeben. Darüber hinaus würde den Zielen des Regionalplans Münsterland und des 2. Nahverkehrsplans SPNV-Münsterland, vorhandene Schienenstrecken zu sichern, nicht entsprochen.

3. Die Verwaltung möge bitte aufzeigen, welche rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten zur Umwidmung der genannten Trassen in einen Radweg in Verbindung mit der Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW zur Verfügung stehen.

Die Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW (BEG NRW) unterstützt Kommunen und Kreise bei der Planung und Anlage von Radwegen auf stillgelegten Bahnstrecken. Zurzeit werden rund 27 Projekte in NRW betreut. Sie verfügt über einen eigenen Fördertopf, der im Wesentlichen aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gespeist wird und zunächst bis Ende 2012 läuft.

Vor der Aufnahme in das Programm "Alleenradwege auf stillgelegten Bahnstrecken" sind die Voraussetzungen für eine Stilllegung (Entwidmung) der Strecke abzuklären.

Nach Aussage der BEG ist diese mit der Verwertung von Flächen im Eigentum der DB-AG oder für ehemalige DB-Flächen und Trassen betraut. Ob überhaupt Trassen von "Privatbahnen" wie der WLE in das Programm aufgenommen werden können, ist noch offen.

4. Die Verwaltung möge ebenso aufzeigen, welche Einspareffekte eine solche Umwandlung langfristig im Kreishaushalt nach sich ziehen würde.

Durch eine Stilllegung der bereits im kostenneutralen Auslaufbetrieb vorgehaltenen Infrastruktur ergeben sich separat keine weiteren Einspareffekte.

1. _____
Amtsleitung
2. _____
Dezernent
3. _____
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen
Auswirkungen)
4. _____
Landrat