

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:
<b>V/0416/2005</b>
Auskunft erteilt:
Frau Dr. Kreft-Kettermann
Ruf:
492 12 00
E-Mail:
KreftH@stadt-muenster.de
Datum:
18.05.2005

Betrifft

Das Schienengüterverkehrsnetz in Münster - Sachstandsbericht zur aktuellen Entwicklung

Beratungsfolge

16.06.2005 Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft Bericht

**Bericht:**

**1. Hintergrund**

Die Eisenbahn ist traditionell ein wichtiger und unverzichtbarer Verkehrsträger im Güterverkehr. Auch heute noch ist eine leistungsfähige Schienenverkehrsinfrastruktur ein bedeutender Standortfaktor und die Existenz von Gleisanschlüssen ein Vermarktungsvorteil. Damit sind die Einbindung der Stadt Münster und des Münsterlandes in den Schienengüterverkehr sowie die Perspektiven der Netz- und Infrastrukturplanung nicht zuletzt für den Wirtschaftsraum und den Wirtschaftsstandort Münster ein zentrales Thema der Stadtentwicklung.

Zur Beobachtung der Entwicklung am Güterverkehrsmarkt, zur Bündelung der Informationen der verschiedenen Gleisbetreiber und zur zielgerichteten und perspektivischen Stärkung des Infrastrukturnetzes wurde 2003 unter Federführung des Amtes für Stadt- und Regionalentwicklung, Statistik ein kontinuierlicher Informationsaustausch mit der Intention eines ‚Frühwarnsystems Schienengüterverkehr‘ eingerichtet. Durch den regelmäßigen Austausch mit verschiedenen Ämtern der Stadt, dem Amt für Liegenschaften und Beteiligungen, dem Stadtplanungsamt, der Wirtschaftsförderung Münster GmbH sowie Vertretern der IHK, der DB Netz AG, Niederlassung West, dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland, der Westfälischen Landes-Eisenbahn und der IHK ist das Amt für Stadt- und Regionalentwicklung, Statistik zentral über die aktuellen Entwicklungen im überregionalen und lokalen Schienengüterverkehrsnetz und damit auch in der infrastrukturellen Ausstattung der Gewerbe- und Industriegebiete informiert.

Auch wenn der Erhalt von Gleisanschlüssen zur intermodalen Güterverkehrsabwicklung grundsätzlich erstrebenswert ist, so spielen doch transportwirtschaftliche Trends und Interessen der ansässigen Firmen wie auch die Entwicklung schienenaffiner Unternehmensbereiche eine entscheidende Rolle bei der Entscheidungsfindung. Nur wenn Gleisanschlüsse auch nachgefragt und genutzt werden, ist es sinnvoll, diese zu er- und unterhal-

ten. In diesen Kontext sind die Entscheidungen für eine Deaktivierung oder sogar den Rückbau von Gleisen einzuordnen. Eine derartige Entscheidung wird nur dann getroffen, wenn der Erhaltung oder die Nutzung der Gleise wichtigen anderen strategischen Zielen entgegensteht, wie z.B.:

- ein vorhandener Gleisanschluss bzw. die Anschlussweiche den Ersatzzeitpunkt erreicht hat, die anliegenden Firmen den Gleisanschluss perspektivisch nicht benötigen und die hohen Investitionskosten damit wirtschaftlich nicht vertretbar sind,
- ein Gleiskörper nicht mehr genutzt wird und aufgrund seiner Lage den räumlichen Expansionswünschen einer Firma entgegensteht, die durch die Firmenerweiterung Arbeitsplätze in Münster sichern und weitere schaffen kann,
- notwendige hohe Unterhaltungskosten ungenutzter Gleisanschlüsse eher in neue perspektivisch wirtschaftlichere Gleisanschlüsse wie z.B. am Nord-Hessenweg oder im geplanten Industrie- und Gewerbepark Südwest investiert werden können.

## **2. Die Schienengüterverkehrsinfrastruktur in Münster im Überblick: Bestand und Planung**

Grundsätzlich werden die Schienengüterverkehrsstrecken nach Betreiber und Nutzungsart unterschieden. In Münster stehen dem Schienengüterverkehr neben dem Streckennetz der DB AG die Gleise der Westfälischen Landes-Eisenbahn und städtische Industriestammgleise zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es auch noch Gleisanschlüsse im Eigentum Dritter (vgl. Anlage 1).

### **Die Güterumgebungsbahn**

Die Güterumgebungsbahn zweigt in Sudmühle von der Bahnstrecke Osnabrück – Münster ab, führt südöstlich um den Hauptbahnhof und mündet in Mecklenbeck in die Bahnstrecke Münster – Dülmen – Essen. Im Durchgangsverkehr passieren zahlreiche Ganzzüge im sog. Hochwertigen Güterverkehr Münster, die aus Süddeutschland und dem Rhein-Ruhr-Raum kommend über die Güterumgebungsbahn in Richtung Hamburg geführt werden. Derzeit sind dieses täglich 20 Fahrten, hinzu kommen noch sog. dispositive Fahrten.

Die Netzplanungen 21 der BD AG sehen künftig die konsequente Trennung von Personen- und Güterverkehr vor. In diesem Zusammenhang wird zur Kapazitätssteigerung im Nord-Süd-Verkehr der zweigleisige Ausbau zwischen Nienburg/ Weser und Minden vorangetrieben, um nach Fertigstellung den Güterverkehr dann getrennt vom Personenverkehr auf der zentralen Achse Hamburg – Ruhrgebiet über Minden, Bielefeld und Hamm abzuwickeln. Der Realisierungshorizont für diesen Ausbau ist für 2015 vorgesehen. Mit der Fertigstellung würde dann auf der Güterumgebungsbahn kein Güterzug mehr fahren. Eine Annahme, die aber bereits seitens der DB Netz AG, Niederlassung West wieder zurückgenommen wurde. So hat die DB AG Netz mitgeteilt, dass angesichts eines Investitionsstopps in Neu- und Ausbaustrecken und des angestrebten Realisierungszeitraums, aber auch aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme nicht von einer derart großen Entlastung der Güterumgebungsbahn ausgegangen wird, dass eine Entbehrlichkeit Grundlage weiterer Planungen ist. Damit ist der Bestand der Güterumgebungsbahn weiterhin gesichert.

### **Die Westfälische Landes-Eisenbahn**

Die Strecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) befindet sich im Streckenabschnitt Münster – Neubeckum seit 1995 im sog. im Auslaufbetrieb. Die Betriebssicherheit ist noch gewährleistet, bis auf notwendige Schwellenerneuerungen werden jedoch keine Investitionen in die Erhaltung und Modernisierung des Gleiskörpers getätigt. Seitens der WLE als Infrastrukturunternehmen wurde der Eisenbahngüterverkehr bis zum Jahr 2008 zugesichert. Über die WLE werden im Stadtgebiet das Sauerstoffwerk Westfalen AG, die Firmen Pebüso und Teerbau sowie Rhenus, VTG Lenkering und die Stadtwerke Münster bedient. Des Weiteren finden periodisch Militärverladungen statt, darüber hinaus wird über die WLE der Gleisanschluss für die Halle Münsterland (Eisenbahn-Messe) sichergestellt. Die WLE-Strecke ist im Schienengüterverkehr für das südöstliche Stadtgebiet ein wirtschaftlicher Standortfaktor für derzeitige und künftige Nutzer, ihr Erhalt ist insbesondere im Stadtgebiet Münster bis auf weiteres sicherzustellen.

### **Umschlagterminal ‚Münsterland‘**

Der Containerterminal an der Robert-Bosch-Straße wird seit Ende der 1990er Jahre nicht mehr genutzt. Die Infrastruktur wird derzeit über die Spedition Sander unterhalten und gesichert. Die Zufahrt zum Umschlagstandort ist schienentechnisch nach wie vor möglich. Die Stadt Münster, das Amt für Stadt- und Regionalentwicklung, Statistik, die Wirtschaftsförderung und die IHK sind in Gesprächen mit interessierten verladenden Unternehmen und Schienenverkehrslogistikern, um den kombinierten Ladungsverkehr Straße-Schiene an diesem Standort wieder zu reaktivieren. Moderne und innovative Logistikkösungen ermöglichen dieses auch ohne kostenintensive und aufwendige Infrastruktur, wobei die Chancen einer Realisierung jedoch im Einzelfall zu prüfen sind.

## **3. Situation und Perspektive der Industriestammgleise**

Im direkten Eigentum der Stadt Münster befinden sich die Industriestammgleise Höltenweg und Robert-Bosch-Straße.

### **Das Industriestammgleis Höltenweg**

Das Industriestammgleis Höltenweg schließt im Betriebsbahnhof Kanal (zwischen Brücke DEK und Albersloher Weg) an die Güterumgebungsbahn Mecklenbeck – Südmühle und damit an das Netz der DB AG an. Es wird zurzeit nicht genutzt. Nachdem der Schienengüterverkehr vollständig zum Erliegen gekommen ist, hat die DB Netz AG den Gleisanschlussvertrag zum 30.09.2000 gekündigt. Da die Anschlussweiche den Ersatzzeitpunkt erreicht hat und entsprechend einer Befragung der dort ansässigen Unternehmen auch mittelfristig keine schienenspezifische Bedienung geplant ist, soll die Anschlussweiche zurückgebaut und damit das Industriestammgleis Höltenweg deaktiviert werden. Damit wird das Gleis zwar abgeklemmt, bleibt aber noch vorhanden, so dass eine spätere Reaktivierung zwar mit hohen Kosten verbunden wäre aber möglich bleibt.

### **Das Industriestammgleis Robert-Bosch-Straße**

Dieses Gleis schließt in Münster Hbf. an das Netz der DB AG an und führt bis in den Bereich der Schuckertstraße. Derzeit nutzt die Firma Kiffe Waggonbau an der Siemensstr.

das Gleis, die Waggons zur Reinigung, Wartung und Reparatur erhält. Diese Bedienung ist weiterhin sicherzustellen.

#### 4. Überblick zu weiteren Gleisanlagen

Auch befinden sich Gleisanlagen im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH bzw. unter städtischer Beteiligung. So unterhalten die Stadtwerke Münster GmbH in den **Stadthäfen I und II Gleisanlagen**, die im Hbf Münster an das Netz der DB AG anschließen.

Im Stadthafen I findet derzeit Schienengüterverkehr – allerdings mit rückläufiger Tendenz – statt. Wurden dort 1990 noch 1114 Waggons abgefertigt, so ging die Zahl auf 401 abgefertigter Waggons im Jahr 1996 und 244 Waggons im Jahr 2001 auf nunmehr 174 im Jahr 2003 zurück. Nach Fertigstellung der GuD-Anlage (Ende 2005/ Anfang 2006) wird sich das Transportaufkommen damit voraussichtlich weiter verringern.

Die Gleise im Stadthafen II werden derzeit nicht genutzt. Perspektivisch ist eine Deaktivierung zu prüfen.

Die Gleisanlage im **Gewerbegebiet Loddenheide** sowie die Verladerampe ist 2003 in das Eigentum der Bundesfinanzverwaltung übergegangen. Die Panzerverladerampe wird derzeit von den britischen Streitkräften genutzt.

Der **Nebengleisanschluss Meßkamp/ Nienkamp** zweigt in Münster Zentrum-Nord von der Bahnstrecke Münster – Rheine der DB Netz AG ab und befindet sich im Eigentum der RWE AG. Ein Seitenstrang der RWE-eigenen Gleisanlage zwischen den Straßen Meßkamp und Nienkamp verläuft auf städtischem Grundstück. Dieses Gleis wird von der RWE, ehemals VEW, nicht mehr genutzt, damit wurde der Schienengüterverkehr in diesem Bereich aufgegeben. Auch hat die Anschlussweiche im Bereich Nevinghoff ihren Ersatzzeitpunkt erreicht. Die DB AG hat einen kompletten Rückbau der Gleise wegen der enormen Unterhaltungsaufwendungen nahegelegt. Die RWE hat zugesichert, den Rückbau der Gleise zu organisieren. Die Gleisfläche soll möglichst als Radweg ausgebaut werden, so dass eine durchgehende Radwegeverbindung von der Gasselstiege (York-Center) entlang des Germania-Geländes durch den nördlichen Wienburgpark bis zum Zentrum Nord entsteht.

#### 5. Planungsperspektiven und Ausblick

Gemäß den Ausweisungen im Flächennutzungsplan sind für das Industriegebiet Nord-Hessenweg und den geplanten Industrie- und Gewerbepark Münster Südwest Anschlussgleise vorgesehen:

Für das **Industriegebiet Nord-Hessenweg** ist die Anbindung an die Bahnstrecke Münster – Rheine der DB Netz AG vorgesehen, das Planfeststellungsverfahren ist hier in Vorbereitung.

Für den geplanten **Industrie- und Gewerbepark Münster-Südwest** in Amelsbüren ist ein Anschluss an die DB Bahnstrecke Münster – Dortmund vorgesehen. Die Realisierung dieser Maßnahme hängt neben dem Interesse von Firmen in hohem Maße von dem zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Münster – Lünen ab. Nur so können den verladenden Unternehmen attraktive Bedienungszeiten angeboten werden. Obgleich der zweigleisige Ausbau der Strecke im vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbau-

planes angesetzt ist, kann mit einer Realisierung dieser Maßnahme frühestens nach 2008 gerechnet werden.

Abschließend bleibt festzustellen, dass der europäische Transport- und Logistikmarkt zu den am stärksten wachsenden Märkten überhaupt gehört. Die Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 gehen bundesweit von einem Wachstum des Güterverkehrs von über 60 % gegenüber 1997 aus, was insbesondere im kombinierten Verkehr zu Wachstumspotenzialen führen wird. Allein im Eisenbahngüterverkehr wird eine Steigerung der Verkehrsnachfrage um 103 % für 2015 gegenüber 1997 erwartet. Dabei sind zwei Faktoren deutlich beeinflussend. Auf der einen Seite die seit dem 1.1.2005 eingeführte LKW-Maut, die streckenbezogene Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit Nutzfahrzeugen ab zwölf Tonnen erforderlich macht. Und zum anderen das von der Bundesregierung aufgelegte und zum 1.9.2004 in Kraft getretene Programm zur Förderung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderprogramm).

Vor diesem Hintergrund wird die Verwaltung die Entwicklung der Gleisinfrastruktur auch weiterhin intensiv beobachten, Entscheidungen zur Entwicklung des Gleisnetzes vorbereiten und versuchen, die Lage Münsters im Netzgefüge der Schienengüterinfrastruktur zu sichern. Dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehr und Wirtschaft wird entsprechend berichtet.

I.V.

gez.

Schultheiß

Stadtdirektor