

Anlage 1 zur Vorlage V/0800/2010 „Umstrukturierung WLE“

Erläuterungen zur Westfälischen Landeseisenbahn (WLE):

Standort- und Wirtschaftsfaktor

Die WLE ist ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor in der Region. Sie bietet den heimischen Unternehmen die Möglichkeit, den Standortfaktor Schiene im Wettbewerb um den europäischen Markt einzusetzen. Damit ist sie ein wichtiges Kriterium der Standortgüte und ein aktives Ansiedlungselement. Die WLE bedient in den Kreisen Soest, Warendorf und in der Stadt Münster rd. 50 Unternehmen mit Schienenverkehrsdienstleistungen. Weiteren Unternehmen steht durch Gleisanschlüsse oder Gleisnähe die Bahn offen - oftmals genutzt als Instrument zur Effizienzsteigerung der Transporte.

Für rund 120 Mitarbeiter bietet die WLE in der Region sichere und qualifizierte Arbeitsplätze. Mit Waren und Leistungen im Wert von knapp 4,5 Mio. EUR ist die WLE bei 500 überwiegend mittelständigen Firmen ein wichtiger Auftraggeber. Dadurch entstehen regionale Beschäftigungs- und Einkommenseffekte, die zusätzliche Arbeitsplätze sichern und weitere positive Effekte auslösen. Dies kommt direkt der Standortattraktivität zugute.

Verkehrsentlastung

Unbestritten ist die Eisenbahn das umweltfreundlichste Transportmittel. So stößt der Schienengüterverkehr 30-mal weniger Schadstoffe aus als der Straßengüterverkehr und verbraucht 8,7-mal weniger Energie. Gleichzeitig ist das Unfallrisiko bedeutend geringer als im Straßenverkehr. Daneben spricht die relativ geringe Lärmbelastung für die Eisenbahn.

Die WLE transportierte in 2007 rd. 1,6 Mio. Gütertonnen. Dies entspricht täglich etwa 20 Zugfahrten. Um die gleiche Menge im Straßengüterverkehr zu befördern, wären jedoch 310 Lkw-Fahrten pro Tag nötig. Berücksichtigt man auch die Leerfahrten, erspart die WLE den Anrainerkommunen und ihren Bürgern jedes Jahr knapp 120.000 Lkw-Fahrten.

Finanzierung der Unterhaltung und Betrieb des Fahrwegs

Anders als die DB finanziert die WLE ihre Infrastruktur mit einer Gleislänge von 120 km seit 2004 ohne Förderung durch Land oder Bund. Im Gegensatz dazu erfolgt die Straßenfinanzierung über die Haushalte von Bund, Ländern sowie auch der Städte und Gemeinden.

Das Land NRW hat angekündigt, die Förderung der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen 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 (NE) 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.

Zukunftserwartungen

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. Zusammenfassend ist eine weitere Absenkung des bereits in der Vergangenheit deutlich gesunkenen notwendigen Ausgleichsbetrages auf mittelfristig voraussichtlich 2,1 Mio./Jahr zu prognostizieren.

Die Westfälische Landeseisenbahn ist zudem 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, Angelmodde und Wolbeck sowie für die Dienstleistungs- und Gewerbeparks Loddenheide, die Halle Münsterland, und das gesamte Hafenaerial.

Dies bestätigen die Ergebnisse des im Auftrag des Zweckverbandes SPNV Münsterland (ZVM) erstellten aktualisierten Gutachtens (Herbst 2010) zur WLE-Reaktivierung. Die vom Gutachter vorgenommene Kosten-Nutzen-Analyse kommt zu einem positiven Ergebnis, was auch als Voraussetzung für einen Förderzugang gilt. Aufgrund dessen 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 Nahverkehrs 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.

Im Falle der Reaktivierung könnten zusätzliche Einnahmen die wirtschaftliche Situation der WLE verbessern. Darüber hinaus stünde eine dann ausgebaute Infrastruktur auch für den Güterverkehr zur Verfügung.