

Michael Eßer
Rechtsanwalt
Brandhoveweg 138
48167 Münster
m-esser@gmx.net

An den Rat der Stadt Münster
An die Bezirksvertretung Münster Südost

8. Juni 2016

**Anregung gem. § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen:
Keine Reaktivierung der WLE-Strecke Münster-Sendenhorst ohne adäquaten
volkswirtschaftlichen Nutzen. Gesundheitsfahren für Anlieger der Strecke bei der Planung
angemessen berücksichtigen.**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Lewe,
sehr geehrte Ratsmitglieder,
sehr geehrte Bezirksvertreterinnen und -vertreter,

im Sinne aller von der geplanten Reaktivierung des schienengebundenen PNV auf der WLE-Trasse
Münster HBF - Sendenhorst (PF2) betroffenen Bürger und Bürgerinnen möchte ich im Namen aller
Unterzeichner beantragen, dass der Rat der Stadt Münster folgende Anträge beraten und
beschließen möge:

- 1. Der Rat der Stadt Münster stimmt der Reaktivierung der WLE-Strecke nicht zu, wenn der Schwellenwert der Kosten-/Nutzen-Bilanz des volkswirtschaftlichen Nutzens von 1,0 nicht erreicht wird. Dazu holt der Rat eine aktualisierte Kosten-Nutzen-Untersuchung ein, die die letzten Kostenschätzungen zu den notwendigen Investitionen einschließlich aktiver Schallschutzmaßnahmen sowie eine Neubewertung möglicher Fahrgastzahlen bei Aufrechterhaltung der Buslinie 8 berücksichtigt.**
- 2. Der Rat der Stadt Münster gibt der für die Planung zuständigen Behörde auf, die weitere Planung nur unter Berücksichtigung aktiver Schallschutzmaßnahmen (z.B. durch Schallschutzwände) fortzusetzen, um unzumutbare gesundheitliche Beeinträchtigungen unmittelbarer Anlieger der Strecke durch Lärm, Erschütterungen und Abgasemissionen auszuschließen.**
- 3. Der Rat der Stadt Münster lässt prüfen, ob die Einrichtung eines Rad-Schnellweges auf der Trasse eine verkehrs- und umwelt- und finanzpolitisch sinnvollere Variante der künftigen Nutzung der WLE-Trasse sein kann.**

Begründung:

Der Presseberichterstattung habe ich entnommen, dass die Reaktivierung der WLE-Strecke zwischen Münster-HBF und Sendenhorst nunmehr eine weitere Hürde genommen hat. Gerne möchte ich Sie auf einige Bedenken meinerseits hinweisen und Sie bitten, diese in Ihre persönliche Position zur Reaktivierung der WLE für den Personenverkehr einzubeziehen.

1. Fragen zu negativen Umwelteinflüssen auf Anliegergrundstücke

Mit Erstaunen musste ich lesen, dass in Sachen Schallschutz für Anlieger der Trasse lediglich passiver Schallschutz (sprich Schallschutzfenster) in 47 Fällen vorgesehen ist, obwohl etliche Wohngebäude teilweise in weniger als 10 m Abstand zum Bahngleis liegen und die Geschwindigkeit der Züge von derzeit max. 20 km/h künftig auf 80 bzw. 100 km/h heraufgesetzt wird.

"Da die Trassenführung in weiten Teilen der Strecke nahezu unverändert bleibt kann kein besonderer Anspruch auf Lärmschutz geltend gemacht werden."

(Spiekermann AG, Düsseldorf, Gutachten für ZVM aus 2010)

"Schall- und Erschütterung: Keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen, 47 Wohneinheiten passive Lärmschutzmaßnahmen"

(Ergebnisse der planungsbegleitenden Gutachten - hier: Ersteinschätzungen Schüßler-Plan Stand 14.09.2015 unter Berufung auf Büro Peutz Consult, Düsseldorf)

Wie die Gutachten zum Ergebnis kommen, dass hier keinen aktiven Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen sind, bleibt unklar. Offensichtlich basiert diese Planung aber auf einer irrtümlichen Einschätzung der Rechtslage.

Die Aussage in dem Gutachten Spiekermann lassen vermuten, dass man sich darauf reduziert, dass hier ja kein Neubau bzw. keine Veränderung der vorhandenen Trasse vorliege und deshalb keine Lärmvorsorge zu treffen sei. Richtig ist zwar, dass nach den einschlägigen Bestimmungen des Bundesimmissionschutz-Gesetzes (BImSchG) hier weder ein Neubau eines Schienenverkehrsweges noch eine bauliche Erweiterung vorliegt - soweit die Strecke eingleisig bleibt. Ein Anspruch auf Lärmvorsorge durch aktiven Lärmschutz haben Anlieger aber auch dann, wenn ein *erheblicher baulichen Eingriff* in die Schienenstrecke vorliegt, der zu einer Erhöhung des Lärmpegels um (aufgerundet) 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tagsüber oder mindestens 60 dB(A) nachts führt. (§ 1 der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Zu den sonstigen erheblichen baulichen Eingriffen gehören nach der Rechtsprechung auch Maßnahmen wie die Elektrifizierung einer Strecke, der Austausch von Signalanlagen, die Beseitigung von Bahnübergängen, insbesondere aber die Verschiebung von Schienenwegen in der Höhe oder in ihrer Lage (Verschiebung in der Seitenlage) aber auch Maßnahmen wie der Austausch von Holzschwellen durch Betonschwellen und andere Maßnahmen. Bei der geplanten Reaktivierung liegt ein solcher erheblicher baulicher Eingriff vor, weil der Gleiskörper (kompletter Oberbau und Unterbau) auf der gesamten Strecke sowie ein überwiegender Teil der sog. Ingenieurwerke (Weichen, Brücken und Bahnübergänge) erneuert werden müssen, da der aktuelle Zustand des Schienenkörpers aufgrund

seiner baulichen Beschaffenheit bislang nur eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zulässt. Weiter ist in weiten Teilen eine Verschiebung der Trasse vorgesehen sowie der Einsatz von Beton- statt Holzschwellern auf der gesamten Strecke.

*"Durch die Umsetzung der gemäß Betriebsprogramm geforderten Streckengeschwindigkeiten und des zweigleisigen Ausbaues muss in Teilabschnitten, ausgenommen die Bereiche der Verkehrsstationen, **von der jetzigen Trassenführung abgewichen werden**" (Schüßler-Plan Präsentation 10/2015)*

Es handelt sich deshalb zweifelsfrei um eine wesentliche Änderung der vorhandenen Trasse durch einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der Verkehrslärmverordnung.

In Folge dieser baulichen Maßnahmen ist auch eine Erhöhung des Schallpegels zu erwarten. Dies folgt schon allein aus dem Umstand, dass künftig statt Holz- Betonschwellen verbaut werden, die nach Anlage C zu § 3 BImSchV mit einer Pegelerhöhung von 2 dB(A) zu Buche schlagen. Um die gesetzlich definierte Schwelle von aufgerundet 3 dB(A) zu erreichen, bedarf es also nur noch einer weiteren Lärmpegelerhöhung von 0,1 dB(A). Eine weitere Erhöhung des Schallpegels ist durch die mit der Erneuerung des Gleiskörpers angestrebte und geplante Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 20 km/h auf 80 bzw. 100 km/h zu erwarten. In diesen Fällen ist ein sog. Beurteilungsverfahren durchzuführen, der die Lärmimmission nach Umsetzung des baulichen Eingriffs prognostiziert. Werden nach dieser Ermittlung die vorgenannten Schallpegel erreicht, ist beim Bau sicherzustellen, dass die nach dieser Verordnung geltenden Grenzwerte nicht überschritten werden. Für reine Wohngebiete, was für die meisten direkten Anlieger der WLE Trasse zutreffend ist - gilt ein Grenzwert von dB(A) tagsüber 59 und 49 dB(A) nachts. Im Bereich des Schulzentrums Wolbeck, das ebenfalls direkt an der Strecke liegt, gilt ein Grenzwert von 57 dB(A). Der sog. Schienenbonus, wodurch bei Schienenlärm gegenüber Straßenlärm ein Abschlag von -5 dB(A) vorgenommen wurde, ist 2015 abgeschafft worden. Dies ist natürlich im Gutachten des ZVM bzw. der Spiekermann AG aus dem Jahre 2010 noch nicht berücksichtigt worden, weshalb die dort getroffenen Aussagen zum Erfordernis von Lärmschutzmaßnahmen ohnehin keine Gültigkeit mehr haben können.

Werden also die vorgenannten Schall-Grenzwerte überschritten, wovon hier ausgegangen werden muss, besteht ein Anspruch auf sog. Lärmvorsorge durch entsprechende bauliche Maßnahmen an der Quelle. Dabei gilt der Grundsatz, dass der Anspruch auf aktiven Lärmschutz passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgeht! Nur wenn diese völlig unverhältnismäßig wären, kann in der letzten Abstufung auf passive Lärmschutzmaßnahmen zurückgegriffen werden. Nach der Rechtsprechung ist dies aber nur in Ausnahmefällen der Fall! Eine Abwägung der Kosten von aktiven Schallschutzmaßnahmen ist nach meinem Kenntnisstand überhaupt nicht erfolgt, wäre aber zwingend, bevor man sich auf passive Maßnahmen wie Lärmschutzfenster reduziert.

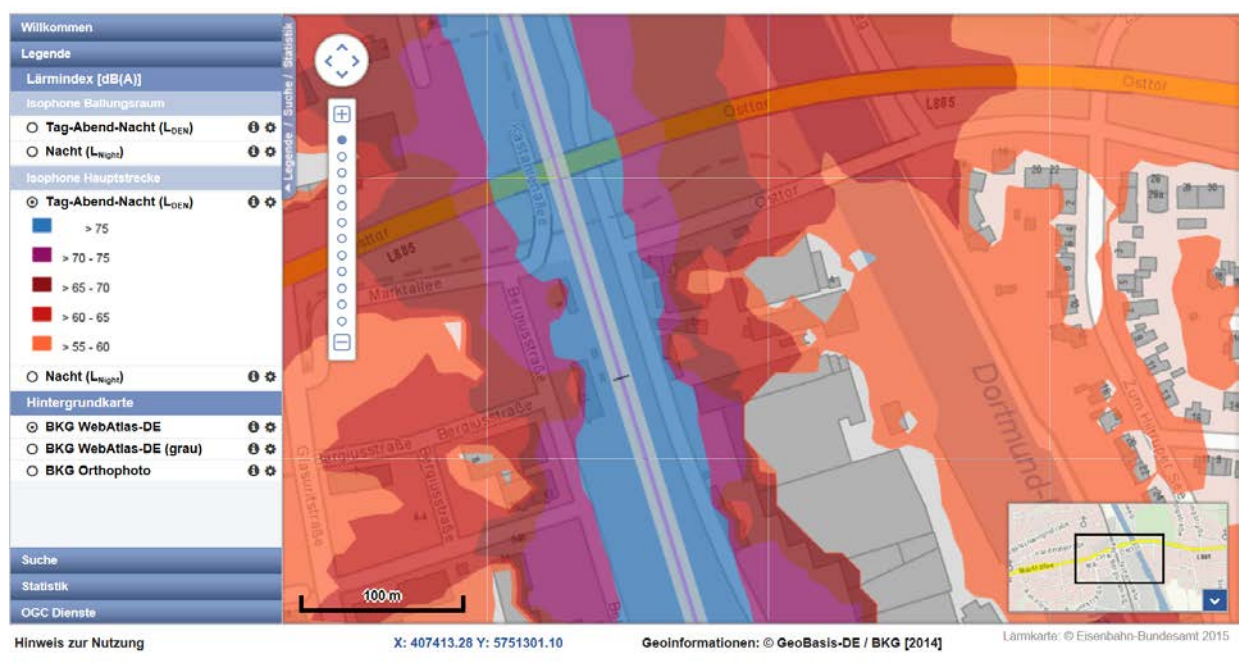
Erstaunlicherweise hat die Stadt Münster bei der Planung des Neubaugebietes "Petersheide" in MS-Wolbeck eine 3 m hohe Schallschutzwand entlang der WLE-Strecke vorgesehen - ohne dass die WLE-Reaktivierung bereits beschlossen wäre. Wenn hier eine Lärmschutzwand möglich ist, kann es nicht unverhältnismäßig sein, wenn für andere direkte Anliegergrundstücke ebenfalls eine Lärmschutzwand als aktive Schallschutzmaßnahme geplant wird. Hier sollte der allgemeine Gleichbehandlungsgrundsatz beachtet werden.

Weder das Gutachten Spiekermann, noch der sog. Schüßler-Plan erläutern Details zum Beurteilungsverfahren und -pegel, vielmehr unterstellen beide, dass keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Vielmehr beruft man sich auf eine "erste Einschätzung" eines dritten Ingenieurbüros. Diese Feststellungen halte ich für nicht mit geltendem Immissionsschutzrecht vereinbar.

Geplant ist ein 20-minütiger Takt der Zugverbindung zwischen Münster HBF und Münster-Wolbeck. Das bedeutet 6 Fahrten (Hin- und Rückweg) in der Stunde, was bei einer Betriebszeit von 5:30 bis 22:30 am Tag 102 Vorbeifahrten an betroffenen Anliegergrundstücken entspricht. Hinzu kommen geplante 2 Güterzüge je Tag a 300 m Länge und ca. 1000 Tonnen Gewicht. Alle Züge sollen im Bereich zwischen Wolbeck und HBF mit 80 km/h verkehren; bislang verkehren zwischen 2 und 6 Güterzügen am Tag auf der Strecke bei einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h.

Es dürfte also schon wegen der Vervierfachung der Geschwindigkeit auf der Hand liegen, dass es hier zu einer diametralen Veränderung der Lärmbeeinträchtigung für die Anlieger der WLE-Trasse kommen wird.

Diese Annahme bestätigt sich, wenn man sich einmal die Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes für die vergleichbare Strecke Münster-HBF - Münster-Hiltrup ansieht. Hier werden Lärmpegel im Abstand von bis zu 30 m von der Trasse von > 75 db, in bis zu 100 m Entfernung noch 70 - 75 dB(A) gemessen. Das entspricht der Lautstärke eines Staubsaugers, neben dem man direkt steht.



Außerdem muss m.E. bei der Beurteilung der hier zu erwartenden Umwelteinwirkungen einbezogen werden, dass die Strecke nicht elektrifiziert wird und deshalb Dieseltriebwagen eingesetzt werden, die in erheblichem Maße gesundheitsgefährdende Abgase - insbesondere Feinstaub - produzieren. Gerade wegen des geringen Abstands der Bahngleise zu den Anliegergrundstücken ist hier mit einer Gesundheitsgefährdung durch Stickoxide und ggfs. Dieselrußpartikel zu rechnen. Auch dieser Aspekt darf m.E. bei einer Planung einer solchen Bahnreaktivierung nicht einfach übergangen werden. Auch ist mit erheblichen Erschütterungen durch die 1000 Tonnen schweren Güterzüge zu rechnen, die möglicherweise die Bausubstanz der Gebäude auf den Grundstücken in Mitleidenschaft zieht. Der Lärm, die Abgase und die Erschütterungen werden die Nutzbarkeit der Anliegergrundstücke erheblich einschränken. Dabei geht es nicht nur um die Lärmbeeinträchtigung in Wohn- und Schlafräumen, sondern auch um die Nutzung der Gärten zur Erholung, die unter diesen Bedingungen wohl kaum mehr möglich ist.

Angesichts der vorgenannten absehbaren Auswirkungen ist es unverständlich, dass sich bislang niemand dieser erheblichen Nachteile für die Anlieger des Projektes annimmt, die vor allem eine erhebliche Gesundheitsgefahr darstellen.

Diese müssen zwingend im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens angemessen berücksichtigt werden, das hier gem. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durchzuführen ist, weil es sich nicht um eine "schraubengleiche Sanierung" der alten Strecke, sondern um eine Änderung des Schienenweges durch teilweise Trassenverlegung, Ausbau zur Zweigleisigkeit und dgl. handelt. Dass hier eine Abwägung öffentlicher und privater Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit (UVP) vorgenommen wurden, ist weder dem Schüßler-Plan noch dem Spiekermann-Gutachten zu entnehmen.

Hier geht es für die betroffenen Anlieger um Vermeidung von gesundheitlichen Schäden durch Lärmbeeinträchtigungen, um Lebensqualität! Immerhin fährt der Zug quasi durch unsere Gärten!

Bislang wurden meine Einwände von einigen Vertretern der Lokalpolitik mit der profanen Antwort abgetan, dass "heute Züge ja erheblich leiser sind als früher". Ich hoffe inständig, dass das nicht das Niveau ist, mit dem die Planung betrieben wird!

Nach aktuellem Planungsstand und den zu erwartenden negativen Umwelteinwirkungen bleibt den Anliegern zur Vermeidung von erheblichen Gesundheitsrisiken wohl nur der Verkauf ihres Eigenheims bzw. der Umzug in eine andere Wohnung. Ob hier ggfs. Entschädigungsansprüche wegen der Wertverluste der Grundstücke der Anlieger entstehen, wäre noch zu klären.

An dieser Stelle möchte ich aber einmal deutlich darauf hinweisen, dass das Wohneigentum der Anlieger auch der privaten Altersvorsorge dient, die hier zunichte gemacht wird.

Ich möchte Sie daher bitten, Ihren politischen Einfluss dahingehend geltend zu machen, dass in die weitere Planung der WLE-Reaktivierung mindestens aktive Schallschutzmaßnahmen einbezogen werden und hoffe darauf, dass dies nicht erst in einem langwierigen Rechtsstreit geklärt werden muss.

2. Weitere negative Auswirkungen der WLE-Reaktivierung

2.1 Prognose der Fahrgastzahlen - Einstellung der Buslinie 8 ist nicht bedarfsgerecht

Die Kosten-Nutzen-Rechnung der Sachverständigen beruht auf Fahrgastzahlen, die nur bei Einstellung der Buslinien 8, R32 und S30 entstehen könnten:

"4.2.5 Modifikation des Busnetzes

Mit Reaktivierung der WLE-Linie werden die Buslinien 8, R32 und S30 durch den SPNV teilweise oder ganz ersetzt. Im Stadtgebiet wird im PF 2 gegenüber dem Prognosenullfall die Linie 8 zwischen Hbf und Wolbeck eingestellt. Daher erfolgt die Wiederherstellung der Verknüpfung der Linien 22 und R22 in Wolbeck und die Angebotsausweitung der TB. In Gremmendorf wird der Linienweg der heute bereits bestehenden TB der Linie 8 erweitert, während in Wolbeck ein neues TB-Angebot eingerichtet wird."

(s. Spiekermann Ziff. 4.2.5.)

"Für den PF 2 (Münster - Sendenhorst) werden ca. 6.260 Fahrgäste pro Tag auf der WLE erwartet. Davon sind 920 neue ÖV-Nutzer." (s. Spiekermann Ziff. 6.3.1. und 6.4.1.)

Der Taxibus ist allerdings keine Alternative zum Linienbus, weil er mindestens 30 min vorher telefonisch vorbestellt werden muss. Wegen der erheblichen Nachteile für Anbindung der Bewohner an jeweils nur einen Haltepunkte pro Ort/Ortsteil dürfte eine Einstellung der Linie 8 indiskutabel sein. Dahingehend haben sich auch schon einige Vertreter der Bezirksvertretung geäußert. Die Linie 8 verkehrt morgens zur Berufsverkehrszeit im 10min-Takt, wobei die Busse in diesem Zeitraum wegen der vielen Schüler und Berufstätigen voll ausgelastet sind. Die Bahn würde nur einen 20min-Takt realisieren können, also deutlich unter Bedarf bleiben.

Laut Gutachten Spiekermann liegt der Zeitgewinn für "Wolbecker" einschließlich durchschnittlicher Anfahrtswege zum Haltepunkt bei 7 min; für "Sendenhorster" liegt der Zeitgewinn gegenüber der Schnellbusverbindung S30 bei nur 1 min. Das dürfte für wenige ein Anreiz sein, auf die Bahn umzusteigen, zumal ein Zeitvorteil nur für Fahrgäste entsteht, die ihr Ziel in der Nähe des HBF haben. Für alle anderen werden die Fahrzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln verlängert, weil sie am HBF auf Busse umsteigen müssen:

"Auf der Strecke von Wolbeck bis Münster Hbf kann bis zu rd. 20% Reisezeit durch die Reaktivierung der WLE eingespart werden.

Neben Reisezeitverbesserungen werden bei der Nachfrageabschätzung aber auch Reisezeitverschlechterungen berücksichtigt. **Für alle heute mit der Linie 8 über den Hauptbahnhof hinausgehenden Fahrten (Richtung Coerde/Kinderhaus) werden zusätzliche Umsteigevorgänge und damit erhöhte Reisezeiten erforderlich, die nicht in jedem Beförderungsfall durch Fahrzeitverkürzungen ausgeglichen werden können.**" (s. Spiekermann S. 33).

	Istfall (Bus) [min]	Planfall 2 (Bahn) [min]	Zeitersparnis
Sendenhorst – Münster Hbf	48 (S30) 55 (R32/22)	47	1 8
Wolbeck – Münster Hbf	36	29	7

Würde die Linie 8 tatsächlich eingestellt, muss sogar davon ausgegangen werden, dass Pendler ggfs. von der Nutzung des Busses auf das Auto umsteigen, weil die Wege zu den jeweiligen Haltepunkten die Verbindung unattraktiv machen. Neuerdings wird ins Spiel gebracht, man könne perspektivisch die Bahnverbindung auch zum Zentrum-Nord durchziehen. Das allerdings ist auf Grund der bestehenden Nutzung durch die DB und Westfalenbahn kaum möglich. Aktuell verkehren 12 Züge je Stunde zwischen HBF und Zentrum Nord, so dass hier kaum Spielraum für weitere Züge besteht. Ob - wie im jetzigen Planungsszenario unterstellt - tatsächlich alle bisherigen Nutzer der Busverbindungen auf die Bahn umsteigen und zusätzliche 960 Fahrgäste pro Tag gewonnen werden können, halte ich angesichts der vorgenannten erhöhten Reisezeiten für Pendler mit Ziel nördlich des HBF für mehr als fragwürdig. Das gilt erst recht in Anbetracht der Tatsache, dass keine Parkmöglichkeiten an den Haltepunkten vorgesehen und wenn überhaupt auch nur in sehr geringem Umfang realisierbar sind. Ein nennenswerte Zahl von Umsteigen vom Auto auf die Bahn ist daher nicht anzunehmen und würde wahrscheinlich durch Umsteiger vom Bus (bei Einstellung oder Einschränkung) auf das Auto überkompensiert.

Auf der Strecke Wolbeck - HBF blieben statt jetzt 27 Haltepunkte nur noch 5; auf der Strecke Sendenhorst - Wolbeck von bisher 16 nur noch 2 Haltepunkte. Angesichts dieser Verschlechterung der Anbindung muss - entgegen dem Gutachten - davon ausgegangen werden, dass der ÖPVN Fahrgäste verlieren und nicht zugewinnen wird!

Eine Konkurrenz von Bahn und Bus nebeneinander wird nicht den angestrebten Zweck erfüllen, Autoverkehr von der Straße auf den ÖPVN umzulenken. Vielmehr würde das zu einer geringen Auslastung der Bahnverbindung führen und damit zur Unwirtschaftlichkeit beider Verbindungen.

Damit ist der verkehrs- und umweltpolitische Sinn des Projektes komplett in Frage gestellt.

2.2 Unverhältnismäßigkeit von Kosten zu volkswirtschaftlichem Nutzen

2.2.1 Gestiegene Investitionskosten

Zum Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens von Verkehrsprojekten muss ein Kosten/Nutzen-Faktor von mindestens 1,0 nachgewiesen werden. Nach Planungsstand wurde für die o.g. prognostizierten Fahrgastzahlen (6.260/Tag) und Investitionskosten von 30,5 Mio € (Stand 2010) ein Kosten/Nutzen-Faktor von 1,15 errechnet (s. Beschlussvorlage vom 23.11.2012 V/0916/2012 an den Rat der Stadt Münster). Diese Kosten/Nutzen-Rechnung ist trotz inzwischen nach oben kalkulierter Investitionskosten auf 39,8 Mio € (Stand 10/2015 ohne Planungskosten) nicht aktualisiert worden. Der Kosten/Nutzen-Wert dürfte schon angesichts der erheblich höheren Investitionskosten unter dem nachzuweisenden Mindestwert von 1,0 liegen.

2.2.2 Nicht berücksichtigte Investitionskosten

Die bislang zugrundeliegende Kostenschätzung der notwendigen Investitionen für das Projekt berücksichtigt noch keinen aktiven Schallschutz und dürfte auch von daher deutlich unter Bedarf liegen. Nicht berücksichtigt sind bisher die Planungskosten i.H.v. ca. 1,5 Mio €, die Kosten für die Aufbereitung des Gleises 21 (850.000 €).

Die Kosten der Sanierung der Kanalbrücke der WLE-Trasse als Sowiesokosten aus der Kosten-Nutzen-Analyse herauszunehmen, halte ich nicht für seriös, weil dies wohl nicht eine Frage dessen ist, welcher Kostenträger dafür aufkommen muss. Unstreitig dürfte die WLE-Reaktivierung ohne die Brückenerneuerung nicht möglich, weil die Brücke technisch nicht mehr geeignet ist für den Bahnbetrieb im geplanten Umfang.

2.2.3 Geringere Ersparnisse als geplant

In die Kalkulation eingeflossen sind außerdem Ersparnisse durch die Streichung der Busverbindung Linie 8 zwischen Wolbeck und HBF. Bleibt die Busverbindung aber erhalten (wie von Politikern angekündigt), verschlechtert sich die Kosten/Nutzen-Bilanz weiter.

Die prognostizierten Fahrgastzahlen als wesentlicher Faktor der Kosten-Nutzen-Analyse basieren auf der Annahme, dass die Busverbindungen Linie 8 und die Linien S30 und 32 eingestellt werden.

Das dürfte angesichts der zu weiten Zuwege zu den jeweiligen Haltepunkten - insbesondere vor der Hintergrund einer älter werden Bevölkerung - wohl kaum politisch durchsetzbar sein.

Die in die Kosten-Nutzen-Analyse eingerechneten Ersparnisse im Individualverkehr entbehren aber einer nachvollziehbaren Grundlage:

"Durch die Verlagerungen vom MIV zum ÖV können die täglichen Pkw-Leistungen um rd. 17.200 km reduziert werden.

Mit Reaktivierung der WLE werden Reisezeitgewinne in Höhe von rd. 115 Tsd. Stunden pro Jahr erwartet." (Spiekermann-Gutachten S.35)

Wie schon oben dargestellt, fehlt nicht nur Anreiz für Autofahrer, auf die Bahn umzusteigen, sondern mangels Parkraum auch die Möglichkeit. Insofern ist der Ansatz von ersparten Reisezeiten, Abgas-Emissionen, Aufwendungen für Unfallschäden und PKW-Betriebskosten auf der Nutzen-Seite in der jetzt gemachten Höhe unangemessen und verfälscht das Ergebnis.

2.2.4 Erhöhter Betriebskostenzuschuss

Bleibt also festzustellen, dass die Kosten-Nutzen-Analyse auf unrealistischen Annahmen zu Fahrgastzahlen beruht, die erheblich hinter der Prognose zurück bleiben werden. Das bedeutet wiederum einen nicht unerheblichen jährlichen Zuschuss, der nach meinem Kenntnisstand schon jetzt auf 3,86 Mio € per anno geschätzt wurde und damit deutlich höher liegen dürfte.

Zitat aus der Präsentation Zweckverband SPNV Münsterland / Spiekermann AG:

Für das SPNV-Verkehrsunternehmen ergibt sich unter Anrechnung der Fahrgeldeinnahmen bezogen auf das Jahr der Inbetriebnahme ein negatives Betriebsergebnis von 3.860 Tsd. Euro/Jahr, das vom Aufgabenträger im Zuge des Verkehrsvertrags dynamisiert abzudecken ist.

2.2.5 Externe Kosten

Nach meinem Kenntnisstand ist bislang völlig unbeachtet bei der Gesamtplanung, dass ein aufwendiges und kostspieliges **Artenschutzprüfungs-Verfahren** durchzuführen ist (§§ 44, 45 Bundesnaturschutzgesetz bzw. der EU-Richtlinien 92/43 EWG bzw. 2009/147 EG), da bei der geplanten Sanierung der Strecke, die teilweise durch Wälder und Wiesen verläuft, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf geschützte Arten nicht ausgeschlossen werden können. Möglicherweise sind auch Ausgleichsmaßnahmen zu treffen oder Ausgleichszahlungen zu leisten. Auch durch diese noch einzukalkulierenden Kosten verschlechtert sich der Kosten-Nutzen-Faktor abermals, sodass ein volkswirtschaftlicher Nutzen in keinerlei Verhältnis mehr zum Aufwand steht.

Fazit:

Im Ergebnis liegt der volkswirtschaftliche Nutzen in keinem angemessenen Verhältnis zu den entstehenden Kosten und bleibt deutlich unter dem Schwellenwert von 1,0. Von daher ist das Projekt nicht finanzierungswürdig.

2.3 Auswirkungen auf den örtlichen Verkehr

Die verkehrlichen Auswirkungen der WLE-Reaktivierung wurden m.E. nicht vollumfänglich betrachtet: Es wird - bedingt durch die 100 Schrankenschließungen am Tag - zu erheblichen Rückstaus auf dem Gremmendorfer Weg und vor allem auf der Hiltruper Straße in Wolbeck kommen, was jetzt schon wegen des An- und Abfahrtsverkehrs zu den Einkaufsmärkten Rossmann, Lidl und Edeka sowie dem Radverkehr zum Schulzentrum Wolbeck ein mehr als überlasteter Verkehrsknoten ist. Hier wird es mehrmals die Stunde zum völligen Erliegen des Verkehrs kommen mit entsprechenden Rückstau auf den zuführenden Straßen. Welche Auswirkungen ein beschränkter Bahnübergang bei ausgelasteten innerstädtischen Straßen hat, kann täglich in Handorf-Sudmühle besichtigt werden.

Gleiche Bedenken hat die CDU-Fraktion der BV-Südost schon mit einem Antrag an den Rat vom 26.10.2010 geäußert und eine entsprechende Beschlussempfehlung abgegeben, die wortgleich von der BV-Südost am 18.01.2011 beschlossen wurde:

- " 1. Bei der geplanten Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn (Vorlage V/0846/2010) ist zu beachten, dass der heutige Standard der Anbindung der Siedlungsanlagen Wolbeck, Angelmodde und Gremmendorf an den ÖPNV erhalten bleibt.*
- 2. Ferner darf es durch die mögliche Reaktivierung der WLE nicht zu einer gravierenden Behinderung des Straßenverkehrs im Bereich der Querungen/Bahnübergänge kommen (z.B. Gleis – Hiltruper Straße in Wolbeck, Gleis – Gremmendorfer Weg im Bereich Gremmendorf, Gleis – Heumannsweg im Bereich Gremmendorf).“*

Diese Bedenken haben offenbar keinen Eingang in die weitere Entwicklung des "Schüßler-Plans" gefunden, ebenso wenig wie die Anbindung der Wohngebiete auf dem bisherigen Standard. Es ist nicht erkennbar, wie die Behinderung des Straßenverkehrs bei den o.g. Bahnübergängen gelöst werden kann.

2.4 Gefährdungspotenzial durch Geschwindigkeitserhöhung

Durch die erhebliche Geschwindigkeitserhöhung von 20 km/h auf 80 km/h und die Erhöhung der Frequenz von 4-6 Fahrten auf dann ca. 100 Fahrten/Tag ist eine Gefährdung an den verschiedenen Bahnübergängen nicht auszuschließen. Ich denke hier besonders an die Bahnübergänge in Nähe des "Schulzentrum Wolbeck", die von hunderten Schülern am Tag passiert werden müssen. Es besteht auch die Befürchtung, dass ggfs. Schüler noch versuchen, trotz schließender Schranken über die Gleisanlage zu kommen.

Im Übrigen müsste die jetzt völlig ungesicherte Strecke im Bereich der Wohngebiete gegen Zutritt von Personen, insbesondere Kindern, gesichert werden - also kilometerlanger Zaun in die Siedlungen gestellt werden, um eine Gefährdung von Menschen auszuschließen.

Ich frage mich auch, ob in der jetzigen Planung auch eine Gegenverkehrssicherung enthalten ist, zumal es sich ja größtenteils um eine eingleisige Strecke mit Zugbegegnung handelt.

3. Alternativvorschlag

Vielleicht darf ich mir auch einen Alternativvorschlag zur Reaktivierung erlauben:

Eignet sich die WLE-Trasse nicht bestens für einen Rad-Schnellweg?

Ein Paradebeispiel ist der sog. "Pengel-Anton-Radweg", der bereits 1985 auf einer ehemaligen WLE-Strecke zwischen Soest und Belecke (Möhnesee) gebaut wurde. In jüngerer Zeit sind im Ruhrgebiet einige Rad-Schnellwege errichtet worden, die auf stillgelegten Bahntrassen angelegt wurden.

Man könnte auf der WLE-Trasse weitgehend kreuzungsfrei mit dem Rad in die Innenstadt gelangen. Der Kostenaufwand wäre ein Bruchteil der Sanierung der Gleisanlage, es müssten keine Schranken-, Signalanlagen und Zustiegspunkte gebaut werden. Das wäre nicht nur eine viel kostengünstigere Alternative, sondern auch eine umweltschonende Variante, motorisierten Verkehr umzulenken.

Außerdem würde dies bestens zur Fahrradstadt Nr. 1 in Deutschland passen. Ebikes und Pedelecs werden immer beliebter und bieten eine echte Alternative im innerstädtischen Verkehr zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Münster hat hier noch Nachholbedarf an passenden Radwegen.

Hierzu gibt es auch ein Förderprogramm des Landes NRW, die Kosten lägen also nicht nur bei den Kommunen. Ein zusätzlicher volkswirtschaftlicher Nutzen entstünde hier durch den nachweislichen positiven Effekt des Radfahrens auf die Gesundheit.



Pengel-Anton-Radweg

Zusammenfassend möchte ich Sie bitten, Ihren persönlichen Standpunkt zur Reaktivierung unter Berücksichtigung aller vorgenannten Nachteile einmal zu überprüfen und im Sinne meiner Anträge zu entscheiden.

gez. Michael Eßer