

Bürgerinformationsveranstaltung am 15. Mai 2018: Fragen der Bürgerinnen und Bürger zur Reaktivierung der WLE sowie die Antworten der Verwaltung, der Stadtwerke und der Planungsbüros

Im Rahmen der Bürgerinformation Während gab es zum einen Gelegenheit zum persönlichen Gespräch mit den Planenden und zum anderen Gelegenheit mithilfe von Karten Fragen zu stellen, ein Statement abzugeben oder Hinweise zu liefern. Die vollständige aller Fragen und die dazugehörigen Antworten sind auf den nachfolgenden Seiten dokumentiert. Es wurden alle Frage erfasst und beantwortet, dadurch kommt es teilweise bei den Fragen und auch bei den zugehörigen Antworten zu Redundanzen.

Zur besseren Übersichtlichkeit wurden die Fragen und Antworten nach Themenfeldern geordnet:

- Fragen und Antworten zum Konzept (Bus und Schiene)
- Fragen und Antworten zum Betrieb
- Fragen und Antworten zu Kosten und Finanzierung
- Fragen und Antworten zu Umweltbelangen
- Fragen und Antworten zum Verfahren
- Sonstige Fragen und Antworten

Mehrteilige Fragen wurden dem im Vordergrund stehenden Inhalt zugeordnet.

Fragen und Antworten zum Konzept (Bus und Schiene)

Warum teert man die Trasse nicht und lässt einen Schnellbus fahren?

Für die WLE werden zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. So viele Fahrgäste können mit Doppelgelenkbussen nicht bewältigt werden. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. Ein Schienenfahrzeug des für die WLE-Strecke vorgesehenen Typs hat 130 Sitzplätze und 120 Stehplätze, fasst also 250 Personen. In der Hauptverkehrszeit fährt die WLE in Doppeltraktion, ein Zug kann also 500 Personen befördern.

Auch der Verkehrsfluss eines Busses wäre nicht mit dem eines Schienenfahrzeuges vergleichbar. An den Kreuzungen müsste eine Vorfahrtregelung getroffen werden. Begegnungsverkehr wäre nicht möglich. Die Kosten einer Asphaltierung sind mit den Kosten einer Reaktivierung vergleichbar, bei allerdings deutlich geringerem Nutzen.

Was ist mit dem Nachtbus?

Nach derzeitigem Planungsstand bleibt das Nachtbusangebot im Einzugsbereich der WLE erhalten.

Wie sieht der Buswendeplatz am Altehof aus?

Dazu gibt es noch keine konkreten Planungen. Es wird keine Blockumfahrt im Wohngebiet "Vogelviertel" geben.

Welche Linie fährt von wann bis wann? Bus + Bahn

Die Betriebskonzepte für Bus und Bahn sind unter folgendem Link nachzulesen:

http://www.zügig-wle.de/pdf/KV1702_NKU_WLE_2018-04-11.pdf

Anzahl der wegfallenden Haltepunkte der Linie 8

Alle Haltestellen in Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck werden bestehen bleiben. Sie werden ggf. ab Altehof bis Nogatstraße nur noch im 60-Min-Takt angefahren. Endgültige Aussagen

dazu, ob ggf. doch ein 20-Minuten-Takt möglich ist, werden Anfang 2019 erwartet. Ab Gremmen-dorf stadteinwärts wird die Linie 8 in das Gelände der York-Kaserne einfahren und auf dem Weg der heutigen Linie 17 bis zum Hauptbahnhof verkehren. Die Fahrzeit der Linie 8 bis zum Haupt-bahnhof wird sich dadurch verlängern, aber es werden auch aus den Stadtteilen andere Ziele im Gewerbegebiet erreichbar.

Warum soll die Linienführung der Buslinie 8 geändert werden?

Eine parallele Führung der Linie 8 zur Strecke der WLE wäre eine unmittelbare Konkurrenzierung zweier Verkehrsträger des Umweltverbundes. Eine solche Konkurrenzierung ist seitens des För-dergebers nicht zulässig.

Ich sehe in der Reaktivierung der WLE-Strecke nur einen Zeitgewinn.

Die WLE wird eine schnelle, staufreie und leistungsfähige Verbindung auf eigener Trasse für den Stadt- und den Umland-Verkehr bieten und damit das ÖPNV-Angebot auf eine neue Qualitätsstufe stellen. Sie bietet Komfort, Pünktlichkeit und Sicherheit, moderne und umweltfreundliche Technik, aktiven Umweltschutz, einen dichten Fahrplankontakt, neue Züge, neue Gleise, neue Mobilität abseh-bar für mehr als 7.000 Fahrgäste täglich.

Wie kann induzierter Verkehr gerechtfertigt werden durch Reisezeitersparnisse, die in zu-sätzliche Fahrten umgesetzt werden (S.18, Spiekermann 2018)?

Bei den hier genannten Verkehren handelt es sich um zusätzliche Fahrten im ÖPNV, die durch das gegenüber dem MIV verbesserte ÖPNV-Angebot induziert werden (Reisezeitvorteile)

Dieses Konzept ist gegenüber Spiekermann 2010 überhaupt der Grund für „positive Nut-zenergebnisse“.

Nein, ausschlaggebend ist u.a. der dynamisch wachsende Korridor Albersloher Weg, mit einer schon jetzt deutlich höheren Fahrgastnachfrage als noch in 2010 angenommen.

Wo können Autos parken, deren Fahrer zum Bahnhof fahren. Es gibt keinerlei Park&Ride-Plätze!

Dazu gibt es Vorüberlegungen. P+R und B+R-Plätze werden an den Haltepunkten soweit sinnvoll durch die Stadt Münster eingerichtet.

Womit kann gerechtfertigt werden, dass dutzende von Anwohnern am Hoher Ufer statt 700m Fußweg zur Bushaltestelle, mit der Linie 17/8 nun dann 1300m bis Althof gehen müssen (20 min Takt) und zudem noch erheblich verlängerte Reisezeiten ertragen müssen? Ist die Substitution von Bus und Auto modelliert worden? (Reaktivierung von PKW)

Die Haltestelle "Am hohen Ufer" wird heute von weniger als 10 Fahrgästen pro Tag genutzt. Das zur Ermittlung der Verkehrsverlagerungen angewandte Verkehrsmodell berücksichtigt Verkehrs-verlagerungen zwischen allen Verkehrsarten.

Ist eine Überlegung angestellt worden die WLE Haltepunkte im Stadtgebiet wegfallen zu lassen und nur den Umlandverkehr aus der Stadt zu entfernen? Bessere und wesentlich schnellere Erschließung des Umlandes.

Die Reaktivierung der WLE ist immer im Kontext Stadt-Umland-Verkehr betrachtet worden. Halte-punkte im Stadtgebiet sind nicht nur für den innerstädtischen Verkehr sondern auch als Zie-le/Quellen für den Stadt-Umland-Verkehr wichtig.

Wie wahrscheinlich ist eine Verlängerung der Reaktivierung bis nach Neubeckum?

Perspektivisch ist eine Verlängerung der WLE über Sendenhorst hinaus bis nach Neubeckum denkbar.

Falls die Verlängerung geplant ist, gibt es eine Prognose für wann?

Konkrete Planungen dazu liegen bislang nicht vor.

Warum wird nicht die Untersuchung so durchgeführt, dass die insgesamt optimale Verkehrskombination im Untersuchungskorridor ermittelt wird? Richtig wäre die alternative Fragestellung: WLE + eingeschränkter Busverkehr vs. Elektrobuss (mit höherer Taktung) + Radschnellweg statt: Minimierung der Schäden durch WLE

Für die WLE werden zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. So viele Fahrgäste können mit Doppelgelenkbussen nicht bewältigt werden. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. Ein Schienenfahrzeug des für die WLE-Strecke vorgesehenen Typs hat 130 Sitzplätze und 120 Stehplätze, fasst also 250 Personen. In der Hauptverkehrszeit fährt die WLE in Doppeltraktion, ein Zug kann also 500 Personen befördern. Kapazitätsbedingt (Infrastruktur) ist eine dichtere Taktung der Stadtbuslinien auf dem Albersloher Weg nicht möglich. Insbesondere sind hier die DB-Unterführung Hafenstraße und die Kapazitäten am Hauptbahnhof zu nennen.

Was wird aus den 3.000 Kindern, die das Schulzentrum besuchen? Die Gefahr auf dem Schulweg steigt! Sollen die aus Gremmendorf alle in den Zug steigen? Das ist nicht realisierbar.

Das bedarfsorientierte Angebot für den Schülerverkehr von Gremmendorf zum Schulzentrum Wolbeck wird mit Reaktivierung der WLE nachfragegerecht angepasst.

Wäre der Haltepunkt Wolbeck Schulzentrum nicht auch ein Aspekt der besseren Anbindung?

Das Schulzentrum Wolbeck liegt in fußläufiger Erreichbarkeit des geplanten Haltepunktes Wolbeck (ca. 450m).

Die heutige Linie 17 fährt zu sehr eingeschränkten Zeiten. Wird dies dann durch die Weiterführung erweitert/verlängert?

Ja, die Betriebszeiten der heutigen Linie 17/Linie 8neu im Abschnitt zwischen Gremmendorf und Wolbeck werden angepasst.

Warum wurde „Max. Taktung“ nicht angesprochen? Wurde es auch nicht diskutiert? Warum setzt man nicht auf Elektrobusse als Zukunftskonzept?

Für die WLE werden zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. So viele Fahrgäste können mit Doppelgelenkbussen nicht bewältigt werden. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. Ein Schienenfahrzeug des für die WLE-Strecke vorgesehenen Typs hat 130 Sitzplätze und 120 Stehplätze, fasst also 250 Personen. In der Hauptverkehrszeit fährt die WLE in Doppeltraktion, ein Zug kann also 500 Personen befördern. Kapazitätsbedingt (Infrastruktur) ist eine dichtere Taktung der Stadtbuslinien auf dem Albersloher Weg nicht möglich. Insbesondere sind hier die DB-Unterführung Hafenstraße und die Kapazitäten am Hauptbahnhof zu nennen.

Warum wird die Option Bahntrasse in Bustrasse umwandeln nicht behandelt?

Für die WLE werden zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. So viele Fahrgäste können mit Doppelgelenkbussen nicht bewältigt werden. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. Ein Schienenfahrzeug des für die WLE-Strecke vorgesehenen Typs hat 130 Sitzplätze und 120 Stehplätze, fasst also 250 Personen. In der Hauptverkehrszeit fährt die WLE in Doppeltraktion, ein Zug kann also 500 Personen befördern.

Warum wird bei einem 60 Min-Takt der Linie 8 kein Taxibus als Zubringer zur Bahn angeboten?

Ca. 75% aller Fahrgäste der Linie 8 nutzen eine Haltestelle im 500 m Radius eines WLE-Haltespunktes. Bei einem 1.000m Radius um die Bahnhaltpunkte/Bahnhöfe werden 98% aller heutigen Fahrgäste der Linie 8 erreicht. Bei dieser Erreichbarkeit der Haltespunkte ist ein Zubringersystem nicht erforderlich.

Warum wurden keine weiteren Alternativen geprüft? E-Busse auf dieser Strecke in den Stoßzeiten wären auch klimafreundlicher!

Es besteht ein Kapazitätsproblem bei der baulichen Infrastruktur. Die Busstation am Hauptbahnhof kann nur eine bestimmte Menge An- und Abfahrten bewältigen. Wenn Takte verdichten würden, käme es zu erheblichen Problemen bei der Abwicklung der Busse. Teilweise zeigen sich die Probleme bereits heute bei dem 10-Minuten-Takt der Linie 6. Hier fahren die Busse gelegentlich schon Kolonne. Würde die Linie 8 ebenfalls im 10-Minuten-Takt fahren, würden die Busse sich gegenseitig im Vorankommen behindern.

Eventuell können P+R Parkplätze z. B. in Wolbeck die Sache fördern. Sonst zu unbequeme Anreise.

Am Haltespunkt Wolbeck sind sowohl P+R- als B+R-Stellplätze geplant.

Warum soll der Bus dem Zug weichen? Das Bussystem funktioniert sehr gut!

Das Bussystem stößt im Korridor Albersloher Weg an seine Kapazitätsgrenzen. Zudem bietet die WLE eine zuverlässige, schnelle und staufreie Verbindung.

Wieso werden keine Alternativen (Nutzung der Trasse für E-Busse, etc.) diskutiert? Wieso ist die Reaktivierung „alternativlos“?

Für die WLE werden zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. So viele Fahrgäste können mit Doppelgelenkbussen nicht bewältigt werden. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. Ein Schienenfahrzeug des für die WLE-Strecke vorgesehenen Typs hat 130 Sitzplätze und 120 Stehplätze, fasst also 250 Personen. In der Hauptverkehrszeit fährt die WLE in Doppeltraktion, ein Zug kann also 500 Personen befördern.

Wie komme ich bis zur Bahnhaltestelle, wenn ich schlecht zu Fuß bin und 1 km zurückzulegen ist?

Ca. 75% aller Fahrgäste der Linie 8 nutzen eine Haltestelle im 500 m Radius eines WLE-Haltespunktes. Bei einem 1.000m Radius um die Bahnhaltpunkte/Bahnhöfe werden 98% aller heutigen Fahrgäste der Linie 8 erreicht. Darüber hinaus besteht für jeden Fahrgast die Möglichkeit entweder direkt mit dem Bus ab der nächstgelegenen Haltestelle in Richtung Ziel oder zum nächsten WLE Haltespunkt zu fahren.

Wenn ich in einen anderen Stadtteil will, brauche ich 2 Stunden, wahrscheinlich komme ich schneller nach Köln. Viele Menschen werden das Auto benutzen müssen, die jetzt Bus fahren!!! Evtentuell Taxi!!! Wer bezahlt die Taxikosten?

An den bestehenden Bus-Verbindungen ändert sich bis auf den Fall, dass ggf. zwischen Gremmendorf und Wolbeck nur noch ein 60'-Takt angeboten werden kann, gar nichts. Die Reisezeiten zwischen den Stadtteilen werden sich also gegenüber heute nicht verschlechtern, im Gegenteil für bestimmte Relationen werden sie deutlich zuverlässiger und kürzer. Zu den möglichen Verbindungsqualitäten siehe Vortrag König (Anlage).

Warum wird die Umwidmung der WLE-Strecke in eine Radstrecke nicht betrachtet? Das eBike ändert die Fahrgewohnheiten und die Strecke ließe sich für 40 Mio. Euro vermutlich überdachen. Münster bliebe dann Fahrradhauptstadt.

Die erforderlichen Kapazitäten im Umweltverbund sind mit einer Fahrradtrasse nicht zu realisieren.

Wieso sollen Wolbeck und Angelmodde schlechtere Verbindungen erhalten und was kostet die Fahrkarte?

Die Verbindung nach Angelmodde und Wolbeck wird nicht schlechter. Im Gegenteil, beide Stadtteile erhalten mindestens eine Fahrt/Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln mehr. Zudem ist die Verbindung über die WLE deutlich schneller und verlässlicher, da staufreier als die Verbindung mit der Linien 8. Für die WLE werden die Fahrpreise des Westfalen-Tarifes gelten.

Gibt es alternative Planungen wie P+R Parkplätze an den Haupteinfallstraßen Münsters?

Ja, diese Planungen gibt es. Aktuell ist eine Ausweitung der Mitfahrerfahrer Parkplätze in Amelsbüren und an der Wilkinghege in Vorbereitung. P+R im Bereich Albersloher Weg bestehen an der Nieberdingstraße.

Warum werden Alternativen nicht in nähere Überlegungen miteinbezogen (z.B. Schnellradweg, mehr Schnellbusse (E-Busse), engerer Bustakt)

Für die WLE werden zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. So viele Fahrgäste können mit Doppelgelenkbussen nicht bewältigen werden. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. Ein Schienenfahrzeug des für die WLE-Strecke vorgesehenen Typs hat 130 Sitzplätze und 120 Stehplätze, fasst also 250 Personen. In der Hauptverkehrszeit fährt die WLE in Doppeltraktion, ein Zug kann also 500 Personen befördern. Insofern erübrigt sich eine solche Untersuchung.

Die „Alten“ und „Gebrechlichen“ sind nicht hinreichend berücksichtigt!

Alle heute bestehenden Haltestellen der Linie 8 werden auch nach der Reaktivierung der WLE durch einen Stadtbuss bedient.

Wie sehr gilt das Wort, dass alle Haltestellen der Linie 8 beibehalten werden sollen?

Das in der Standardisierten Bewertung zugrunde gelegte Buskonzept sieht diese Bedienung vor.

Warum kein Clever-Shuttle-Service via App? P.S.: MS hat es bisher versäumt das Fahrrad Shuttle-System der RB weiterzuentwickeln!

Im Ortsteil Hilstrup soll zeitnah ein Modellversuch zu „ÖPNV on demand“ [Nahverkehr auf Bestellung] durchgeführt werden. Das ist eine modernere Form des Taxibussystems. Die Erfahrungen in Hilstrup werden Aufschluss darüber geben, ob solche Angebotsformen im Zubringerverkehr auch in

anderen Ortsteilen praktikabel sind. Das Projekt in Hiltrup wird deutlich vor der Einführung des Schienenverkehrs auf der WLE-Strecke ausgewertet sein.

Ich vermisse leider digital optimierbare Modelle!

Im Ortsteil Hiltrup soll zeitnah ein Modellversuch zu „ÖPNV on demand“ [Nahverkehr auf Bestellung] durchgeführt werden. Das ist eine modernere Form des Taxibussystems. Die Erfahrungen in Hiltrup werden Aufschluss darüber geben, ob solche Angebotsformen im Zubringerverkehr auch in anderen Ortsteilen praktikabel sind. Das Projekt in Hiltrup wird deutlich vor der Einführung des Schienenverkehrs auf der WLE-Strecke ausgewertet sein. Ein solches System ist digital skalierbar/optimierbar.

Nutzung der Züge außerhalb der beruflichen Stoßzeiten!? Effektiv? (z.B. leere Wagons tagsüber!!)

Wie im Kfz-Verkehr wird in der Verkehrsplanung zwischen Hauptverkehrszeiten (morgens und abends) und den dazwischen liegenden Nebenverkehrszeiten unterschieden. Entsprechend verteilt sich das Verkehrsaufkommen mit ausgeprägten Spitzen zu den Hauptverkehrszeiten und geringer Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten. Dieser Umstand lässt sich auch täglich auf den Straßen der Stadt Münster feststellen, die in den Verkehrsspitzen häufig überlastet, außerhalb dieser Spitzen aber frei sind.

Warum übernimmt die Linie 8 die Strecke der 6 nicht auf dem Teilstück des Albersloher Wegs von der Abzweigung Hiltrup an, ansonsten folgt die Linie 8 dem gewohnten Verlauf?

Das den Untersuchungen zugrunde gelegte Buskonzept wurde auf Basis bestehender Fahrgastnachfragen und Fahrgastverflechtungen entwickelt.

Warum wird die T8 nicht bis zum WLE-Haltepunkt und zur Haltestelle Gremmendorfer Weg geführt? Gehbehinderte stehen am Ende mal wieder hilflos.

Die Machbarkeit die T8 so zu führen wird geprüft.

Warum könnte es Sinn machen weitere, alternative Verkehrskonzepte (z.B. Fahrradschnellweg, reine Busstrecke mit E-Bussen, etc.) zusammen mit der Bürgerinitiative ernsthaft prüfen zu lassen?

Für die WLE werden zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. So viele Fahrgäste können weder mit der Anlage einer Fahrradstraße abgewickelt werden noch mit Doppelgelenkbussen bewältigt werden. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. Ein Schienenfahrzeug des für die WLE-Strecke vorgesehenen Typs hat 130 Sitzplätze und 120 Stehplätze, fasst also 250 Personen. In der Hauptverkehrszeit fährt die WLE in Doppeltraktion, ein Zug kann also 500 Personen befördern.

Die Menschen aus Sendenhorst sind (fast) schneller am Bült, als die aus Gremmendorf! Ich muss künftig 2 mal umsteigen zum Erreichen desselben Zieles. Ich fahre dann mit dem Auto! Oder gar nicht, es gibt ja den Online-Handel.

Auf die unterschiedlichen Verbindungsqualitäten wurde im Vortrag von Herrn König differenziert eingegangen (Anlage ppt-König). Im Übrigen würden die Sendenhorster den gleichen Zug nehmen wie ein Fahrgast aus Gremmendorf. Ein Fahrgast aus Sendenhorst kann demnach nicht schneller am Bült sein als ein Fahrgast aus Gremmendorf.

Wie wird die WLE angebunden? Da hier [Tiergarten] zurzeit nur ein 20- und 40-min Takt besteht, ist diese Taktung sehr schlecht! Neben der Reaktivierung der WLE sollte auch der Bereich am Tiergarten einen 20-min Takt erhalten. Eine Verbindung zur Linie 8 besteht schon jetzt nicht! Hier ist es erforderlich sich durch den Ortskern von der Haltestelle Sültemeyer zum Markt zu begeben. Diese Fußstrecke ist kritisch!

Aufgrund der Auslegung des anzupassenden Buskonzeptes besteht perspektivisch die Möglichkeit, auch den Tiergarten durch die Linie 22 im 20'-Takt in das Stadtbusnetz einzubinden.

Was ist mit dem Nachtnetz? N85 neuer Linienweg?

Nach derzeitigem Planungsstand bleibt das Nachtbusangebot im Einzugsbereich der WLE erhalten.

Wenn die York-Kaserne mit 6.000 Einwohnern dazu kommt, warum kann dann die Buslinie 8 dies noch unterbringen. Muss dann nicht eine zusätzliche Linie eingeführt werden?

Die Entwicklung der Wohnbebauung auf dem Gelände der ehemaligen York-Kaserne wurde bei der Konzipierung und Untersuchung zur Reaktivierung der WLE berücksichtigt. Im 3. Nahverkehrsplan der Stadt Münster ist für den Fall des Bezugs der ehemaligen Kaserne schon die Verlängerung der Stadtbuslinie 17 durch das Gelände bis zum Albersloher Weg festgelegt.

Welche Alternativen zur WLE wurden geprüft? Welche Risiken für den Haushalt der Stadt bzw. der Stadtwerke entstehen, wenn die Prognosen nicht eintreffen? Warum sind die Bürger nicht vorher gefragt worden?

Finanzielle Risiken für den Haushalt der Stadt Münster bzw. der Stadtwerke bestehen nicht, da sowohl die Bau- als auch die mit der Inbetriebnahme anfallenden Betriebskosten durch Landesmittel gedeckt werden. Für eine solche Befragung fehlte die Basis. Zunächst mussten die Varianten zur Buslinienführung entwickelt und die Nutzen und Kosten untersucht werden. Diese Untersuchung konnte im April 2018 abgeschlossen werden. Damit war geklärt, welche Varianten umsetzbar sind und sie konnten mit der Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Wo soll der Bus am Altehof drehen?

Dazu gibt es noch keine konkreten Planungen. Es wird keine Blockumfahrt im Wohngebiet "Vogelviertel" geben.

Warum soll die 8 am Wochenende nicht mehr durch die York-Kaserne fahren? Ist die 6 keine Konkurrenz?

Die gesamte ehemalige Kasernenfläche ist über die Haltestellen am Albersloher Weg flächendeckend im 500m Radius erschlossen. Am Wochenende werden sich die Linien 6 und 8 zu einem 10'-Takt auf dem Albersloher Weg ergänzen. Eine Führung der Stadtbuslinie 8 über die Gewerbegebiete Krögerweg, Siemensstraße und Loddeneide macht aufgrund der fehlenden Fahrgastnachfrage an Wochenenden planerisch keinen Sinn.

Wieso sollen Wolbeck und Angelmodde schlechtere Busverbindungen bekommen, nur damit wenige Sendenhorster ein paar Minuten schneller am Hauptbahnhof sind?

Die Verbindung nach Angelmodde und Wolbeck wird nicht schlechter. Im Gegenteil, beide Stadtteile erhalten, selbst für den Fall, dass zwischen Gremmendorf und Wolbeck nur ein Stundentakt angeboten werden kann, mindestens eine Fahrt/Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln mehr.

Warum keine Straßenbahn auf dem Grünstreifen in der Mitte des Albersloher Wegs?

Die Planung und der Bau einer separaten Stadtbahntrasse (neuer Verkehrsträger) über den Albersloher Weg würde die Kosten für die Reaktivierung einer bestehenden Schienenstrecke um ein Vielfaches überschreiten (Bahnunterführung Hafenstraße, Einfädelung in den Hauptbahnhof, etc.).

Wäre eine Umstiegsmöglichkeit Gremmendorfer Weg von der Linie 8 auf die Linie 6 so planbar, dass der lange Umweg über die Linie 17 erspart bleibt? Ergebnis: kürzere Fahrzeit von Altehof bis Hauptbahnhof!

Da die Stadtbuslinie 6 im 10'-Takt die Haltestelle Gremmendorfer Weg bedient, wird an dieser Haltestelle ein zeitnaher Umstieg von der 8 in die 6 in jedem Fall möglich sein.

Warum macht es Sinn, andere Konzepte als die WLE-Reaktivierung durch ein Spiekermann-Gutachten wirtschaftlich prüfen zu lassen (z.B. Fahrradschnellweg auf der alten WLE-Strecke)?

Für die WLE werden zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. So viele Fahrgäste können weder mit der Anlage einer Fahrradstraße abgewickelt werden noch mit Doppelgelenkbusen bewältigt werden. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. Ein Schienenfahrzeug des für die WLE-Strecke vorgesehenen Typs hat 130 Sitzplätze und 120 Stehplätze, fasst also 250 Personen. In der Hauptverkehrszeit fährt die WLE in Doppeltraktion, ein Zug kann also 500 Personen befördern.

Wird das heutige Klientel auf der Linie 17 (Westfalenfleiß) in den Nahverkehrsplan miteinbezogen? Für die es überwiegend nicht möglich ist (Werkstadtbereich oder aufgrund von Behinderungen) den Bahnverkehr zu nutzen? Soziale Verantwortung der Kommunen.

Der Standort von „Westfalenfleiß“ wird zukünftig genauso bedient wie heute. In der Nahverkehrsplanung werden wie üblich die Vertretungen der Menschen mit Mobilitätsbehinderungen und sensorischen Einschränkungen in der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen beteiligt. Im Übrigen werden sukzessive alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut.

Die Integration der Linie 17 in das „normale“ Busliniennetz, das auch am Wochenende und in der Zeit nach 19 Uhr bedient wird, finde ich sehr begrüßenswert und längst überfällig. Dadurch werden auch Siedlungen erschlossen (z.B. Schmitz-Kühlken in Gremmendorf oder die Wohnhäuser im Gewerbegebiet Höltenweg), die bislang Entfernungen von ca. 1,5 km bis zu den nächsten Haltestellen am Albersloher Weg haben.

Diese Integration entspricht dem zugrunde gelegten Bus-Schiene-Konzept.

Ist die Umsetzung erst mit der Inbetriebnahme der WLE (2023) geplant oder kann diese auch im Vorfeld erfolgen?

Mit Fertigstellung der Straßeninfrastruktur auf dem Gelände der ehemaligen York-Kaserne wird die Stadtbuslinie 17 durch das Neubaugebiet bis zum Gremmendorfer Weg verlängert.

Fragen und Antworten zum Betrieb

Fahrpreise?

Für die WLE werden die Fahrpreise des Westfalen-Tarifes gelten.

Die aktuellen Gleise in Angelmodde, Wolbeck und Gremmendorf werden regelmäßig von Jugendlichen und Hundehaltern auf der Straße überquert. Wie werden diese in Zukunft gesichert?

Der Eisenbahnverkehr ist in den Bereichen heute nicht präsent. Eine höhere Frequentierung der Strecke wird zu einer höheren Aufmerksamkeit führen. Darüber hinaus wird die Strecke regelmäßig auf widerrechtlichen Querungen geprüft. Sollte ein "wilder" Überweg entstanden sein, sind Maßnahmen (Bepflanzung, Zaun, etc.) möglich.

In wie weit wird auf den wachsenden Stadtteil und die wachsende Kinderzahl bei der Sicherung der Bahnübergänge und der Sicherung der Gleise und vor allem der anliegenden Schulen Rücksicht genommen? Dem Rückstau in den Wohngebieten (30er-Zonen) durch die Haltepunkte und Schienenpunkte wird keine Sorge getragen!

Bei den Planungen wird auf die angrenzende Nachbarschaft Rücksicht genommen. So können besondere Sicherungsmaßnahmen (Zaun etc.) an Schwerpunkten eingeplant werden. Die Belange des Straßenverkehrs werden bei der Genehmigung der einzelnen Bahnübergänge beachtet.

20 Minuten-Takt auf einem Gleis? Ausweichmöglichkeiten elektronisch gesteuert oder mit „Lotsen“? Strecke von MS Hauptbahnhof bis Sendenhorst? Zweispurig wäre sinnvoller!

Das geplante Betriebskonzept sieht zur Durchführung einen zweigleisigen Streckenabschnitt (bei Sendenhorst) sowie in den Bahnhöfen (Wolbeck und Loddenheide) für erforderliche Zugkreuzungen vor. Mit diesen Kreuzungen ist der geplante Betrieb auf der im Wesentlichen eingleisigen Strecke möglich. Zusätzlicher Grunderwerb und damit Flächenverbrauch ist darüber hinaus nicht erforderlich.

Wird der Zug am Bahnübergang ein Pfeifsignal auslösen?

Nein, dies ist aufgrund der vorgesehen modernen Technik und der Umsetzung des Bahnübergangskonzeptes nicht mehr erforderlich.

Wird der Fahrpreis mit der WLE dem Fahrpreis des Busses entsprechen?

Für die WLE werden die Fahrpreise des Westfalen-Tarifes gelten.

Wie viele LINT-Züge müssen angeschafft werden? Wie viele Züge fahren täglich? Wie lang sind die Züge?

Für das zugrunde gelegte Betriebskonzept ist derzeit von 6 benötigten Fahrzeugen in der Größe LINT 41 (130 Sitzplätze und 120 Stehplätze) auszugehen. Bei dem Fahrplan werden wochentags 93 Zugfahrten stattfinden. Die Züge werden in Einfachtraktion ca. 45 m lang sein. In Doppeltraktion entsprechend ca. 90m.

Wie viele der bleibenden Bahnübergänge müssen ungefähr modernisiert werden?

Alle verbleibenden 27 Bahnübergänge werden modernisiert.

Wie werden in Zukunft Staus auf dem Gremmendorfer Weg verhindert, wenn 6 Mal in der Stunde der Weg wegen der reaktivierten WLE gesperrt werden muss.

Bei einem Betrieb im 20-Minuten-Takt im Stadtbereich Münster je Richtung schließen die Schranken sechsmal pro Stunde. Nach den aktuellen, detaillierten Untersuchungen und Planungen sind maximale Schrankenschließzeiten zwischen 35 Sekunden bis 60 Sekunden (inkl. Räumzeit des BÜ) pro Zugfahrt und Bahnübergang zu erwarten. Damit beträgt die Gesamtschließzeit eines Bahnüberganges bis zu maximal 6 Minuten pro Stunde und liegt damit deutlich unter der Gesamt-Rotzeit für die Hauptrichtung an vergleichbaren lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten im Straßennetz.

Schon heute gibt es in den Morgenstunden lange Staus. Gibt es nicht eine Vorschrift, nach der neue Bahnlinien grundsätzlich kreuzungsfrei zu gestalten sind? (Untertunnelung, Überbrückung)

Es besteht eine gesetzliche Verpflichtung zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen. Diese Verpflichtung wird durch ein Bahnübergangskonzept umgesetzt. Neben der Reduzierung von Bahnübergängen werden alle verbleibenden Bahnübergänge auf den neuesten Stand gebracht.

Was ist mit den kleinen Überwegen, die die Anwohner benutzen, um in der Umgebung spazieren zu gehen oder Wege abzukürzen? z.B. der Übergang bei den Bauern Vornholt im Wald.

Der private Überweg "Bauer Vornholt" bleibt bestehen.

Interessant wäre in diesem Fall: Kann man in der WLE sein Fahrrad mit sich führen?

Es wird grundsätzlich die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen der WLE geben.

Stadt fördert immer mehr Tempo 30 Zonen!? Warum rast die WLE mit Tempo 80?

Die WLE befährt eine eigene Trasse mit gesicherten Querungsstellen zu den übrigen Verkehrsteilnehmern.

Vom Bahnsteig 21 zum Haupteingang für Gehbehinderte? Wie lange dauert das?

Es sind 160 Meter bis zum Bussteig B1. Bei einer unterstellten Gehbehinderung und damit sehr langsamer Gehgeschwindigkeit, werden für die Strecke etwas unter drei Minuten benötigt.

Besteht die Möglichkeit, dass die Trasse zusätzlich vermietet wird, z.B. Flixtrain?

Ein über den WLE-Betrieb im Personennahverkehr hinausgehendes Angebot ist nicht vorgesehen.

Kosten pro Ticket? Zurzeit Stadtwerke Plus-Karte 90 Min. 2,10 Euro?

Für die WLE werden die Fahrpreise des Westfalen-Tarifcs gelten

Fahrplan, Bus und Bahn aufeinander abgestimmt?

Ja, die Fahrpläne werden aufeinander abgestimmt.

Bei schlechtem Wetter staut sich der Verkehr jetzt schon in Gremmendorf bis nach Angelmodde, ohne das dort Schranken schließen!

Der Rückstau ist begründet durch den Knotenpunkt Albersloher Weg/Gremmendorfer Weg. Die Schließzeiten der Schranken fallen geringer aus als die Rotzeiten für den Gremmendorfer Weg an diesem Knotenpunkt.

Wie viele Stellplätze für Fahrräder und Pkw sind an den Haltepunkten Wolbeck, Angelmodde und Gremmendorf vorgesehen und realisierbar?

An allen drei Haltepunkten sind sowohl Stellplätze für Pkw als auch für Fahrräder geplant. Zur genauen Anzahl kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden.

Wie viele unbeschränkte Bahnübergänge wird es in Wolbeck geben? Mit welcher Geschwindigkeit wird der Zug in die Ortschaft einfahren? In welchem Bereich in Wolbeck wird die Bahn doppelgleisig fahren?

Alle Bahnübergänge werden mit Lichtzeichenanlage und Halbschranken gesichert. Die Geschwindigkeit zwischen Sendenhorst und Wolbeck wird 100 km/h und zwischen Wolbeck und Münster 80 Km/h betragen. Ein zweigleisiger Abschnitt in Wolbeck ist nur im Bereich des Haltepunktes vorgesehen (Mittelbahnsteig).

Wieso über 100 Züge am Tag? Und wer fährt außerhalb der Stoßzeiten und in den Ferien?

Entsprechend dem geplanten WLE-Betriebskonzept in Abstimmung zum Betriebskonzept der Stadtbusse, wird die WLE im 20'-Takt ganztägig mit drei Fahrten/Stunde und Richtung gefahren.

In Anlehnung an die Berechnungen von Herrn König: Wo könnten optional P+R Plätze errichtet werden? Ich sehe keine Fläche!

Im Vorfeld wurden an allen Haltepunkten die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Einrichtung von P+R- und B+R-Plätzen geprüft.

Linie 8: Wenn Altehof die Endhaltestelle wird, wo soll dann der Bus wenden bzw. weitergeführt werden?

Dazu gibt es noch keine konkreten Planungen. Es wird keine Blockumfahrt im Wohngebiet "Vogelviertel" geben.

Wird der europaweit gesuchte Betreiber die Versprechen von heute einhalten? z.B. Taktung, Elektrifizierung, Fahrzeiten?

Taktung, Elektrifizierung, Fahrzeiten etc. sind verbindliche Vorgaben der Ausschreibung und werden vertraglich gesichert.

Wie wird die Sicherung am Bahnübergang gewährleistet sein? Busschleife Am Berler Kamp ca. 2000 Schüler!

Die Bahnübergänge werden alle mit Lichtzeichenanlage und Halbschranken gesichert.

Stau Heumanns Weg > Albersloher Weg? Der Plan ist doch abgeschlossen.

Bei einem Betrieb im 20-min-Takt je Richtung im Stadtbereich Münster schließen die Schranken sechsmal pro Stunde. Nach den aktuellen, detaillierten Untersuchungen und Planungen sind maximale Schrankenschließzeiten zwischen 35 Sekunden bis 60 Sekunden (inkl. Räumzeit des BÜ)

pro Zugfahrt und Bahnübergang zu erwarten. Damit beträgt die Gesamtschließzeit eines Bahnüberganges bis zu maximal 6 Minuten pro Stunde und liegt damit deutlich unter der Gesamt-Rotzeit für die Hauptrichtung an vergleichbaren lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten im Straßennetz.

Kann eventuell damit gerechnet werden, bei den Hauptbahn-Straßenübergängen, den Zug bzw. die Schienenführung unter die Straße zu legen, zur Reduzierung der Verkehrsbelastung?

Bei einem Betrieb im 20-Minuten-Takt im Stadtbereich Münster je Richtung schließen die Schranken sechsmal pro Stunde. Nach den aktuellen, detaillierten Untersuchungen und Planungen sind maximale Schrankenschließzeiten zwischen 35 Sekunden bis 60 Sekunden (inkl. Räumzeit des BÜ) pro Zugfahrt und Bahnübergang zu erwarten. Damit beträgt die Gesamtschließzeit eines Bahnüberganges bis zu maximal 6 Minuten pro Stunde und liegt damit deutlich unter der Gesamt-Rotzeit für die Hauptrichtung an vergleichbaren lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten im Straßennetz. Eine Unter- bzw. Überführung ist damit nicht erforderlich.

Fragen und Antworten zu Kosten und Finanzierung

Welche wirtschaftlichen Auswirkungen für die WLE und alle beteiligten Gesellschaften entstehen, wenn die Reaktivierung nicht erfolgen würde?

Wenn die WLE-Strecke nicht reaktiviert würde, wäre die Bilanzsituation der WLE GmbH wie heute. Die zusätzlichen Einnahmen durch die WLE würde die Bilanzsituation der WLE GmbH verbessern.

Die meisten größeren öffentlichen Projekte sind wirtschaftlich aus dem Ruder geraten, heißt die geplanten Kosten wurden nicht eingehalten, sondern überschritten. Was, wenn sich herausstellt, dass die geplanten Kosten nicht eingehalten werden? Zahlt dann der Bürger und die Politik ihre Entschuldigungen?

Im Vergleich zu den bekannten Großprojekten handelt es sich bei der Reaktivierung der WLE um ein vergleichsweise kleines, von den Rahmenbedingungen und technischen Anforderungen überschaubares deutlich weniger komplexes Projekt.

Wenn die Investitionskosten von 40,5 Mio. um 5-10% steigen, wäre das WLE-Projekt dann hinfällig?

Eine mögliche Kostensteigerung wird im Rahmen der Standardisierten Bewertung berücksichtigt.

Sind in den 40,5 Mio. Kosten auch Kosten für Schallschutz, Parkplätze und Haltestellen enthalten?

In den 40,5 Mio. € sind alle Maßnahmen die unmittelbar die WLE betreffen enthalten. Dazu gehören auch der Schallschutz und die Haltepunkte. Nicht berücksichtigt sind die städtischen Nebenanlagen an den Haltepunkten wie z.B. P+R, B+R und Zuwegungen. Diese werden durch eine Förderung des NWL derzeit mit 90 % gefördert.

Es sollen also über 40 Mio. € ausgegeben werden für eine Zeitersparnis von 3-9 Minuten? → vollkommen unrealistisch

Die 40 Mio. € werden ausgegeben, um ca. 6.000 bis 7.000 Fahrgästen/Tag eine leistungsfähige, schnelle (3 bis 9 Minuten) und staufreie sowie umweltverträgliche Verbindung vom Umland in die Stadt Münster aber auch innerhalb der Stadt Münster zu bieten.

Zum Thema Wirtschaftlichkeit: Sollte man nicht zuerst an die Umweltkosten denken, auch wenn es erst ein Zuschussprojekt ist? Also die öffentliche Nahverkehrsanbindung so attraktiv gestalten, dass Menschen bewegt werden ihr Auto stehen zu lassen. Das geschieht nicht durch das Angebot „gebrochenen Verkehrs“ (Bus-Bahn-Bus)

Bei einer Nutzen-Kosten-Untersuchung werden die Investitionskosten und die Betriebskosten einer Infrastruktur ermittelt und den Nutzen gegenübergestellt. Nutzen sind in Geldwert umgerechnete Reisezeitvorteile, ersparte Umweltkosten, ersparte Unfallkosten usw.. Sobald das Verhältnis von Nutzen zu Kosten größer 1 ist, ist aus volkswirtschaftlicher Sicht eine Maßnahme sinnvoll. Damit ist dann der Einsatz von Steuergeldern gerechtfertigt.

Warum tauchen in den Investitionskosten nicht die Kosten für die Herrichtung des Gleis 21 und den Neubau der Kanalbrücke (die extra für Bahnbetrieb neu gebaut werden muss) sowie für einen konventionellen Schallschutz nicht im Gutachten auf?

Es gibt am Hauptbahnhof Münster keine weitere Warteposition für Züge, die als Zubringer zum Fernverkehr und als Anschluss an denselben fungieren. Die Überlegungen zum Ausbau des Hauptbahnhofes schließen den Ausbau des Gleises 21 ein, das nicht nur für die WLE genutzt werden wird. Die Verbindungen nach Ahaus, Osnabrück und Dortmund sollen verdichtet werden.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde für 3 Fälle angenommen. Gäbe es nicht auch einen alternativen 4. Fall, welcher Maßnahmen prüft, um die vorhandene Infrastruktur zu verbessern, ohne die Reaktivierung der Bahnstrecke vornehmen zu müssen? Zum Beispiel am Nadelöhr Hafenstraße. Falls ja, wie war da der NKI und um was ging es?

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zur Bewertung von Investitionen im Verkehr nur für den Fall mit Reaktivierung der WLE gerechnet.

Zuschüsse nur pro gefahrene km? Fahren deswegen ca. 100 Züge pro Tag, die zwischen 7-9 Uhr voll sind, den Rest des Tages aber nicht?

Wie im Kfz-Verkehr wird in der Verkehrsplanung zwischen Hauptverkehrszeiten (morgens und abends) und den dazwischen liegenden Nebenverkehrszeiten unterschieden. Entsprechend verteilt sich das Verkehrsaufkommen mit ausgeprägten Spitzen zu den Hauptverkehrszeiten und geringer Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten. Dieser Umstand lässt sich auch täglich auf den Straßen der Stadt Münster feststellen, die in den Verkehrsspitzen häufig überlastet, außerhalb dieser Spitzen aber frei sind.

Sind Nutzen-Kosten-Analysen gemacht worden für den Ausbau der Bahntrasse für ein Schnellbussystem, dass eventuell auch elektrifiziert wird?

Für die WLE werden zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag erwartet. So viele Fahrgäste können mit Doppelgelenkbussen nicht bewältigt werden. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. Ein Schienenfahrzeug des für die WLE-Strecke vorgesehenen Typs hat 130 Sitzplätze und 120 Stehplätze, fasst also 250 Personen. In der Hauptverkehrszeit fährt die WLE in Doppeltraktion, ein Zug kann also 500 Personen befördern. Insofern erübrigt sich eine solche Untersuchung.

Ursprünglich musste die Linie 8 eingestellt werden, um auf einen NKI>1 zu kommen. Jetzt braucht man nur die Linienführung ändern und ist selbst bei 20Min Taktung für Bus und Bahn noch bei 1,1! Wie geht das? Lügen mit Zahlen?

Die NKU wurde von einem renommierten und unabhängigen Ingenieurbüro durchgeführt. Es gibt keinen Anlass, das ermittelte Ergebnis in Zweifel zu ziehen.

Stichwort Gutachten: Wie verlässlich trifft die Prognose der beauftragten Gutachter ein? Erfolgsquote der Wirtschaftlichkeit nach der Bewilligung? Oder anders: Wie gut ist ein NKI von 1,3 im Vergleich zu anderen Bewilligten/Begutachteten Projekten?

Die Erfahrungen in einigen realisierten Projekten zeigen, dass nach einer Reaktivierung die Fahrgastzahlen die Prognose oftmals deutlich übersteigen.

Können sie garantieren, dass der NKI auch bei zeitgemäßem ökologischem Antrieb und keiner veralteten Dieseldieseltechnik >1 sein wird? Eine heutige Entscheidung muss auf Dauer angelegt sein!

Da die Preisentwicklung für Antriebstechniken bzw. für die Fahrzeuge insgesamt nicht vorhersehbar ist, wurde gemäß Anleitung zur Standardisierten Bewertung das heute am Markt erhältliche modernste Fahrzeug zur Kostenermittlung angenommen.

Ist der Schallschutz in der Kosten-Nutzen-Analyse berücksichtigt?

Bei einer Nutzen-Kosten-Untersuchung werden die Investitionskosten und die Betriebskosten einer Infrastruktur ermittelt und den Nutzen gegenübergestellt. Die Kostenberechnung geht von einem Volumen von ca. 40,5 Millionen Euro aus. In diesen Kosten sind die Umsetzung des BÜ-Konzepts, der Bau der Gleise und bahnparallelen Seitenwege, der Ersatzneubau von Brücken, Schallschutz, Bau und Ausstattung der Verkehrsstationen berücksichtigt. Nutzen sind in Geldwert umgerechnete Reisezeitvorteile, ersparte Umweltkosten, ersparte Unfallkosten usw.. Sobald das Verhältnis von Nutzen zu Kosten größer 1 ist, ist aus volkswirtschaftlicher Sicht eine Maßnahme sinnvoll. Damit ist dann der Einsatz von Steuergeldern gerechtfertigt.

Welche Investitionen und zusätzliche Kosten kommen auf die Stadt und die Stadtwerke zu? (bei den unterschiedlichen Alternativen)

Finanzielle Risiken für den Haushalt der Stadt Münster bzw. der Stadtwerke bestehen nicht, das sowohl die Bau- als auch die mit der Inbetriebnahme anfallenden Betriebskosten durch Landesmittel gedeckt werden.

Wie ist die Verteilung der Baukosten und der Unterhaltungskosten? Wer baut die WLE? Wird eine Nichtüberschreitung der veranschlagten Kosten garantiert?

Zuständig für den Bau der Schienenstrecke ist die WLE GmbH als Eigentümerin. Die Investitionsmittel werden durch das Land getragen, für die Unterhaltungskosten ist die Eigentümerin WLE GmbH zuständig. Die Unterhaltungskosten werden über die Trassenpreise an den zukünftigen Betreiber weitergegeben.

Was passiert, wenn während des Baus Kostensteigerungen entstehen? Wer trägt die Mehrkosten gegenüber der Planung? Gibt es eine Risikobewertung bezüglich des Kostenrahmens?

Eine mögliche Kostensteigerung um bis zu 10% wird im Rahmen der Standardisierten Bewertung berücksichtigt.

Wie sind die gesellschaftlichen Beteiligungen an der WLE, insbesondere der Stadtwerke Münster? Gibt es Kredite der Stadtwerke Münster an die WLE?

Die Stadtwerke sind mit ca. 14% an dem Stammkapital der WLE GmbH beteiligt. Diese Beteiligung geht auf den Rückzug des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe aus dem Kreis der Gesellschafter zurück. Die damaligen 33% wurden an den Kreis Warendorf, den Kreis Soest und die Stadt Münster verteilt. Mit der Übernahme der Anteile drücken die Stadtwerke und deren Eigentümerin, die Stadt Münster ihre Zustimmung zu dem Ausbau der WLE-Strecke aus.

Fragen und Antworten zu Umweltbelangen

Wurden die Nachteile ausreichend untersucht? (z.B. Hiltruper Str. - Stau des Verkehrs und die zu erwartende Schadstoffbelastung)

Bei einem Betrieb im 20-Minuten-Takt im Stadtbereich Münster je Richtung schließen die Schranken sechsmal pro Stunde. Nach den aktuellen, detaillierten Untersuchungen und Planungen sind maximale Schrankenschließzeiten zwischen 35 Sekunden bis 60 Sekunden (inkl. Räumzeit des BÜ) pro Zugfahrt und Bahnübergang zu erwarten. Damit beträgt die Gesamtschließzeit eines Bahnüberganges bis zu maximal 6 Minuten pro Stunde und liegt damit deutlich unter der Gesamt-Rotzeit für die Hauptrichtung an vergleichbaren lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten im Straßennetz.

Diesel oder nicht Diesel, das ist hier die Frage. Wie wird die Bahn konkret betrieben und welche Auswirkungen hat das?

Absicht ist, NWL-weit den Dieselbetrieb aufzugeben. Gegenüber der Elektrifizierung der heutigen Strecken ergibt sich durch neue Technologien die Möglichkeit, ohne den kostspieligen Bau einer Oberleitung auszukommen. Wenn die WLE-Strecke im Jahr 2023 in Betrieb geht, werden voraussichtlich nicht in einem ersten Schritt direkt solche Technologien einsetzbar sein. Soweit die bisherigen Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt es aufzeigen, könnte aber ab 2025/26 ein oberleitungsfreier elektrischer Betrieb möglich sein.

Ich wohne in Angelmodde-Dorf gegenüber der Bahnlinie. Wie sieht die Vorsorge bezüglich des Themas Schallschutz der Häuser aus (Einbau von Schallschutzfenster)?

Entlang der Schienenstrecke der WLE würden die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ohne Schallschutz überwiegend relativ gering ausfallen (kleiner 3 dB(A)). Die Schienenstegabschirmung zeigt sich somit als sinnvolles und wirtschaftliches Mittel, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten an vielen Gebäuden einzuhalten. Die Schienenstegabschirmung mindert den Schall, der durch die Räder auf dem Schienenstrang erzeugt und von diesem abgestrahlt wird. Das ist zwar nicht die einzige Lärmquelle, weil z.B. Motorengeräusche hinzukommen, aber die größte. Eine Lärmschutzwand würde die Konflikte ebenso lösen und zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln führen. Dies ist allerdings häufig nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte an vielen Stellen mit der Schienenstegabschirmung bereits eingehalten werden können. Der passive Schallschutz wird im Einzelfall festgelegt. Welche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, wird derzeit in einem Gutachten geklärt.

Welche Schallschutzmaßnahmen kann ich als Anwohner erwarten?

Entlang der Schienenstrecke der WLE würden die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ohne Schallschutz überwiegend relativ gering ausfallen (kleiner 3 dB(A)). Die Schienenstegabschirmung zeigt sich somit als sinnvolles und wirtschaftliches Mittel, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten an vielen Gebäuden einzuhalten. Die Schienenstegabschirmung mindert den Schall, der durch die Räder auf dem

Schienenstrang erzeugt und von diesem abgestrahlt wird. Das ist zwar nicht die einzige Lärmquelle, weil z.B. Motorengeräusche hinzukommen, aber die größte. Eine Lärmschutzwand würde die Konflikte ebenso lösen und zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln führen. Dies ist allerdings häufig nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte an vielen Stellen mit der Schienenstegabschirmung bereits eingehalten werden können. Der passive Schallschutz wird im Einzelfall festgelegt. Welche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, wird derzeit in einem Gutachten geklärt.

Wann bzw. wie kann ich als Bürger das Schallschutzkonzept einsehen bzw. ggf. noch beeinflussen?

Die Einsicht in alle gutachterlichen Untersuchungen, die im Zusammenhang mit der WLE angefertigt wurden, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens möglich.

Welche Lärmschutzmaßnahmen sind geplant (Entfernung vom Sandkasten zu den Schienen beträgt 4m).

Entlang der Schienenstrecke der WLE würden die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ohne Schallschutz überwiegend relativ gering ausfallen (kleiner 3 dB(A)). Die Schienenstegabschirmung zeigt sich somit als sinnvolles und wirtschaftliches Mittel, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten an vielen Gebäuden einzuhalten. Die Schienenstegabschirmung mindert den Schall, der durch die Räder auf dem Schienenstrang erzeugt und von diesem abgestrahlt wird. Das ist zwar nicht die einzige Lärmquelle, weil z.B. Motorengeräusche hinzukommen, aber die größte. Eine Lärmschutzwand würde die Konflikte ebenso lösen und zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln führen. Dies ist allerdings häufig nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte an vielen Stellen mit der Schienenstegabschirmung bereits eingehalten werden können.

Können sie qualifizierte Aussagen zum Thema Lärmschutz an der Strecke geben?

Entlang der Schienenstrecke der WLE würden die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ohne Schallschutz überwiegend relativ gering ausfallen (kleiner 3 dB(A)). Die Schienenstegabschirmung zeigt sich somit als sinnvolles und wirtschaftliches Mittel, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten an vielen Gebäuden einzuhalten. Die Schienenstegabschirmung mindert den Schall, der durch die Räder auf dem Schienenstrang erzeugt und von diesem abgestrahlt wird. Das ist zwar nicht die einzige Lärmquelle, weil z.B. Motorengeräusche hinzukommen, aber die größte. Eine Lärmschutzwand würde die Konflikte ebenso lösen und zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln führen. Dies ist allerdings häufig nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte an vielen Stellen mit der Schienenstegabschirmung bereits eingehalten werden können. Der passive Schallschutz wird im Einzelfall festgelegt. Welche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, wird derzeit in einem Gutachten geklärt.

Ist die in Teilen vorgeschlagene Schienenstegdämmung nur deshalb in die Planung genommen worden, um die Kosten-Nutzen-Rechnung positiv für die Betreiber der Bahn zu gestalten? Denn eine Schalldämmung mit konventionellen Schallschutzwänden käme zu teuer! Stattdessen wird eine nicht ausreichende Maßnahme favorisiert!

Entlang der Schienenstrecke der WLE würden die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ohne Schallschutz überwiegend relativ gering ausfallen (kleiner 3 dB(A)). Die Schienenstegabschirmung zeigt sich somit als sinnvolles und wirtschaftliches Mittel, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten an vielen Gebäuden einzuhalten. Die Schienenstegabschirmung mindert den Schall, der durch die Räder auf dem Schienenstrang erzeugt und von diesem abgestrahlt wird. Das ist zwar nicht die einzige Lärmquelle, weil z.B. Motorengeräusche hinzukommen, aber die größte. Eine Lärmschutzwand würde die

Konflikte ebenso lösen und zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln führen. Dies ist allerdings häufig nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte an vielen Stellen mit der Schienenstegabschirmung bereits eingehalten werden können.

Wäre nicht Umweltbelastung zu reduzieren am Ende proportional mit der Geschwindigkeit?

Die Reduzierung der Umweltbelastungen wird in erster Linie durch eine Verlagerung vom Kraftfahrzeugverkehr auf den ÖPNV/SPNV erreicht.

Wie ist es Ihrer Meinung nach zu verantworten, in der jetzigen Situation noch Dieselloks einzusetzen? Sollten nicht bei einer Neuplanung erneuerbare Energien eingesetzt werden?

Absicht ist, NWL-weit den Dieselbetrieb aufzugeben. Gegenüber der Elektrifizierung der heutigen Strecken ergibt sich durch neue Technologien die Möglichkeit, ohne den kostspieligen Bau einer Oberleitung auszukommen. Wenn die WLE-Strecke im Jahr 2023 in Betrieb geht, werden nicht im ersten Schritt direkt solche Technologien eingesetzt werden können. Soweit die bisherigen Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt es aufzeigen, könnte aber ab 2025/26 ein oberleitungsfreier elektrischer Betrieb möglich sein.

Betrifft Diesel- bzw. CO₂-Emissionen/Feinstaubbelastungen: Ein Vergleich zwischen den CO₂-Emissionen durch Bus und Bahn mit den Emissionen des PKW-Verkehrs müsste erwähnt werden. Alle PKW-Einpendler, die im „Grünen“ wohnen, belasten die Anwohner der Einfallstraßen! Gleiches gilt für Schallemissionen. Klimabilanz – Vergleich muss erwähnt werden!

Die Reduzierung der Umweltbelastungen wird durch eine Verlagerung vom Kraftfahrzeugverkehr auf den ÖPNV/SPNV erreicht.

Wie steht es mit dem Lärm durch die Signale der Züge vor den Bahnübergängen? Wie laut sind die Signale?

Die Bahnübergänge werden nach den neuesten technischen Standards gesichert. Sie werden alle mit Lichtzeichenanlage und Halbschranken gesichert. Ein Signal der Züge vor den Bahnübergängen ist demnach nicht erforderlich.

Lärmschutz durch Schienenstegabschirmung? (Bringt laut Internet ca. 3dB) Dies ist doch nur geplant, um die Kosten für die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen raus zu rechnen!?

Das Lärmschutzgutachten und die darin aufgezeigten Maßnahmen wurden von einem renommierten und unabhängigen Gutachter erstellt. Dabei wurden die gesetzlich vorgegeben Richtwerte zugrunde gelegt.

Wie wird der Schallschutz gestaltet?

Entlang der Schienenstrecke der WLE würden die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ohne Schallschutz überwiegend relativ gering ausfallen (kleiner 3 dB(A)). Die Schienenstegabschirmung zeigt sich somit als sinnvolles und wirtschaftliches Mittel, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten an vielen Gebäuden einzuhalten. Die Schienenstegabschirmung mindert den Schall, der durch die Räder auf dem Schienenstrang erzeugt und von diesem abgestrahlt wird. Das ist zwar nicht die einzige Lärmquelle, weil z.B. Motorengeräusche hinzukommen, aber die größte. Eine Lärmschutzwand würde die Konflikte ebenso lösen und zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln führen. Dies ist allerdings häufig

fig nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte an vielen Stellen mit der Schienenstegabschirmung bereits eingehalten werden können.

Wie gestaltet sich der Lärmschutz in Lütkenbeck (Gasometer)?

Entlang der Schienenstrecke der WLE würden die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ohne Schallschutz überwiegend relativ gering ausfallen (kleiner 3 dB(A)). Die Schienenstegabschirmung zeigt sich somit als sinnvolles und wirtschaftliches Mittel, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten an vielen Gebäuden einzuhalten. Die Schienenstegabschirmung mindert den Schall, der durch die Räder auf dem Schienenstrang erzeugt und von diesem abgestrahlt wird. Das ist zwar nicht die einzige Lärmquelle, weil z.B. Motorengeräusche hinzukommen, aber die größte. Eine Lärmschutzwand würde die Konflikte ebenso lösen und zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln führen. Dies ist allerdings häufig nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte an vielen Stellen mit der Schienenstegabschirmung bereits eingehalten werden können.

Die Anlieger in Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck werden Anrecht auf Lärmschutzwälle haben, in Höhe von 2,5-3m, da die Bahnstrecke zum Teil sehr nah an der Behausung entlang führt. Werden die Kosten hierfür in die Planung miteinbezogen? Sind die Grundstücke groß genug?

Entlang der Schienenstrecke der WLE würden die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ohne Schallschutz überwiegend relativ gering ausfallen (kleiner 3 dB(A)). Die Schienenstegabschirmung zeigt sich somit als sinnvolles und wirtschaftliches Mittel, um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten an vielen Gebäuden einzuhalten. Die Schienenstegabschirmung mindert den Schall, der durch die Räder auf dem Schienenstrang erzeugt und von diesem abgestrahlt wird. Das ist zwar nicht die einzige Lärmquelle, weil z.B. Motorengeräusche hinzukommen, aber die größte. Eine Lärmschutzwand würde die Konflikte ebenso lösen und zu noch niedrigeren Beurteilungspegeln führen. Dies ist allerdings häufig nicht erforderlich, weil die Immissionsgrenzwerte an vielen Stellen mit der Schienenstegabschirmung bereits eingehalten werden können. Der passive Schallschutz wird im Einzelfall festgelegt. Welche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, wird derzeit in einem Gutachten geklärt.

Fragen und Antworten zum Verfahren

Wer hat das Gutachten beauftragt?

Die Untersuchung "Reaktivierung der WLE-Strecke - Nutzen-Kosten-Untersuchung" wurde von der WLE beauftragt.

Ist es richtig, dass die zuständige Bezirksregierung Münster sowohl für das Verfahren und gleichzeitig für die Beschaffung des Baurechts Verantwortung trägt? Wie sieht man dann diesen Vorgang im Sinne der Compliance?

Die Bezirksregierung Münster führt als neutrale Stelle das Verfahren durch und prüft, ob sämtliche gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden. Sollte das der Fall sein, genehmigt sie den Bau der WLE-Strecke. Bürger(innen) haben ein Recht auf Beteiligung in diesem öffentlich-rechtlichen Verfahren, es wird eine Anhörung stattfinden und nach der Planfeststellung können kann die Entscheidung auch vor Gericht angefochten werden.

Macht die räumliche Bewertung das gleiche Gutachterbüro? Wie wird die Unabhängigkeit gesichert?

Nein, die Voruntersuchung zum NKI wurde durch das Büro Spiekermann GmbH durchgeführt. Die Standardisierte Bewertung als Aufnahmevoraussetzung für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW wird durch ein anderes Büro erarbeitet.

Warum werden die Bürger erst so spät mit einbezogen?

Aus Sicht der Verwaltung ist diese Bürgerbeteiligung nicht spät. Im Verfahren der Fortschreibung des 3. NVP ist diese Beteiligung frühzeitig. Zur Erläuterung des gewählten Zeitpunktes: Zunächst mussten die Varianten zur Buslinienführung entwickelt und die Nutzen und Kosten untersucht werden. Diese Untersuchung konnte im April 2018 abgeschlossen werden. Erst damit war geklärt, welche Varianten umsetzbar sind und sie konnten an die Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Warum wird nicht erst eine Bürgerumfrage gestartet, wer überhaupt alles auf die Bahn umsteigen würde, statt das Auto zu nehmen.

Aufgrund vorliegender Untersuchungen ist das Verhalten der Verkehrsteilnehmer(innen) sehr gut bekannt. Daher ist gut abschätzbar, wie Entscheidungen ausfallen werden, je nachdem wie attraktiv der ÖPNV bzw. wie attraktiv die Fahrt mit dem PKW ist. Damit bestehen verlässliche Grundlagen für die Verkehrsprognosen.

Geht es hier nicht um eine Reaktivierung, sondern juristisch nicht um einen Streckenneubau, der besonderen Anforderungen unterliegt? z. B. Umweltauflagen, Lärmschutz, etc.

Da die Strecke gewidmet ist und auch noch Güterverkehr auf der Strecke stattfindet, handelt es sich um eine Reaktivierung des Personenverkehrs auf dieser Strecke.

Sonstige Fragen und Antworten

Was leistet die Stadt in Sachen Fahrgemeinschaften?

Eine gemeinschaftliche Fahrt in einem privaten PKW ist eine private Entscheidung einer jeden einzelnen daran beteiligten Person. Die Stadt kann Fahrgemeinschaften nur anregen. Einen solchen Versuch der Förderung hat die Stadt mit der Beteiligung am Pendlerportal Pendlernetz.de vor gut 15 Jahren unternommen und ist damit gescheitert. Trotz vieler Veranstaltungen und Informationsmaterialien hat sich kein Erfolg eingestellt. Die Nachfrage war trotz Beteiligung vieler Kommunen an dem Projekt marginal. Es ist derzeit vollständig offen, ob die Stadt einen solchen Versuch ein weiteres Mal unternehmen wird.

Wer garantiert weniger Autoverkehr auf dem Gremmendorfer - Angelmodder Weg?

Die Untersuchung zur Reaktivierung weist aus, dass das verbesserte Gesamtangebot im ÖPNV ca. 2.300 Fahrgästen pro Tag zusätzlich generiert. Mit diesen Fahrgastzuwächsen einher geht eine Reduzierung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr von bis zu 26.000 Pkw-km/Tag. Diese beiden Kennwerte muss man immer gemeinsam betrachten.

Bitte keine Ausredeantworten, nur Fakten!

keine Antwort

In wie weit wird darauf Rücksicht genommen, dass der Autoverkehr die Abkürzung von Erbdrostenweg bei ständig geschlossenen Schranken über den Kaldenhofer Weg nehmen wird (durch eine (nicht genutzte) 30er-Zone mit vielen Kindern und zwei Grundschulstandorten und ohne Ampelzugang zur Wolbecker Straße)?

Die Schrankenanlage wird 6 Mal pro Stunde für ca. 30 bis 60 Sekunden geschlossen sein. In der Summe ist die Schließzeit pro Stunde geringer als die an einer Lichtsignalanlage. Schleichverkehre über den Erbdrostenweg/Kaldenhofer Weg sind daher nicht wahrscheinlich. Gleichwohl sie auch schon heute in geringem Maße nicht ausgeschlossen werden können.

Ich fasse mal zusammen: in den 70ern wurde die Trasse aus gutem Grund eingestellt.

In den 70er Jahren bestand eine grundsätzlich andere Verkehrspolitik. Das Augenmerk richtete sich vor 50 Jahren hauptsächlich auf das Auto als Fortbewegungsmittel. Diesen Ansatz hat man schon lange verlassen. Heute wird eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität präferiert und gefördert.

Darauf wurden links und rechts teilweise an den Gleisen neue Baugebiete aus der Erde gestampft.

Die WLE ist als Schienenstrecke bzw. Verkehrsfläche immer ausgewiesen und auch genutzt worden, wenn auch nur im Güterverkehr. Dies wurde in allen Bebauungsplänen berücksichtigt und ist auch im Flächennutzungsplan nachrichtlich dargestellt.

Wer zahlt denn unseren Wertverlust unserer Grundstücke?

Erfahrungen mit reaktivierten Schienenstrecken zeigen, dass die verbesserte verkehrliche Anbindung in der Regel zu einer Wertsteigerung führt.

2 Grundschulen, 4 Kindergärten liegen zwischen dem Gremmendorfer Weg und Erbdrostenweg. Was glauben Sie, wie die Kinder da morgens hinkommen? Sie werden mit Autos gebracht!

Das Phänomen ist bekannt, aber es gibt keinen kausalen Zusammenhang zur Reaktivierung der WLE.

WLE Bahn, ein Fall für Mario Barth

Bei einer Nutzen-Kosten-Untersuchung werden die Investitionskosten und die Betriebskosten einer Infrastruktur ermittelt und den Nutzen gegenübergestellt. Nutzen sind in Geldwert umgerechnete Reisezeitvorteile, ersparte Umweltkosten, ersparte Unfallkosten usw.. Sobald das Verhältnis von Nutzen zu Kosten größer 1 ist, ist aus volkswirtschaftlicher Sicht eine Maßnahme sinnvoll. Damit ist dann der Einsatz von Steuergeldern gerechtfertigt.

Wie viele Gegner des WLE-Ausbaus pendeln täglich mit PKW, ÖPNV, Fahrrad in die Stadt?

Die Frage kann nicht beantwortet werden. Dazu liegen keinerlei Informationen vor, sind auch nicht belastbar zu ermitteln.

Erreichbarkeit der Wohngebiete östlich der WLE-Trasse im Notfall?! (Münster-Südost) wird von der Feuerwache Albersloher Weg angerufen/angefahren?!

Die Schrankenschließzeiten werden bei der Ermittlung der einzuhaltenden Rettungs- und Hilfsfristen berücksichtigt.

Wie wird der Finanzierungs- bzw. Ausbauplan der Radwege sein? Ist dafür parallel dann noch Geld übrig? Aktuell ist für Instandhaltung für die „Fahrradstadt Münster“ viel zu wenig Geld eingeplant. Im Vergleich zur Niederlande ein Witz!

Der Finanzierungs- bzw. Ausbauplan der Radwege in Münster ist unabhängig von den Mittel zur Reaktivierung der WLE, da diese mit Landesförderung gebaut werden soll.

Wie viel innerörtlichen Verkehr gibt es in Wolbeck? (z. B. Nogatstraße - Ortskern (zum Einkaufen))

Von der Haltestelle Nogatstraße zum Ortskern bzw. zurück fahren heute mit der Linie 8 ca. 30 Fahrgäste am Tag. Das ist das Ergebnis einer standardisierten Fahrgastbefragung und -erhebung aus dem Herbst 2018.

Wer entschädigt die Hauseigentümer an der Strecke für den Wertverlust ihrer Häuser?

Erfahrungen mit reaktivierten Schienenstrecken zeigen, dass die verbesserte verkehrliche Anbindung in der Regel zu einer Wertsteigerung führt.