

Jens Stachowitz
Kommunalberatung
Liebigstraße 40
44139 Dortmund



Telefon
(0231)9 122136

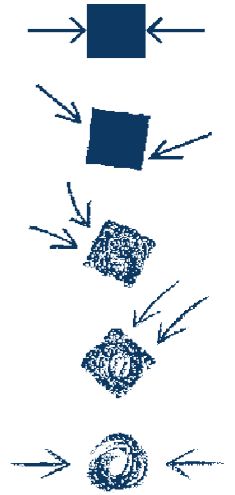
Telefax
(0231)9 122138

E-Mail
office@stachowitz.de

Internet
www.stachowitz.de



Moderation
Prozessbegleitung
Vermittlung



Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Münster unter Berücksichtigung der Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE)

**Bürgerinformation am 15.05.2018
in der Mehrzweckhalle der Stadtwerke Münster**

Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Münster unter Berücksichtigung der Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE)

Gliederung

Vorbemerkung	3
Begrüßung und Einleitung	3
Einführung durch Oberbürgermeister Lewe	5
Gesprächsrunde	8
Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Münster unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung	15
Die Buslinienkonzeption im südöstlichen Korridor unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung	16
Nutzen-Kosten-Untersuchung	19
Fragen und Antworten	20
Bilanzrunde	31

Anhänge (in getrennten Dateien)

- Faltblatt mit der Einladung und der möglichen Buslinienführung
- Präsentation „Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Münster unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung“ inklusive der Präsentation „Die Buslinienkonzeption im südöstlichen Korridor unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung“
- Präsentation „Nutzen-Kosten-Untersuchung“
- Plakate aus der Ausstellung
- Listen mit Hinweisen und Statements des Publikums
- Fragen des Publikums und Antworten darauf

Vorbemerkung

Die Dokumentation ist nicht streng chronologisch. Fragen, Hinweise, Anregungen und Argumente sind thematisch eingeordnet. Die eingereichten Anregungen, Fragen und Statements wurden teilweise redaktionell überarbeitet. Ausdrücke in eckigen Klammern sind Einfügungen, die nachträglich vom Unterzeichner vorgenommen wurden, um mehr Klarheit und Verständnis herzustellen.

Begrüßung und Einleitung

Der Moderator begrüßt die rund 350 Gäste und erläutert den Anlass, den Inhalt, die Zielsetzung und den Ablauf der Veranstaltung. Er führt aus, dass nur eines von drei Themen, die mit der Reaktivierung der WLE-Strecke in Zusammenhang stehen, im Rahmen dieser Veranstaltung bearbeitet werden kann:

- Die Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Münster im südöstlichen Stadtgebiet. Diese Planung soll greifen, sobald die WLE-Strecke mit einem neuen Angebot befahren wird.

Parallel dazu finden zwei weitere Planungsprozesse statt:

- Die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW und der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Diese Pläne sind wichtig, um die Mittel für den Bau und Betrieb zu beschaffen.
- Die Pläne der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) als Infrastruktureigentümerin und -betreiberin, die die Planfeststellung (quasi die Baugenehmigung) erwirkt und die Infrastruktur (Schienen, Signale, Bahnsteige, Überwege, ...) herstellen will.

Auf den Plätzen liegt in Form eines Faltblattes eine mögliche Konzeption der Buslinienführung aus. Dazu soll ausführlich informiert und es sollen, soweit an diesem Abend möglich, auch möglichst viele Fragen beantwortet werden. Die Teilnehmenden erhalten Karten, die sie ausfüllen können. Diese werden eingesammelt und in der Dokumentation vollständig wiedergegeben. Eine Auswahl der wichtigsten Fragen wird sofort an diesem Abend beantwortet. In einem weiteren Schritt werden alle weiteren Fragen von den jeweils Verantwortlichen beantwortet und auf der städtischen Internetseite veröffentlicht. Wer sich in den ausgelegten E-Mail-Verteiler einträgt, erhält eine Nachricht über die bereitstehende Veröffentlichung.

Der Moderator hat bereits im Vorfeld der Veranstaltung einige wichtige Fragen gesammelt und die Referenten gebeten, in ihren Vorträgen an diesem Abend auf diese einzugehen. Neben den Vertretern der Stadt Münster und der Stadtwerke Münster GmbH stehen auch die Vertreter des Verkehrsträgers (quasi: Bauherr) WLE GmbH, sowie des Aufgabenträgers (der Besteller für den Schienenpersonennahverkehr) ZVM/NWL bereit, um an ihren Ausstellungstafeln Antwort zu geben.

Der Moderator wünscht sich eine sachliche und konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten, und wird auf die Einhaltung der Gesprächsregeln achten.

Einführung durch Oberbürgermeister Lewe



Oberbürgermeister Lewe (im Bild oben) bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen der Bürgerinnen und Bürger.

Die Reaktivierung der WLE betrifft die gesamte Stadt und die Anwohner und Anwohnerinnen in Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck in besonderer Weise. Das zu diskutierende Nahverkehrsangebot bietet nicht nur Vorteile, sondern wirft auch Fragen auf und bereitet Sorge. Dem will sich die Stadt widmen. Die Stadt will Gelegenheit bieten, sich darüber zu informieren, was genau derzeit der Stand der Planung ist. Die Stadt und ihre Partner wollen erklären, warum das Projekt für die Stadt und ihr Umland wichtig ist. Er hofft, dass die Bedeutung des Projektes für die Stadt und die Region erkannt und, sofern es nicht zur Begeisterung führe, doch mindestens die Akzeptanz der Betroffenen finden wird.

OB Lewe stellt den Vertreter der Bürgerinitiative gegen die WLE-Reaktivierung, Herrn Dr. Lars Ostermeyer, vor und bedankt sich für dessen Einsatz.

OB Lewe stellt die Vertreter der Projektpartner vor:

Er begrüßt

Herrn Bürgermeister Berthold Streffing, Stadt Sendenhorst,
Herrn Baudezernent Carsten Rehers, Kreis Warendorf,
Sowie Vertreter(innen) aus dem Rat und der Bezirksvertretung,
Herrn Lothar Ebbers, Pressesprecher Pro Bahn NRW e.V.
Herrn Joachim Brendel, IHK Nord Westfalen,
Herrn Joachim Künzel, Geschäftsführer NWL,
Herrn André Pieperjohanns, Geschäftsführer WLE GmbH
Herrn Reinhardt Schulte, Prokurist Stadtwerke Münster,

und die Mitglieder der Verwaltung

Herrn Denstorff, Stadtbaurat
Herrn Milde, Abteilungsleiter Verkehrsplanung
Herrn König, Abteilung Verkehrsplanung

sowie viele andere Mitwirkende.

Die WLE-Reaktivierung, so Oberbürgermeister Lewe, ist wichtig, weil die Stadt die Zahl der Pendler, die mit dem PKW in die Stadt morgens einfahren und nachmittags wieder in ihre Wohnorte zurückfahren reduzieren will. Die Stadt und das Umland wachsen und die Zahl der Pendler nehme zu. Viele Menschen stehen täglich im Stau. Die Infrastruktur ist an ihren Grenzen angekommen. Zu seinem Bedauern habe die Stadt Münster mit der Einstellung der Straßenbahn eine der größten Fehlentscheidungen der Nachkriegszeit getroffen. Es stelle sich nachdrücklich die Frage, wie man die Pendlerströme, zu sehr großen Teilen PKW-Verkehr, bewältigen kann. Nicht nur die Straßen seien voll, auch die Stellplätze für die PKW beanspruchten wertvolle Flächen in der Innenstadt. Ein wichtiger Baustein der Lösung dieser Problemstellung ist die Installation einer Münsterland-S-Bahn. Die WLE könnte hierzu der Einstieg sein. Diese S-Bahn soll ein Nahverkehrsangebot für die Region, mit modernen Fahrzeugen,

mit weiteren komfortablen Haltepunkten, die pro Richtung dreimal stündlich bedient werden, darstellen. Sie soll eine zügige und verlässliche Verbindung in die Stadt sicherstellen. Das Land NRW stelle derzeit in erheblichem Umfang Investitionsmittel zur Verfügung, die er gern im Münsterland investiert sehen will. Dieser Ausbau des Bahnverkehrs lasse sich weitgehend nur auf vorhandenen Schienenstecken realisieren.

Er sehe sehr deutlich die Sorgen der Anlieger an der WLE-Strecke, so der Oberbürgermeister. Sie fragen sich, ob es lauter werde, ob Bahnübergänge gesperrt werden, was mit der Buslinie 8 passieren werde, ob man vor den Bahnübergängen länger im Stau stehen müsse. Auf diese berechtigten Fragen werden die Planer Antwort geben. Auch sind Gerüchte unterwegs, die so ggf. ausgeräumt werden können. Die Stadt und die WLE werden die Anregungen entgegennehmen und sind offen gegenüber kritischen Beiträgen.

OB Lewe erinnert an den Dialog über die Konversion der Kasernenfläche in Gremmendorf. Nicht alle seien begeistert, aber es ist gelungen, einen sachlichen Dialog zu führen und ein Konzept zu entwickeln, mit dem sich die allermeisten einverstanden erklären konnten. Einen solchen Prozess und ein solches Ergebnis wünscht er sich auch für die WLE-Reaktivierung.

Gesprächsrunde

Moderator: Dr. Ostermeyer; was sind die wichtigsten Interessen Ihrer Mitglieder?

Dr. Ostermeyer: Wir danken für die Einladung. Wir finden gut, dass wir in den Dialog mit einbezogen werden. Unsere Bürgerinitiative gegen die WLE-Reaktivierung existiert seit ca. 2 Jahren. Wir erleben, dass Menschen sehr verunsichert sind über dieses Projekt und viele Fragen haben. Wir sind überzeugt, dass Münster als wachsende Stadt ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept braucht. Wir sind jedoch der Auffassung, dass die WLE-Reaktivierung in dieser Form nicht Teil eines Zukunftskonzeptes sein kann. Viele Dinge, die am Rande der Strecke passieren sind nicht zum Vorteil der Bürger:

- Die Anbindung an die vorhandenen Buslinien
- Die Verstümmelung der Buslinie 8
- Emissionen durch Dieselantrieb
- Lärmemissionen

Wir als BI versuchen diese Fragen zu bündeln und Antworten dazu einzuholen. Wir wollen das im Dialog mit der Politik klären und werden die Informationen, die wir bekommen, wieder an die Bürger weitergeben. Ein wichtiger Eindruck bisher ist, dass viele Bürger mit der Informationspolitik zu diesem Projekt außerordentlich unzufrieden sind.

Moderator: Welche Dinge finden Sie gut an der Planung?

Dr. Ostermeyer: Positives zu benennen ist nicht so leicht. Positiv jedoch ist, dass es jetzt einen Dialog gibt und der Versuch unternommen wird, die Bürger mit einzubeziehen. An den jetzt vorgelegten Plänen wird deutlich, dass man eine Buslinie verlegen kann, sobald ein Bedarf dazu besteht. Bei einer Bahnlinie jedoch ist dieses nicht möglich. Sie kann niemals alle Neubaugebiete, die in dem Süd-Ost-Korridor entstehen, anschließen. Ein zukunftsfähiges Verkehrskon-

zept muss flexibel sein und auf geänderte Anforderungen reagieren können. Diese Bahnstrecke führt von Münster nur in Richtung Sendenhorst und sie hat in dieser Richtung keinerlei Anschluss an den Fernverkehr.

Moderator: Herr Künzel, was ist der Zweckverband NWL?

Herr Künzel: Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe ist der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er plant für den Raum Westfalen-Lippe den Personenverkehr auf der Schiene und beauftragt Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung desselben.

Moderator: Wer sind die Auftraggeber des NWL?

Herr Künzel: Unsere Träger sind fünf Zweckverbände, die wiederum von insgesamt 16 Landkreisen und drei kreisfreien Städten, wie z.B. die Stadt Münster, getragen werden.

Moderator: Wer trifft bei dem NWL die Entscheidungen?

Herr Künzel: Das ist die Zweckverbandsversammlung, zusammengesetzt aus Vertreter(innen), die von den fünf Zweckverbänden gewählt wurden.

Moderator: Warum will der NWL, dass die WLE-Strecke reaktiviert wird und demnächst ein Nahverkehrsangebot darauf angeboten wird?

Herr Künzel: Zunächst einmal eine Erläuterung: Die WLE GmbH ist der Träger für die Infrastruktur, sie sorgt also dafür, dass die Strecke befahrbar ist. Der NWL wird die Betriebsleistung europaweit ausgeschrieben und den dabei ermittelten Betreiber beauftragen.

er Grund für die Reaktivierung der WLE-Strecke liegt im Wachstum der Stadt Münster und der Region. Wir wollen eine Alternative anbieten zum PKW und Staus auf den Straßen vermeiden helfen.

Schon vor vielen Jahren hat eine Kosten-Nutzen-Analyse ergeben, dass diese Strecke wirtschaftlich sinnvoll ist. Das Wachstum Münsters ist seitdem größer geworden. Die Prognosen gehen von mehr als 6.000 Fahrgästen aus. Das ist ein sehr guter Wert. Deswegen ist das Projekt in dem Nahverkehrsplan des NWL aufgenommen worden. Mit diesen Voraussetzungen können wir die WLE-Reaktivierung im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW anmelden.

Derzeit lassen wir eine standardisierte Bewertung durchführen. Wenn diese einen Nutzen ausweist, der größer ist als die Kosten des Vorhabens, kann das Projekt in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen und mit Mitteln des Landes realisiert werden.

Moderator: Sie verlautbarten in der Presse, dass der NWL sich um die Elektrifizierung seiner Strecken kümmere. Dürfen sich die Anlieger der WLE-Strecke also Hoffnung machen, dass dort keine Diesel-Fahrzeuge eingesetzt werden?

Herr Künzel: Versprechungen kann ich keine machen. Wir erarbeiten derzeit zunächst ein Konzept. Die 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 wir nicht im ersten Schritt direkt solche Technologien einsetzen können. Soweit die bisherigen Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt es aufzeigen, könnte aber ab 2025/26 ein oberleitungsfreier elektrischer Betrieb möglich sein.

Moderator: Herr Pieperjohanns, wie weit sind die Pläne zum Ausbau der Infrastruktur auf der WLE-Strecke gediehen?

Herr Pieperjohanns: Nachdem wir vom Aufgabenträger NWL den Auftrag bekommen haben, arbeiten wir gemeinsam mit Gutachtern die Pläne zur Ertüchtigung der Infrastruktur aus. Unsere Pläne sind

eine Grundlage für die standardisierte Bewertung [, worin unter anderem die Baukosten für die Strecke einfließen].

Moderator: Wann werden Sie die Bürger(innen) über Ihre Pläne informieren?

Herr Pieperjohanns: Unsere frühzeitige Bürgerbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird nach den Sommerferien 2018 stattfinden. Wir stimmen uns derzeit mit dem Kreis Warendorf und der Stadt Münster ab.

Moderator: Vielen Dank dafür, dass Sie heute mit einer Ausstellung, und Ihren Mitarbeiter(innen) sowie Gutachter(innen) beteiligt sind.

Moderator: Inwieweit ist die WLE GmbH an der Nahverkehrsplanung der Stadt beteiligt?

Herr Pieperjohanns: Die WLE GmbH ist an der Nahverkehrsplanung der Stadt nicht beteiligt.

Moderator: Herr Schulte, inwieweit sind die Stadtwerke an der Nahverkehrsplanung der Stadt beteiligt?

Herr Schulte: Die Stadtwerke sind zu 100% im Eigentum der Stadt. Neben der Aufgabe der Energie- und Wasserversorgung haben die Stadtwerke auch die Aufgabe den öffentlichen Nahverkehr zu betreiben. Wir sind das Dienstleistungsunternehmen der Stadt. Wir setzen diesbezügliche Ratsbeschlüsse um. Der Nahverkehrsplan der Stadt gibt uns vor, welche Leistung im ÖPNV wir anbieten sollen. Der ÖPNV ist in Münster sehr erfolgreich: 45 Mio. Fahrgäste nutzen ihn jährlich. Wir wollen, dass der ÖPNV weiter wächst. Das geht jedoch nur, wenn wir z.B. Busspuren zur Verfügung gestellt bekommen, die ein zügiges Fahren ermöglichen. Wir müssen also am Stau vorbeifahren können. Das Vorbeifahren am Stau ist auf der WLE-Strecke möglich. Aus diesem Grunde unterstützen die Stadtwerke die Reaktivierung der WLE-Strecke. Dieses Projekt beinhaltet

die große Chance, den ÖPNV in Bus und Bahn bis hin nach Sendenhorst deutlich voranzubringen.

Moderator: Sie beklagen also nicht die Fahrgastverluste, die das Angebot auf der WLE-Strecke Ihnen einbringen wird?

Herr Schulte: Nein, wir stehen inhaltlich hinter dem Projekt, denn es bringt den ÖPNV in Münster und im Münsterland als Ganzes voran.

Moderator: Herr Brendel, Sie vertreten die Interessen großer und kleiner Firmen in Münster und Umgebung. Wie beurteilen Sie aus dieser Perspektive die Reaktivierung der WLE-Strecke?

Herr Brendel: Die Verkehrsprobleme nehmen zu, weil die Stadt so attraktiv ist. Viele wollen hier gern leben und arbeiten. Jedoch finden immer mehr Beschäftigte innerhalb Münsters keinen Wohnraum und ziehen in das Umland. Dann als Berufspendler verursachen sie die Verkehrsprobleme und leiden darunter. Sie verlieren Zeit und beklagen das auch ihrem Arbeitgeber gegenüber. Viele Unternehmen stehen vor der Herausforderung angesichts des Fachkräftemangels, genügend qualifizierte Arbeitskräfte zu finden bzw. diese zu halten. Insofern beobachten sie mit Sorge, ob diese nicht lieber einen Arbeitsplatz suchen, der mit weniger Zeitaufwand zu erreichen ist. Wir sehen, dass zwar ein Angebot mit dem Bus vorhanden ist, jedoch ist dieses gegenüber dem PKW nicht konkurrenzfähig genug, zumal die Busse ebenfalls im Stau steckenbleiben. Mit einem Angebot auf der WLE-Strecke wird das Fahren in die Stadt erheblich schneller und komfortabler. Auch können mit der Eisenbahn erheblich mehr Menschen transportiert werden als etwa mit dem Bus. Die IHK will nicht nur die Bahnverbindungen, sondern auch die Schnellbuslinien auf Münster zu weiter ausgebaut sehen. Da wir für die Abwicklung dieser Busse am Hauptbahnhof und am Bült ein begrenztes Platzangebot haben, wäre es geradezu fahrlässig, die vorhandene Bahntrasse nicht zu nutzen.

Moderator: Wie sieht der Einzelhandel mit Blick auf seine Kundenschaft die WLE-Reaktivierung?

Herr Brendel: Münster hat eine große Ausstrahlung und ein sehr großes Einzugsgebiet bis in das Ruhrgebiet, in die Niederlande und nach Niedersachsen hinein. Diese Kunden kommen in der Regel überwiegend samstags und überwiegend mit dem PKW. Diejenigen jedoch, die aus dem unmittelbaren Umland oder aus den Stadtteilen Münsters in die Innenstadt fahren, könnten bewegt werden, den ÖPNV, also Bus und Bahn zu nutzen.

Moderator: Herr Ebberts wie beurteilt der Fahrgastverband Pro Bahn die Reaktivierung der WLE-Strecke?

Herr Ebberts: Die WLE-Strecke ist ausgesprochen wichtig. Mit einer Reaktivierung würden Fehler der letzten 50 Jahre bereinigt werden können. Der größte Fehler war, dass es für die Strecken der Bundesbahn eine Defizit-Abdeckung durch den Bundeshaushalt gab, für die WLE-Strecke jedoch nicht. Obwohl die Strecke einen hohen Verkehrswert hatte, ist sie eingestellt worden. Alle anderen Strecken auf Münster zu wurden weiterhin bedient. Durch die Regionalisierung des Nahverkehrs [die Zuweisung der Verantwortlichkeit an die Länder] konnten die Regionen bestimmen, welchen Nahverkehr sie anbieten wollen. Durch die Politik des ZVM konnten Fahrgastzuwächse von 50%, 100% und über 100% auf den auf Münster zulaufenden Strecken erzielt werden. Solche Fahrgastzuwächse sind auch auf der Süd-Ost-Achse in Münster möglich. Der SPNV ist in der Lage, ganz andere Kunden anzusprechen als der Bus, selbst der Schnellbus. Es sind diejenigen, die ihren PKW stehen lassen, die das Angebot der Bahn annehmen. Der 20-Minuten-Takt entspricht dem Angebot der Regionalbahn etwa von Kaarst nach Düsseldorf. Dort kann man studieren, was möglich ist. Die Bahn wird also, das zeigen die Erfahrungen, PKW-Verkehr vermeiden helfen. Der große Vorteil der WLE-Strecke ist, dass die Infrastruktur kom-

munal ist. Somit sind sie frei von Einmischungen einer Fahrdienstleistung, die dem ICE die Vorfahrt gibt. Auch werden die Schranken nicht, wie hier befürchtet wird, minutenlang geschlossen bleiben.

Auch nachvollziehbar ist, dass das Busangebot überarbeitet werden muss. Sie können nicht den Bus als Konkurrenz zur Bahn fahren lassen. Sie müssen den Umweltverbund, also das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und den ÖPNV gemeinsam entwickeln und gegen das Fahren mit dem PKW positionieren. Das kann hier gut gelingen. Das, was mit dem Bus zu leisten möglich ist, ist hier in Münster bereits erreicht. Die Bahn bietet eine große Chance für diesen Korridor. Die Reaktivierung der WLE macht ausgesprochen viel Sinn.

Moderator: Herr Oberbürgermeister Lewe, hat Sie die Kritik veranlasst, die Pläne für die Buslinie 8 zu ändern?

Oberbürgermeister Lewe: Es war ein großer Fehler im Münsterland, dass man Schienenverkehr immer dem PKW-Verkehr hintangestellt hat. Gemessen an anderen Regionen in NRW und Deutschland haben wir hier eine nicht mehr zeitgemäße Schieneninfrastruktur, denn sie ist nicht mehr in der Lage, die Fahrgastzuwächse aufzunehmen. Der Ausbau der WLE ist also wichtig. Als man 2010 die erste Studie zur WLE durchführte, ging man jedoch davon aus, dass sich das bereits wahrnehmbare Wachstum Münsters nicht fortsetzen werde. Noch kurz davor gingen die Prognosen sogar davon aus, dass Münster schrumpfe. Dass man damals also dachte, dass die Linie 8 eingestellt werden müsse, war im Nachhinein betrachtet ein Fehler. Die Sorgen um die Einstellung der Linie 8 sind vor diesem Hintergrund berechtigt. Wir werden gleich erfahren, wie eine angepasste Linienführung der Linie 8 aussehen kann. Dabei ist wichtig zu sehen, dass die WLE und die Linie 8 Bestandteil eines ganzheitlichen Systems sind. Wir wollen durch eine kluge Angebotspolitik erreichen, dass die Menschen noch mehr auf das Fahrrad und auf den ÖPNV umsteigen. Der Bus und die WLE werden so konzipiert, dass

es insgesamt Verbesserungen für die Menschen gibt und das Gesamtkonzept einen Beitrag für eine zukunftsfähige, stadtverträgliche Mobilität leisten wird.

Moderator: Das Mobilitätskonzept für Münster wird uns Stadtbaurat Denstorff nun erläutern.

Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Münster unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung

Stadtbaurat Robin Denstorff (im Bild unten) weist auf die aktuelle Bevölkerungsprognose hin: Im Jahr 2030 werden 326.000 Menschen in Münster leben (siehe die Präsentation im Anhang).



Die Infrastruktur entspricht in Teilen jedoch einer Stadt mit 265.000 Menschen. Die Stadt will den Umweltverbund, also das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren, die Fahrt mit Bus und Bahn stärken. Der Radverkehrsanteil und der Anteil des ÖPNV an allen zurückgelegten Wegen sollen deutlich gesteigert werden. Im ÖPNV gelingt dies durch eine verbesserte Qualität der Verbindungen. Dazu gehört neben dem Komfort vor allem eine Verkürzung der Reisezeiten.

Die Bevölkerung wird, so Herr Denstorff, im Korridor Hauptbahnhof – Gremmendorf – Angelmodde – Wolbeck und im Umland weiter wachsen. Zur Vermeidung von Staus auf den Straßen will die Stadt die Infrastruktur im ÖPNV ausbauen. 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, umweltfreundliche Technik, aktiven Umweltschutz, einen dichten Fahrplankontakt, neue Züge, neue Gleise, neue Mobilität absehbar für mehr als 7.000 Fahrgäste täglich.

Die Buslinienkonzeption im südöstlichen Korridor unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung

Dietmar König (im Bild unten), Abteilung Verkehrsplanung, erläutert ausführlich die Buslinienkonzeption und deren Vor- und Nachteile für die Stadtteile Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck (siehe die Präsentation im Anhang).



Handlungsleitend sind dabei folgende Planungsprinzipien:

- Sicherstellung und Optimierung der Erschließungsqualität
 - Linienführung
 - Haltestelleneinzugsbereiche
- Sicherstellung und Optimierung der Bedienungsqualität
 - Bedienungszeiten
 - Takte und Fahrzeiten
- Berücksichtigung wirtschaftlicher und förder technischer Belange

Die WLE wird folgende Qualitäten haben:

- Weitestgehende Minimierung der Schrankenschließzeiten mit modernster Technik (zu erwarten sind 35 bis 60 sec.)
- aktiver Schallschutz
- stadtverträgliches Bahnübergangskonzept
- Moderne neue, barrierefreie Haltepunkte mit dynamischer Fahrgastinformation und multimodalen Angeboten (Leezenboxen, Park-Ride, etc.)

Für die Buslinienführung hat die Stadt drei Varianten näher untersucht und sie dem heutigen Angebot der Stadtbuslinie 8 gegenübergestellt:

- Variante 1: Einführung des WLE-Angebotes zusätzlich zum heutigen Busangebot
- Variante 2a: Ersatz der heutigen Linie 8 zwischen Hauptbahnhof und Wolbeck durch Weiterführung der heutigen Linie 17 (Linie 8neu) bis Gremmendorf (Altehof) im 20'-Takt und weiter nach Wolbeck (Nogatstraße) im 60'-Takt
- Variante 2b: Ersatz der heutigen Linie 8 zwischen Hauptbahnhof und Wolbeck durch Weiterführung der heutigen Linie 17 (Linie 8neu) über Gremmendorf im 20'-Takt nach Wolbeck (Nogatstraße)

Diese wurden auch einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (folgt unten) unterzogen.

Die Planungsprinzipien bei der Entwicklung der Varianten waren:

- Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Verlässlichkeit, Staufreiheit
- Bedienung aller heutigen Stadtbushaltestellen
- Umsteigefreie Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes und der Altstadt/Bült
- Ausreichende Kapazitäten
- Wirtschaftlichkeit (möglichst Vermeidung von Parallelverkehren Bus/Schiene)

Anhand von Einzugsradien und Reisezeitvergleichen macht Herr König deutlich, dass für die allermeisten heutigen Fahrgäste der Linie 8 mit der WLE ein schneller Weg in die Stadt möglich ist. Das trifft selbst dann zu, wenn die Fußwege zum Haltepunkt länger sind als die Wege zur Bushaltestelle. – Ausführlich siehe dazu die Präsentation im Anhang. – Wenn statt des Fußweges eine Fahrt mit dem Fahrrad zum Haltepunkt gewählt wird, sind die Vorteile noch größer. Die Stadt ist also der Ansicht, dass eine sehr gute Erschließungsqualität gegeben ist. Durch die WLE werden trotz ggf. eintretender Reduzierung von Fahrtangeboten auf den bestehenden Busverbindungen (60-Minuten-Takt statt zuvor 20-Minuten-Takt) ab der Haltestelle Altehof stadtauswärts demnächst mindestens 4 statt heute 3 Verbindungen / Stunde angeboten.

Herr König kommt zu folgendem Fazit:

- 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.

- Für mehr als 50% der Fahrgäste bieten sich mit der WLE deutliche Reisezeitvorteile bei deutlich verbesserter Pünktlichkeit von den Ortsteilen zum Hauptbahnhof.
- Mit zunehmendem Abstand zum Hauptbahnhof zeigen sich spürbare Reisezeitvorteile auch bei Umsteigeverbindungen.
- Am Hauptbahnhof bietet sich eine deutlich höhere Verlässlichkeit bei Umsteigeverbindungen von der WLE auf den Stadtbusverkehr.

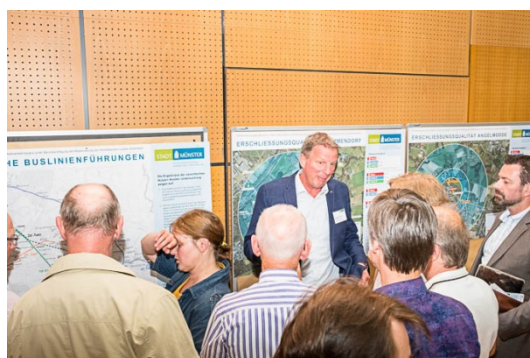
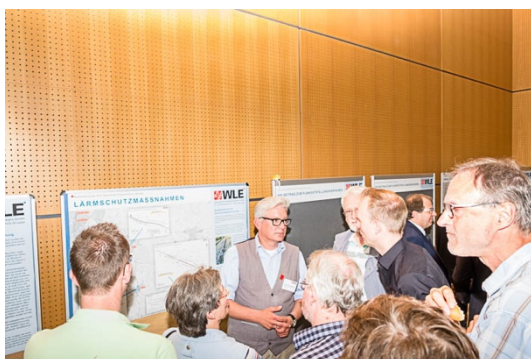
Nutzen-Kosten-Untersuchung

Herr Christoph von Nell, Spiekermann GmbH Consulting Engineers, erläutert die Verfahrensweise und die Ergebnisse der vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung (siehe die Präsentation im Anhang). 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. Die Ergebnisse:

- Die hier untersuchte Variante 1 (Beibehaltung des Busangebotes der Linie 8 zusätzlich zur WLE) ist bei dieser Betrachtung erneut, wie schon in der Machbarkeitsstudie 2010, als unwirtschaftlich einzustufen.
- Die Variante 2a (60-Minuten-Takt der Linie 8 neu zwischen Gremmendorf und Wolbeck) ist mit einem Nutzen-Kosten-Index (NKI) von 1,3 als wirtschaftlich einzustufen.
- Die Variante 2b (20-Minuten-Takt der Linie 8 neu bis Wolbeck, Nogatstraße) ist zwar als wirtschaftlich einzustufen, sie liegt mit einem NKI von 1,1 jedoch so nah an dem Grenzwert von 1, dass eine geringe Kostensteigerung bereits zur Unwirtschaftlichkeit führen kann.

Der ZVM hat, so Herr von Nell, bereits eine standardisierte Bewertung (der Nutzen und Kosten) in Auftrag gegeben, die weitaus ausführlicher ist, als die vereinfachte Nutzen-Kosten-Betrachtung, die Orientierungswerte ermitteln sollte. Anfang 2019 wird also deutlich werden, inwieweit die Variante 2b weiter in Betracht gezogen werden kann.

Fragen und Antworten



Während der Veranstaltung gab es zum einen Gelegenheit zum persönlichen Gespräch mit den Planenden (Bilder oben) und zum anderen Gelegenheit mithilfe von Karten Fragen zu stellen, ein Statement abzugeben oder Hinweise zu liefern. Die vollständige Liste finden Sie im Anhang. Ein Teil der Fragen wurde sofort beantwortet. Die Fragen und Antworten, die in der Plenumsrunde zur Sprache kamen, folgen hier.

Warum wurden die Bürger(innen) so spät einbezogen?

Herr König: Aus unserer Sicht ist diese Bürgerveranstaltung nicht spät. Es ist aus Sicht der Bürgerinitiative, die seit längerem Informationen einfordert, später als erwartet, aber im Verfahren der Fortschreibung des 3. NVP ist diese Veranstaltung frühzeitig. Zur Erläuterung des gewählten Zeitpunktes: Wir Planer(innen) mussten uns erst Gedanken zu den Varianten der Buslinienführung machen und die Nutzen und Kosten untersuchen. Herr von Nell hat diese Untersuchung im April abgeschlossen und heute dazu ausgeführt. Diese Klärung war notwendig. Wir mussten erst Gewissheit haben, welche Varianten umsetzbar sind, bevor wir mit einem Vorschlag an die Öffentlichkeit treten. Fragen und Anregungen nehmen wir gerne entgegen.

Was sind die Alternativen, die die Planer(innen) erwogen haben? Warum nutzen Sie die WLE-Trasse nicht als Radschnellweg? Warum erwägen Sie nicht, auf der Trasse einen Elektrobus statt eines Schienenfahrzeugs fahren zu lassen?

Herr König: Wir überlegen grundsätzlich, welches das geeignete Verkehrsmittel für eine spezifische Nachfrage ist. Für die WLE erwarten wir zwischen 6.000 und 7.000 Fahrgäste pro Tag. So viele Fahrgäste können wir mit Doppelgelenkbussen nicht bewältigen. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt bei 150 Personen einschließlich der Stehplätze. So besetzt ist es schon unangenehm eng im Bus. 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 erwarten wir, dass auf dem Radschnellweg, sofern wir ihn bauen würden, keine 7.000 Pendler pro Tag und vor allem nicht im Winter unterwegs sein würden. Aus unserer Sicht ist also die Schienenverbindung die am besten geeignete.

Warum setzen Sie nicht eine engere Taktung der Buslinien als Mittel [zur Reduzierung der Fahrten im MIV] ein?

Herr König: Wir haben ein Kapazitätsproblem bei unserer baulichen Infrastruktur. Unsere Busstation am Hauptbahnhof kann nur eine bestimmte Menge An- und Abfahrten bewältigen. Wenn wir unsere Takte verdichten würden, hätten wir erhebliche Probleme 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. Wollten wir die Linie 8 ebenfalls im 10-Minuten-Takt fahren lassen, würden die Busse sich gegenseitig im Vorankommen behindern.

In dem Nutzen-Kosten-Gutachten werden 2.300 neue Fahrgäste im ÖPNV prognostiziert. Das ist meiner Meinung nach nicht genug Reduzierung des MIV!

Herr König: Die Prognose geht von bis zu 2.300 neuen Kunden im ÖPNV auf dieser einen Strecke aus. Münster hat 8 Schienenstrecken vom Umland in die Stadt hinein. OB Lewe hat bereits zum Ausdruck gebracht, dass auch für diese ein Ausbau der Kapazitäten notwendig ist. Alle Maßnahmen gemeinsam, etwa die WLE-Reaktivierung, das Park & Ride, der Taxibus, das Car-Sharing, das Bike-Sharing, der Ausbau der Radwege, usw. führen dazu, den MIV in der Stadt Münster zu reduzieren. Unsere Untersuchungen zeigen, dass der Modal-Split [der Auskunft über die Anteile der Fortbewegungsmittel (zu Fuß, Rad, ÖPNV/SPNV, Kfz) am Gesamtverkehrsaufkommen gibt,] sich positiv [in Richtung eines hohen Anteils des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Bus und Bahn fahren)] entwickelt.

Kritik aus dem Publikum: Es handelt sich nicht um weniger Autoverkehr, sondern um induzierten Verkehr. Das ist zunächst einmal richtig, das verbesserte Gesamtangebot im ÖPNV führt zu ca. 2.300 Fahrgästen pro Tag zusätzlich. Mit diesen Fahrgastzuwächsen ein-

her geht eine Reduzierung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr von bis zu 26.000 Pkw-km/Tag. Diese beiden Kennwerte muss man immer gemeinsam betrachten.

Wer garantiert die Reduzierung des Autoverkehrs auf dem Gremendorfer Weg und Angelmodder Weg?

Herr König: Garantieren kann das niemand. Jedoch schaffen wir ein attraktives Angebot als Alternative zur Fahrt mit dem PKW. Es liegt an den Bewohner(innen) in den Stadtteilen, in Albersloh und Sendenhorst, ob sie dieses annehmen und nutzen. Wir sind überzeugt, dass das Angebot gut ist und ein solches wird unserer Erfahrung nach auch angenommen. Herr von Nell (Gutachter): Unsere Untersuchungen und Erfahrungswerte bestätigen diese Prognose.

Sie vergleichen immer die Direktverbindung vom Stadtteil zum Hauptbahnhof [und zeigen somit die WLE in einem positiven Licht].

Herr König: Nein, das ist nicht zutreffend. In unserem Beitrag (siehe die Präsentation und die Plakate der Stadt) zeigen wir eine Direktverbindung, eine Verbindung von einer weiter weg gelegenen Haltestelle im Stadtteil und die Weiterfahrt zu einer Haltestelle in der Altstadt, die einen Umstieg erfordert. Die WLE ist in der Direktverbindung selbst mit dem PKW nicht einzuholen. Dieser Vorteil reduziert sich, wie wir aufzeigen, mit der Entfernung des Wohnortes / Zielortes zur Haltestelle und der Häufigkeit des Umstieges.

Was leistet die Stadt in Sachen Fahrgemeinschaften?

Herr König: In den Fahrzeugen sitzen im Schnitt 1,15 Personen, das ist ein erschütternd niedriger Wert. Wenn der Besetzungsgrad auf 2 Personen pro Fahrzeug gesteigert werden könnte, wären die Probleme auf den Straßen deutlich kleiner. 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.

Was ist mit dem Nachtbus [, wenn die WLE-Reaktivierung umgesetzt wurde]? Welche Bus- und Bahnlinie fährt von wann bis wann? Wie hoch sind die Fahrpreise?

Herr König: Die WLE wird im 20-Minuten-Takt bis 22:00 Uhr fahren. Danach fährt der Nachtbus wie gewohnt. Es gilt in der WLE der Westfalen-Tarif wie bei allen anderen Strecken im Münsterland.

Welche Haltestellen der Linie 8 werden wegfallen?

Herr König: Alle Haltestellen in Gremmendorf, Angelmodde und Wolbeck werden bestehen bleiben. Sie werden ggf. ab Althof 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 Gremmendorf stadteinwärts wird die Linie 8 in das Gelände der York-Kaserne einfahren und auf dem Weg der heutigen Linie 17 bis zum HBF verkehren. Die Fahrzeit der Linie 8 bis zum HBF wird sich dadurch verlängern, aber es werden auch andere Ziele im Gewerbegebiet aus den Stadtteilen und mit Umstieg aus der WLE erreichbar.

Wer hat die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung beauftragt?

Herr König: Den Auftrag erteilte die WLE GmbH.

Warum wurde die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung beauftragt?

Herr König: Diese Untersuchung bereitet uns auf den bevorstehenden Dialog mit dem Land als Fördermittelgeber für die WLE-Reaktivierung vor. Wir können Vorschläge zum Busliniennetz einbringen.

Warum wird der Taxibus T8 in Gremmendorf nicht bis zur Haltestelle Gremmendorfer Weg geführt? Damit würde er sowohl an die Linie 6 im 10-Minuten-Takt und an die WLE im 20-Minuten-Takt anbinden.

Herr König: Wir erwägen die T8 so zu führen, wie angeregt, und werden die Machbarkeit einer solchen Lösung überprüfen.

Könnte ein Taxibus in Wolbeck nicht bis zur Haltestelle der WLE geführt werden und eine bessere Anbindung herstellen, wenn die Buslinie 8 nur im 60-Minuten-Takt verkehrte?

Herr König: Im Ortsteil Hilstrup werden wir einen Modellversuch zu „ÖPNV on demand“ [Nahverkehr auf Bestellung] durchführen. Das ist eine modernere Form des Taxibussystems. Die Erfahrungen in Hilstrup werden uns Aufschluss darüber geben, ob wir solche Angebotsformen auch in anderen Ortsteilen einsetzen können. Das Projekt in Hilstrup wird deutlich vor der Einführung des Schienenverkehrs auf der WLE-Strecke ausgewertet sein.

Wie wird die Buslinie 22 in Wolbeck an die WLE angebunden werden?

Herr König: Alle Fahrten werden direkt an den Haltepunkt der WLE geführt.

Der Bereich „Tiergarten“ sollte im 20-Minuten-Takt angefahren werden.

Herr König: Der östliche Bereich Wolbecks wird derzeit von der Linie 22/ R22 angefahren. Die Linie 32 fährt den Tiergarten nicht an, aus diesem Grund wird im Bereich „Tiergarten“ heute ein 20-/40-Minuten Takt gefahren. Wir werden untersuchen, wie sich das Angebot in fünf Jahren darstellen lässt.

Die weiten Fußwege zur Bahn sind kritisch. Wenn ich schlecht zu Fuß / gehbehindert bin, brauche ich viel zu lange, um in einen anderen Stadtteil zu gelangen. Viele Menschen werden das Auto, evtl. ein Taxi benutzen müssen.

Herr König: Es gibt Wohnorte, die einen Kilometer [Luftlinie] vom Haltepunkt der WLE entfernt liegen. In Wolbeck und Angelmodde gibt es mindestens die stündliche Bedienung mit der Linie 8, die alle heute bestehenden Haltestellen auch zukünftig anfährt. In Gremendorf wird der 20-Minuten-Takt bestehen bleiben. Ein Fahrgast muss also die Wege zur WLE nicht zurücklegen und weiter laufen als heute schon. Jedoch besteht die Fahrtgelegenheit mit dem Bus in Wolbeck und Angelmodde absehbar nicht mehr so häufig, wie gewohnt, und auch die Fahrtzeit ist aufgrund des Weges der Buslinie 8 durch das Gewerbegebiet Loddenheide länger als heute. Unsere Betrachtungen der Fußwege haben wir deshalb vorgelegt, weil dies die langsamste Art ist, zum Haltepunkt zu gelangen. Mit dem Rad z.B. fahren Sie einen Kilometer in ca. 4 Minuten. Die abgestellten Fahrräder an den Haltepunkten Hilstrup, Hauptbahnhof, Zentrum-Nord zeigen uns, dass sehr viele Menschen ihre Fahrten mit der Bahn mit der Fahrt auf dem Fahrrad kombinieren. Diese Wahl hat nicht jeder Mensch.

Wie kommt man als gehbehinderter Mensch von Gleis 21 am HBF zu den Bushaltestellen am HBF?

Herr König: Es sind 160 Meter bis zum Bussteig B1. Unterstellt, sie sind gehbehindert und können nur sehr langsam vorwärtskommen, benötigen Sie für den Weg etwas unter drei Minuten.

Gremmendorf hat eine hohe Wohnqualität, eine sehr innenstadtnahe Lage und hohe Grundstückspreise, jedoch kein großstädtisches Nahverkehrsangebot, wie etwa Karlsruhe. Die Anbindung ist also schlecht und wird noch schlechter durch die geplanten Angebotsänderungen.

Herr König: Diese Einschätzung kann ich nicht nachvollziehen. Zum einen haben wir einen 10-Minuten-Takt auf der Linie 6. Wir haben heute und in Zukunft die Linie 8 im 20-Minuten-Takt und die Taxibusanbindung an die Linie 8. Das sind 9 Fahrten pro Stunde und Richtung von und nach Gremmendorf. Mit der WLE kämen drei Fahrten pro Stunde und Richtung als schnelle Verbindung zum HBF zu diesem Angebot dazu. Das sehen wir als ein sehr gutes Angebot im ÖPNV. Die zukünftige Einschränkung ist der längere Fahrweg der Linie 8 durch das Gewerbegebiet Loddenheide. Ein Fahrgast muss also entscheiden und entweder die bequemere oder die schnellere Verbindung wählen.

Hinweis des Moderators: Es wird mehrere Tausend neue Bewohner auf dem Gelände der York-Kaserne und viele Nutznießer der Verbindung in das Gewerbegebiet Loddenheide geben, wie von der Stadt vorgetragen. Moderator erkundigt sich, ob solche im Auditorium vertreten sind. – Das ist nicht der Fall. Herr König: Die Verbindungen in das Gewerbegebiet werden deutlich verbessert, sobald der Bus durch die ehemalige York-Kaserne hindurch und zum Haltepunkt Gremmendorf fahren wird.

Der ÖPNV in Gremmendorf bietet am Sonntag nur stündliche Verbindungen. Das ist für diese Wohnlage nicht angemessen.

Herr König: Das ist so nicht ganz korrekt. In den Vormittagsstunden an Sonntagen bis ca. 12.00 fahren die Linien 6 und 8 versetzt im 60'-Takt, so dass zwei Fahrten/Stunde für den Stadtteil Gremmendorf, wenn auch durch zwei verschiedene Stadtbuslinien und damit verbundenen zum Teil längeren Wegen zu den Haltestellen angeboten. Ab ca. 12.00 wird dieses Fahrtenangebot verdoppelt. Sowohl auf der Stadtbuslinie 6 und als auch auf der 8 wird ein 30'-Takt angeboten. Das entspricht dem im 3. Nahverkehrsplan festgelegten Bedienungsangebot.

Sind die Interessen der Beschäftigten der Einrichtung „Westfalenfleiß“ bei den Änderungen berücksichtigt?

Herr König: Der Standort von „Westfalenfleiß“ wird zukünftig genauso bedient wie heute. Bei unserer Nahverkehrsplanung beteiligen wir wie üblich die Vertretungen der Menschen mit Mobilitätsbehinderungen und sensorischen Einschränkungen in der Kommission zur Förderung der Inklusion. Im Übrigen bauen wir sukzessive alle Haltestellen barrierefrei aus.

Warum tauchen in der Nutzen-Kosten-Betrachtung nicht die Investitionskosten für die Herrichtung des Gleises 21 am HBF und die Kosten für die neue Kanalbrücke der WLE auf?

Herr Geuckler, Geschäftsführer des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM): Der Kanalausbau ist Veranlassung für den Neubau der Brücke. Hier wird also eine bestehende Bahnverbindung nach Verbeiterung des Kanals zu Lasten des Bundeshaushalts wiederhergestellt. – Es gibt am HBF Münster keine weitere Halteposition für Züge, die als Zubringer zum Fernverkehr und als Anschluss an denselben fungieren, und für zukünftige Ausweitungen im Fernverkehr, wie im Schienenpersonennahverkehr

(SPNV). Die Überlegungen zum Ausbau des Hauptbahnhofes für zusätzliche Fern- und Nahverkehrsverbindungen schließen den Ausbau des Gleises 21 ein, das nicht nur für die WLE genutzt werden wird. Die Verbindungen u.a. nach Warendorf, Osnabrück und Dortmund sollen verdichtet werden.

Der Ausbau der Bahnstrecke Warendorf-Münster hat nicht zu einer Reduzierung des Autoverkehrs auf der Warendorfer Straße geführt.

Herr Geuckler: Diese Aussage kann ich nicht bestätigen. In der Bahn haben wir bis zu 4.000 Fahrgäste täglich. Diese nutzen also nicht den PKW und entlasten die Warendorfer Straße. Gern würden wir die Kapazität der Strecke nach Warendorf erhöhen, dafür jedoch ist noch ein Ausbau der Infrastruktur, insbesondere an Bahnübergängen, notwendig.

Die Bezirksregierung Münster ist im Planfeststellungsverfahren für die WLE-Strecke die zuständige Behörde. Wie kann diese gleichzeitig für das Verfahren zuständig sein als auch für die Beschaffung des Baurechtes Verantwortung tragen? [Liegt hier nicht ein Rollenkonflikt vor?]

Herr Geuckler: 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. – Der Moderator ergänzt: Bürger(innen) haben ein Recht auf Beteiligung in diesem öffentlich-rechtlichen Verfahren, es wird eine Anhörung stattfinden und Sie können nach der Planfeststellung die Entscheidung auch vor Gericht anfechten.

Welche wirtschaftlichen Auswirkungen für die WLE GmbH und andere beteiligte Gesellschaften entsteht, wenn die WLE-Reaktivierung nicht erfolgen würde?

Herr Pieperjohanns, Geschäftsführer der WLE GmbH: Wenn die WLE-Strecke nicht reaktiviert würde, wäre die Ergebnissituation der

WLE GmbH wie heute. Die zusätzlichen Einnahmen durch die WLE-Reaktivierung würde das Ergebnis der WLE GmbH verbessern.

Wie sind die Stadt Münster und/oder die Stadtwerke an der WLE GmbH beteiligt?

Herr Schulte (Prokurist, Stadtwerke Münster): 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.

Das heute vorgestellte Konzept steht doch nicht für alle Zeiten fest. Sollten massive Probleme auftauchen, besteht doch sicher noch die Gelegenheit diese anzugehen!?

Herr König: Selbstverständlich. Zum einen sind wir erst zu Beginn des Verfahrens zur Fortschreibung des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Münster unter Berücksichtigung der Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE). Zum anderen hat der ZVM im April die standardisierte Bewertung des Vorhabens in Auftrag gegeben. Deren Ergebnisse kennen wir also noch nicht. Die bisherige vereinfachte Nutzen-Kosten-Betrachtung hat uns Hinweise gegeben, die wir bei der Konzeption berücksichtigt haben. Wir werden die Konzeption immer weiter an den neuesten Stand der Erkenntnisse anpassen und Schritt für Schritt verfeinern. Zudem sind wir ständig dabei unser Verkehrssystem zu optimieren und an veränderte Anforderungen anzupassen. Das ist unsere tägliche Aufgabe.

Der Albersloher Weg steht täglich voller Fahrzeuge. Warum machen Sie nicht erst eine Umfrage, wer alles auf die Bahn umsteigen würde?

Stadtbaurat Denstorff: Die Unzufriedenheit über den Stau teilen wir. Die Stadt hat das Ziel, einen bestmöglichen ÖPNV anzubieten und möglichst viele Menschen vom PKW weg hin zu Bus und Bahn zu bewegen. Je mehr mit der Bahn fahren werden, desto weniger werden auf der Straße unterwegs sein. Wir kennen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer(innen) aufgrund von Untersuchungen sehr gut. Wir wissen also, wie Entscheidungen ausfallen werden, je nachdem wie attraktiv der ÖPNV bzw. wie attraktiv die Fahrt mit dem PKW ist. Das gibt uns verlässliche Grundlagen für die Verkehrsprognosen.

Bilanzrunde

Moderator: Herr Ubben, Sie haben als Vertreter der WLE und Verantwortlicher für die Planung der Strecke an Ihrer Plakatwand Gespräche mit Anliegern geführt. Welche Fragen und welches Feedback sind bei Ihnen angekommen?

Herr Ubben: Ich habe Gespräche geführt und konnte selbst noch nicht sehen, welche Aussagen auf der Pinnwand gesammelt wurden. Die Gespräche, die ich führte, beschäftigten sich mit unseren Plänen für die Bahnübergänge. Ich habe erläutert, dass die Schließzeiten von rund 30 bis 60 Sek., wie unsere Gutachter bestätigen, selbst dort machbar sind, wo ein Haltepunkt unmittelbar an der Querung der Straße liegt. Insofern konnte ich hoffentlich Besorgnisse ausräumen. Im Herbst in unserer eigenen Veranstaltung stehen wir wiederum mit Rede und Antwort zur Verfügung.

Moderator: Die Veranstaltung der WLE GmbH wird vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Wie werden Sie mit Anregungen und Kritik umgehen?

Herr Ubben: Beides wird, sofern möglich, in unsere Planung eingehen, bevor wir den Antrag auf Planfeststellung einreichen.

Moderator: Herr Dr. Ostermeyer, Sie haben mir im Vorfeld dieser Veranstaltung Ihre Kritikpunkte und Fragen benannt. Die Stadt hat meiner Wahrnehmung nach vieles davon beantwortet. Wie ist Ihr Eindruck?

Dr. Ostermeyer: Mir ist noch nicht deutlich geworden, wie die Attraktivität des Gesamtsystems so gesteigert wird, dass Menschen tatsächlich vom Auto in den ÖPNV umsteigen. Die Linie 8, die von vielen Menschen täglich genutzt wird, wird in dem hier vorgestellten Konzept zu einem Zubringer degradiert. Diese Funktion kann die Linie 8 in Angermünde und Wolbeck im 60-Minuten-Takt jedoch nicht erfüllen. Zudem sehe ich nicht die Flächen, wo der Bus auf die Bahn warten kann, wie es etwa in Hilstrup der Fall ist. Auch sind nicht genügend Park & Ride-Plätze vorgesehen. Die Bahn, so sehe ich das, wird nicht genügend attraktiv sein, weil viele nicht gut genug zum Haltepunkt gelangen können. Ich zweifle sehr an dem von den Planern prognostizierten Erfolg der WLE.

Moderator fragt in das Publikum: Wie beurteilen Sie die Veranstaltung? Antworten:

- Dies war ein informativer Abend. Ziemlich alle Aspekte, die es zu berücksichtigen gilt, wurden angesprochen.
- Ich bin persönlich betroffen. Mein Fußweg zum Bahnhaltepunkt beträgt 1.300 m. Meine Frage wurde nicht beantwortet. In dem Gutachten werden zusätzliche Fahrten mit der Bahn prognostiziert, die dadurch entstehen, dass Personen das Verkehrsmittel wechseln. Diese Werte hinterfrage ich. Diese Werte wurden zudem in dem ersten Gutachten 2010 nicht prognostiziert, Ohne diese zusätzlichen Fahrten wäre der Nutzen-Kosten-Quotient auch heute noch unter 1. Mir fehlt zudem ein Vergleich der hier präsentierten Lösung zu den Szenarien

mit einer Optimierung des Bussystems mit E-Bussen und höherer Taktung sowie mit einem Ausbau eines Radschnellweges.

- Wir sind heute sehr umfassend informiert worden. Ich wäre jedoch sehr enttäuscht, wenn die Line 8 in Wolbeck nur im 60-Minuten-Takt führe. Dann überwiegen aus meiner Sicht in Wolbeck die Nachteile.
- Der Abend war sehr informativ. Einige Punkte fehlten mir noch, aber ich vertraue darauf, dass diese im weiteren Prozess noch angesprochen werden. Als Anwohnerin frage ich mich, wie die Auswirkungen der Bahn reduziert werden können. Darüber werden wir in der nächsten Veranstaltung reden.

Moderator: Herr Oberbürgermeister Lewe, wie sieht Ihre Bilanz des heutigen Abends aus?

Oberbürgermeister Lewe: Ich bin allen Teilnehmenden sehr dankbar, dass sie sich die Zeit für diese Veranstaltung genommen haben. Wir haben an einem herrlich sonnigen Abend fast drei Stunden diskutiert. Ich bin auch froh, dass wir hier sehr konstruktiv miteinander reden konnten. Die Moderation war sehr gut. Ich bedanke mich ausdrücklich auch bei der Bürgerinitiative: Ihr Umgang mit uns war sehr fair und Ihre Beiträge waren sachlich. Ich wünsche mir, dass wir im Dialog bleiben.

Gemeinsam sollten wir nach einer Lösung suchen, die allen Aspekten möglichst gerecht wird. Ich sehe Ihre Sorgen um Ihre Wohnqualität und ich sehe Ihre Zweifel daran, ob es wirklich Verbesserungen im ÖPNV geben wird. Ich fordere Sie aber auch auf, die Perspektive auch auf die gesamte Stadt zu richten. Wir müssen uns damit beschäftigen, wie wir bezahlbaren Wohnraum schaffen und wie wir das Verkehrssystem stadtverträglich optimieren können. Dabei sollten wir den PKW-Verkehr reduzieren, damit wir weniger Stau, weniger

Platzverbrauch, bessere städtebauliche Qualität und saubere Luft erreichen werden.

Das Wachstum der Stadt und die Lösung der damit verbundenen Probleme können wir zudem nur mit dem Umland gemeinsam organisieren und wir sollten dabei auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel setzen. Ich danke, dass wir in der Region so gut kooperieren.

Ich freue mich, dass wir die vielfältigen Aspekte, die mit der Nahverkehrsplanung verbunden sind, heute ansprechen konnten. Wir werden am Ende keine vollständige Übereinstimmung erreichen, jedoch werden wir Ihre Sorgen ernst nehmen, uns bemühen das Mögliche umzusetzen und daran weiterarbeiten, eine münsterlandweite, stadtweite und auf die Stadtteile bezogene gute Lösung zu finden. Herzlichen Dank für Ihre sehr gute Kooperation an diesem Abend!

—

Die Planer(innen) stehen weitere 30 Min. an den Dialogboards zur Verfügung.