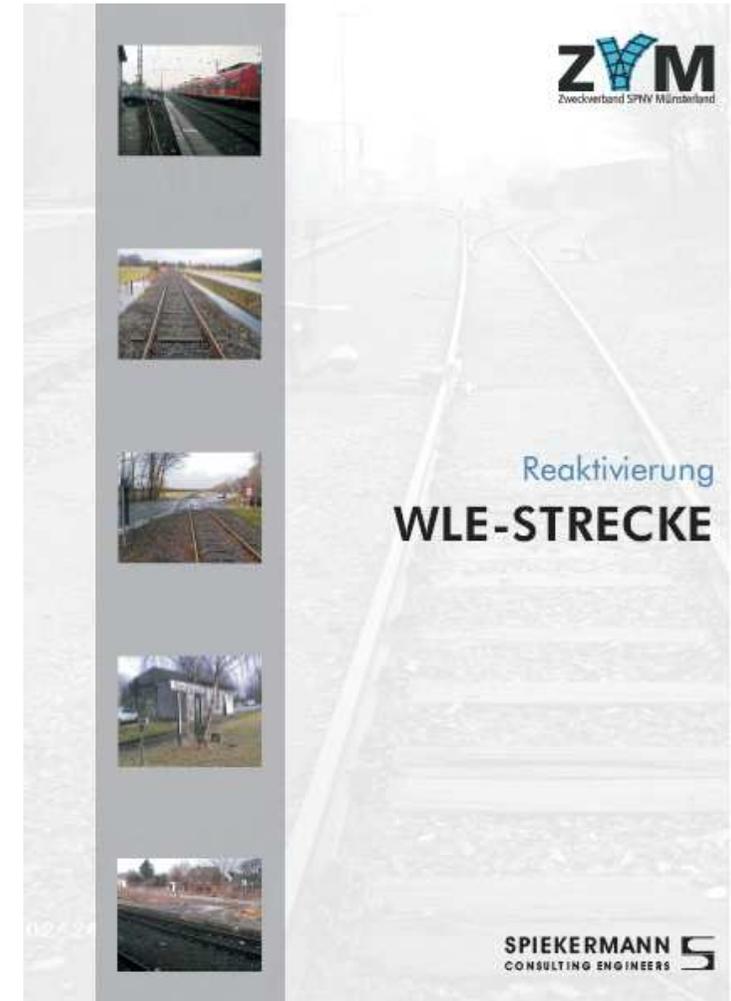
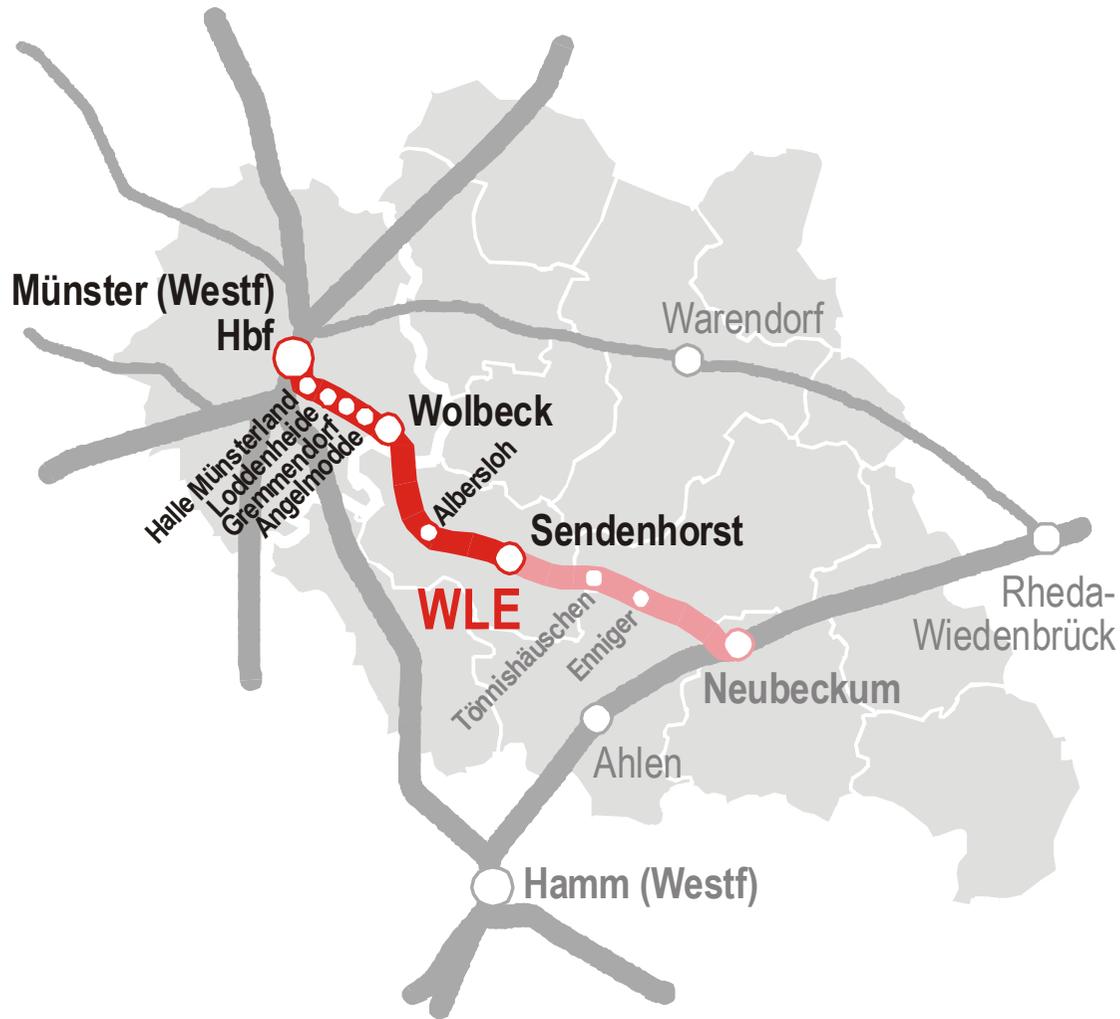


Reaktivierung WLE-Strecke

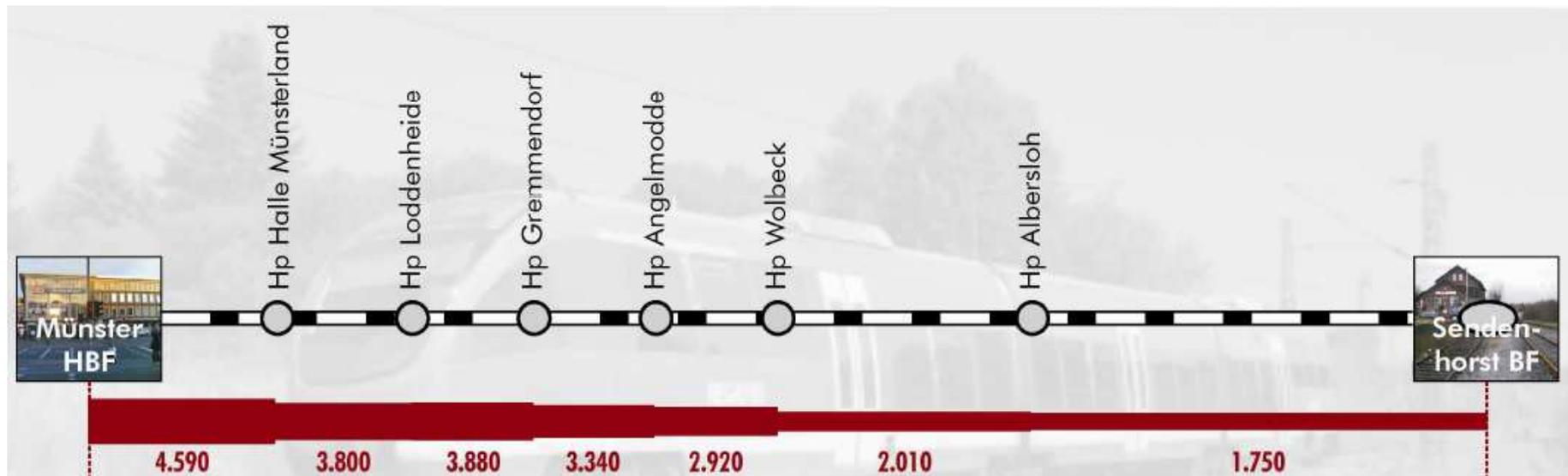


Aufgabenstellung

- Aktualisierung der Untersuchung aus dem Jahr 1999
- Betriebskonzept Münster – Sendenhorst – Neubeckum
- Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators in einer überschlägigen Standardisierten Bewertung
- Grundlage für den aufzustellenden Nahverkehrsplan des NWL

Nachfrageabschätzung

- 6.260 Fahrgäste am Tag abgeschätzt
- Stärkster Querschnitt zwischen Hauptbahnhof und Halle Münsterland

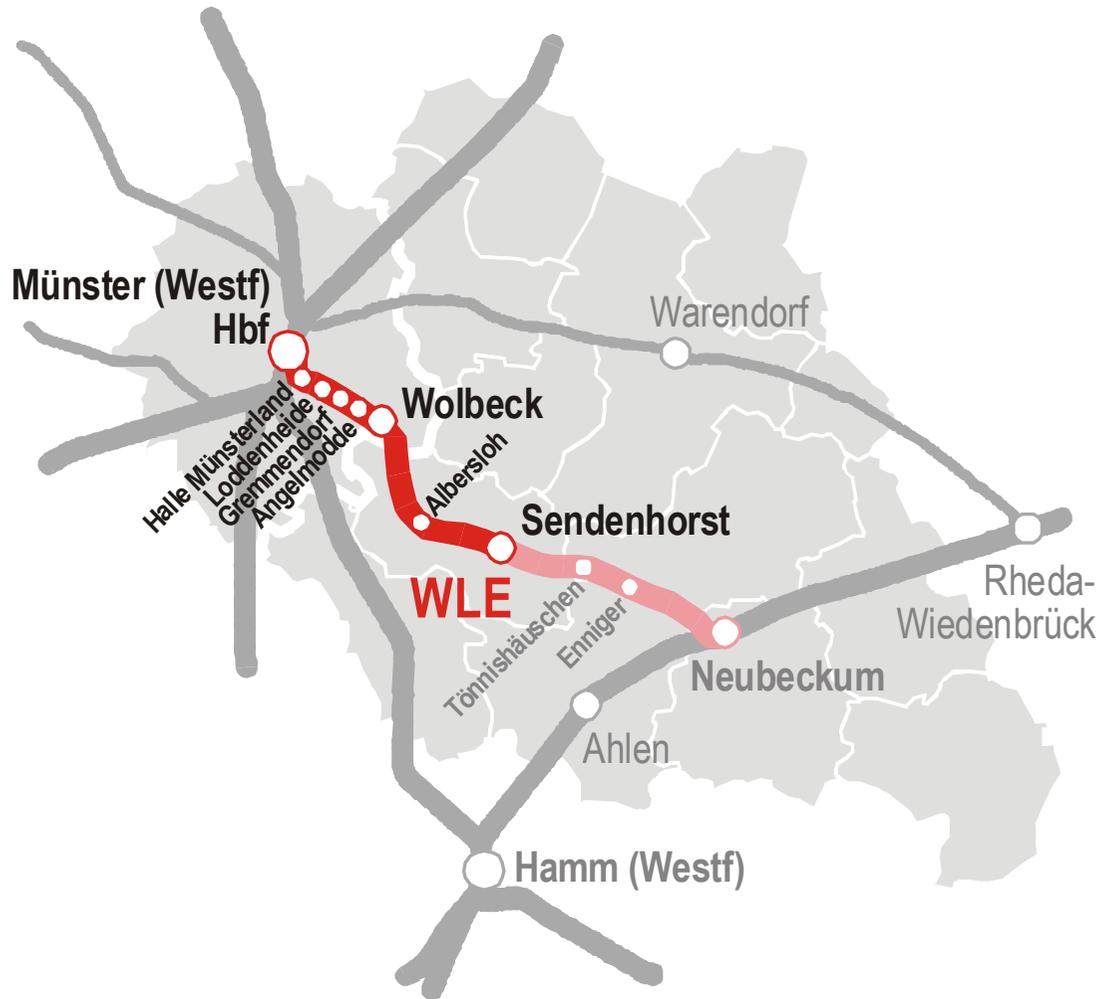


Untersuchungsstrecke

- Die Untersuchung der Strecke Münster – Neubeckum ergab für den Abschnitt Sendenhorst – Neubeckum nur eine vergleichsweise geringe Auslastung (ca. 500 Reisende), die eine Investition in den Streckenausbau dieses Abschnittes unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht rechtfertigt.
- In einer 1. Stufe wird daher die Reaktivierung des Abschnittes Münster – Sendenhorst weiter verfolgt.
- Eine spätere Verlängerung nach Neubeckum bleibt Zielvorstellung des ZVM.

Reaktivierung WLE-Strecke

Strecke und Stationen



km	Station
0	□ Münster Hbf
1	□ MS Halle Münsterland
3	□ MS Loddenheide
5	□ MS Gremmendorf
7	□ MS Angelmodde
9	□ MS-Wolbeck
14	□ Albersloh
21	□ Sendenhorst
28	□ Tönnishäuschen
30	□ Enniger
36	□ Neubeckum

Strecke und Stationen

- Streckengeschwindigkeit Münster – Wolbeck: 80 km/h,
Wolbeck – Sendenhorst: 100 km/h
- Zugbegegnung in Loddenheide, Wolbeck und in einem zweigleisigen Teilstück zwischen Albersloh und Sendenhorst
- In Münster Hbf Einführung auf Gleis 21

SPNV-Angebot

- **Münster – Wolbeck** **20-min-Takt**
2x stdl. (20/40 min-Takt)
Stundentakt
Mo-Fr 6 – 21 Uhr
Sa 8 – 16 Uhr
Sa 16 – 20 Uhr
Mo-Fr 21 – 22 Uhr
Sa 20 – 22 Uhr
So 8 – 22 Uhr
- **Wolbeck – Sendenhorst** **2x stdl. (20/40 min-Takt)**
Stundentakt
Mo-Fr 6 – 20 Uhr
Sa 8 – 16 Uhr
Mo-Fr 20 – 22 Uhr
Sa 16 – 22 Uhr
So 8 – 22 Uhr

Fahrzeiten

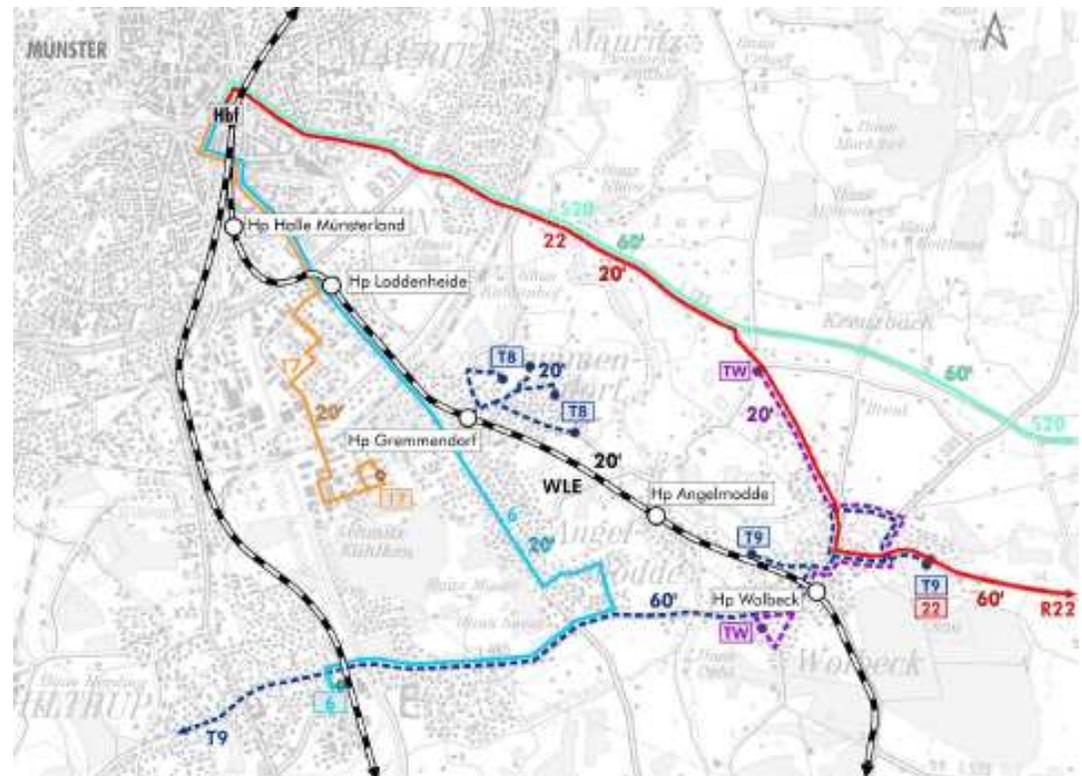
- Münster Hbf – Wolbeck
14 min mit der WLE (20-min-Takt)
23 min heute mit der Linie 8 (20-min-Takt)
- Münster Hbf – Sendenhorst
28 min mit der WLE (2 x stündlich)
34 min heute mit der S 30 (stündlich)
41 min heute mit der R 32 (stündlich)
- Münster Hbf – Neubeckum
51 min mit Umstieg auf die WLE (stündlich)
54 min heute mit der S 30 (stündlich)

Qualität

- Auch unter Berücksichtigung längerer Zugangswege ergeben sich Zeiteinsparungen von 115.000 Stunden im Jahr, die in die Nutzen-Kostenbetrachtung eingehen.
- Höherer Reisekomfort in Zügen gegenüber dem Busverkehr
- Der SPNV ist unabhängig vom Stau auf den Straßen.

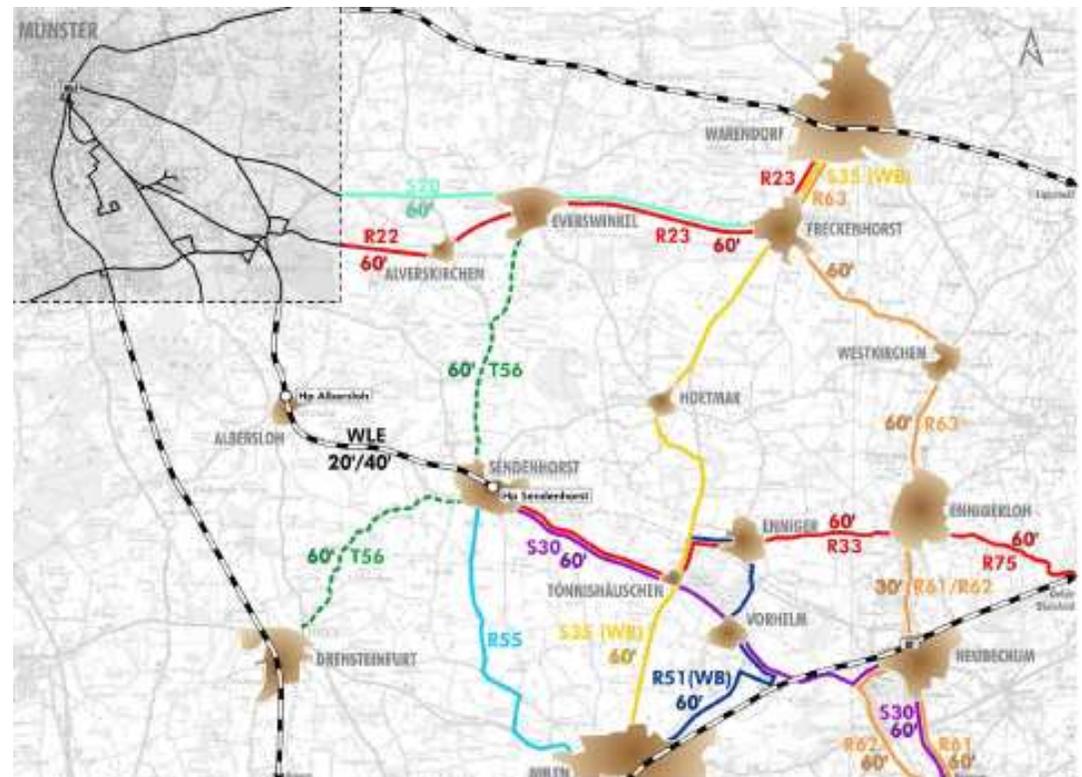
Anpassung Busbedienung in der Stadt Münster

- Linie 8 entfällt im Abschnitt Hauptbahnhof – Wolbeck
- TaxiBus-Linie T 8 wird ausgeweitet mit Anbindung an den Hp Gremmendorf
- Linien 6, 17, 22 und N 82 unverändert



Anpassung Busbedienung im Kreis Warendorf

- S 30 verkürzt auf Beckum – Sendenhorst mit Anschluss an die WLE
- R 32 entfällt zw. Wolbeck und Sendenhorst
- R 32 Ennigerloh – Sendenhorst mit Anschluss an die WLE
- Verknüpfung der WLE in Sendenhorst mit S 30, R 33, R 55 und T 56



Investitionskosten

- 32,3 Mio. € insgesamt
- Ausbau Stationen
- Erneuerung Oberbau
- Zweigleisiger Abschnitt
- Erneuerung kleinerer Brücken
- Anpassung zahlreicher Bahnübergänge, technische Sicherung oder Aufhebung mit Bau von Ersatzwegen

	Investitionen 2010
Grunderwerb	110 Tsd. Euro
Gleis- und Oberbau	17.483 Tsd. Euro
Ingenieurbauwerke	768 Tsd. Euro
Bahnübergänge	4.810 Tsd. Euro
Haltepunkte	2.958 Tsd. Euro
Sicherungstechnik	5.796 Tsd. Euro
Straßenbau	357 Tsd. Euro
Summe	32.282 Tsd. Euro

Nutzen-Kosten-Indikator (NKI)

- Kosten werden dem zu erwartenden Nutzen gegenübergestellt.
- NKI von 1,15 liegt über dem geforderten Schwellenwert 1.
- Nachweis der volkswirtschaftlichen Rentabilität gegeben.

Reisezeitdifferenzen ÖV	+ 750 Tsd. Euro pro Jahr
Saldo Pkw-Betriebskosten	+ 1.420 Tsd. Euro pro Jahr
Saldo ÖV-Gesamtkosten ohne Kapitaldienst für ortsfeste Infrastruktur	- 1.160 Tsd. Euro pro Jahr
Saldo Unfallschäden	+ 500 Tsd. Euro pro Jahr
Saldo Abgasemissionen	+ 50 Tsd. Euro pro Jahr
Summe Nutzen	+ 1.560 Tsd. Euro pro Jahr
Kapitaldienst Ortsfeste Infrastruktur	+ 1.360 Tsd. Euro pro Jahr
Nutzen-Kosten-Verhältnis 	+ 1,15

Folgekostenrechnung

- Nach Gegenrechnung der zu erwartenden Einnahmen wird ein jährlicher Zuwendungsbedarf von ca. 3,5 bis 3,9 Mio. € abgeschätzt, je nach Höhe der Investitionsförderung (85 % oder 100 %).
- Zur Finanzierung des Betriebs ist Voraussetzung, dass die SPNV-Leistungen auf der WLE bei der Zuweisung der Regionalisierungsmittel nach § 11 ÖPNVG NRW berücksichtigt werden.

Perspektive

- Eine Verlängerung des SPNV nach Neubeckum ist möglich, ohne das Fehlinvestitionen entstehen. Dieses bleibt Zielvorstellung des ZVM.
- Die Reaktivierung der WLE-Strecke soll zweistufig in den Nahverkehrsplan NWL eingebracht werden.
- Die Umsetzung der 1. Stufe Münster – Sendenhorst soll auf Grundlage des Nahverkehrsplans NWL in die Planungen des Landes (Investition und Betrieb) eingebracht werden.
- Eine Durchbindung der WLE-Strecke über Münster hinaus – insbesondere Richtung Münster Zentrum Nord – bringt zusätzliche Nachfragepotenziale, ist aber aufgrund der Querung der Hauptstrecken Münster – Osnabrück und Münster – Rheine nicht unproblematisch.

Reaktivierung WLE-Strecke

