

**Auszug aus der vorläufigen Stellungnahme zum Stand der Vorplanungen für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) im Bereich der Stadtstrecke Münster**  
(Los 11 und 12)

**I. Grundsätzliches zum Ausbau der DEK-Stadtstrecke Münster**

**Stadträumliche Eingriffe**

In den Planfeststellungsbereichen für den Ausbau der Lose 11 und 12 sind gravierende räumliche Eingriffe in stadträumliche, stadtstrukturelle Bereiche nicht zu erwarten bzw. zu befürchten. Es gibt kaum Eingriffe in private Grundstücke und in bestehende Bausubstanz; ausgenommen in einige Pachtgrundstücke und deren Gartenhäuser der Kleingartenanlage am Prozessionsweg sowie in Eigentumsstrukturen im Bereich der Straße Gallenkamp, wobei der Umfang je nach Wahl des jeweiligen Ausbauprofils unterschiedlich ausfällt.

In Teilbereichen sind vier angrenzende, rechtskräftige Bebauungspläne räumlich berührt. Es handelt sich jedoch ausschließlich um Abweichungen von festgesetzten öffentlichen Verkehrs- oder Grünflächen in ihren Abgrenzungen der Flächen – eine Änderungsnotwendigkeit wird akut nicht gesehen.

Eingriffe in bzw. Veränderungen von stadträumlich oder stadtgestalterisch bedeutsamen Strukturen sind in der Regel Eingriffe und Veränderungen von „Landschaft“. Allein die Erhöhung der „Uferkante“ um ca. 0,60 m bei einem Kanalausbau im Rechteck-Profil lässt den „Uferbereich“ inklusive angrenzender Nebenanlagen in Zukunft anders „wirken“ als bisher.

Die unterschiedlich starken Eingriffe in die an den DEK angrenzenden Freiflächen, die abhängig sind von den jeweiligen Ausbauprofil-Varianten, lassen eine unterschiedlich große Veränderung des „Stadtraumes Kanal“, insbesondere als Naherholungsraum für die östliche Innenstadt, erwarten. Die für den DEK-Ausbau erforderlichen Eingriffe in die Kanaluferbereichsbereiche, von bis zu ca. 20 m Tiefe je Uferseite im Bereich des Ausbauloses 12, mit entsprechend zu beseitigenden, heute vorhandenen Grünstrukturen und Gehölzkulissen, werden das Landschaftsbild und den Landschaftsraum, einschließlich seiner Freizeit- und Erholungsfunktionen, im Bereich der DEK-Stadtstrecke Münster einschneidend verändern.

**Naherholungsfunktion des DEK**

Der DEK besitzt innerhalb der Stadt Münster wertvolle Naherholungsfunktion. Seiner überregionalen Bedeutung entsprechend ist er in der Grünordnung der Stadt Münster als systemüberlagernder Grünzug dargestellt. Insbesondere in den Abschnitten der Lose 11 und 12 ist er als bedeutsame Grünfläche in den Lebensraum vieler Bürger integriert. Neben seiner Funktion als schnelle und sichere Radwegeverbindung, z.B. für Berufspendler der Stadtteile Hilstrup, Münster-Ost und Coerde, wird er hoch geschätzt für vielfältige Freizeitaktivitäten, wie Joggen, Radfahren, Spaziergänge, Sonnen, Baden, Rudern, Lagern, Grillen, Angeln und Motorbootfahrten.

Der funktionalen Gestaltung seiner Ufer- und angrenzenden Randbereiche – insbesondere auch für die zuvor genannten, vielfältigen Freizeit- und Erholungsbedarfe der Münsteraner Bevölkerung – kommt deshalb bei der anstehenden DEK-Ausbauplanung ein besonderes Gewicht zu.

Durchgängige und vernetzte Wegeverbindungen, Bepflanzungen als begleitende und gliedernde Kulissen sowie das Angebot an Liegeflächen zum Sonnen und Kommunizieren begründen den besonderen Wert des Kanalraumes für die Bürgerinnen und Bürger Münsters und sollten soweit als möglich erhalten bleiben oder müssen nach einem Kanalausbau wieder hergestellt werden.

Beim Ausbau des DEK sind daher folgende **Planungsgrundsätze** zu beachten:

1. Erhaltung der Durchgängigkeit von Wegeverbindungen (Leinpfad / Betriebsweg) und Verknüpfungen mit dem öffentlichen Rad- und Fußwegenetz.

Dabei sollte grundsätzlich bei allen Brückenbauwerken daran gedacht werden, dass dort, wo ein Leinpfad / Betriebsweg entlang führt, vorhandene Fuß- und Radweganbindungen ggf. beidseitig der Rampen zu sichern und wieder an das übrige Stadtstraßennetz herzustellen sind. Wo diese fehlen, z.B. die Fußweganbindung entlang der Straße Zum Guten Hirten in Richtung St. Mauritz, ist der erforderlicher Raum auf den Rampen bereitzustellen.

2. Erhaltung bzw. Wiederherstellung raumbildender Gehölzkulissen.

3. Erhaltung bzw. Ausgleich aller Freizeit- und Erholungsflächen, die durch den Ausbau beeinträchtigt oder in Anspruch genommen werden.

### **Landschaftsgerechte Einbindung des DEK**

Für eine landschaftsgerechte Einbindung des DEK-Ausbaus im Bereich der Stadtstrecke Münster ist in verschiedenen Bereichen auf die Bepflanzbarkeit der Raumkanten als Ausgleich (auch im Sinne des Landschaftsgesetzes) für Verluste überplanter oder fehlender Einbindungen zu achten. Bedarfsweise erfordert dies die Verbreiterung geplanter Randstreifen.

In Übereinstimmung mit dem Nachbarschaftsrecht muss eine ausreichend breite Gehölzkulisse auch nach der Kanalverbreiterung und dem Uferausbau wieder angepflanzt werden können.

Neben den künftigen Uferbereichen sind auch die neuen Brückenrampen derart zu gestalten, dass an den Fahrbahntrassen ausreichend dimensionierte Flächen zur Verfügung stehen, die für den Ausgleich von verlorengegangener Baumreihen genutzt werden können.

Die zuvor dargelegten grundsätzlichen Anforderungen an eine freiraumfunktions- und landschaftsgerechte Gestaltung der künftigen Ufer- und angrenzenden Randbereiche werden in den in Anlage 3 beigefügten Funktionsskizzen verdeutlicht, die auch dem WSA Rheine zur Verfügung gestellt wurden.

### **Ausbau der Brückenquerschnitte**

Dem WSA Rheine sind bereits frühzeitig folgende, grundsätzliche verkehrlichen Anforderungen bezüglich der neu zu planenden Brückenquerschnitte mitgeteilt worden:

- Die Gesamtbreite der betroffenen Kreuzungsbauwerke wird nicht verändert.
- Bei einigen Brücken wird lediglich eine neue Querschnittsaufteilung vorgesehen.
- Die älteren Gehölzbestände, die das Orts- und Landschaftsbild prägen, sollten bei den Konstruktionen der Brücken und der Rampen berücksichtigt werden. Insbesondere an der Schillerstr.-Brücke (Nr. 75) und der Prozessionsweg-Brücke (Nr. 79) befinden sich wertvolle Baumbestände, die prägend für den Landschaftsraum sind.

Darüber hinaus wurden als weitere Punkte für eine Überprüfung der Planunterlagen benannt:

- Die Darstellung von Lösungen zur Anbindung des Rad- und Fußverkehrs an kreuzenden Straßen und Wegen an den Leinpfad / Betriebsweg.
- Die Verringerung der geplanten vier Fahrspurbreiten auf der Warendorfer-Str.-Brücke (Nr. 81) – von bislang 3,75 m je Fahrspur – auf 3,25 m je Fahrspur.
- Die nutzbare Breite der Schillerstr.-Brücke (Nr. 75) kann – wie bisher – 9 m betragen (6 m Fahrbahn + 2 x 1,50 m Gehweg).
- Im Fall der Wolbecker-Str.-Brücke (Nr. 76) wird insbesondere darum gebeten, zu prüfen, ob die südlichen Nebenanlagen mit dem Geh- und Radweg unter dem Niveau der Fahrbahn (konstruktive Abhängung) geführt werden können, um kostenintensive und gestalterisch ungünstige Erschließungsformen der direkt angrenzenden Bebauung zu vermeiden.

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass für die **Stadt Münster keine Kostenbeteiligungen an den Brückenbauwerken** entstehen.

Bezüglich der Ausführungsplanung wird darauf hingewiesen, den Standard des Oberbaues gemäß den Vorgaben der Stadt Münster zu beachten (bereits an WSA Rheine verschickt).

### **Gestaltung der Brückenbauwerke**

Die in Los 11 und Los 12 geplanten Brücken sind in den vorgelegten Planunterlagen bis auf die Brücken Nr. 73 (WLE-Strecke) und Nr. 76 (Wolbecker Str.) in der horizontalen Ausrichtung gleich positioniert geblieben.

Städtebaulich bewertet sind alle Lösungen im Grundsatz verträglich: Unter dem Vorbehalt des Ergebnisses einer im Einzelfall ggf. noch erforderlich werdenden, detaillierten verkehrsfachlichen Überprüfung wird gleichwohl eher aus Sicht der Verwaltung die bestehende Position der Brücken bevorzugt.

Ein wichtiger stadtgestalterischer Gesichtspunkt ist die Erscheinungsform der im Zuge des DEK-Ausbaues neu zu erstellenden Brücken im Zusammenhang mit dem Erscheinungsbild eines innerstädtischen, unterschiedlichen, charakteristischen, aber dennoch homogenen Stadtraumes. Alle bisher vorgeschlagenen Brückentypen in der Grundform einer Stabbogenbrücke sind äußerlich gleich und identisch mit den Brücken außerhalb der Innenstadt. Es werden in den vorgelegten Ausbauunterlagen keine deutlichen Unterschiede gemacht. Die im Stadtbild kaum wahrnehmbaren Unterschiede beschränken sich auf unterschiedliche Farbgebungen und Details, z.B. bei der Aufhängung der Fahrbahnen.

Besonders der innerstädtische Raum lebt jedoch von der Vielfalt unterschiedlicher Bauwerke, welche über Generationen hinaus das Gesicht des Stadtraumes prägen und damit eine Identifikation nicht nur der Bewohner mit ihrem Stadtraum ermöglichen. Besonders das Erscheinungsbild der künftigen „Stadtter-Situation“ im Bereich der neuen Warendorfer-Str.-Brücke wird den Stadtraum in diesem Bereich entscheidend verändern; bislang „erfährt“ man als Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich kein Brückenbauwerk!

Aus stadtgestalterischer Sicht bleibt die Forderung nach Alternativen in der Ausgestaltung der jeweilig geplanten Brücken, so unterschiedlich wie möglich (vor dem Hintergrund der bekannten technischen und wirtschaftlichen Restriktionen). Vorgeschlagen wird daher, unterschiedliche Bogenprofile (rund, rautisch, oval, dreieckig) zu verwenden, die Anwendung der Option Windverband, unterschiedliche Hängesysteme (Zugstangen/-bänder), unterschiedliche Hängerdichte und -anordnungen, (wie z.B. Kreuz-, Doppel-, V-Struktur oder Stahlseilzüge in Netzstruktur etc.), selbstverständlich unterschiedliche Sockelbereiche (Brückenköpfe) und in einem Rahmen unterschiedliche Farbgebungen (weniger schrill, eher pastelltonig, zur teilweisen Reduzierung der bisher bekannten Erscheinungswirkung mit bewusst gewählten Auflösungseffekten, die das Bauwerk „leichter“ erscheinen lassen).

Für den weiteren Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster sind insgesamt acht Brücken an den neuen Kanalquerschnitt anzupassen. Parallel zur technischen Entwurfserarbeitung durch das WSA Rheine nach Festlegung der neuen Querschnittsabmessungen wird die konkrete Abstimmung der durch das Referat „Konstruktive Gestaltung“ der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) erarbeiteten Vorschläge zur architektonischen Gestaltung der neuen Brückenbauwerke im Rahmen des bereits zwischen dem WSA Rheine und der Stadt Münster eingerichteten „Arbeitskreises Brückengestaltung“<sup>1</sup> – unter Mitwirkung des Referats „Konstruktive Gestaltung“ der Bundesanstalt für Wasserbau – erfolgen.

Dabei sind grundsätzlich folgende Brückenkategorien zu betrachten

- Warendorfer-Str.-Brücke und Wolbecker-Str.-Brücke als radiale Hauptverkehrsstraßenbrücken,

---

<sup>1</sup> Aufgrund einer gemeinsamen Vereinbarung zwischen der Stadt Münster und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West werden die Brückenbaumaßnahmen im Zuge des Ausbaues des DEK im Bereich der Stadt Münster von dem 1995 gegründeten „Arbeitskreis Brückengestaltung“ gestalterisch begleitet. Für die Brückenbauwerke im Los 9 (Amelsbüren), im Los 10 (Hiltruper Bogen) und im Los 13 (Schifffahrter Damm bis Gelmer) wurden die Gestaltungsentwürfe im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ abgestimmt. Die Brückenbaumaßnahmen in diesen Ausbaulosen sind inzwischen weitestgehend abgeschlossen.

- Schillerstr.-Brücke, Laerer-Landweg-Brücke, Pleistermühlenweg-Brücke als primär stadtteil- bzw. stadtquartiersverbindende Brücken,
- Prozessionsweg-Brücke mit Sonderfunktion und -form als reine Fußgängerbrücke,
- Westfälische-Landeseisenbahn-Brücke und Mauritzer-Eisenbahn-Brücke als reine Eisenbahn-Brücken,

und hinsichtlich einer weitestgehend individuellen Gestaltung und Ausformung der Brücken, basierend auf der Stabbogen-Grundform – mit Ausnahme des Sonderfalles Prozessionsweg-Brücke, weil dort aufgrund der historischen Bedeutung der Brücke weitergehende Anforderungen bestehen – detailliert abzustimmen.

### **Steigungen der Haupt- und Nebenrampen**

Die **Steigungen der Haupt- und Nebenrampen** aller vom DEK-Ausbau betroffenen Brücken sollen - soweit die Eingriffe in den angrenzenden städtebaulichen Bestand vertretbar sind – generell **nicht mehr als 4 %** betragen. Hiermit sind insbesondere die Belange der Behinderten zu berücksichtigen. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass das entsprechende Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BGG) zu berücksichtigen ist und Abweichungen hiervon im Einzelfall näher begründet werden müssen.

### **Strategische Umweltprüfung von Plänen**

Es wird darauf hingewiesen, dass etwaige Anforderungen, die sich aus der neuen Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung ergeben könnten, vom WSA Rheine zu prüfen sind.

### **Untersuchungen zum Lärmimmissionsschutz**

Die Fahrbahnen der Kanal-Brücken im Stadtgebiet werden im Rahmen des Ausbaus des DEK um ca. 1 m höhergelegt, um die erforderliche neue Durchfahrtshöhe von 5,25 m gewährleisten zu können. Die Rampensteigung der Brücken wird steiler, bleibt aber – zumindest bei den Haupt-rampen – unter 5 % Steigung.

Grundsätzlich wird es für notwendig gehalten, dass vom WSA Rheine als Maßnahmeerursacher geprüft wird, ob die vertikalen Veränderungen der Straßengradientenführungen infolge von Anhebungen auf die neue Brücken-Durchfahrtshöhe gegenüber dem Bestand gesetzliche Lärm-schutzansprüche für angrenzende Wohnbereiche, z.B. im Bereich der Wolbecker Str., auslösen. Dazu sind an den betroffenen Straßen mit einer Randbebauung ggf. Untersuchungen gem. Straßenverkehrs-lärmschutzverordnung (16. BImSchV) erforderlich.

Die 16. BImSchV ist beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Straße anzuwenden. Eine wesentliche Änderung einer Straße liegt vor, wenn die Leistungsfähigkeit einer Straße, z.B. Errichtung einer durchgehenden weiteren Spur, gesteigert wird, oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff sich der Straßenverkehrslärm um 3 dB(A) an immissionsempfindlichen Nutzungen erhöht.

Ein Neubau liegt vor, wenn ein neuer Verkehrsweg gebaut wird.

Vom WSA Rheine wurde zum Stand der Vorplanungen für den DEK-Ausbau dargelegt, dass die horizontale Lage der Straßenachse und die Leistungsfähigkeit der Straßen bei den betroffenen DEK-Brücken grundsätzlich nicht verändert werden.

Allerdings trifft diese Einschätzung des WSA aus Sicht der Verwaltung zumindest in zwei Fällen nicht zu:

1. Für die Wolbecker-Str.-Brücke wird vom WSA Rheine auch ein Neubau in geänderter (nördlicher) Trassenlage als eine mögliche Variante vorgesehen.
2. Für die Warendorfer-Str.-Brücke werden künftig vier anstelle der heutigen zwei Kfz-Fahrspuren für den Ausbau / Neubau der Brücke zugrunde gelegt.

Zumindest in diesen beiden Fällen erscheinen aus Sicht der Verwaltung weitere Untersuchungen gem. 16. BImSchV durch das WSA Rheine erforderlich.

Für alle übrigen Brückenplanungen ist zu prüfen, ob ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt, der letztendlich zu einer Erhöhung der Lärmpegel um 3 dB(A) führt. Obwohl es sich bei den bauli

chen Maßnahmen um einen Abriss und Neuerrichtung der Brückenbauwerke an gleicher Stelle handelt, wird in die Funktion der Straße nicht eingegriffen. Die Höherlegung der Brücken ist ursächlich auf die Notwendigkeit dieser Maßnahme im Rahmen des Ausbaus des DEK und nicht auf straßenverkehrliche Gründe zurückzuführen. Auch dürfte durch die Höherlegung allein – bei gleichem Lärmschutzniveau der Brückenbauwerke – keine baulich bedingte Lärmpegelerhöhung um 3 dB(A) entstehen.

Treten Erhöhungen der Lärmsituation aufgrund der baulichen Maßnahmen an Immissionsorten in einem Lärmniveau von über 70/60 dB(A) Tag/Nacht für Wohngebiete bzw. 72/62 dB(A) für Misch-/Kerngebiete auf, ist das in die Abwägung einzustellen. Ein solches Lärmniveau kann an den Wohnbebauungen im direkten Umfeld der DEK-Brücken Warendorfer Str. und Wolbecker Str. auftreten. Im Planfeststellungsverfahren muss daher unabhängig von der 16. BImSchV geprüft und in die Abwägung eingestellt werden, ob Maßnahmen zur Lärmsanierung erforderlich sind. Diese Prüfung kann in drei Schritten erfolgen:

1. Bei den beiden Brückenstandorten sollten für das lärmtechnisch exponierteste Wohngebäude die Lärmpegel an den Fassaden des Gebäudes für den Planungsfall berechnet werden.
2. Werden die oben genannten Sanierungswerte überschritten, ist zu prüfen, ob weitere Gebäude einem solchen Lärmpegelniveau ausgesetzt sind und ob an den betroffenen Gebäuden planungsbedingte Lärmpegelerhöhungen auftreten.
3. Ist das der Fall, müssen Maßnahmen zur Lärminderung geprüft werden.

Bei der Beurteilung der Lärmsituation an der Warendorfer Str. ist darauf zu achten, dass auch die Summation der Lärmpegel durch den Straßen- und den Schienenverkehr betrachtet wird. Bei Lärmpegel im Lärmniveau von über 70/60 dB(A) ist auf die Gesamtlärmbelastung abzuheben.

Darüber hinaus wurde das WSA von Seiten der Verwaltung um die Prüfung der Frage gebeten, ob aufgrund der verkehrstechnischen Ausbaumaßnahmen für die Wasserstraße DEK, die zweifelsohne auch deren verkehrliche Leistungsfähigkeit steigern und zu einer deutlichen Zunahme des Verkehrs von Güterschiffen mit sehr viel höherer Tonnageleistung auf dem DEK führen wird, ggf. auch Lärmschutzansprüche für die an den DEK angrenzenden Wohnquartiere resultieren.

### **Stadtentwässerung**

Es wird davon ausgegangen, dass zum Ausbau des DEK eine vertragliche Vereinbarung mit der Wasserstraßenverwaltung getroffen wird, in der u.a. auch die Düker-Umbaukosten geregelt werden. Für diese Bauarbeiten ist grundsätzlich die Wasserstraßenverwaltung der Kostenträger, wenn nicht bereits gesonderte vertragliche Regelungen zur Folgepflicht bestehen oder sich durch veränderte Anforderungen der Stadtentwässerung eine Vergrößerung der Rohrquerschnitte ergeben und damit eine Kostenaufteilung zu vereinbaren wäre.

### **Abwicklung der Baumaßnahmen**

Bei der Einrichtung der erforderlichen Baustellen für den Ausbau der DEK-Uferbereiche und der DEK-Brücken, einschließlich ihrer Haupt- und Nebenrampen, bittet die Stadt Münster dringend darum, dies mit äußerster Vorsicht und so schonend wie möglich für die in den Uferrandbereichen heute vorhandenen Grünstrukturen und Gehölzkulissen durchzuführen. Im Einzelfall sollte deshalb auch vom WSA geprüft werden, ob die erforderlichen Bauarbeiten ggf. vom DEK – also vom Wasser aus – durchgeführt werden können.

Sämtliche im Zuge des DEK-Ausbaues neu zu erstellenden oder wieder instandzusetzenden Fahrbahn- und Wegeverbindungen sind in Anlehnung an die Standards der Stadt Münster vorzunehmen.

## **II. DEK-Ausbauplanung Los 11**

Höhe Umgehungsstraßen-Brücke bis Höhe Wolbecker-Str.-Brücke (DEK-km 66,300 bis 68,550)

### **Besonderheiten im Streckenabschnitt**

In Höhe des heutigen Parallelhafens am DEK-Westufer ist in einer Ausbau-Variante (Variante 2) die Einrichtung einer ca. 330 m langen und bis max. ca. 15 m breiten Liegestelle vorgesehen. Diesbezüglich bestehen keine Probleme, da die Einrichtung der Liegestelle bereits zuvor zwischen Stadt, Stadtwerke Münster GmbH und WSA Rheine im Grundsatz abgestimmt worden ist.

In Höhe des Neubaus der Feuerwache 2 am DEK-Ostufer ist die Einrichtung einer ca. 35 m langen und bis max. ca. 5 m breiten Liegestelle für ein Feuerlöschboot und eine Einsatzstelle für ein Mehrzweckboot der Feuerwehr vorgesehen. Auch hierzu werden aus Sicht der Stadt keine Probleme gesehen, da die Einrichtung der Liege- und der Einsatzstelle bereits zuvor zwischen der Stadt und dem WSA Rheine abgestimmt wurde.

### **Geplante Ausbauprofile im Streckenabschnitt**

Grundsätzlich werden im gesamten **Bereich des Loses 11**, ab Höhe Umgehungsstraßen-Brücke bis Höhe Wolbecker-Str.-Brücke, **keine Probleme mit dem beidseitig geplanten Rechteck-Profil** (R-Profil) gesehen. Aufgrund der spezifischen stadträumlichen Situation ist das vorgesehene R-Profil in diesem Streckenabschnitt wegen der auch künftig gewerblich-industriell bzw. tertiär geprägten, unmittelbar an den DEK angrenzenden Bereiche sowie wegen der beengten stadträumlichen Verhältnisse auf der westlichen DEK-Seite, z.B. im Bereich des Benno-Hauses, südlich der Wolbecker Str., aus gestalterischen Gründen vertretbar.

Dabei sollte jedoch die Höhe der Spundwand, wie beim bereits ausgebauten Mittellandkanal (MLK) bei Recke-Steinbeck, lediglich max. ca. 0,85 m über dem künftigen Wasserspiegel des DEK liegen.

### **Neubau der Westfälischen-Landeseisenbahn- (WLE-)Brücke**

Empfohlen wird die Variante 1 (Neubau / Anhebung an heutiger Stelle), weil hierdurch gegenüber der Variante 2 (Neubau nördlich der heutigen WLE-Brücke) unmittelbar nördlich angrenzende, höherwertig zu nutzende Flächen nicht in Anspruch genommen werden müssen.

Gegen die Variante 2 bestehen im Grundsatz aber auch keine Bedenken; sofern eine ausreichende Durchfahrtsbreite von der Eulerstraße zum geplanten Stadionstandort Nieberdingstraße gewährleistet wird.

Alle heute vorhandenen Gleisanschlüsse der WLE via Weichen westlich des DEK müssen im Zuge des Neubaus der WLE-Brücke erhalten bleiben.

### **Funktion und Anbindung der August-Schepers-Str.**

Ein deutlicher städtebaulicher und funktionaler Mangel der vorgelegten Ausbauplanung ist im Bereich der August-Schepers-Str. festzustellen. Hier geht der Eingriff durch den geplanten DEK-Ausbau bis zur Straßenbankette der August-Schepers-Str., d.h. die Nebenanlagen des DEK können nicht wie sonst üblich und erforderlich gebaut werden. Der sog. Betriebsweg / Leinpfad – von der Öffentlichkeit auch entlang des DEK als begleitender Fuß- und Radweg genutzt – entfällt im eigentlichen Sinne aufgrund der geplanten Verbreiterung des Kanalgewässerbettes um 5 m auf der östlichen Uferseite auf einer Länge von ca. 330 m. Die Fußgänger und Radfahrer werden notgedrungen auf die andere Straßenseite, auf einen ca. 1,20 – 1,50 m breiten „Gehweg“ geführt.

**Lösungsvorschlag aus Sicht der Stadt Münster:** Die August-Schepers-Str. wird auch künftig weiterhin als Verbindungsstraße zur Schillerstr. benötigt – vergleichbar mit der heutigen Netzfunktion der Schillerstr.. Die Fahrbahn kann allerdings zukünftig auf ein für den verbleibenden Kfz- und Radverkehr notwendiges Gesamtmaß von 4,75 m zurückgebaut werden.

Zum Kanal hin kann dann der Betriebsweg / Leinpfad für die Nutzung für Fußgänger – einschließlich Verweilfunktion – auf ca. 2,75 m ausgebaut werden. Südlich der Fahrbahn ist ein Schrammbord von 0,50 m Breite anzulegen.

Ein zusätzlicher liegenschaftlicher Grunderwerb ist nach derzeitigem Kenntnisstand für diese Ausbauvariante nicht erforderlich. Allerdings ist damit ein vollständiger Umbau der August-

Schepers-Str. – einschließlich ihrer Nebenanlagen – veranlassungsbedingt durch die Verbreiterung des DEK erforderlich.

### **Neubau der Schillerstr.-Brücke**

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Schillerstr.-Brücke (Nr. 75) mit insgesamt 11,00 m (1,50 m Fußweg / 1,00 m Radweg / 6,00 m Straße / 1,00 m Radweg / 1,50 Fußweg) entspricht nicht der Anforderung der Stadt.

Die nutzbare Breite der Schillerstr.- Brücke kann – wie bisher – 9 m betragen (6 m Fahrbahn + 2 x 1,50 m Gehweg), als Straße mit vorwiegend Erschließungs- und Freizeitverkehr.

Eine Anpassung der Haupt- und Nebenrampe an eine Behinderten gerechte Steigung von max. 4 % ist zu prüfen!

Im Bereich westliches DEK-Ufer sollte die kleine Nebenrampe auf der nördlichen Seite der Schillerstr. in Richtung Hubertistr. aufgrund der existierenden Radverkehrsbedeutung auch in Gegenrichtung auf 2,50 m verbreitert werden.

### **Neubau der Wolbecker-Str.-Brücke**

Vorgeschlagen werden 2 Varianten für die Hauptrampe mit geringfügigen Auswirkungen auf die Nebenrampe zur Anbindung der Aug.-Schepers-Str..

#### **Variante 1 - Hauptrampe: Neubau / Anhebung in heutiger Lage**

Erhebliche **Probleme** werden bei dieser Variante **im Bereich der Gebäude Wolbecker Str. 148 und 148a gesehen**, denn der Abstand der für die Brückenrampe erforderlichen Stützwand zur nördlichen Gebäudekante beträgt nur ca. 5,0 m! Deshalb wird hierzu noch Klärungsbedarf gesehen.

In diesem Zusammenhang wird insbesondere darum gebeten, zu prüfen, ob die südlichen Nebenanlagen mit dem Geh- und Radweg unter dem Niveau der Fahrbahn (konstruktive Abhängung) geführt werden können, um kostenintensive und gestalterisch ungünstige Erschließungsformen der direkt angrenzenden Bebauung zu vermeiden.

#### **Variante 2 - Hauptrampe: Neubau nördlich verlegt parallel zur heutigen Brücke**

**Probleme** werden bei dieser Variante **im Bereich nördlich der Wolbecker Str., westlich des DEK, gesehen**, denn die nördlich verlegte Trasse der neuen Brückenrampe macht einen Eingriff von ca. 18 m Tiefe in die nördlich angrenzende öffentliche Grünfläche (wichtige Wegeverbindung von der Wolbecker Str. zum DEK-Westufer) erforderlich. Allerdings kann jedoch die wichtige Rad- und Fußwegeverbindung von der Wolbecker Str. bzw. Andreas-Hofer-Str. zum DEK-Westufer bei dieser Variante wieder voll hergestellt werden.

Im Bereich Wolbecker Str., östlich des DEK, rückt die Brückenrampe mit neuer Stützwand bis auf ca. 11 m an die südwestliche Gebäudeecke des Gebäudes Wolbecker Str. 221 heran!

**Empfehlung zu den beiden Varianten für den Neubau der Wolbecker-Str.-Brücke aus Sicht der Stadt:** Sofern die vertikalen Veränderungen der Straßengradientenführungen der Variante 1 für den Neubau der Wolbecker-Str.-Brücke infolge von Anhebungen auf die neue Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m gegenüber dem Bestand keine gesetzlichen Lärmschutzansprüche gem. 16. BImSchV für die angrenzenden Wohnbereiche, insbesondere im Bereich der Wohngebäude Wolbecker Str. 140 – 148a, auslösen, könnte dies aus Sicht der Stadt Münster für die Variante 1, d.h. für den Neubau der Wolbecker-Str.-Brücke in der heutigen Lage, sprechen.

**Die Stadt Münster kann allerdings aufgrund der zurzeit noch nicht bekannten Immissionsauswirkungen der beiden Varianten** für den Neubau der Wolbecker-Str.-Brücke bzgl. der angrenzenden Wohnbebauung, die grundsätzlich vom WSA Rheine als Maßnahmeverursacher zu ermitteln sind, **derzeit noch keine Brücken-Variante endgültig favorisieren.**

Die Stadt wird daher erst im Rahmen des förmlichen Planfeststellungsverfahrens, auf der Grundlage aller zu dieser Frage vom WSA Rheine vorzulegenden, erforderlichen gutachterlichen Stellungnahmen, eine abschließende Aussage treffen.

Bei beiden Varianten für den Neubau der Wolbecker-Str.-Brücke sollte die heute auf der Westseite des DEK nördlich der Brückenrampe verlaufende Fuß- und Radwegeverbindung zur Andre

as-Hofer-Str. in einer durchgängigen Breite von 3,00 m zu Lasten der nördlich angrenzenden öffentlichen Grünfläche wieder hergestellt werden.

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Wolbecker-Str.-Brücke (Nr. 76) mit insgesamt 11,90 m (2,70 m kombinierter Fuß- und Radweg / 6,50 m Straße / 2,70 m kombinierter Fuß- und Radweg) entspricht der Anforderung der Stadt.

Eine Anpassung der Nebenrampe an eine Behinderten gerechte Steigung von max. 4 % ist zu prüfen!

#### **Ergänzender Hinweis:**

Im Bereich der Nieberdingstr. (östlich des DEK, westlich des Albersloher Weges, nördlich der Umgehungsstraße B 51) sollen nach der grundsätzlichen Standortentscheidung des Rates der Stadt im Sommer 2003, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau eines Münsterland-Stadions geschaffen werden.

Um den geplanten Stadionstandort mit dem nördlich angrenzenden, bereits bestehenden und noch weiter auszubauenden Freizeit- und Veranstaltungsbereich rund um die Halle Münsterland über eine attraktive Rad- und Fußwegeverbindung optimal verknüpfen zu können, verfolgt die Stadt Münster die grundsätzliche Zielsetzung, eine zusätzliche Rad- und Fußwegebrücke über den DEK im Bereich südlich des Stadthafens 2, nördlich der WLE-Bahnstrecke, zu bauen.

Die Festlegung der künftigen Trassenlage dieser neuen Rad- und Fußwegebrücke ist allerdings zum derzeitigen Zeitpunkt auf Seiten der Stadt noch zu unbestimmt, als dass diese im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des DEK bereits berücksichtigt werden könnte.

Die Stadt Münster geht jedoch davon aus, dass von Seiten der Wasserschifffahrtsverwaltung grundsätzlich keine entgegenstehenden Belange gegen eine spätere planungsrechtliche Sicherung einer solchen zusätzlichen Rad- und Fußwegebrücke durch die Stadt im Rahmen der erforderlichen Bauleitplanung für das Stadion gesehen werden.

### **III. Ausbauplanung Los 12**

Höhe Wolbecker-Str.-Brücke bis Höhe Warendorfer-Str.-Brücke (DEK-km 68,550 bis 70,300)

#### **Besonderheiten im Streckenabschnitt**

Die heute vorhandene Liegestelle für das Ausflugschiff St. Monika auf der östlichen DEK-Seite in Höhe der Landesfeuerwehrschule (~ DEK-km 68,815) kann künftig entfallen. Als Ersatz-Liegestellen kommen der Stadthafen 1 sowie die im Zuge des DEK-Ausbau neu zu bauende Liegestelle im Parallelhafen in Betracht.

#### **Geplante Ausbauprofile im Streckenabschnitt**

Variante 1: Wechsel von Rechteck- auf Trapez- und wieder auf Rechteck-Profil

Variante 2: Durchgängiges Rechteck-Profil beidseitig im gesamten Streckenverlauf

#### **Bewertung der vom WSA Rheine geplanten Ausbau-Profile im Los 12:**

Grundsätzlich werden vom WSA Rheine folgende Regelprofile für den Ausbau des DEK zu Grunde gelegt (siehe hierzu auch die Ausführungen und Abbildungen in der Anlage 2, S. 4 ff.):

##### **1. Rechteck-Profil (R-Profil)**

Gewässerbett 42,00 m; Breite einseitiger Uferbereich inklusive Betriebsweg 7,10 m

##### **2. Trapez-Profil (T-Profil)**

Gewässerbett 55,00 m; Breite einseitiger Uferbereich inklusive Betriebsweg 10,60 m

##### **3. Kombiniertes-Rechteck-Trapez-Profil (KRT-Profil)**

Gewässerbett 42,00 m; Breite einseitiger Uferbereich inklusive Betriebsweg 12,80 m, wobei ein unmittelbar an das Gewässerbett angrenzender ca. 1,90 m breiter Böschungsuferbereich ca. 0,20 - 0,30 m unter dem Wasserspiegel liegt

Die Ausbaumaße der jeweiligen Regelprofilvarianten werden von Seiten der Stadt Münster als grundsätzliche Richtmaße angesehen, von denen jedoch im konkreten Einzelfall, insbesondere aufgrund bestehender örtlicher Raumverhältnisse oder aufgrund besonderer gestalterischer Anforderungen, auch Abweichungen grundsätzlich möglich sein müssen.

Nach Auskunft des WSA Rheine können keine Angaben zu pauschalierten Kostengrößen für die jeweiligen Ausbau-Profile gemacht werden, da die jeweiligen Kosten sehr stark variieren können. Grundsätzlich ist jedoch ein T-Profil (Böschungsufer) nach Aussage des WSA Rheine das wirtschaftlichste und ökologisch günstigste Profil, sofern nicht besondere Randbedingungen gegeben sind. Im Bereich der Stadtstrecke Münster, Teilbereich Ausbaulos 12, ist ein KRT-Profil nach Angaben des WSA Rheine in der Herstellung um ca. 30 % teurer als ein reines R-Profil.

Bei der Abwägung unterschiedlichster Belange im Rahmen der Ausbauplanung für den DEK ist der Aspekt der Gestaltung der Kanaluferbereiche von besonderer Bedeutung, und hier insbesondere die möglichen Auswirkungen auf das jeweilige Ortsbild in Verbindung mit der real verbleibenden Nutzbarkeit der Kanaluferzonen im Innenstadtbereich als stark frequentierte Erholungsflächen.

Vor diesem Hintergrund sind im Hinblick auf einen stadt- und landschaftsverträglichen Kanalufer-Ausbau im R-Profil, im T-Profil oder im KRT-Profil insbesondere folgende Aspekte abzuwägen:

➤ Die Flächeninanspruchnahme, d.h. der Verlust von heute unmittelbar an den DEK angrenzenden Grünflächen, ist mit einem Ausbau im R-Profil im Bereich des Loses 12 um ca. 10 m Tiefe, im Bereich der Schleppkurve zwischen Laerer-Landweg-Brücke und Pleistermühlenweg-Brücke sogar um ca. 15 m Tiefe, geringer als beim Ausbau im T-Profil.

Der rein quantitativ größere Flächenverlust beim Ausbau im T-Profil kann nach Auskunft des WSA Rheine jedoch qualitativ dadurch abgemildert werden, indem die Böschung beim T-Profil (mit ca. 5 m Tiefe) so ausgebaut und gestaltet wird, dass diese auch für Verweilzwecke genutzt werden kann. Auch der Betriebsweg / Leinpfad muss nach Aussage des WSA Rheine nicht, wie bisher in den Planunterlagen dargestellt, stets parallel im gleichen Abstand von der Uferkante geführt werden; grundsätzlich sind dadurch Verschwenkungen des Betriebsweges / Leinpfades zur Aufweitung von ufernahen Grünflächen möglich.

➤ Nach Aussage des WSA Rheine werden die heute vorhandenen beiderseitigen Gehölzkulissen entlang der Betriebswege / Leinpfade im Bereich des Ausbauloses 12 sowohl beim Ausbau im T-Profil als auch beim Ausbau im R-Profil, hierbei insbesondere auch wegen der erforderlichen Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehre, auf beiden Kanaluferseiten nahezu vollständig nicht zu erhalten sein.

➤ Ein Ausbau im R-Profil hat gegenüber einem Ausbau im T-Profil den gestalterischen Nachteil einer höheren „Uferkante“. Gem. den Richtzeichnungen des WSA Rheine zu den Regelprofilen für den DEK-Ausbau liegt die Höhe der neuen Spundwand beim neu ausgebauten R-Profil ca. 1,10 – 1,30 m über dem künftigen Wasserspiegel des DEK – gegenüber einer heutigen Höhe der Spundwand im R-Profil von ca. 0,60 m über dem Wasserspiegel.

➤ In diesem Zusammenhang hat die Feuerwehr der Stadt Münster darauf hingewiesen, dass bei einem Kanalausbau im R-Profil, aufgrund der Höhe der Spundwand von ca. 1,10 – 1,30 m über dem künftigen Wasserspiegel, eine spontane Rettung von in den DEK gefallen Personen, d.h. ein sofortiges Herausziehen aus dem Wasser – auch für retten wollende erwachsene Menschen – kaum bzw. nicht mehr möglich sein wird.

Die Feuerwehr der Stadt Münster weist deshalb darauf hin, dass überall dort, wo der Kanalausbau in Form eines R-Profils erfolgt, auch eine dichte Abfolge von Ausstiegshilfen (Leitern in der Spundwand) gewährleistet sein muss. Die Stellen der Ausstiegshilfen sollten möglichst vom Ufer aus farblich gekennzeichnet sein, so dass sie von Verunfallten im Wasser, aber auch von Hilfe leistenden Personen am Ufer, leicht erkannt werden können. In diesem Zusammenhang

sollte aus Sicht der Feuerwehr der Stadt Münster mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch die Frage geklärt werden, ob und in welchem Umfang Erste-Hilfe-Einrichtungen, z.B. Rettungsringe, an den Ufern des DEK stationiert werden können.

➤ Bezüglich der Auswirkungen der unterschiedlichen Ausbau-Profile auf Konstruktion und Gestaltung der neu zu bauenden Brückenbauwerke ist zu berücksichtigen, dass ein Ausbau im weniger breiten R-Profil gegenüber dem breiteren T-Profil weniger große Brückenspannweiten erfordert. Dies hat den Vorteil, dass die Verzugsbereiche der Brückenrampen in die umliegenden Straßen und Wege bei einem Kanalausbau im R-Profil gegenüber einem Ausbau im T-Profil reduziert werden können. Allerdings sollte aus gestalterischen Aspekten im Bereich der Kanalbrücken nach Möglichkeit ein Kanalausbau im T-Profil mit Böschung erfolgen, was das Brückenbauwerk einschließlich Uferausbildung großzügiger und harmonischer wirken lässt.

Die Widerlager sollten bei allen Ausbauprofil-Varianten zur Hälfte in die Böschungen der Brückenrampen integriert werden.

➤ Eine Besichtigung des im KRT-Profil ausgebauten MLK bei Recke-Steinbeck (siehe hierzu auch Anlage 4) hat deutlich gemacht, dass der ca. 0,20 – 0,30 m unter Wasser liegende, U-förmig ausgebildete und ca. 0,30 m breite Spundwandabschluss relativ gut wahrnehmbar ist. Damit ist auch die mögliche „Gefahrenstelle“, bei der die ca. 3,70 m tiefe eigentliche Spundwand des unter Wasser liegenden R-Profils beginnt, relativ gut erkennbar.

Beim bereits ausgebauten Beispiel des MLK bei Recke-Steinbeck treten beim KRT-Profil aus dem unter Wasser liegenden, ca. 0,30 m breiten Spundwandabschluss aus Sicherheitsgründen (im Achsmaß ca. alle 50 m), in einer Länge von ca. 10 m, ca. 0,20 m breite Vorspundwände, ca. 0,30 m über den Wasserspiegel heraus, wodurch der Kanalschiffahrt die zur Verfügung stehende Fahrrinnenbreite beim KRT-Ufer signalisiert wird. Die Flachwasserzonen hinter diesen aus dem Wasserspiegel herausragenden Vorspundwänden waren beim besichtigten Beispiel des bereits im KRT-Profil ausgebauten MLK bei Recke-Steinbeck mit Schilf und anderen hoch aus dem Wasser herausragenden Uferpflanzen bepflanzt, wodurch die gegenüber einem Ausbau im R-Profil landschaftsverträglichere Ufergestaltung im KRT-Profil deutlich unterstützt wird.

#### **Fazit zu den vom WSA Rheine im Bereich des Loses 12 vorgeschlagenen Ausbau-Profilen:**

➤ Die Stadt Münster favorisiert eine Gesamtausbauplanung für den Bereich des Ausbauloses 12, die den heutigen Erholungs- und Freizeitwert des DEK und seiner Seitenflächen in diesem stadt- und landschaftsräumlich sehr sensiblen Teilbereich unterstützt. Dies bedingt insbesondere auch eine Benutzbarkeit der Uferflächen für Erholung suchende Bürgerinnen und Bürger.

Der Ausbau des DEK darf daher grundsätzlich nicht zu Einschränkungen der Freizeitnutzung oder zum Wertverlust des Umfeldes für die Erholung führen. Als attraktive, parkähnliche Anlage wird der Kanaluferbereich teilweise auch von der Schifffahrtsverwaltung unterhalten.

➤ Das bedeutet, dass sich die Stadt Münster zum heutigen Stand der Ausbauplanung in den Teilbereichen der DEK-Stadtstrecke Münster – wo es liegenschaftlich machbar, ökologisch vertretbar und in Bezug auf angrenzende perspektivische Nutzungen sinnvoll ist – für einen **Ausbau im Trapez-Profil** (T-Profil) bzw. für einen **Ausbau im kombinierten Rechteck-Trapez-Profil** (KRT-Profil) ausspricht.

Grundsätzlich sollte dabei eine sinnhafte und klar erkennbare Abfolge der Ausbauprofile als Zielsetzung verfolgt werden.

Im **Bereich des Loses 12**, ab Höhe Wolbecker-Str.-Brücke bis Höhe Höhe Warendorfer-Str.-Brücke, ist deshalb aufgrund der dort bestehenden, sehr sensiblen stadt- und landschaftsräumlichen Verhältnisse aus Sicht der Stadt Münster die **nachfolgende Modifizierung der vom WSA Rheine vorgelegten Ausbau-Variante 1** zu favorisieren (siehe hierzu auch Anlage 3, S. 2):

Auf der DEK-Westseite:

- Im **Bereich nördlich der Wolbecker-Str.-Brücke bis Höhe Kloster-Düker** ist wegen der hier vorhandenen engen Raumverhältnisse sowie der ökologischen Werte von bestehenden Landschaftselementen (Ausgleichsflächen im Bereich des „Sportzentrum Ost“) ein **Ausbau im KRT-Profil**, wie im o.a. Beispiel des ausgebauten KRT-Profils des MLK in Recke-Steinbeck (siehe hierzu auch Anlage 4), den weiteren Planungen zu Grunde zu legen, unter der Voraussetzung, dass die mit diesem Ausbau im KRT-Profil verbundenen Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand und die bestehende Gehölzkulisse durch diese Variante der Baumaßnahme oder durch die dafür erforderliche Baustelleneinrichtung bzw. notwendige Baustellenverkehre nicht größer sind, als bei einem Ausbau im R-Profil.
- Im **Bereich nördlich ab Höhe Kloster-Düker bis etwa in Höhe Graef-Düker** ist ein **Ausbau im T-Profil**, wie in der vom WSA Rheine vorgelegten Ausbau-Variante 1, den weiteren Planungen zu Grunde zu legen.
- Im **Bereich nördlich ab Höhe Graef-Düker bis Höhe Warendorfer-Str.-Brücke** ist ein **Ausbau im KRT-Profil**, wie im o.a. Beispiel den weiteren Planungen zu Grunde zu legen, sofern der damit verbundene Verlust der heute hier vorhandenen Gehölzkulisse durch eine Neuanpflanzung einer Gehölzkulisse auf den öffentlichen Flächen erfolgen kann, die unmittelbar östlich der hier angrenzenden Privatgrundstücke im Bereich der Gorch-Fock-Str. liegen. Dabei ist auch eine Verlegung des Leinpfades / Betriebsweges in westlicher Richtung zu prüfen, um größere, direkt an das neue DEK-Ufer in diesem Streckenabschnitt angrenzende Verweilflächen zu erhalten.
- Die bei einem derartigen Ausbau im KRT-Profil verschonten Freiflächen im Uferrandbereich (Eigentum der Stadt) zwischen Pleistermühlenweg-Brücke und Warendorfer-Str.-Brücke können für die Neuanpflanzung einer Gehölzkulisse sowie für eine stadt- bzw. landschaftsraumverträgliche Gestaltung des Kanalumfeldes einbezogen werden.

Auf der DEK-Ostseite:

- Im **Bereich nördlich der Wolbecker-Str.-Brücke bis Höhe Laerer-Landweg-Brücke** ist ein **Ausbau im KRT-Profil** den weiteren Planungen zu Grunde zu legen. Dabei ist auch eine Verlegung des Leinpfades / Betriebsweges in östlicher Richtung zu prüfen, um größere, direkt an das neue DEK-Ufer in diesem Streckenabschnitt angrenzende Verweilflächen zu erhalten.
- Die für einen Ausbau im KRT-Profil erforderliche zusätzliche Fläche könnte z.B. im Bereich der Nebenrampe der Laerer-Landweg-Brücke u.a. dadurch geschaffen werden, indem der bisher mit einer ca. 7 m breiten Fahrbahn geplante Querschnitt der Nebenrampe reduziert wird. Bzgl. dieser Nebenrampe läuft zurzeit ein Verfahren nach StrWG NW zur Teileinziehung dieser öffentlichen Straßenflächen für die Benutzung durch Kfz-Verkehr. Lediglich die Benutzung einer Durchfahrtsmöglichkeit für Kfz im Bedarfsfall vom und zum Grundstück des Instituts der Landesfeuerwehrschule sowie die Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger sollen künftig zulässig sein. Nach erfolgter Einziehung kann die Fahrbahn der heutigen Nebenrampe auf ein Profil von 3,50 m zurückgebaut werden.
- Im **Bereich nördlich der Laerer-Landweg-Brücke bis etwa Höhe Braunsbergstr.** ist ein **Ausbau im KRT-Profil**, wie in der vom WSA Rheine vorgelegten Ausbau-Variante 1, den weiteren Planungen zu Grunde zu legen. Dabei ist auch eine Verlegung des Leinpfades / Betriebsweges in östlicher Richtung zu prüfen, um größere, direkt an das neue DEK-Ufer in diesem Streckenabschnitt angrenzende Verweilflächen zu erhalten.
- Im **Bereich nördlich Höhe Braunsbergstr. bis etwa Höhe nördlich Graef-Düker** ist ein **Ausbau im T-Profil**, wie in der vom WSA Rheine vorgelegten Ausbau-Variante 1, den weiteren Planungen zu Grunde zu legen. Dabei ist – hier optional – auch eine Verlegung des Leinpfades /

Betriebsweges in östlicher Richtung zu prüfen, um größere, direkt an das neue DEK-Ufer in diesem Streckenabschnitt angrenzende Verweilflächen zu erhalten.

➤ Im **Bereich nördlich Graef-Düker bis Höhe Warendorfer-Str.-Brücke** ist ein **Ausbau im KRT-Profil** den weiteren Planungen zu Grunde zu legen.

### **Erhalt des denkmalwerten Gebäudes Gallenkamp 34 und des Kinderspielplatzes Gallenkamp 31**

Auf der DEK-Ostseite im Bereich der Straße Gallenkamp werden zwei städtische Grundstücke, Gallenkamp Nr. 31 und Nr. 34, für den Ausbau im KRT-Profil gem. Ausbau-Variante 1 des WSA, die grundsätzlich von der Stadt Münster an dieser Stelle mitgetragen wird, teilweise in Anspruch genommen.

Auf dem Grundstück Gallenkamp 31 befindet sich heute ein Kinderspielplatz, der eine wichtige Versorgungsfunktion für das angrenzende Wohnquartier und aufgrund seiner Lage an der durchgängigen Rad- und Fußwegeverbindung entlang der DEK-Ostuferseite, auch weit darüber hinaus, erfüllt, und für den deshalb auch ein entsprechender Ersatz unbedingt vorzusehen ist.

Auf dem städtischen Grundstück Gallenkamp 34 befindet sich heute ein Wohngebäude, das als sog. Behelfsheim 1945 nach Kriegsende errichtet worden ist und nach Auskunft der Unteren Denkmalbehörde grundsätzlich Denkmalwert hat. Der Gartenbereich des Grundstückes ist nicht denkmalwert.

Das denkmalwerte Gebäude Gallenkamp 34 sollte auch bei einem Kanalausbau im KRT-Profil an dieser Stelle erhalten bleiben. Einer Teilinanspruchnahme des Gartenbereiches für einen Ausbau im KRT-Profil sowie einer öffentlichen Freiflächengestaltung des verbleibenden Gartenbereiches, z.B. in Kombination mit dem nach Kanalausbau ebenfalls noch verbleibenden Restgrundstück Gallenkamp 31, in Form eines neu bzw. wieder errichteten Kinderspielplatzes, wird grundsätzlich zugestimmt.

### **Ersatz für Verluste an öffentlichen Freiflächen mit herausragender Freizeit- und Erholungsfunktion**

Bei beiden vom WSA Rheine vorgelegten Ausbau-Varianten werden in erheblichem Umfang öffentliche Freiflächen, die bislang eine besonders hervorgehobene Bedeutung für Freizeit- und Erholungsfunktionen für das gesamte östliche Innenstadtgebiet von Münster haben, in Anspruch genommen. Auch die von der Stadt Münster geforderte Modifizierung der Ausbau-Variante 1 ändert an dieser Tatsache im Grundsatz nichts.

Wegen des erheblichen Verlustes an öffentlichen Freiflächen mit herausragender Freizeit- und Erholungsfunktion, insbesondere im Bereich des Ausbauloses 12, sollte – ggf. auch gemeinsam vom WSA Rheine und der Stadt Münster – geprüft werden, ob durch eine Konzentration der aufgrund des DEK-Ausbaus erforderlich werdenden Ausgleichsflächen und Ersatzmaßnahmen im Bereich „Maikotten / Haus Graef“ – und hier unmittelbar an den künftigen Uferandbereich anschließend – ein kompensatorisches Angebot für eine „geordnete“ intensive Freizeit- und Erholungsnutzung für die Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden kann.

### **Ausbau bzw. Neubau von Brücken und Straßen im Streckenabschnitt**

Im Streckenabschnitt des Ausbauloses 12 müssen insgesamt fünf Brückenbauwerke im Zuge des DEK-Ausbaus angepasst werden:

1. **Laerer-Landweg-Brücke** => innerstädtische Kfz- sowie wichtige Rad- und Fußwegverbindung
2. **Pleistemühlenweg-Brücke** => innerstädtische Kfz- sowie wichtige Rad- und Fußwegverbindung
3. **Prozeßionsweg-Brücke** => bedeutende innerstädtische Rad- und Fußwegverbindung
4. **Mauritzer-Eisenbahn-Brücke** => regionale Zugstrecke Münster – Warendorf
5. **Warendorfer-Straßen-Brücke** => überregionale Straßenverbindung Richtung Osnabrück bzw. Bielefeld

### **Laerer-Landweg-Brücke**

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Laerer-Landweg-Brücke (Nr. 77) mit insgesamt 9,00 m (1,50 m Fußweg / 6,00 m Straße / 1,50 m Fußweg) entspricht der Anforderung der Stadt.

Eine Anpassung an eine Behinderten gerechte Steigung von max. 4 % ist zu prüfen!

Auf der östlichen Kanaluferseite sind erforderliche Treppenabgänge zum Anschluss an den Leinpfad / Betriebsweg von der Hauptrampe bzw. von der Nebenrampe vorzusehen.

### **Pleistermühlenweg-Brücke**

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Pleistermühlenweg-Brücke (Nr. 78) mit insgesamt 9,20 m (1,60 m Fußweg / 6,00 m Straße / 1,60 m Fußweg) entspricht der Anforderung der Stadt.

Eine Anpassung an eine Behinderten gerechte Steigung von max. 4 % zu prüfen!

Im Bereich der Pleistermühlenweg-Brücke ist auf der DEK-Westseite nördlich der Straße „Zum Guten Hirten“ die niveaugleiche Wegeanbindung gem. B-Plan Nr. 299 „Sportzentrum Münster-Ost“ zu berücksichtigen.

Beim Neubau der Pleistermühlenweg-Brücke ist im gesamten östlichen Rampenbereich die Fortführung des nördlichen und südlichen Gehweges entlang der Straße Pleistermühlenweg einzuplanen.

### **Prozessionsweg-Brücke**

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Prozessionsweg-Brücke (Nr. 79) mit insgesamt 3,00 m (nur Fuß- und Radweg) entspricht der Anforderung der Stadt.

Insbesondere hier ist eine Anpassung an eine Behinderten gerechte Steigung (etwa entsprechend dem Bestand) zu prüfen!

Die Radwegenbindungen des Prozessionsweges südlich bzw. nördlich der Brückenrampe an den Leinpfad / Betriebsweg sind zu berücksichtigen.

### **Mauritzer-Eisenbahn-Brücke**

Rampensteigung Mauritzer-Eisenbahn-Brücke => beidseitig ca. 1,25 %

Keine weiteren Hinweise aus Sicht der Stadt Münster.

### **Warendorfer-Str.-Brücke**

Eine Verringerung der geplanten vier Fahrspurbreiten auf der Warendorfer-Str.-Brücke – von bislang 3,75 m je Fahrspur – auf 3,25 m je Fahrspur sollte in den Planunterlagen berücksichtigt werden.

Im Bereich der Ostseite der Warendorfer-Str.-Brücke sollte auf der nördlichen Rampenseite eine direktere Anbindung an den Leinpfad / Betriebsweg primär für den Fußgängerverkehr, aber ggf. auch für die wichtige Radverkehrsverbindung, entweder direkt von der Hauptrampe der Warendorfer Str. oder anknüpfend an die Ecke der neuen Nebenrampen-Anbindung an die Straße Wilhelmshavenufer vorgesehen werden.

Beim geplanten Querschnitt der Warendorfer Str. sollte die Anlage von gemeinsamen Fuß- und Radwegen von 2,50 m Breite anstelle der eingeplanten 3,75 m breiten getrennten Fuß- und Radwege abseits der Querungshilfe in Richtung neu zu planendem Knoten B 51 / L 481n entsprechend den Planungen des Landesbetriebs Straßen NRW berücksichtigt werden.