

Bericht über die wesentlichen Ergebnisse der Erörterung der Stellungnahme der Stadt Münster zum Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster

Mit den nachfolgend unter A) bis E) aufgeführten Ergebnissen bzw. Vereinbarungen des Erörterungstermins am 15.08.2006 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des DEK (Lose 11 und 12) haben sich die Vertreter der Stadt Münster im Erörterungstermin einverstanden erklärt.

A) Änderungen der Planung

Zu Beginn des Erörterungstermins hat das WSA Rheine als Träger des Vorhabens (TdV) erklärt, dass es gegenüber den vom 09.11. – 08.12.2005 ausgelegten Planunterlagen zwischenzeitlich folgende Änderungen vorgenommen hat:

1. Höhe der Spundwand beim Rechteck-Profil

Die in den ausgelegten Planunterlagen vorgesehenen **Spundwandhöhen beim Rechteckprofil (R-Profil) werden in Teilabschnitten des Loses 12 um 0,50 m abgesenkt.**

Die Oberkante der Uferspundwände beim so geänderten R-Profil wird demnach 57,10 m über NN – anstatt wie bislang vorgesehen 57,60 m über NN – liegen.

Diese Absenkung der Spundwandhöhen ist nach Aussage des WSA allerdings nur dort möglich, wo vor Ort hinter der so vorgesehenen Spundwand noch ausreichend Flächen im öffentlichen Eigentum zur Verfügung stehen, um ein geböschtes, befestigtes Ufer im Steigungsverhältnis 1:3 anzulegen. Dieses geböschte Ufer hinter der aus dem Wasser herausragenden und in der Höhe reduzierten Spundwand ist aus Sicherheitsgründen erforderlich, damit Bugwellen der Kanalschiffe nicht den dahinter sich anschließenden Betriebsweg überspülen, der gleichzeitig auch als Kanal begleitender Rad- und Fußweg dient.

Im Bereich des Loses 11 ist diese Reduzierung der Spundwandhöhe beim R-Profil aufgrund der dort nicht gegebenen Platzverhältnisse in den Kanaluferandbereichen jedoch nicht möglich.

Dies bedeutet, dass das WSA damit der grundsätzlichen Forderung der Stadt Münster nach einem stadt- und landschaftsgestalterisch verträglichen sowie einem aus sicherheits- bzw. rettungstechnischen Gründen zu optimierenden Uferausbau zwar grundsätzlich entgegenkommt, eine vollständige Erfüllung der Forderung nach einem Ausbau möglichst in einem „Kombinierten Rechteck-Trapez-Profil“ (KRT-Profil) in den betroffenen Abschnitten des Loses 12 aufgrund der vorgetragenen stadt- und landschaftsgestalterischen Ansprüche damit jedoch (noch) nicht erreicht wird.

Die Stadt Münster hatte in ihrer Stellungnahme (vgl. Kap. 3.2 „Geplanter Ausbau im Streckenabschnitt“ (Los 12), Seite 57 ff.) gefordert:

⇒ DEK-Westseite

Im Bereich nördlich Wolbecker-Str.-Brücke bis etwa Höhe Kloster-Düker und im Bereich Höhe Graef-Düker bis etwa Höhe Warendorfer-Str.-Brücke ist in den Plan-

feststellungsunterlagen ein R-Profil vorgesehen; hier regt die Stadt Münster aus gestalterischen Gründen nach wie vor einen Uferausbau im KRT-Profil an.

⇒ DEK-Ostseite

Im Bereich nördlich Graef-Düker bis Höhe Wareндorfer-Str.-Brücke ist in den Planfeststellungsunterlagen ein R-Profil vorgesehen; hier regt die Stadt Münster aus gestalterischen Gründen nach wie vor einen Uferausbau im KRT-Profil an.

Das WSA hat hierzu im Erörterungstermin erklärt, dass es der weitergehenden Forderung der Stadt Münster nach einem Ausbau im KRT-Profil in den betroffenen Bereichen des Loses 12 nicht folgen kann, weil dies aus bautechnischen Gründen nur mit erheblichen Belastungen für die Anwohner sowie mit einem erheblichen wirtschaftlichen Aufwand zu realisieren wäre, und lehnt deshalb die Forderung der Stadt ab.

Die Planfeststellungsbehörde wird hierüber im Planfeststellungsbeschluss abschließend entscheiden.

2. Behelfsbrücken für Fußgänger und Fahrradfahrer

Über die bislang geplanten Brückenumfahrungen bzw. Behelfsbrücken für die Wolbecker-Str.-Brücke, die Wareндorfer-Str.-Brücke und die Prozessionsweg-Brücke hinaus, werden **entsprechend der Forderung der Stadt Behelfsbrücken für Fußgänger und Fahrradfahrer auch für die Schillerstr.-Brücke, die Laerer-Landweg-Brücke und die Pleistermühlenweg-Brücke** für die Dauer der jeweiligen Brückenbaumaßnahme errichtet.

3. Wohncontainer für Bauarbeiter

In den vorgesehenen, temporär zu beanspruchenden Baufeldern werden **entsprechend der Forderung der Stadt keine Wohncontainer für Bauarbeiter** aufgestellt; es werden dort lediglich die erforderlichen Werkzeug- bzw. Pausencontainer aufgestellt.

B) Berücksichtigte Anregungen der Stadt Münster

1. Realisierung von Ersatzmaßnahmen möglichst nahe am Ort des Eingriffs

Das WSA hat zur Umsetzung dieser Forderung der Stadt erklärt, dass zurzeit mit privaten Grundstückseigentümern entsprechende Verhandlungen geführt werden. Konkrete Ergebnisse hierzu liegen allerdings noch nicht vor.

2. Gestaltung der neuen Brückenbauwerke

Das WSA Rheine als TdV und die Stadt Münster haben sich darauf geeinigt, dass die Gestaltung der neuen DEK-Brücken nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, sondern im bereits eingerichteten „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erfolgt.

Des Weiteren hat das WSA zugesagt, bzgl. der Gestaltung der neuen Prozessionsweg-Brücke auch die Kirchengemeinde St. Mauritius als Eigentümerin des Prozessionsweges in den Entscheidungsfindungsprozess im Rahmen der Abstimmung innerhalb des „Arbeitskreises Brückengestaltung“ rechtzeitig einzubeziehen.

3. Prüfung weitergehender immissionsschutzrechtlicher Ansprüche

Hierzu wurde durch den vom WSA beauftragten Lärmgutachter, das Büro „Zech Ingenieurgesellschaft - Immissionsschutz / Bauphysik“, geprüft, ob durch den geplanten Umbau mit einhergehender Anhebung der **Wolbecker-Str.-Brücke** eine relevante Steigerung der Belästigung durch Verkehrslärm für die angrenzende Wohnbebauung hervorgerufen wird.

Der Lärmgutachter hat hierzu ausgeführt, dass durch den geplanten Umbau mit Anhebung der Wolbecker-Str.-Brücke im Bereich der am stärksten betroffenen Wohnbebauung auf der südlichen Seite größtenteils lediglich eine Erhöhung des Schallpegels in der Prognosesituation um max. 1 db(A) hervorgerufen wird. Da somit nicht von unzulässigen Geräuschimmissionen im Hinblick auf die Beurteilungskriterien der 16. BImSchV auszugehen ist, bestehen **aus schalltechnischer Sicht keine Bedenken gegen den Umbau mit Anhebung der Wolbecker-Str.-Brücke.**

Hinsichtlich der **Warendorfer-Str.-Brücke** sowie der **Mauritzer-Eisenbahnbrücke** hat derselbe Lärmgutachter erklärt, dass hier durch die wesentliche Änderung der Warendorfer-Straßen-Brücke (künftig 4 Fahrspuren) und durch die Höherlegung der Mauritzer-Eisenbahnbrücke ein **Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Hinblick auf die angrenzende Wohnbebauung dem Grunde nach besteht.**

Im Übrigen wurde auf die entsprechenden Lärmgutachten verwiesen.¹

4. Erhalt des Gebäudes Gallenkamp Nr. 34 und des angrenzenden Spielplatzes

Im Ergebnis wurde festgehalten, dass das WSA einer von der Stadt ausgearbeiteten Lösung für den Erhalt des denkmalgeschützten Gebäudes Gallenkamp Nr. 34 und des angrenzenden Spielplatzes während und nach Abschluss der DEK-Ausbauarbeiten in einer funktionsgerechten Größe zustimmt und diese als Deckblatt in die Planunterlagen einarbeiten wird.

5. Erhalt des Spielplatzes an der Admiral-Spee-Str.

Das WSA hat zugesagt, den vorhandenen Spielplatz an der Admiral-Spee-Str. nicht für die geplanten DEK-Ausbaumaßnahmen in Anspruch zu nehmen. Die entsprechende Baufeldgrenze wird zurückverlegt.

6. Abstimmung der Baustelleneinrichtungs- und -abwicklungspläne sowie des landschaftspflegerischen Ausführungsplanes

Das WSA hat im Erörterungstermin zugesagt, Einzelheiten der Baustelleneinrichtungs- und -abwicklungspläne sowie die Ausführungsplanung für den angrenzenden Grünraum auf der Grundlage des landschaftspflegerischen Begleitplanes in enger Abstimmung mit der Stadt Münster umzusetzen.

¹ Siehe hierzu: Zech Ingenieurgesellschaft - Immissionsschutz / Bauphysik - „Schalltechnischer Bericht Nr. LL2966.1/02 zur Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft der Wolbecker-Straßen-Brücke im Zusammenhang mit deren Umbau und Anhebung“ und „Schalltechnischer Bericht Nr. LL2966.1/03 zur Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft der Warendorfer-Straßen-Brücke und der Mauritzer Eisenbahnbrücke im Zusammenhang mit deren Umbau und Anhebung“

7. Radverkehrsführung auf der Warendorfer-Str.-Brücke

Im Ergebnis wurde vereinbart, dass das WSA die Planung für die Radwegeführung auf der Warendorfer-Str.-Brücke in Anlehnung an die aktuellen Planungen des Landesbetriebs Straßen NRW zum angrenzenden Knoten B 51 / B 481n ändert. Dies bedeutet, dass der südlich der Warendorfer Str. gelegene Radweg mit 1,50 m Breite dem nördlichen Radweg zugeschlagen wird. Damit ergibt sich eine gesamte Radwegbreite von 3,00 m. Diese Änderung bezieht sich auf die Gesamtlänge der vom WSA ausgelegten Planung.

Die Anpassung auf der westlichen Rampe außerhalb des Planungsbereiches übernimmt die Stadt Münster.

8. Inanspruchnahme der vorübergehend zu beschränkenden Grundstücksflächen im Bereich Klosterwald

Die Stadt hatte in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass diese Flächen im Bebauungsplan Nr. 299 „Sportzentrum Münster-Ost“ als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ festgesetzt sind und deshalb ihre Inanspruchnahme – u. a. als Baufeld, als Zuwegung, für Ablagerungen – abgelehnt wird.

Im Ergebnis wurde hierzu festgehalten, dass hinsichtlich der Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich des Klosterwaldes wegen der besonderen Sensibilität der Flächen eine Inanspruchnahme nur soweit erfolgen darf, wie sie zwingend erforderlich ist.

9. Hydrogeologische Verhältnisse im Bereich der DEK-Rinnenstruktur

Die Stadt hatte gefordert, dass die hydrogeologischen Verhältnisse im Bereich der Rinnenstruktur zwischen DEK-km 66,300 bis DEK-km 66,900 genauer untersucht bzw. ausführlicher dargestellt werden, damit hierdurch hinreichend sicher prognostiziert werden kann, dass der nach dem DEK-Ausbau verbleibende Fließquerschnitt im Grundwasserleiter ausreicht, um die bestehenden Grundwasserverhältnisse zu wahren.

Im Ergebnis wurde festgehalten, dass die Forderung der Stadt sich aufgrund eines im April d. J. geführten Gesprächs zwischen Vertretern der Stadt Münster (Untere Wasserbehörde) und dem hierzu vom WSA eingeschalteten Gutachter erledigt hat. In diesem Gespräch wurde eine mittlere Einbindetiefe für den Bereich der Rinnenstruktur von 48,50 m NN festgelegt.

10. Dauerhafte Benutzbarkeit der Straße Hafengrenzweg

Das WSA hat zugesagt, dass der Hafengrenzweg auch während der Bauzeit und darüber hinaus ständig für die Öffentlichkeit befahrbar bleibt. Die Forderung der Stadt Münster zur Herstellung der Straße gem. B-Plan 401 entfällt somit.

Die Planung des WSA für eine neue Liegestelle im Bereich des Hafengrenzweges wird in der Örtlichkeit in den Bereichen, in denen die Planung den heutigen Verlauf des Hafengrenzweges überdeckt, erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert. Erst nach Fertigstellung der gem. B-Plan Nr. 401 neu zu errichtenden Straße, wird dann die restliche Ausführung des dort vorgesehenen Betriebsweges realisiert werden.

11. Kombiniertes Geh- und Radweg auf östl. Rampe der Pleistermühlenweg-Brücke

Bzgl. der Aufteilung der östlichen Hauptrampe der Pleistermühlenweg-Brücke hat das WSA der Forderung der Stadt Münster, auf der nördlichen Seite einen kombinierten Geh- und Radweg von 2,50 m Breite anzulegen, grundsätzlich stattgegeben, sofern die Kronenbreite dadurch nicht vergrößert wird.

12. Ausbaustandards der DEK begleitenden Betriebswege

Das WSA hat erklärt, dass nach erfolgtem DEK-Ausbau grundsätzlich wieder neue, voll funktionsfähige Betriebswege, i. d. R. mit wassergebundener Decke, auf beiden DEK-Seiten hergestellt werden, so dass die Betriebswege künftig auch als Uferwanderwege genutzt werden können. Die Kosten dafür trägt das WSA.

Darüber hinausgehende (Ausbau-)Forderungen zum Aufbau und Ausstattung der Betriebswege gehen jedoch grundsätzlich zu Lasten der Stadt Münster.

13. Maßnahmen zur Angleichung und Überbrückung von unterschiedlichen Höhenniveaus in den angrenzenden Kanalseitenflächen

Das WSA hat zugesagt, innerhalb des Planungsbereiches der Forderung der Stadt nach funktionaler Niveauangleichung der Kanalseitenflächen aufgrund der geplanten Erhöhung der Kanalufer nachzukommen, soweit dies keinen zusätzlichen Grunderwerb erfordert.

14. Mitnutzung der Slipanlage im Bereich der Feuerwache 2 durch die Feuerwehr

Das WSA hat erklärt, dass die geplante neue Slipanlage im Bereich der Feuerwache 2 zwar nicht ausschließlich der Gefahrenabwehr für die Feuerwehr gewidmet werden kann, da sie auch für allgemeine Zwecke der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) gebaut wird und für deren Belange notwendig ist. Sie kann allerdings von der Feuerwehr genutzt werden. Einer Umzäunung kann stattgegeben werden, wenn sich Feuerwehr und Dritte einig sind. Die Detailplanung der Slipanlage wird zwischen dem WSA und der Feuerwehr der Stadt Münster abgestimmt.

15. Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung zu den Düker-Umbaukosten

Das WSA hat erklärt, dass es der Forderung der Stadt Münster auf Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung zur Regelung der Düker-Umbaukosten zustimmt. Grundsätzlich ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hierfür der Kostenträger, wenn nicht bereits gesonderte vertragliche Regelungen zur Folgepflicht bestehen oder sich durch veränderte Anforderungen der Stadtentwässerung eine Vergrößerung der Rohrquerschnitte ergibt.

Ergänzend hat das WSA Rheine darauf hingewiesen, dass es den Stadthafen-Düker, den Lohaus-Düker, den Kloster-Düker und den Graef-Düker aus eigenem Interesse mit einem künftig größeren Rohrdurchmesser von 1,50 m bauen wird.

C) Nicht berücksichtigte Anregungen der Stadt Münster

1. Dichtere Abfolge der künftigen Ausstiegshilfen bei nicht um 0,5 m abgesenkten Spundwänden im R-Profil

Das WSA hat erklärt, dass es der Forderung der Stadt nicht folgen kann. Die insgesamt im Abstand von 50 m bzw. 30 m vorgesehenen Ausstiegshilfen sowie Haltegriffe in den Spundwandtälern seien ausreichend.

Die Planfeststellungsbehörde wird hierüber im Planfeststellungsbeschluss abschließend entscheiden.

2. Künftige Bankettbreite von 2,50 m bei neuen Brückenrampen

Das WSA hat erklärt, dass es der Forderung der Stadt nach breiteren Brückenrampen zur Gewährleistung einer künftigen Bankettbreite von 2,50 m bei den neuen DEK-Brücken nicht nachkommen kann, um somit ausreichend dimensionierte Flächen zur Verfügung zu haben, die für den Ausgleich von verlorengegangenen Baumreihen genutzt werden können.

Das WSA wird jedoch, wenn es im Sinne der Anregung um die gestalterische Wirkung geht, technische Lösungen am Bauwerk prüfen bzw. vornehmen.

3. Künftige Rampenlängsneigungen der neuen DEK-Brücken maximal 4 %

Das WSA hat erklärt, dass es der Forderung der Stadt nicht bei allen Brücken folgen kann. Dort, wo Abweichungen von einer max. Rampenlängsneigung von 4 % erforderlich sind, wird das WSA dies im jeweiligen Einzelfall begründen.

4. Bildung eines öffentlichen Baustabs

Das WSA Rheine hat im Erörterungstermin die Bildung eines öffentlichen Baustabs abgelehnt, jedoch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit zugesagt.

5. Verschwenkung der DEK begleitenden Betriebswege

Das WSA hat erklärt, dass es der Forderung der Stadt nach einer Verschwenkung der Kanal begleitenden Betriebswege aufgrund ihrer unterhaltungsbedingten Funktion für den DEK nicht zustimmen kann.

6. Rücknahme von einzelnen Baufeldern

Das WSA hat erklärt, dass es der von der Stadt geforderten Rücknahme von einzelnen Baufeldern nicht stattgeben kann, da diese für die Bauausführung zwingend erforderlich sind. Das WSA hat jedoch zugesagt, dass Baumfällungen im Baufeldstreifen generell auf das zwingend erforderliche Maß begrenzt werden.

D) Prüfaufträge gem. Ratsbeschluss vom 15.02.2006

Der Rat hat in seiner Sitzung am 15.02.06 im Rahmen der Beratung der Stellungnahme zum DEK-Ausbau noch folgende ergänzende Prüfaufträge – im Sinne einer Alternativenprüfung – zu den in der ursprünglichen Stellungnahme bereits enthaltenen, inhaltlichen Anregungen bzw. Vorschlägen beschlossen:

- 1. Die Brücke im Zuge des Prozessionsweges soll weiter südlich verschwenkt werden.***
- 2. Die Neigungen der Brückenrampen sollen mit einer Steigung unter 4 % und damit behindertenfreundlicher ausgestaltet werden.***
- 3. Die Brücke im Zuge der Wolbecker Straße soll geringfügig weiter nördlich ver-***

schwenkt werden.

Zu 1. hat das WSA im Erörterungstermin ausgeführt, dass eine südliche Verschwenkung der Prozessionsweg-Brücke wegen des damit verbundenen schwerwiegenden Eingriffs in privates Eigentum nicht in Betracht zu ziehen ist. Das WSA wird dies in einer noch nachfolgenden Stellungnahme gesondert begründen.

Zu 2. siehe hierzu die Ausführungen unter C), 3. Aufzählungspunkt.

Zu 3. hat es zwischenzeitlich eine einvernehmliche Lösung (neues Deckblatt) zwischen dem WSA und dem Eigentümer der südlich angrenzenden Wohnbebauung im Sinne des Prüfauftrages gegeben.

E) Sonstiges

1. Sperrzeiten für erforderliche Umschlussarbeiten an Schillerstr.-, Wolbecker-Str.- und Warendorfer-Str.-Brücke

Für die o. a. Brücken hat das WSA im Erörterungstermin Sperrzeiten für erforderliche Umschlussarbeiten an diesen Brückenbaustellen beantragt.

Die Vertreter der Stadt Münster haben hierzu im Erörterungstermin erklärt, dass einer kurzzeitigen Sperrung der o. a. Brücken für maximal eine Woche (jeweils zwei Mal erforderlich) zugestimmt werden kann, wenn

- ⇒ die jeweilige Sperrzeit so kurz wie möglich gehalten wird,
- ⇒ diese nicht zu einer Hauptverkehrszeit erfolgt und
- ⇒ eine rechtzeitige Ankündigung im Hinblick auf die Information der Verkehrsteilnehmer hinsichtlich entsprechender Umleitungstrecken erfolgt.

Voraussetzung ist, dass die o. a. Brücken nicht gleichzeitig gesperrt werden. Einzelheiten wird das WSA mit der Stadt Münster und dem Landesbetrieb Straßen NRW abstimmen.

2. Buslinie 14

Zur Buslinie 14 hat das WSA in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Münster GmbH eine Shuttle-Bus-Lösung erarbeitet, so dass die Bushaltestellen wie gewohnt, auch während der Baumaßnahmen, bedient werden können.

3. Geänderte Führung des bislang auf der nördlichen Seite der westlichen Rampe der Pleistermühlenweg-Brücke (Straße „Zum Guten Hirten“) geplanten Rad- und Fußweges

Anlieger der Alerdinckstr. haben im Bereich der westlichen Rampe der Pleistermühlenweg-Brücke eine geänderte Führung des in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen gem. B-Plan Nr. 299 auf der nördlichen Seite dargestellten Rad- und Fußweges angeregt und vorgeschlagen, anstelle dieser – auch von der Stadt Münster im Rahmen der vorläufigen Stellungnahme angeregten – Führung die künftige Fuß- und Radwegverbindung zum Betriebsweg auf der südlichen Seite vorzusehen.

Die Vertreter der Stadt Münster erklärten hierzu im Erörterungstermin, dass sie einer alternativen adäquaten Lösung in nahezu vergleichbarer Qualität zustimmen könnten.

Während des Erörterungstermins zu den Einwendungen von privater Seite erhob sich Protest gegen eine Verlegung des Fuß- und Radweges auf die südliche Seite bei den auf dieser Seite der Straße „Zum Guten Hirten“ ansässigen Anwohnern, die eine Realisierung der Wegeverbindung gem. B-Plan Nr. 299 auf der nördlichen Seite einforderten.

Es wurde vereinbart, dass das WSA in einem Ortstermin versuchen wird, eine einvernehmliche Lösung zu erzielen.