

Stadt Münster · 48127 Münster (1201)

Bezirksregierung Münster
Dezernat 25
Frau Heiming
Domplatz 1-3
48143 Münster

Albersloher Weg 33

Öffnungszeiten

Mo 08.00-12.00h

Mi 08.00-12.00h

Do 15.00-18.00h

Ihr/e Ansprechpartner/-in:

Herr Kuhn

Zimmer: 245

Telefon: 0251/492-6594

Fax: 0251/492-7732

KuhnJ@stadt-muenster.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens
20.08.2020

Mein Zeichen (bitte angeben)
66.31.0112

Münster, 10.11.2020

**Planfeststellung für die Reaktivierung der SPNV WLE-Strecke
Sendenhorst-Münster, Strecke 9213 von Bahn-km 14,370 bis Bahn-km
35,531**

Sehr geehrte Frau Heiming,

die Reaktivierung der WLE-Strecke für den SPNV ist eine der bedeutendsten Verkehrsvorhaben für die Stadtregion Münster und damit ein wesentlicher Baustein hin zum Mobilitätswandel sowie einem nachhaltigen Verkehrsgeschehen. Gleichsam hat die WLE-Reaktivierung hinsichtlich ihrer Erschließungs-, Bedienungs- und Beförderungsqualität Vorbildcharakter für das unter Federführung des Nahverkehrsverbandes Westfalen-Lippe in Planung befindliche Projekt S-Bahn-Münsterland, das von der Stadt Münster und den vier Münsterland-Kreisen nachdrücklich unterstützt wird. Die Stadt Münster begrüßt die WLE-Reaktivierung sowie deren hoffentlich zeitnahe Inbetriebnahme daher außerordentlich.

Der Planfeststellung wird im Wesentlichen, unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der parlamentarischen Beratungen und des Ratsbeschlusses, der im Februar 2021 gefasst werden soll, zugestimmt. Die Verwaltung wird die Planung und die Stellungnahme den parlamentarischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorlegen. Den Ratsbeschluss werde ich Ihnen im 1. Quartal 2021 übersenden.

Die nachfolgenden, zusammen gefassten fachlichen Stellungnahmen der Stadt Münster bitte ich zu beachten:

Amt für Mobilität und Tiefbau

Anpassungen an städtische Straßen, insbesondere an Bahnübergängen, sind in ausreichender Länge vorzusehen, damit die Stadt Münster bei mittelfristig notwendigen Instandsetzungsarbeiten nicht in den Bahnbetrieb eingreifen muss. Der Umfang ist mit dem Baubezirk abzustimmen.

Im Zuge der Planung sollen die Leitsysteme zum Barrierefreien erreichen der Haltepunkte und zum Überqueren der Bahnübergänge mit der

...

Stadt Münster

Telefon: 0251/492-0

Fax: 0251/492-7700

stadtverwaltung@

stadt-muenster.de

www.stadt-muenster.de

Service für Menschen

mit Behinderung:

www.stadt-muenster.de/

barrierefrei

Fachstelle 66.32 „Straßenplanung“ des Amtes für Mobilität und Tiefbau abgestimmt werden.

Die Entwässerung der WLE-Flächen muss auf eigener Fläche erfolgen.

Hp Halle Münsterland: Die gepl. Wartehalle ist im Lageplan nicht dargestellt.

Bf Loddenheide: Die Verbindungswege vom Bahnsteig zum Albersloher Weg und zum Haferlandweg sollten breiter ausgebaut werden. Es ist anzunehmen, dass der Bahnhof auf Grund seiner Lage gut genutzt wird. Die hohe Anzahl an Fahrgästen muss jederzeit abwickelbar sein.

Hp Gremmendorf: Der vorh. nördliche gemeinsame Geh- und Radweg wird umgelegt. Dieser Radweg ist ein Teil der Veloroute nach Everswinkel und sollte schnellstmöglich evtl. sogar vor dem Bau des Bahnsteigs in ausreichender Breite von 4,0 m hergestellt werden.

BÜ 42: Der Bahnübergang soll mit Schranken ausgestattet werden. Die Ansichten im Plan 10.14.1 sind fehlerhaft dargestellt.

BÜ 51: Der gepl. Graben im Quadrant III liegt über der vorh. Gehwegfläche. Eine Überplanung des Gehweges ist nicht möglich. Dieser dient derzeit und zukünftig der Erreichung der Bushaltestelle Heumannsweg und des Bahnhofs Loddenheide.

Es soll geprüft werden, ob der BÜ in Bahn-km 25,5 nicht erhalten werden kann. Radfahrende und Fußgänger müssen in Zukunft weite Umwege und Steigungsstrecken in Kauf nehmen. Dies wäre nach Inbetriebnahmen nicht mehr oder nur mit enormen Aufwand rückgängig zu machen.

Der entstehende neue Wirtschaftsweg zwischen dem Baugebiet Petersdamm und Bahn-km 29,1+96 muss in privatem Eigentum verbleiben. Gleiches gilt auch für ähnlich gelagerte Wege, z. B. in Bahn-km 25,9+60.

Der umzulegende Rad- Gehweg bei Bahn-km 30,8+10 liegt auf der zukünftigen Veloroute nach Everswinkel. Für die Umlegung wird ein privates Grundstück überplant; hier sollte die maximal mögliche Breite geplant werden.

In Zusammenhang mit der Bahnsicherung an Lichtsignalanlagen der Stadt Münster sind nur die LSA 08080 Albersloher Weg/Erbdrostenweg und die LSA 08060 Albersloher Weg/Heumannsweg betroffen.

Beide Lichtsignalanlagen verfügen über eine BÜSTR-Schnittstelle mit der seit 2006 die Eisenbahnfahrten auf dem WLE-Gleis gemeinsam mit den technischen BÜ-Sicherungsanlagen der WLE gesichert werden.

Falls für die zukünftige Sicherung der Personenzugfahrten nur Software Anpassungen erforderlich sind, wie z. B. die Anpassung der Parameter TK1/TK2, kann auch die zukünftige Bahnsicherung mit den Steuergeräten unserer Lichtsignalanlagen ausgeführt werden.

Der dort eingesetzte Steuergerätetyp Siemens C 840 ist aber inzwischen von der Fa. Siemens abgekündigt worden, sodass Hardware Anpassungen nicht mehr möglich sind. Wenn Hardware Anpassungen/Ergänzungen unserer LSA-Steuergeräte für die zukünftige Bahnsicherung erforderlich werden, müssen diese Steuergeräte ausgetauscht werden. Es ist dann zu klären, wer die Kosten für den Austausch der Steuergeräte tragen muss.

Bei der Beleuchtung der zukünftigen Haltepunkte gehen wir davon aus, dass diese Beleuchtungsanlagen, die jetzt in den Plänen des Planfeststellungsverfahrens dargestellt sind, von der WLE errichtet und zukünftig betrieben werden, unabhängig von der öffentlichen Straßenbeleuchtung, die im Eigentum der Stadtwerke Münster ist.

Die Planung der öffentlichen Straßenbeleuchtung für die Mobilstationen an den Haltepunkten wird zu gegebener Zeit von der Fachstelle 66.54 im Amt für Mobilität und Tiefbau ausgeführt werden.

Die im Erläuterungsbericht getroffene Aussage unter 1.4.3.1:

Für die Linie 8 Münster – Gremmendorf – Angelmotte (Dorf) – Wolbeck entlang der WLE Strecke soll, aufgrund der in den letzten Jahren erfolgten Entwicklungen insbesondere in den Bereichen Loddenheide und Gremmendorf, eine Neukonzeption für die Reaktivierung der WLE durch die Stadt Münster und die Stadtwerke erarbeitet werden, die den aktuellen und zukünftigen Anforderungen in diesem Korridor gerecht wird. Von Wolbeck in Richtung Gremmendorf (Haltestelle Agathastraße) sind derzeit nach der Reaktivierung vier Fahrten pro Stunde vorgesehen (drei Fahrten der WLE und eine der Linie 8), diese Taktung könnte nach weiteren Untersuchungen auf einen 20-min-Takt erhöht werden. Ab Gremmendorf (Haltestelle Agathastraße) soll die Linie 8 voraussichtlich auf der derzeit bestehenden Linienführung der Buslinie 17 verkehren. Diese Verbindung zwischen Gremmendorf und Münster soll im 20-min-Takt durchgeführt werden.

ist so **nicht** zutreffend.

Die Vorlage V/0356/2019 „Fortschreibung 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster unter Berücksichtigung der Reaktivierung der Westfälischen Landes-Eisenbahn für den Personenverkehr“ führt im Beschlusspunkt 3 dazu aus:

Die Stadt Münster beschließt, dass unter Berücksichtigung der WLE-Reaktivierung die Variante des integrierten Bus-Schiene-Konzeptes mit dem veränderten Linienweg der Linie 8 im durchgehenden 20-Minuten-Takt bis zur heutigen Endhaltestelle Nogatstraße in Wolbeck umgesetzt wird.

Das bedeutet, mit Inbetriebnahme wird die Stadtbuslinie 8 in Fortführung der Stadtbuslinie 17 ab Gremmendorf im 20'-Takt bis Wolbeck Nogatstraße weitergeführt. Die im Erläuterungsbericht genannte Abhängigkeit von weiteren Untersuchungen ist nicht gegeben.

Textvorschlag:

„Für die Linie 8 Münster - Hauptbahnhof – Gremmendorf – Angelmotte (Dorf) – Wolbeck entlang der WLE Strecke wurde, aufgrund der in den letzten Jahren erfolgten Entwicklungen insbesondere in den Bereichen Loddenheide und Gremmendorf, eine Neukonzeption für die Reaktivierung der WLE durch die Stadt Münster und die Stadtwerke erarbeitet, die den aktuellen und zukünftigen Anforderungen in diesem Korridor gerecht wird. Im Zuge der WLE-Reaktivierung wird der durchgehende 20-Minuten-Takt der Linie 8 bis zur Endhaltestelle Nogatstraße bei Inbetriebnahme der WLE beibehalten. Gegenüber der heutigen Linienführung wird die Linie 8 mit der Reaktivierung der WLE dann durch das Gewerbegebiet Loddenheide (heutige Führung der Stadtbuslinie 17) mit Anbindung der York-Kaserne in

einem durchgehenden 20-Minuten-Takt zwischen Münster-Hauptbahnhof bis zur heutigen Endhaltestelle Nogatstraße in Wolbeck betrieben.“

Die Planungen zum Neubau der DB-Unterführung im Zuge Albersloher Weg/Hafenstraße haben aufgezeigt, dass das WLE-Gleis im Bereich der zukünftigen Brückenbauwerke ca. 0,50 m unter dem Gleisniveau der benachbarten Gleise liegt. Die Stadt Münster bittet zu prüfen, ob das WLE-Gleis im Bereich der zukünftigen Bahnunterführung (bis zu 200 Meter südlich der vorhandenen Brückenbauwerke) auf das Niveau des übrigen Gleisbettes angehoben werden kann. Hierdurch könnten ca. 0,5 Meter bei der Längsneigung des zukünftigen Trassenverlaufes eingespart werden, was im eng bebauten Plangebiet, mit entsprechend vielen Zwangspunkten, die Planung der Bahnunterführung städtebaulich deutlich verträglicher machen würde.

Das Entwicklungsgebiet „Masterplan Stadthäfen“ der Stadt Münster umfasst ca. 120 ha und geht von einem Prognosehorizont für das Jahr 2035 aus. Für den westlichen Teilabschnitt zwischen Albersloher Weg – Lippstädter Straße - Industriefweg – Dortmund-Ems-Kanal/B 51 stehen die Planungsüberlegungen ganz am Anfang. Neben der Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz über den Albersloher Weg, erwägt die Stadt Münster perspektivisch eine zusätzliche Anbindung für den Kraftfahrzeugverkehr vom Industriefweg in Höhe der WLE-Querung abweigend parallel zur Schienenstrecke über die Lippstädter Straße geführt mit Anbindung an die noch zu entwickelnde innere Erschließung. Dafür müssten die bestehenden städtischen Verkehrsflächen im Bereich der Büstra Industriefweg angepasst werden.

Die Stellungnahme der Abteilungen Planung Wasserwirtschaft und Betrieb von Entwässerungsanlagen ist als Anlage 1 inkl. Plan 66.4 beigelegt und muss berücksichtigt werden.

Ordnungsamt

Der Planfeststellung für die Reaktivierung der SPNV WLE-Strecke Sendenhorst-Münster wird seitens der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Münster grundsätzlich, aber mit Auflagen für einige Bahnübergänge (BÜ), zugestimmt.

Die Beschilderung der BÜ und die Fahrbahnmarkierungen müssen gemäß dem technischen Regelwerk und den Vorgaben der StVO erfolgen.

Bei Geh- und Radwegen sind grundsätzlich Haltlinien vor der Lichtzeichenanlage erforderlich.

Die Bauausführung und Verkehrsführung sind vor Baubeginn mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Zu folgenden Bahnübergängen werden aus Gründen der Verkehrssicherheit folgende Auflagen gesetzt:

BÜ 32 bis 34, km 26,192 bis km 26,643:

Aufgrund des Rückbaus der BÜ's und der Herstellung des Parallelweges ist davon auszugehen, dass in der Petersheide Mehrverkehre durch landwirtschaftliche Fahrzeuge entstehen. Es ist mit entsprechender

Beschwerdelage der Anwohner zu rechnen. Die Menge und eventuelle Auswirkungen der Mehrverkehre sind aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht zu ermitteln, sollten aber berücksichtigt werden.

BÜ 41, Twenhövenweg, km 28,665:

Im Quadrant III ist keine Aufstellfläche für von der Mittelinsel kommende Verkehrsteilnehmer vorhanden, so dass auf der Mittelinsel eine Haltlinie erforderlich ist.

BÜ 43, Haus Angelmodde, km 29,175:

Aufgrund der Räumstrecken und der Feuerwehrausfahrt sind auf der Straße Haus Angelmodde großräumige Haltverbote zwingend notwendig.

BÜ 44, Homannstraße, km 29,820:

Im Plan sind die erforderlichen Schranken und Haltlinien nicht dargestellt. Auf dem Stichweg/der Nebenstrecke ist ebenfalls eine Haltlinie notwendig. Für eine endgültige Zustimmung ist ein neuer Plan erforderlich.

BÜ 45, Wald- und Privatweg, km 30,105:

Es fehlen die Haltlinien.

BÜ 46, Fußweg Altehof, km 30,615:

Es fehlen die Haltlinien.

BÜ 47, Fußweg, km 31,068:

In der Ansicht sind anstatt der Umlaufsperrn Schranken zu setzen. Des Weiteren fehlen die Haltlinien. Der Plan sollte überarbeitet werden.

BÜ 49, Gremendorfer Weg, km 31,450:

In Höhe der Signale müssen Haltlinien gesetzt werden.

BÜ 50, Erbdrostenweg, km 31,930:

Im Quadrant II ist eine lange Schranke erforderlich. Die Markierung der Fahrbahnpeile ist falsch (richtig: Geradeauslinks statt Geradeausrechts). Zudem sind die Haltlinien auf dem parallel verlaufenden Radweg nicht vorhanden.

BÜ 51, Heumannsweg, km 32,465:

Der BÜ ist vom Albersloher Weg kommend baulich nicht abgegrenzt, so dass „Mitzieher“ aus allen drei Fahrtrichtungen (teils separierte Abbiegespuren) als Gefährdung angesehen werden. Daher wird eine komplette Schrankenanlage aus Fahrtrichtung Albersloher Weg im Quadrant II für notwendig erachtet und gefordert. Ebenfalls ist eine Schrankenanlage im Quadrant III für die Radfahrer und Fußgänger erforderlich.

Reisendenüberweg in km 32,770:

Die bestehende Lichtsignalanlage in Höhe Martin-Luther-King-Weg sollte ergänzt werden.

BÜ 52, Industrieweg, km 35,080:

Aus Verkehrssicherheitsgründen wird empfohlen den gesamten BÜ mit Strailplatten auszustatten.

Bedenken bestehen hinsichtlich des bisher nur mit einer Halbschranke versehenen Linksabbiegers aus der Lippstädter Straße. Eine Gefahr wird bei dem am Linksabbieger vorbeifahrenden Verkehr gesehen, der dann ungesichert links auf den BÜ abbiegen könnte.

Deshalb wird eine Vollschränke als verkehrssicherer angesehen.

Feuerwehr

BÜ 46: Der BÜ Fußweg Altehof (km 30,615) soll als Fußgängerüberweg hergestellt werden. Aktuell kann über die Bahnlinie die Notzufahrt Tor 3 der Westfalen AG Werk II Gremmendorf erreicht werden. Die Westfalen AG wird mittelfristig das Werk verlagern, sodass die Fläche zukünftig zu Wohnnutzung umgewandelt wird. Eine verkehrstechnische Erschließungsplanung für diese ca. 9 ha große Fläche ist aktuell nicht bekannt. Es wird darauf hingewiesen, dass für ein Gebiet dieser Größe zwingend zwei voneinander unabhängige Erschließungsstraßen notwendig sind. Sollte dies aus dem vorgelagerten bestehenden Straßennetz nicht zu realisieren sein, ist aus Sicht der Brandschutzdienststelle der BÜ Altehoff zumindest als Notübergang für Großfahrzeuge befahrbar herzustellen.

Im Bereich Am Steintor ab BÜ Gemeindeweg Petersdamm (km 27,165) ist bis zum BÜ Feld- und Waldweg Zugang zum Gut Berl (km 24,812) kein weiterer Übergang geplant. Im Bereich Wolbeck bis zur Stadtgrenze befindet sich ein großes Waldgebiet sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen. Bei einem Flächenbrand ist es zukünftig kaum mehr möglich, wirkungsvoll Brandbekämpfungsmaßnahmen von der Seite aus durchzuführen. Es ist daher aus Sicht der Brandschutzdienststelle zumindest ein Notübergang in Höhe des Waldweges km 25,940 so vorzusehen, dass dieser im Einsatzfall durch Einsatzfahrzeuge genutzt werden kann.

Der BÜ Feld- und Grundstückszugang km 25,503 soll ersatzlos gestrichen werden. Dieser Planung wird nicht zugestimmt. Die Gebäude "Am Steintor 84 bis 88" werden aktuell über diesen BÜ erschlossen.

Amt für Immobilienmanagement

Zur o.a. Planfeststellung ist die Stellungnahme im Einzelnen in der Anlage 2 beigefügt.

Es war nach Durchsicht der Unterlagen nicht möglich, eine Information über die Art der geplanten Dienstbarkeiten zu finden. Sollte die geplante Dienstbarkeit zur lfd. Nr. 217 eine Benutzungseinschränkung des Schulgrundstücks zur Folge haben, wäre hierzu vom Schulamt eine Stellungnahme einzuholen.

Stadtplanungsamt

In einer E-Mail der Bezirksregierung Münster vom 21.09.2020 wird Folgendes ausgeführt:

„In uns bereits schon jetzt vorliegenden Einwendungen wird u. a. bemängelt, dass das geplante Vorhaben nicht mit dem gültigen Flächennutzungsplan vereinbar sei. Es wird dabei auf den Flächennutzungsplan der Stadt Münster vom 08.04.2008, Erläuterungsbericht Teil A, S. 71 ff. Bezug genommen. Ich möchte Sie daher darum bitten, in Ihrer Stellungnahme kurz Bezug darauf zu nehmen, ob das geplante Reaktivierungsverfahren aus Sicht der Stadt Münster mit dem gültigen Flächennutzungsplan vereinbar ist.“

Im Erläuterungsbericht (Begründung) des fortgeschriebenen FNP der Stadt Münster, der seit dem 08.04.2004 wirksam ist, wird auf S. 64 folgende Aussage getroffen:

„Bei der Schienenpersonen-Nahverkehrsplanung ist für die Stadt Münster die Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) für den Personenverkehr von grundsätzlicher Bedeutung. Zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit der verkehrsaufkommenstarken innerstädtischen Entwicklungsgebiete im Bereich Loddenheide und Hafen/Halle Münsterland ist eine Schienenverkehrsverbindung in das südöstliche Umland mit Anbindung an den Raum Neubeckum und der DB-Hauptstrecke Hamm - Bielefeld von großer Bedeutung. Dies ist auch im GEP - Teilabschnitt „Münsterland“, im SPNV-Nahverkehrsplan des ZVM und im SPNV-Ausbauplan des Landes NRW anerkannt.“

Die abschließende Entscheidung über die Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf der WLE-Strecke fällt der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) nach Klärung einer tragfähigen Finanzierung der Investitions- und Betriebskosten und einer entsprechenden Konsensfindung im Zweckverband SPNV in der Region und Bereitstellung der erforderlichen Landesförderung. Das Anforderungsprofil für eine Reaktivierung der WLE-Strecke beinhaltet dabei auf dem Stadtgebiet von Münster die Einrichtung von fünf neuen WLE-Bahnhaltepunkten:

- im Bereich der Halle Münsterland,
- im Bereich des Gewerbegebiets Loddenheide,
- in Gremmendorf,
- in Angelmodde und
- in Wolbeck.“

Die Planzeichnung des fortgeschriebenen FNP, in der die Eisenbahnstrecken nachrichtlich dargestellt werden, stellt die Trasse der WLE einschließlich der geplanten, vorgenannten neuen WLE-Bahnhaltepunkte dar. Die Planunterlagen des Planfeststellungsverfahrens stimmen mit den Darstellungen und Zielaussagen des FNP überein.

Eine der Bezirksregierung Münster vorliegende Anregung nimmt Bezug zu S. 71 ff. des Erläuterungsberichts Teil A; dort wird im Kapitel Schienengüterverkehr in Münster u. a. ausgeführt:

„Auch auf der Westfälischen Landeseisenbahn werden Güterverkehrsstellen angefahren, so z.B. das Sauerstoffwerk in Gremmendorf. Die WLE befindet sich im Streckenabschnitt Neubeckum – Münster seit 1995 im sog. Auslaufbetrieb, d.h. die Betriebssicherheit ist noch gewährleistet, es werden bis auf notwendige Schwellenerneuerungen jedoch keine Investitionen in die Erhaltung und Modernisierung des Gleiskörpers getätigt. Sollte die Reaktivierung für den Personennahverkehr nicht erfolgen, wird der Abschnitt Neubeckum – Münster langfristig aufgrund fehlender Transportsicherheit stillgelegt werden müssen.“

Diese Aussagen stehen nicht im Widerspruch zu den Zielaussagen auf S. 64 des Erläuterungsberichts, sondern beschreiben den damals (2004) aktuellen Zustand der WLE-Trasse sowie deren rechtlichen Status. Mit dem aktuell vorliegenden Planfeststellungsverfahren soll die Rechtsgrundlage für den geplanten Ausbau und die Aktivierung des Schienenpersonennahverkehrs auf der WLE-Strecke geschaffen werden.

Insgesamt ist seitens der Stadt Münster nicht erkennbar, weshalb die Inhalte des wirksam fortgeschriebenen FNP im Widerspruch zu dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren stehen sollen.

Das Planfeststellungsverfahren zur Reaktivierung der WLE-Strecke Sendenhorst-Münster wird seitens der Stadt Münster positiv bewertet und unterstützt. Die aus der Planung resultierende Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Schienenpersonennahverkehr ist insbesondere aufgrund der aktuell hohen Verkehrsbelastung des Albersloher Wegs eine positive Entwicklung.

Innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegen die rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 139, Nr. 142, Nr. 356, Nr. 489 und Nr. 509. Die Bebauungspläne setzen für die die Planfeststellung überlagernde Bereiche Gleisanlagen fest. Damit stimmen die planerischen Absichten der Stadt mit dem hier forcierten Planfeststellungsverfahren überein.

Vermessungs- und Katasteramt

Das Plangebiet überlappt mit dem zukünftigen Umlegungsverfahren U 16: Hafen-Süd das auf der Grundlage des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 580 vom Rat der Stadt Münster am 13.05.2020 angeordnet wurde. Innerhalb des Umlegungsverfahrens werden durch das Planfeststellungsverfahren die Grundbesitzungen der Fa. Oelk und der Stadt Münster berührt.

Um Konflikte zwischen den Verfahren auszuschließen, müssen die jeweiligen Verfahrensgrenzen aufeinander abgestimmt werden. Eine Überlappung der beiden Verfahrensgebiete ist zu vermeiden. Dazu bedarf es weiterer Abstimmungen mit dem Planungsamt der Stadt Münster.

Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit

Untere Immissionsschutzbehörde

Die Stellungnahme erfolgt in Hinblick auf einzelne Aspekte in drei Dokumenten des Planfeststellungsverfahrens:

Grundlagen der Umweltplanung 12.1.1 Teil A und 12.2.1 Teil B

GUP 12.1.1 S. 125 letzter Absatz

Hier wird der Aspekt der Untersuchung des Gesamtlärms behandelt, falls im potentiellen lärmtechnischen Einwirkungsbereich der WLE-Trasse eine Lärmvorbelastung im Bereich der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle von 70/ 60 dB(A) auftritt. Es wird dort nicht weiter auf die Möglichkeit eingegangen. Nach den Erkenntnissen der Umweltbehörde befinden sich aber einige Gebäude in Gremmendorf durch den Straßenverkehrslärm im Bereich der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle (Quelle: Schallimmissionsplan Amt 67, 2017).

Es sind zu nennen:

- Münnichweg 3a 70/ 61 dB(A) Tag/ Nacht
- Ketteler Ort 6a 66/ 56 dB(A) Tag/ Nacht

Betroffen mit hohen Straßenverkehrslärmpegeln allerdings an der schienenabgewandten Fassadenseite der Wohnhäuser sind

- Albersloher Weg 419-433 und
- Gremmendorfer Weg 5-13

Deutliche Überschreitungen von 70/ 60 dB(A) treten auch am Kreuzungsbereich Albersloher Weg mit dem Hansaring mit bis zu 73/ 62 dB(A) auf. Allerdings befindet sich dieser Abschnitt bereits außerhalb des Untersuchungsgebietes.

GUP 12.1.1 S. 127 letzter Absatz in Verbindung mit GUP 12.2.1 S. 176
Unterpunkt Emissionen von Luft und sonstige Schadstoffe:

Die Schadstoffemissionen durch den dieselbetriebenen SPNV werden als gering titulierte mit Hinweis, dass der Beitrag der Feinstäube nur einen sehr geringen Anteil an den emittierten Feinstäuben am gesamten Feinstaubaufkommen von 0,8 bis 4,5 % hat. Es ist unklar, welcher Bezug das gesamte Feinstaubaufkommen hat (Emissionsanteil bundesweit?) und ob diese Anmerkung eine Aussagekraft bei den Immissionen im Nahbereich einer Schienentrasse hat. Eine belastbare Aussage zu den zu erwartenden vorhabenbezogenen Emissionen und Immissionen durch den Schienenverkehr im Nahbereich der Trasse sollte den Planfeststellungsunterlagen beigefügt werden.

GUP 12.1.1 S. 128 Tabelle

Die 22. BImSchV wird als Beurteilungsmaßstab für Luftschadstoffe benannt. Diese Verordnung ist nicht mehr in Kraft und durch die 39. BImSchV „Verordnung zu Luftqualitätsstandards“ ersetzt worden.

Schalltechnische Untersuchung 15. Unterlage zur Planfeststellung

In der lärmtechnischen Untersuchung von Peutz Consult vom 06.05.20 (Nr. VE 7177-2) wird in Anlage 2.1 und 2.2 als verkehrliche Grundannahmen im Plan-Nullfall 34 und im Plan-Mitfall 94 Zugfahrten pro Tag zugrunde gelegt. Die Angabe zum Plan-Nullfall scheint vor dem Hintergrund der schalltechnischen Untersuchung zum B-Plan 509 „Am Steintor/

Petersheide“ von Uppenkamp und Partner deutlich zu hoch. Dort wird von 4 Zügen pro Tag im Analyse-Nullfall ausgegangen. Erfahrungsgemäß wird die Strecke derzeit auch nicht mit vier Zugbewegungen pro Tag frequentiert. Die verkehrliche Annahme im Planfeststellungsverfahren ist daher erklärungsbedürftig.

Hinweis für Amt 61 zu den Auswirkungen der Planfeststellung auf den B-Plan 509:

Das Gutachten zum B-Plan geht im Plan-Szenario nach Reaktivierung der WLE-Strecke von 58 Zügen pro Tag aus und die Frequentierung im Planfeststellungsverfahren ist tatsächlich um 60 % höher. Die prognostizierten Lärmpegel auf das B-Plan-Gebiet durch den Schienenverkehr würde (bei ansonsten gleichen Annahmen) durch die Erhöhung der Frequentierung um 2 dB(A) zunehmen.

Gegen die Untersuchung der Erschütterungen in der 16. Unterlage besteht keine Bedenken.

Untere Bodenschutzbehörde / Abfallwirtschaftsbehörde

Vorsorgender Bodenschutz

Hinweis:

Die Schutzwürdigkeit der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Böden wird auf Grundlage der „Karte der Schutzwürdigen Böden“ im Maßstab 1:50.000 (Geologischer Dienst NRW, Stand 2014) abgeleitet. Mit dem Erlass vom 28.08.2019 des MUNLV wurde diese Karte in einer 3. Auflage fachlich aktualisiert. Neben den natürlichen Bodenfunktionen und der Archivfunktion gemäß des BBodSchG, werden in dieser 3. Auflage auch klimarelevante Bodenfunktionen aufgegriffen. So sind Böden mit besonderer Bedeutung für den regionalen Wasserhaushalt als „Reglerfunktion für den Wasserhaushalt im 2-Meter-Raum“ ausgewiesen.

So ergibt sich die Schutzwürdigkeit der Böden im Ufer- und Auenbereich der Weise neben einem hohen Biotopentwicklungspotenzial außerdem aufgrund ihres hohen Wasserspeichervermögens. Der anlagenbedingte Verlust dieser Bodenfunktion sollte ebenso berücksichtigt werden.

Im Umweltkataster der Stadt Münster kann die aktuelle Karte eingesehen werden.

Altlasten-/Verdachtsflächen

Im Bereich der geplanten Reaktivierung WLE-Strecke (Trasse, Haltepunkte und BE-Flächen) befinden sich folgende Altlasten-/Verdachtsflächen:

Bereich BE-Fläche und Haltepunkt Halle Münsterland:

Hier befindet sich die Altlasten-/Verdachtsfläche Nummer 191. Hierbei handelt es sich um eine ehemalige Schlosserei und Tanklager. Die Fläche wurde im Rahmen der Umnutzung 1999 in Teilbereichen saniert.

Lippstädter Straße (Umfeld Bahnübergang):

Hier befindet sich die Altlasten-/Verdachtsfläche Nummer 170. Hierbei handelt es sich um ein ehemaliges Gaswerk. Hier wurden im Rahmen von

Untersuchungen sehr hohe Gehalte an PAK (polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe), KW (Kohlenwasserstoffe), BTEX (Benzol, Toluol, Ethylbenzol und Xylole) im Boden und Grundwasser vorgefunden.

Lippstädter Straße:

Hier befindet sich die Altlasten-/Verdachtsfläche Nummer 229. Hierbei handelt es sich um ein ehemaliges Tanklager. Die Fläche wurde im Rahmen der Umnutzung in Teilbereichen saniert.

Auflage:

Bauliche Anlagen sind so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instand zu halten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere Leben, Gesundheit oder die natürlichen Lebensgrundlagen nicht gefährdet werden (§3 BauO NW).

1. Der Unteren Bodenschutzbehörde ist vor Baubeginn ein Bodenmanagement-/ Entsorgungskonzept vorzulegen. Dieses ist im Vorfeld mit der Behörde (Herr Lutte Tel: 0251 492-6771) abzustimmen.
2. Die Erdarbeiten insbesondere im Bereich der o. g. Altlasten-/Verdachtsflächen sind gutachterlich zu begleiten. Die Maßnahmen sind im Vorfeld mit der Unteren Bodenschutzbehörde (Tel.: 0251 492-6771) abzustimmen.
3. Nach Abschluss der Erdarbeiten ist der Unteren Bodenschutzbehörde eine Abschlussdokumentation vorzulegen.

Untere Abfallwirtschaftsbehörde

Auflage:

Eine Klassifizierung der Aushubböden hat unter den Aspekten einer ordnungsgemäßen Abfallentsorgung nach den Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes zu erfolgen.

Die technischen Regeln "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen", herausgegeben von der Ländergemeinschaft Abfall (LAGA), sind bei der Entsorgung von Bodenaushub und Bauschutt zu beachten.

Untere Wasserbehörde / Gewässerbenutzungen / Anlagen an Gewässern

Es bestehen keine Bedenken gegen die mehrfach abgestimmten vorgelegten Planungen. Dies umfasst die Berechnungsgrundlage nach Kapitel 3 sowie die Einleitungsstellen und Einleitungsmengen.

Hinweise:

Bei der Ausbildung der wasserdurchlässigen Kaskaden in den Bahnseitengräben ist darauf zu achten, dass kein feinkörniges Material verwendet wird, welches durch Niederschlagsereignisse in die Oberflächengewässer verdriftet.

Die geänderten Einleitmengen in die Regenwasserkanalisationen sind durch das Tiefbauamt der Stadt Münster bei der Verlängerung der wasserrechtlichen Erlaubnisse für die jeweiligen Regenwassernetze zu berücksichtigen.

Untere Naturschutzbehörde

Hinweise:

Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde unterstützt der landschaftspflegerische Begleitplan zur Ausbauplanung der WLE diese nicht an allen Stellen in optimaler Weise. Der Maßstab 1: 1.000 ist für den vielfältig genutzten Raum zu stark generalisiert und stellt die wertgebenden Gehölzbestände nicht immer differenziert und lagegerecht dar. Mögliche Eingriffe in die gliedernden und belebenden Landschaftselemente, wie zum Beispiel die Baumreihen und herausragenden Einzelgehölze in Hecken, die vielfach über ein hohes Alter und herausragende Vitalität verfügen, sind im Lageplan nur flächig dargestellt. Damit lässt der LBP die Prüfung und Beurteilung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht immer zu. Auch die Abgrenzung von Eingriffen ist nicht möglich, sodass auf Basis der Kartengrundlagen keine eindeutigen Grenzen zwischen Verlust und Erhalt gezogen werden können. Der LBP ist in diesem Sinne vor einer Genehmigung teilweise zu überarbeiten. Er muss ermöglichen, dass Alternativen erkennbar sind und dass alle Minimierungsmaßnahmen ausgeschöpft wurden.

Beispielhaft wird weiterhin auf den Bau der Entwässerungsgräben verwiesen. Diese führen in Abschnitten zu Verlusten im Naturhaushalt, da sie in die begleitenden, wertvollen Gehölzstrukturen eingreifen. Um diese Eingriffe jedoch zu hinterfragen und nach Möglichkeit zu suchen, diese zu umgehen, fehlt dem LBP eine vergleichende Darstellung von Alternativen. Varianten könnten sich gegebenenfalls auch außerhalb der Gehölzbestände auf extensiv genutzten Flächen parallel der Gleise ergeben. Auch die Wahl von platzsparenden Bauweisen gehört zu diesem Spektrum und ist detailliert zu untersuchen.

„Die Anlage des Ausweichgleises am Bahnhof Loddenheide ist auch insofern in die Prüfung von Alternativen mit einzubeziehen, dass dargelegt werden sollte, warum ein Eingriff mit umfangreichen Fällungen wertvoller Landschaftselemente, die hohe Bedeutung für das Ortsbild und das Stadtklima aufweisen, an dieser Stelle notwendig und nicht vermeidbar ist. Weiter sollte dargelegt werden, mit welchen Begrünungsmaßnahmen nach dem Bau des Bahnhofes wieder eine Einbindung in den Landschaftsraum hergestellt werden kann.“ Die Bewertung der Biotoptypen ist nicht in allen Fällen nachvollziehbar. Die Wertung der Elemente BF 1 reicht in der textlichen Zusammenstellung von 3 bis 9 Biotopwerten. Im Lageplan sind diese jedoch den betroffenen Objekten nicht wieder zuzuordnen. Die Bestands- und Konfliktpläne führen für die Biotope lediglich die Bezeichnung BF 1 ohne Hinweis auf Altersstufen bzw. die Qualität der Bäume. Dies verhindert die Nachvollziehbarkeit der Bewertung und ist zur Nachvollziehbarkeit zu ergänzen.

Im Folgenden werden konkrete Konfliktpunkte aufgeführt, die bereits jetzt zu erkennen sind. Die Aufzählung hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da auch der Maßstab der Maßnahmenpläne zu groß ist, um alle Änderungsbedarfe zu erkennen.

- Blatt 21 TP 9 westlich des DEK's führt der Ausbau zum Verlust von Gehölzen. Diese sind bedeutend für das Landschaftsbild und zu erhalten bzw. wieder neu anzupflanzen. In der Maßnahmenkarte sollten entsprechende Maßnahmen vorgesehen werden.
- Östlich der Querung Albersloher Weg (südlich Gasometer) fehlt als Maßnahme eine Begrünung der Böschung durch Gehölzpflanzungen zum Schutz des Landschaftsbildes. Diese ist zu ergänzen.
- Der Gehölzbestand im Bereich des Boelckeweges ist auf Grund seines Zustandes und der Bedeutung für das Orts- und Landschaftsbildes zu erhalten.
- Auf Höhe der Kleingartenanlage Waldfrieden ist die nordöstliche Böschung der Bahntrasse durch Gehölzpflanzungen zu begrünen. Der Freizeitwert der Anlage ist zu erhalten.
- Die Maßnahmengestaltung am Bahnhof Loddenheide ist den Maßnahmenplänen nicht verbindlich zu entnehmen. Auch in dieser Situation ist die Planung in einem geeigneten Maßstab zu überarbeiten. Dabei ist das Ergebnis der Prüfung von Alternativen, wie oben beschrieben, zu beachten.
- Zwischen Heumannsweg und der östlich querenden Bahnstrecke auf der Südostseite der WLE verursacht die Anlage eines Entwässerungsgrabens einen Gehölzverlust, der vermieden werden sollte. Auf der anderen Seite der Strecke zwischen Bahn und Straße sollen ebenfalls Gehölze gefällt werden, sodass die Lage des Entwässerungsgrabens auf dieser Seite zu prüfen wäre.
- Grundsätzlich sollten in Anspruch genommene Flächen im Nahbereich der Gleistrasse mit Straucharten bzw. Gehölzen 2. Ordnung bepflanzt werden.
- Die vorhandene Baumreihe an der Straße Am Angelkamp westlich Twenhövenweg ist zu erhalten. Eine Änderung der Planung ist möglich, indem eine Alternative für die Gleisentswässerung geprüft wird.
- Zwischen Hiltruper Straße und Petersdamm ist auf der Südseite der Strecke nicht nachvollziehbar, warum der Gehölzbestand mit seiner hohen Bedeutung für den Naturhaushalt und das Ortsbild nicht erhalten werden kann. Er hat einen großen Abstand zum Gleis und ist im Sinne der Vermeidung von Eingriffen zu erhalten.
- Richtung Stadtgrenze nach Sendenhorst fehlt bei den Maßnahmen eine Berücksichtigung der Waldränder. Hier sind geeignete Maßnahmen zum Schutz des Waldklimas vorzusehen.
- Gem. Bauwerksverzeichnis 478 soll der ein Fuß- Radweg auf eine nicht städtische Fläche verlegt werden. Die Durchgängigkeit des Wegs ist zu erhalten, sodass die Eigentumsverhältnisse sowie die Flächenverfügbarkeit überprüft werden müssen.

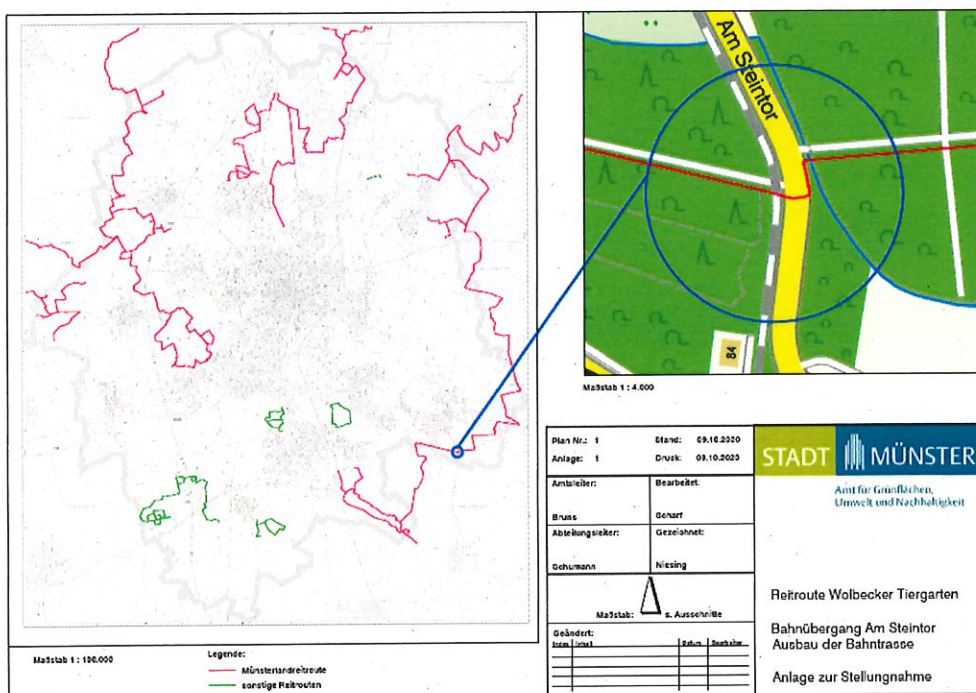
Projekt „Pferdereion Münsterland“

Unter der Projekträgerschaft vom Münsterland e. V. beteiligten sich die Stadt Münster und die Nachbarkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf in den Jahren 2010 – 2014 am Ziel 2 – Projekt „Pferdereion Münsterland“ mit dem Ziel, den Reit- und Pferdetourismus innerhalb der Region zu fördern und die stadtteilbezogene Reitwegeplanung fortzuführen.

Eine wesentliche Voraussetzung für die von der EU und dem Land NRW bereitgestellten Fördermittel (80 % der Projektkosten) war die Realisierung einer ca. 1.000 km durchgängigen Anker-Reitroute, die eine infrastrukturelle Voraussetzung für die Anbindung der hiesigen Betriebe und die touristische Förderung der Region gewährleistet. Die Bindungsfrist für die städtischen Fördermittel endet am 31.12.2028.

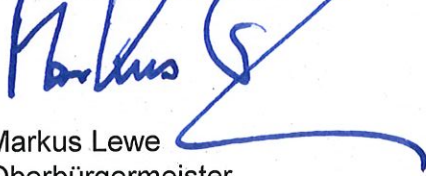
Eine Verlagerung der Reitroute im Bereich „Am Steintor“ ist möglich, jedoch sollte eine unter touristischen Gesichtspunkten attraktive und durchgängige Reitroute auch nach den geplanten Umbaumaßnahmen an der Bahntrasse zwingend sichergestellt werden.

Im beiliegenden Übersichtsplan sind die im Umfeld der Stadt Münster ausgewiesenen Reitrouten und ihre Anschlüsse an die Nachbarkreise Coesfeld, Steinfurt und Warendorf und die Bahnquerung der Münsterland-Reitroute mit Anschluss an den Wolbecker Tiergarten dargestellt.



Für eventuelle Fragen steht Ihnen bei der Verwaltung vom Amt für Mobilität und Tiefbau Herr Kuhn, Tel. 0251/492-6594 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Markus Lewe
Oberbürgermeister

Anlagen:

Anlage 1: Stellungnahme der Abteilungen Planung Wasserwirtschaft und Betrieb von Entwässerungsanlagen inkl. Plan 66.4

Anlage 2: Stellungnahme Amt für Immobilienmanagement

27.10.2020

Stellungnahme 66.4 in Absprache mit 66.62

In der Stellungnahme wird grundsätzlich zwischen:

1. Gewässerkreuzungen
2. nah parallel verlaufende Kanäle bis ca. 10 m
3. Kanalkreuzungen
4. zukünftige Kanal/Gewässerkreuzungen unterschieden.

Den einzelnen Punkten wurde eine entsprechende Farbe zu gewiesen. Im Plan „66.4 WLE Prüfung“ wurde die o.g. Nummerierung mit der entsprechenden Farbe übernommen.

Unter den einzelnen Punkten 1-4 sind alle Kreuzungen und parallel verlaufenden Kanäle die der Stadt Münster bekannt sind aufgelistet. Zudem wurde diese Liste mit dem Bauwerksverzeichnis der WLE abgeglichen.

Folgender Aufbau zur Vergleichbarkeit wurde gewählt:

- Bsp.: **2.4/33 [Ifd 578&579, 28,181-28,203 km]**
 - Die erste Nummer **2.4** steht für die o.g. Nummerierung.
 - **/33**: Steht für eine interne Nummerierung der Stadt Münster und ist für die WLE nicht relevant.
 - **[Ifd. 578&579, 28,181-28,203 km]**: Wenn der Kanal oder das Gewässer im Bauwerksverzeichnis der WLE aufgelistet ist, wurde die laufende Nummerierung der WLE aufgeführt sowie die Kilometrierung. Konnte der Kanal oder das Gewässer nicht im Bauwerksverzeichnis gefunden werden, steht an dieser Stelle ein X. Hier bittet die Stadt Münster um Überprüfung.
 - Nachfolgend wurden Informationen mit aufgenommen wie etwa Kanalart, Durchmesser und die aktuelle Zustandsklasse (IK), die der Stadt Münster derzeit bekannt ist).

Zur schnellen Überblickserfassung sind alle Kreuzungen und alle parallel verlaufenden Kanäle, wo die Stadt Münster einen Überprüfungsbedarf sieht farbig hinterlegt.

- Gelb: Die Stadt Münster bittet die WLE um weiter Prüfung bei folgenden Sachverhalten:
 - Wenn der Stadt Münster aufgefallen ist, das ein Kanal eine Kreuzung nicht im Bauwerksverzeichnis enthalten ist.
 - Wenn der Stadt Münster eine Kreuzung oder ein Durchlass nicht bekannt ist.
 - Wenn ein anderer bzw. kleiner Durchmesser von der WLE angegeben bzw. gewählt wird, als im Bestand derzeit vorhanden ist.
 - Wenn Unstimmigkeiten in der Klimatisierung aufgefallen sind.
 - Wenn die laufende Nummer im Bauwerksverzeichnisses mehrfach verwendet worden ist.
- Grau: Die Stadt Münster muss selber Überprüfungen durchführen.
 - Die Zustände (IK) der Kreuzungen und der parallel verlaufenden Kanäle wurde anhand der derzeit vorliegenden Untersuchungen überprüft. Diese Ergebnisse sind nachfolgend mit aufgeführt. Befinden sich Kanäle in einem baulich schlechten Zustand bzw. liegt keine Bewertung der Kanäle vor, sind entsprechende Übersichts-Abbildung nachfolgend mit aufgeführt.

- Aufgrund der besonderen Bedeutung und Wichtigkeit dieser Maßnahme „Reaktivierung der WLE Strecke Münster-Sendenhorst“ wird die Stadt Münster dies zum Anlass nehmen, in einem Auftrag alle Kreuzungen und parallel verlaufenden Kanäle erneut zu untersuchen (Inspektion) und zu bewerten. Wenn die Ergebnisse aus dieser Untersuchung vorliegen, wird die Stadt Münster die WLE darüber in Kenntnis setzen und ggf. ist eine gemeinsame Durchführung der Maßnahme abzustimmen.
- Druckrohrleitungen (DRL) werden von der Stadt Münster nicht untersucht, sodass keine Aussagen über deren Zustand gemacht werden kann. Ein Bewertungskriterium ist hier ein festgelegter Abschreibungszeitraum von 40 Jahren. Drei Druckrohrleitungen (DRL) haben ab 2023 diesen Abschreibungszeitraum überschritten. Der Stadt Münster liegen keine Informationen darüber vor, ob die DRL von einem Schutzrohr umgeben sind oder nicht. Wir bitten die WLE zu prüfen, ob Ihnen Unterlagen dazu vorliegen. Falls keine Unterlagen vorliegen, muss die Stadt Münster Vorort Querschläge durchführen, um zu prüfen ob a) ein Schutzrohr vorhanden ist und b) wie der Zustand des Schutzrohres und des Kanals ist.
 - Die Stadt Münster bittet die WLE weiterhin um eine Aussage dazu, ob für zukünftige aber auch bereits bestehende Kreuzungen von DRL oder anderen Kanälen ein Schutzrohr zwingend erforderlich ist. Beispielsweise wenn ein Querschlag ergeben sollte, das kein Schutzrohr vorhanden ist aber der Zustand der DRL in Ordnung ist. Oder ob es sinnvoll wäre, bereits bestehende Kreuzungen von RW und SW vor der Reaktivierung mit einem Schutzrohr zu versehen? Gibt es dazu eine Standard-Anweisung bzw. Vorschrift von der WLE?

Im Erläuterungsbericht unter 9. Bestehende Planungen Dritter steht unter dem Punkt 9.1.4 nur ein zukünftiger Kreuzungspunkt. Zukünftig hat die Stadt Münster an fünf weiteren Stellen vor die WLE-Strecke zu kreuzen. Die Stadt Münster will diese Kreuzungen gerne vor der Reaktivierung fertigstellen. Entsprechende Anträge werden noch erstellt vgl. 4. Zukünftige Gewässerkreuzungen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass alle relevanten Kanäle und Gewässer in den Leitungsplänen dargestellt sind, jedoch wie bereits erläutert z.T. nicht im Bauwerksverzeichnis aufgenommen sind.

1. Gewässerkreuzungen

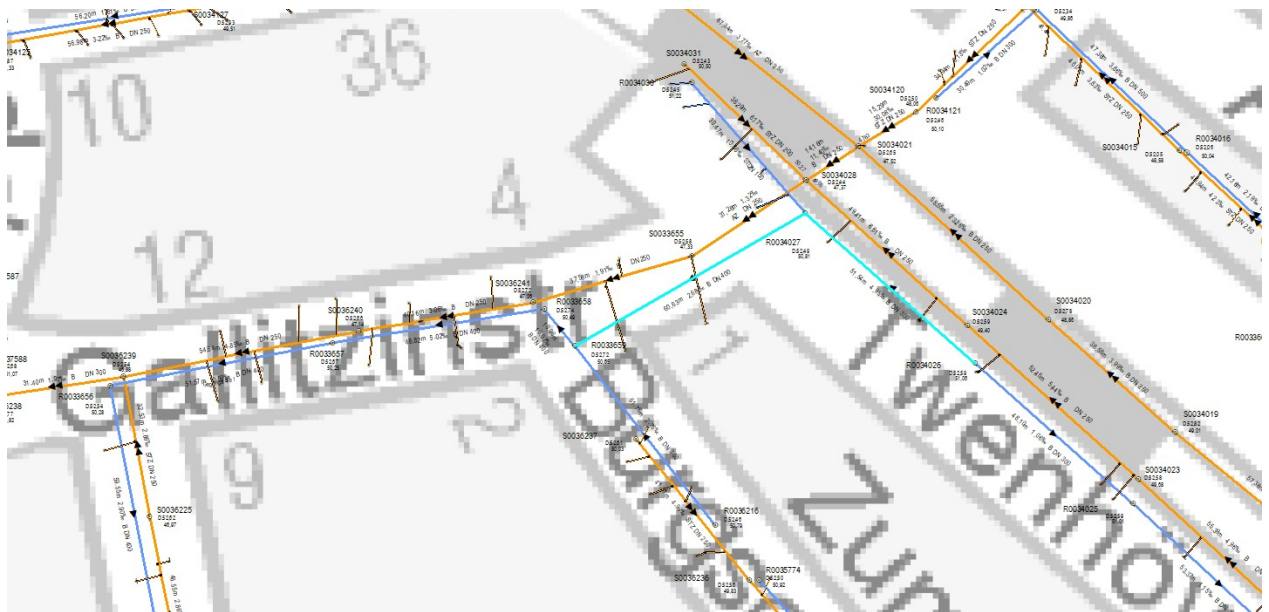
Über den Zustand der Durchlässe hat die Stadt Münster keine Information. Sämtliche Gewässerkreuzungen und Durchlässe sind entsprechend der erforderlichen hydraulischen Leistungsfähigkeit und der ökologischen Anforderungen auszuführen. Alle Gewässerkreuzungen und Durchlässe sind gem. der o.g. Anforderungen (z.B. zu finden im Handbuch Querbauwerke) auszuführen. Die darauf basierenden Anforderungen formuliert und prüft die Untere Wasserbehörde. Zuständig für die Einhaltung bzw. die entsprechende Umsetzung ist immer der Auslösende, hier also die WLE.

- 1.1/41 [lfd. 111, 25,506 km]: Der Stadt Münster ist kein Durchlass bekannt. Im Bestand befindet sich westlich der WLE ein Graben/Gewässer.
- 1.3/40 [lfd. 113, 26,196 km]: Im Bestand ist dort derzeit ein DN 900. Warum wird er auf DN 500 verkleinert? Die Stadt Münster sieht eine Verkleinerung des Durchmessers als kritisch an. Wir bitten um Prüfung.

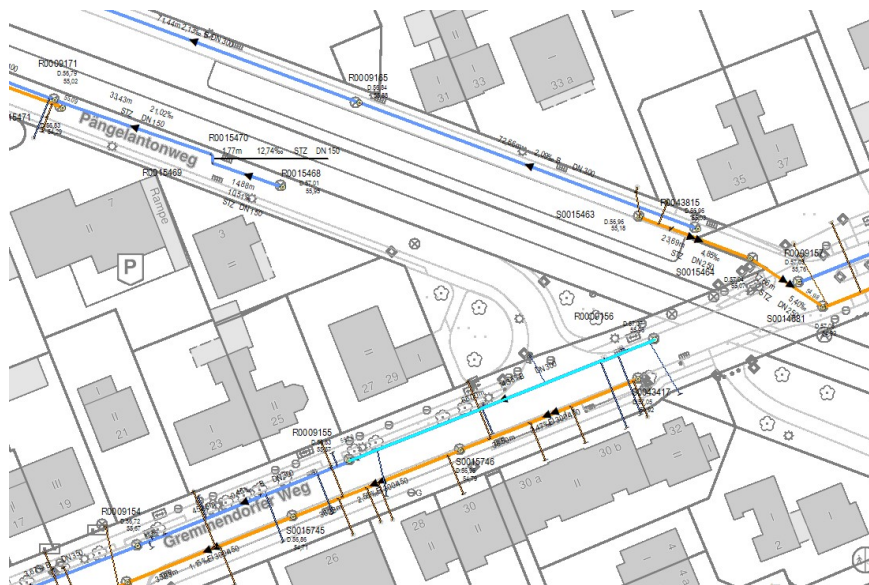
- 1.4/34 [lfd. 114, 28,192 km]: Im Bestand derzeit ein DN 1100 und nicht wie in den Unterlage beschrieben ein DN 950?
- 1.5/26 [lfd. 115, 30,258 km]: Im Bestand derzeit 1350/900 und nicht 700/500? Die Stadt Münster plant in dem Bereich eine Renaturierung und den Durchlass zu erneuern vgl. 4.2.
- 1.6/X [lfd. 116, 32,036 km]: Ein Durchlass ist der Stadt Münster in dem Bereich nicht bekannt. Der Durchlass soll im Zuge der WLE verdämmt werden.

2. Nah parallel verlaufender Kanal (SW/RW/MW) bis 10 m

- Im Kabel und Leitungslageplan dargestellt:
 - 2.1/39 [lfd. X]: RW Kanal DN 400 (IK 4)
 - 2.2/37 [lfd. X]: privater RW Kanal DN 200 (IK4)
 - 2.3/35 [27,687 km]: Laut WLE Plan ist bei 27,687 km ein Rohrdurchlass. Dies ist der Stadt Münster nicht bekannt. Es führt ein privater Kanal zur Schule (Es befindet sich ein RW Schacht und ein Kanal DN 300 in unmittelbarer Nähe). Der Durchlass ist in den Unterlagen 2.2.2 dargestellt, nicht aber in der Bauwerksverzeichnisliste für „Durchlässe“ und „Durchlässe und Gewässer“.
 - 2.4/33 [lfd. 578&579, 28,181-28,203 km]: Regenwasser DN 300 läuft parallel Bahnstrecke (IK 3-4) + private Grabenentwässerung MIX S G2 2000/800
 - 2.5/32 (IK 2-4)
 - [lfd. 580, 28,494-29,010 km]: SW Kanal DN 250
 - [lfd. 581, 28,74-28,769 km]: RW DN 400
 - [lfd. 583]: Der SW DN 250 verläuft von km 28,986 bis zu 28,28 bzw. 28,27 parallel zur Bahnstrecke
 - [lfd. X]: In Bereich ca. 28,7-29,0 verläuft südlich der Bahn ein RW-Kanal STZ DN 150
 - 2 Haltunten befinden sich in IK 2 (s. unten türkise Haltunten). Falls durch die WLE eine Maßnahme in diesem Bereich geplant ist, bitten wir um Kontaktaufnahme und um Abstimmung für einer gemeinsamen Durchführung.)

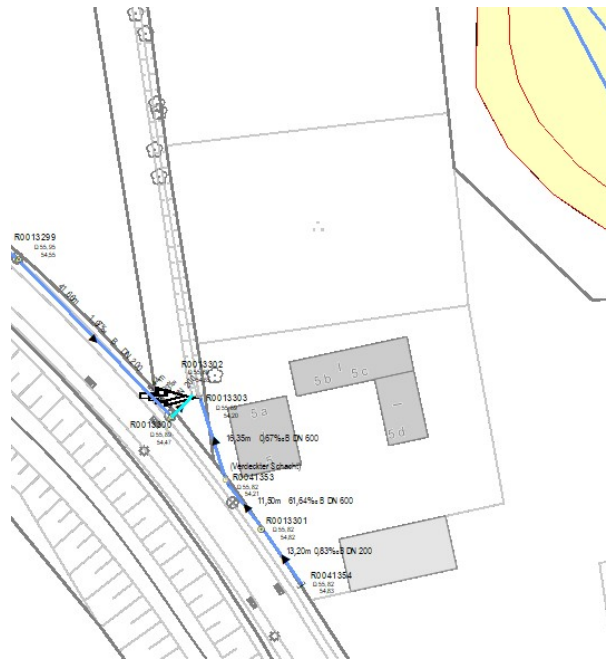


- RW-Kanal DN 600 (IK 4)
- RW-Kanal DN 250 (IK 3)
- SW-Druckrohrleitung PE 51 (Der Stadt liegt keine Inspektion/Bewertung der DRL vor. Das Baujahr der DRL ist von 2015. Der Abrechnungszeitraum von DRL liegt bei ca. 40 Jahren. 2055 > 2023. Es liegt der Stadt Münster keine Information vor, ob die DRL von einem Schutzrohr umgeben ist.)
- 2.7/27 [lfd. ? (es wurde wieder die lfd. 585 im Leitungsplan verwendet. Diese Nummer wurde schon für den SW Kanal an der Homannstr. verwendet. Wir bitten um Prüfung! Der Kanal ist im Leitungsplan 11.17 eingetragen)]: SW-DRL DN 300 (PVC) (Der Stadt liegt keine Inspektion/Bewertung der DRL vor. Das Baujahr der DRL ist von 1976. Der Abrechnungszeitraum von DRL liegt bei ca. 40 Jahren. 2016 < 2023. Es liegt der Stadt Münster keine Information vor, ob die DRL von einem Schutzrohr umgeben ist)
- 2.8/24
 - [lfd. 591, 30,789-30,814 km]: RW Kanal DN 300 (IK 4)
 - [lfd. 592, 30,789-31,814 km; der Kanal geht nur bis 30,814, Wir bitte um Prüfung!]: SW Kanal DN 250 (IK 4)
- 2.9/22 [lfd. X]: SW Kanal EI 300/450 (IK3-4), RW Kanal DN 300- DN 700 (IK3-4), RW Kanal DN 600-800 (IK 4)
- 2.10/20 [lfd.X]:
 - RW Kanal DN 300 (IK 3-4) südlich
 - SW Kanal DN 250 (IK 3-4) südlich
 - RW Schacht R0069156 +RW Kanal ist in IK 2 (s. unten türkise Haltung. Falls durch die WLE eine Maßnahme in diesem Bereich geplant ist, bitten wir um Kontaktaufnahme und um Abstimmung für einer gemeinsamen Durchführung.)



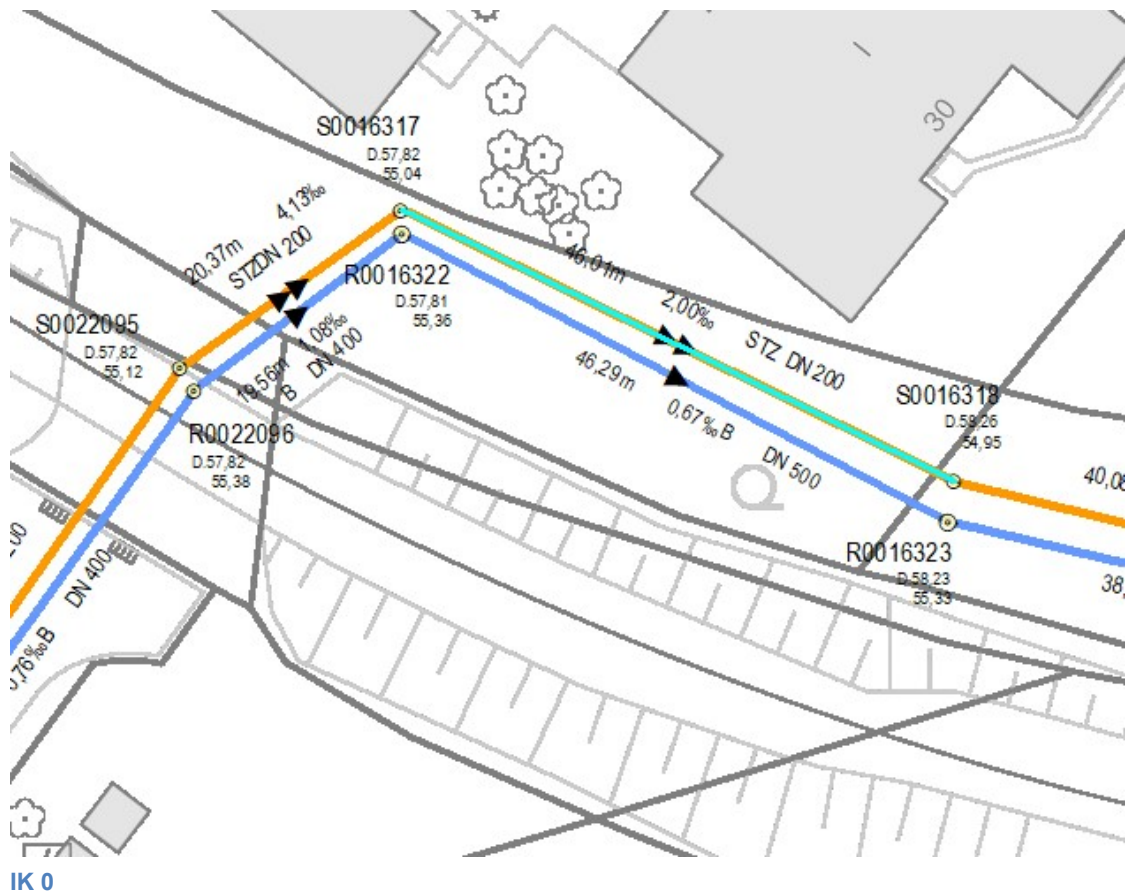
IK 2

- RW Kanal DN 400 (Der Stadt liegt keine Bewertung für diesen RW Kanal (s. türkise Haltung) vor. Falls durch die WLE eine Maßnahme in diesem Bereich geplant ist, bitten wir um Kontaktaufnahme und um Abstimmung für einer gemeinsamen Durchführung.)

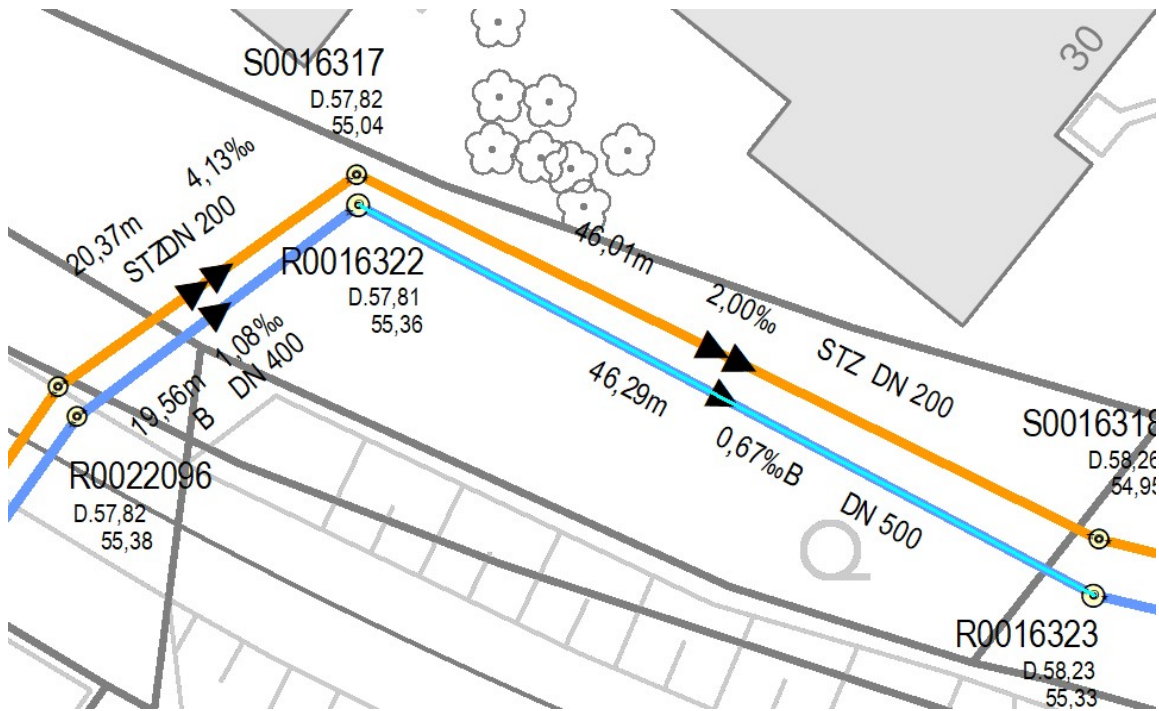


IK "Null= keine Bewertung" aber Bericht vorhanden

- 2.14/7 [lfd. X]: RW Kanal DN 500, SW Kanal DN 200 (IK 3-4 bis auf 2 Haltungen s. unten türkise Haltung. Falls durch die WLE eine Maßnahme in diesem Bereich geplant ist, bitten wir um Kontaktaufnahme und um Abstimmung für einer gemeinsamen Durchführung.)

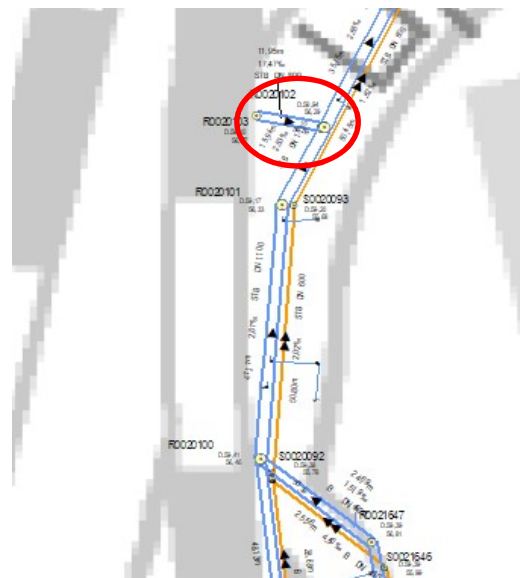


IK 0



IK "Null = keine Inspektion (Bewertung+ Bericht) vorhanden"

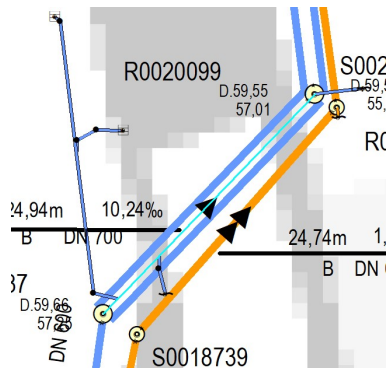
- 2.15/3
 - [lfd. 604, 35,093-35,118]: SW Kanal DN 600 (IK 3)
 - [lfd. 605, 35,097-35,119]: RW Kanal DN 700-110 (IK 3)
 - + 1 Schacht in der Nähe



- 2.16/2 [lfd. X]: privater RW Kanal DN 150-200. Der Stadt liegt keine Bewertung für diesen RW Kanal vor. Falls durch die WLE eine Maßnahme in diesem Bereich geplant ist, bitten wir um Kontaktaufnahme und um Abstimmung für einer gemeinsamen Durchführung.

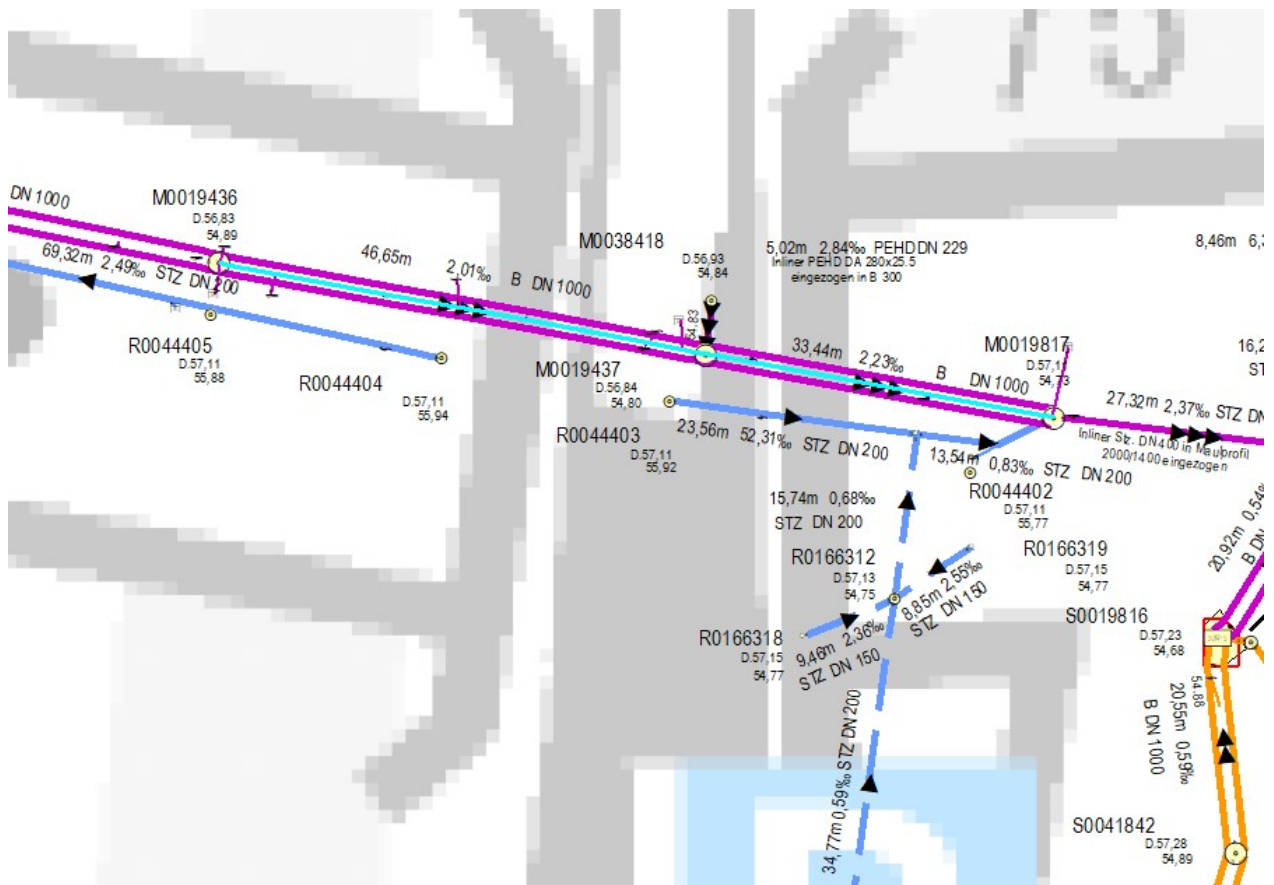
3. Kanalkreuzungen (SW/RW/MW)

- Im Kabel und Leitungslageplan dargestellt:
 - 3.1/38 [lfd. 576, 27,136 km]: MW DN 300 (IK 3)
 - 3.2/36 [lfd. 577, 24,411 km]: DRL SW PEHD DA200*18.2 PN 10 (Der Stadt liegt keine Inspektion/Bewertung der DRL vor. Das Baujahr der DRL ist von 1964. Die Lebensdauer von DRL liegt bei ca. 40 Jahren. 2004 < 2023, sodass mit eventuellen baulichen Schäden zu rechnen ist. Es liegt der Stadt Münster keine Information vor, ob die DRL von einem Schutzrohr umgeben ist.)
 - 3.3/32.1 [lfd. 582, 29,945 km]: SW DN 250 (IK 3)
 - 3.4/29 [lfd. 584&585, 29,82 km]:
 - [lfd. 585, 29,82 km]: SW-DRL PE 100 SDR 11 (Der Stadt liegt keine Inspektion/Bewertung der DRL vor. Das Baujahr der DRL ist von 2008. Die Lebensdauer von DRL liegt bei ca. 40 Jahren. 2048 > 2023. Zudem ist die DRL von einem Schutzrohr umgeben.)
 - [lfd. 584, 29,82 km]: RW Kanal DN 300 (IK 4)
 - 3.5/28 (Der Stadt liegen für beide DRL keine Inspektion/Bewertung vor. Das Baujahr der DRL ist von 1973 und 1983. Die Lebensdauer von DRL liegt bei ca. 40 Jahren. 2016 und 2023 < 2023, sodass mit eventuellen baulichen Schäden zu rechnen ist. Es liegt der Stadt Münster keine Information vor, ob die DRL von einem Schutzrohr umgeben ist.)
 - [lfd. 586, 30,107 km]: SW DRL SW-DRL DN 300 (PVC)
 - [lfd. 587, 30,108 km]: SW DRL DN 300 (GGG)
 - 3.6/25
 - [lfd. 588, 30,613 km]: SW Kanal DN 250 (IK 3)
 - [lfd. 589, 30,614 km]: RW Kanal DN 400 (IK 3)
 - [lfd. 590, 30,619 km]: RW Kanal DN 1200 (IK 4)
 - 3.7/23 [lfd. 593, 30,8678 km]: RW Kanal DN 500 (IK 2). Die Stadt Münster plant eine Sanierung, sodass der Kanal vor 2023 durch ein DN 1200 ersetzt werden soll vgl. 4.3.
 - 3.8/21 [lfd. 594, 31,055]: SW Kanal EI 300/450 (IK 3). Die Stadt Münster plant den SW Kanal parallel in Richtung des westlichen Bahnüberganges zu verlegen vgl. 4.3.
 - 3.9/19 [lfd. 595, 32,144 km]: RW BKA 3000/2300 (IK 3), laut Unterlage 2.2.2 ist der Durchmesser bei 32,140, Wir bitten um Prüfung!
 - 3.10/X [lfd. X]: nach Unterlage 2.2.2 ist nach WLE bei 32,235 km ein Rohrdurchlass. Dieser ist der Stadt Münster nicht bekannt. Prüfen!
 - 3.11/18
 - [lfd. 596, 32,450 km]: RW Kanal DN 1000 (IK 3-4)
 - [lfd. 597, 32,451 km]: RW Kanal DN 300 (IK 3-4)
 - [lfd. 598, 32,451 km]: SW Kanal DN 600 (IK 3-4)
 - 3.12/16 [lfd. 599, 32,960 km]: SW Kanal DN 400 (IK 3)
 - 3.13/15 [lfd. 600, 33,131 km]: RW KA 1600/1000 (IK 4)
 - 3.14/13 [lfd.601; 33,364 km]: SW Kanal DN 250 (IK 3)
 - 3.15/10 [lfd. X]:
 - RW Kanal DN 300 (IK 3-4)
 - RN Kanal DN 900 (IK 3-4)
 - SW Kanal DN 200-400 (IK 3-4)
 - 3.16/9 [lfd.X]: RW Kanal DN 559 (IK 3)
 - 3.17/6 [lfd. X]: RW Kanal DN 400, SW Kanal DN 200 (IK 3)
 - 3.18/4
 - [lfd. 602 35,049 km]: SW DN 600 (IK 2)
 - [lfd. 603 35,049 km]: RW DN 700 (IK „NULL“).



keine Bewertung aber Bericht vorhanden.

- 3.19/1 [Ild. X]: RW Kanal DN 200, MW Kanal DN 1000 (IK 3-4, außer 2 MW Haltungen s. unten türkise Haltungen)

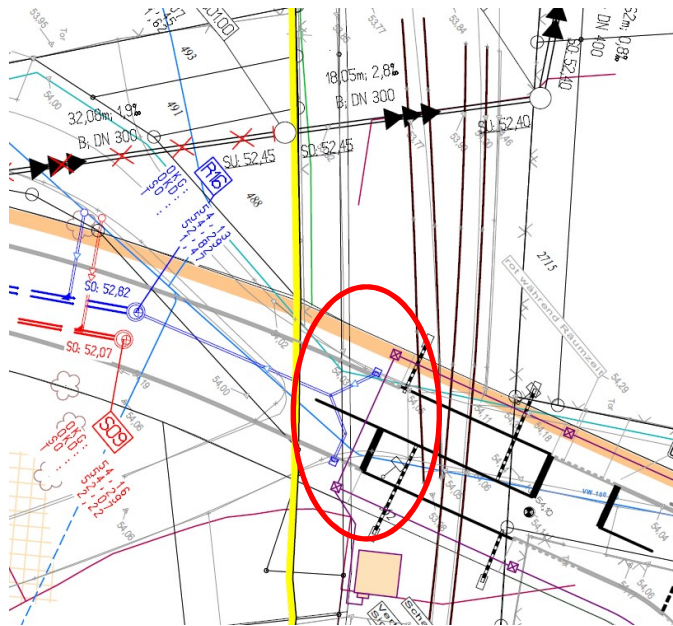


IK 1-2

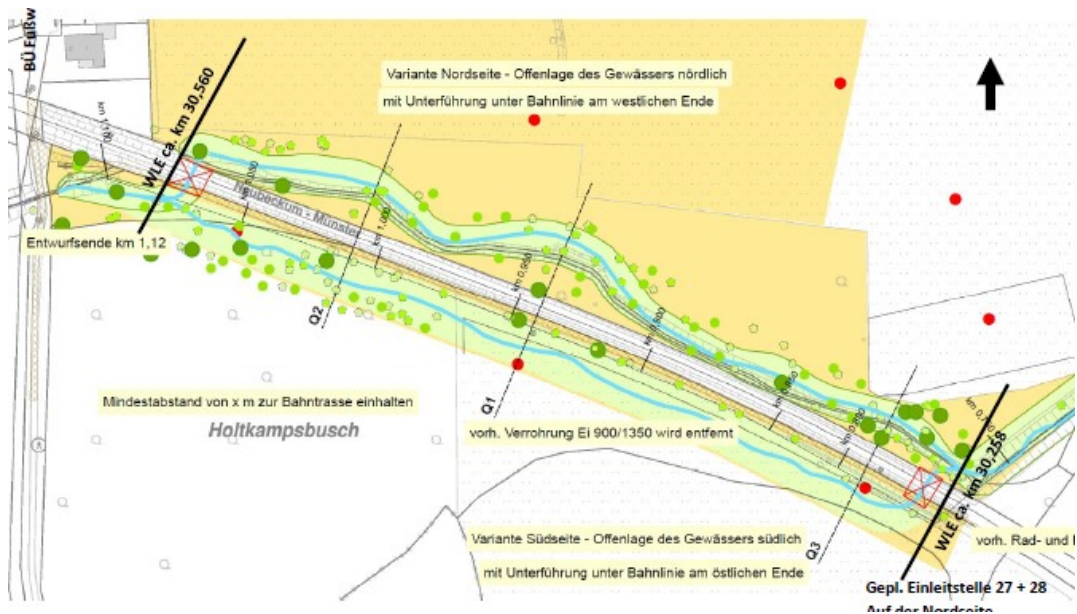
4. Zukünftige Kreuzungen (Kanal/Gewässer)

Diese Unterlagen wurden am 14.10.2020 an Herrn Vogel versendet, um die geplanten Vorhaben der Stadt Münster anzukündigen und die Vorhaben frühzeitig mit der WLE abzustimmen. Diese Unterlagen sind zum Teil erste grobe Planskizzen. Es ist von der Stadt Münster geplant, diese Durchlässe vor der Reaktivierung zu bauen.

- 4.1 Baugebiet Petersheide: Sehr nah verlaufende Leitungen von Regenabläufen in Bereich der Bahn



- 4.2: Neue Unterquerung des Vornholtgrabens (Siehe Anlage 2020_09_30_Vornholtgraben_Unterquerung_Skizzen.pdf). Eine Unterquerung ist entweder bei ca. km 30,2+60 (bisherige Lage der Querung des Vornholtgrabens) oder bei ca. km 30,5+60 vorgesehen. Bevorzugt wird eine neue Unterquerung bei km 30,560, die endgültige Lage steht trotzdem noch nicht fest. Sie wird vor allem abhängig gemacht vom Eingriff in den vorhandenen Baumbestand entlang der Trasse. Parallel zur Bahntrasse ist geplant, das Gewässer mit dem erforderlichen Abstand zum Druckausbreitungsbereich (IBI) offen zu führen. Im Bestand verläuft das Gewässer südlich der Bahntrasse verrohrt.



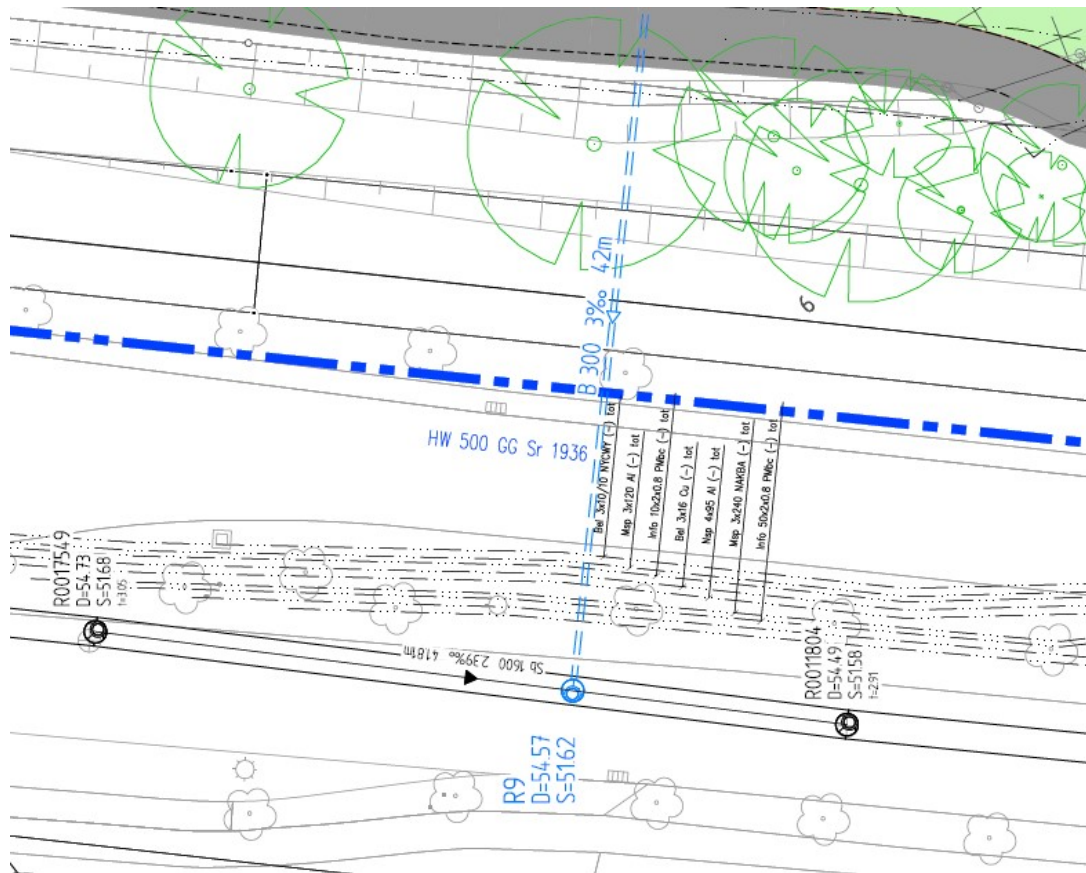
27.10.2020

- 4.3: Zwei Kanalquerungen bei ca. km 30,8 und bei ca. km 31,07. Hinsichtlich eines geplanten parallel verlaufenden Kanals konnten die genauen Abstandsverhältnisse noch nicht abschließend geprüft werden. Allerdings liegen dort schon ein Schmutzwasserkanal und ein Regenwasserkanal.

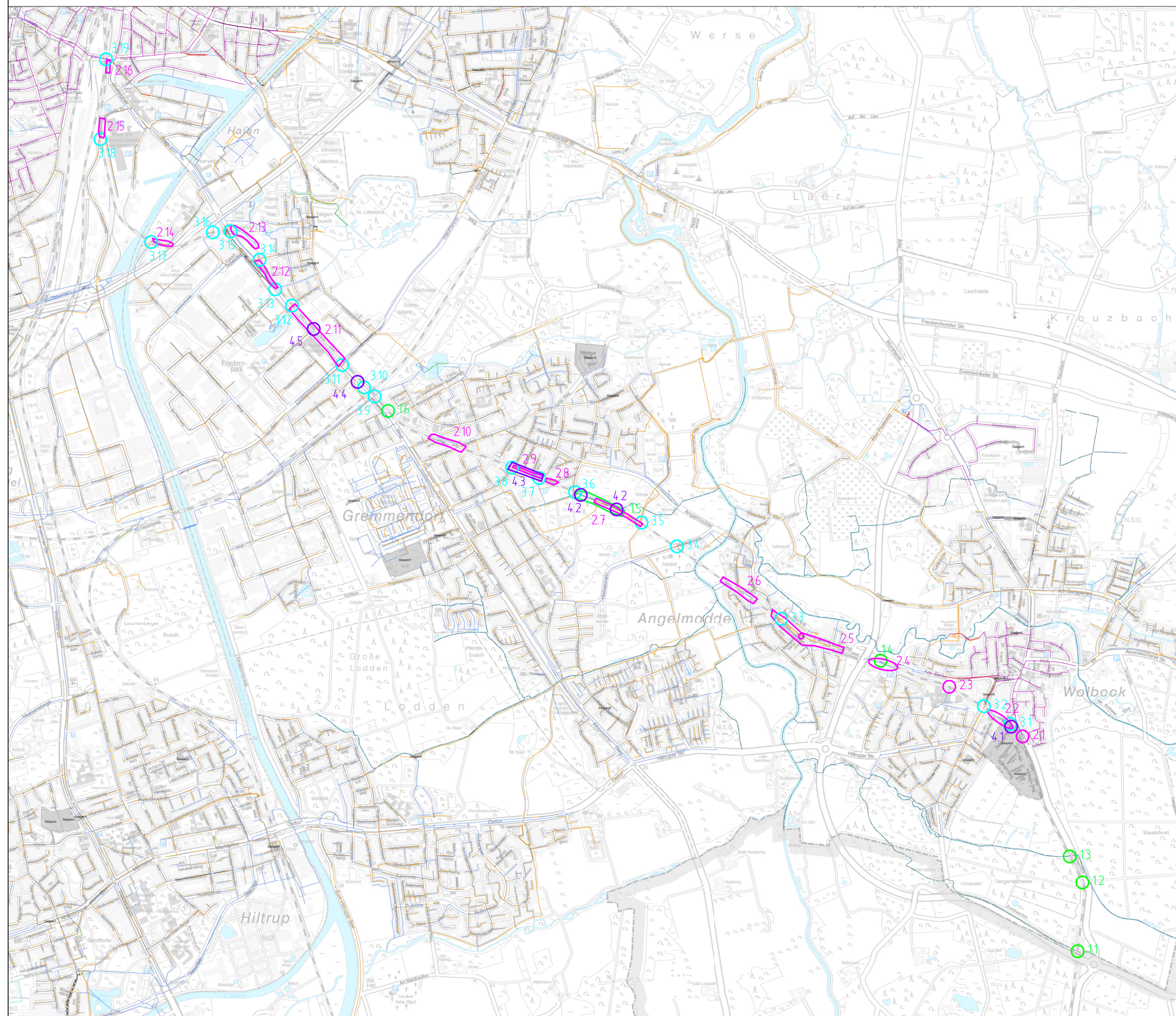


- 4.4: Eine Kanalquerung bei ca. km 32,3. Hierzu ist der bisherige Planungsstand der kreuzenden Regenwasserhaltung beigefügt.

4.0



- 4.5: Es ist eine Kanalkreuzung geplant mit einem maximalen DN 1000-1200



Zeichenerklärung

	PLANUNG	BESTAND
Regenwasserkanal		
Schmutzwasserkanal		
Mischwasserkanal		
Druckrohrleitung		
Kanal entfällt/ wird verdammt		
RWE - Leitungen		
Telekommunikationsleitungen		
Stromleitungen		
Lichtwellenleiter		
Geländehöhe		
Wasserleitung		
Fernwärmekanal		

Anschlussleitungen

Lage der Anschlussleitungen nachrichtlich eingetragen!
Leitungen ohne B-Bezeichnung = DN 150

	v1 bzw v1
	v1 bzw v1 oben
	v1 oben
	nicht in Betrieb
	verschlossen
	Lage bekannt / unbekannt
	vorn Renenablauf / Seitenablauf
	hint Renenablauf / Seitenablauf
	Nummer der Anschlussuntersuchung neu (R, S, M)
	überprüfen bei Neubau
	an gegk Kanal anschließen
	Fehlanschluss umkleimen
	erneuern offene Bauweise
	Liner
	verdammen

5		
4		
3		
2		
1		
Nr	Art der Änderung	Name Datum

Projekt Nr: 00/000
 Plan Nr: 0000
 Blatt Nr: 1
 Str. Schlüssel: 00000
 Anlage Nr:

Lageplan mit Längsschnitt

Maßstab
 Lageplan 1:
 Längen 1:
 Höhen 1:

bearbeitet
 gezeichnet
 geprüft
 genehmigt
 Münster, den 2020

i. A.
 Amt für Mobilität und Tiefbau

STADT MÜNSTER
 Amt für Mobilität und Tiefbau

Stellungsnummer 66.4
 Planfeststellung für die
 Reaktivierung der WLE
 Strecke
 Sendenhorst-Münster

PL 26.10.2020

**Reaktivierung
WLE-Strecke
Sendenhorst-Münster**

Ifd. Nr.	Städt. Grundstück	Sachverhalt	Anmerkung
196	WK Flur 15 Nr. 36	"veraltete" Bezeichnung im GE-Verz.: WK Flur 15 Nr. 24	ggfs. berichtigen
208	WoST Flur 1 Nrn. 3492, 3493	"veraltete" Bezeichnung im GE-Verz.: Wo-Stadt Flur 1 Nr. 3413	ggfs. berichtigen
217	WK Flur 12 Nr. 2356	Auf dem Schulgrundstück des SZ Wolbeck soll eine Dienstbarkeit bestellt werden	Welcher Art ist die Dienstbarkeit ?
222	WK Flur 13 Nr. 277	Auf einer Fläche westlich des Busparkplatzes soll eine Dienstbarkeit bestellt werden	Welcher Art ist die Dienstbarkeit ?
229	Ang Flur 2 Nr. 2532	"veraltete" Bezeichnung im GE-Verz.: Ang Flur 2 Nr. 2112	ggfs. berichtigen
230	Ang Flur 2 Nr. 2495	"veraltete" Bezeichnung im GE-Verz.: Ang Flur 2 Nr. 2264	ggfs. berichtigen
252	Ang Flur 2 Nr. 2210	"veraltete" Bezeichnung im GE-Verz.: Ang Flur 2 Nr. 1876	ggfs. berichtigen
275	MS Flur 170 Nr. 750	"veraltete" Bezeichnung im GE-Verz.: MS Flur 170 Nr. 663	ggfs. berichtigen
287	MS Flur 169 Nr. 386	Auf der Fläche unterhalb der Umgebungsbahn soll eine Dienstbarkeit bestellt werden	Welcher Art ist die Dienstbarkeit ? Auf der Fläche ist nach dem Vorentwurf zum B-Plan Nr. 464 (GE-Gebiet) ein RRB vorgesehen
288	MS Flur 178 Nr. 782	"veraltete" Bezeichnung im GE-Verz.: MS Flur 178 Nr. 764	ggfs. berichtigen
301-304	MS Flur 179 Nr. 397; Flur 180 Nrn. 385, 380, 340	Grundstücke im Bereich Lippstädter Straße sind ggfs. in Fremdnutzung	evtl. Fremdnutzungsverhältnisse sind zu übernehmen oder in Abstimmung mit Stadt durch diese zeitgerecht zu beenden
308/309	MS Flur 148 Nrn. 457, 458	Grundstücke im Bereich Lippstädter Straße sind ggfs. in Fremdnutzung	evtl. Fremdnutzungsverhältnisse sind zu übernehmen oder in Abstimmung mit Stadt durch diese zeitgerecht zu beenden