

**Anlage 1 zur Vorlage
V/0785/2022**

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: 327

Telefon: 0251/492-6594

Fax: 0251/492-7735

KuhnJ@stadt-muenster.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens
11.10.2022Mein Zeichen (bitte angeben)
66.31.0112

Münster, 12.12.2022

**Planänderung im Planfeststellungsverfahren 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,

der Planänderung in der Planfeststellung wird im Wesentlichen, unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der parlamentarischen Beratungen und des Ratsbeschlusses, der im Februar 2023 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 2023 übersenden.

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

Amt für Mobilität und Tiefbau

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 weiterhin 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.

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

01 Erläuterungsbericht

Die im Erläuterungsbericht getroffene Aussage unter 1.4.3.2:

1.4.3.2 Verknüpfungspunkte

Bahnhof Wolbeck

Die künftig entfallende Linie R32 endet und startet künftig als Stadtbuslinie 22 am Kombibahnsteig der WLE in Wolbeck. Die Linie 18 ~~wurde als Kleinbuslinie neu in das Busnetz der Stadt Münster aufgenommen und verkehrt seit Oktober 2016~~ im 60-Minuten-Takt zwischen ~~Hiltrup „Hansestraße“~~ Alexianer Campus und Wolbeck ~~„Holtrode“~~ Windmühle Für die zwei beschriebenen Buslinien ist ein 60 m langer Kombibahnsteig am Bahnhof Wolbeck vorgesehen. Durch die Einbindung der Verkehrsstation in das Busnetz werden die Taktlagen der Busse an den Fahrplan der Bahn angepasst. ~~Der Bahnhof Wolbeck wird als Mobilstation ausgebaut.~~

ist so **nicht** zutreffend. Der markierte Satz sollte wie folgt lauten:

Für die beschriebene Buslinie 22 ist ein 60 m langer Kombibahnsteig am Bahnhof Wolbeck vorgesehen. Für die Linie 18 wird entlang der Hiltruper Straße in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt ein neues Haltestellenpaar hergestellt.

03 Lagepläne

Die Änderungen auch in Bauwerkspläne vornehmen!

3.13A

Laut Gesamtänderungsprotokoll wurden dort Fahrzeugrückhaltesysteme vorgesehen. Diese sind im Plan jedoch nicht zu finden oder falsch dargestellt. TS-Punkt 26,6+56.264 passt nicht mit Höhenplan überein (Laut Höhenplan und Berechnung müsste das 26,6+56.285 sein).

3.20A

Die Fahrbahnverschwenkung im Bereich der Bushaltestelle ist fehlerhaft dargestellt.

3.22A

Entfernung zwischen TS-Punkten 35,4+95.183 und 55,5+30.544 passt entweder im Lageplan oder im Höhenplan nicht.

07 Bauwerkspläne

Eine geplante Absturzsicherung ist in den Bauwerksplänen 07 nur teilweise dargestellt wie z.B. in den Bereich der Rampe. Eine Absturzsicherung sollte aus Sicht der Stadt Münster an jedem Bahnsteig vorgesehen werden.

7.1.3.A Bf Wolbeck

Am südlichen Bahnsteig fehlen noch die geplanten Fahrradanhänger. Die vorhandenen Nebenanlagen entlang der Hiltruper Straße sollten bis zur Katastergrenze genutzt werden. Die Rampe vom Bahnsteig 2 in Richtung Hiltruper Straße ist mit 6% geplant. Da es sich um einen Kombibahnsteig handelt, muss die Steigung geändert werden.

7.1.4.A Hp Angelmodde

Die südliche Bike-Sharing-Station wurde nicht wie in der Planung der Stadt Münster angeordnet. Im Querschnitt ist die Darstellung des Geländers fehlerhaft. Bei Wegfall des Teilstücks der geplanten Rampe, muss das Leitsystem angepasst werden.

Im Einmündungsbereich Alt Angelmodde ist eine Parkfläche geplant. Das BSH Bauwerk soll versetzt werden. Auf dieser Fläche hat die Stadt Münster im verkehrstechnischen Entwurf eine Leezenbox vorgesehen. Da es in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt keine Alternativflächen gibt, bittet die Stadt Münster die WLE, das BSH Bauwerk an seiner jetzigen Position zu belassen. Die geplante Parkfläche könnte hinter der Leezenbox errichtet werden.

7.1.5.A Hp Gremmendorf

Die Haltlinien für Radfahrer fehlen.

7.1.6.A Bf Loddenheide

Die Böschung entlang des Albersloher Weges ist entbehrlich. Die Stadt Münster plant hier eine Winkelstütze, um so viel wie möglich an Gehwegfläche zu gewinnen.

08 Querschnitte

8.25

Anstatt eines Banketts wird von Seiten der Stadt Münster eine Winkelkante im Bereich des Banketts eingeplant um die Fußverkehrsfläche zu maximieren.

8.30

Entwässerungsrohr im Querschnitt DN300. Laut Lageplan jedoch DN250.

09 Höhenpläne

9.15A-E

Die Stationierung der TS-Punkte passt nicht mit Lageplan überein.

9.16A-E

Die Stationierung der TS-Punkte passt nicht mit Lageplan überein. Einige TS-Punkte, welche im Lageplan dargestellt sind, fehlen im Höhenplan. TS-Punkte, welche im Lageplan gestrichen wurden, sind noch im Höhenplan vorhanden.

9.17A-E

Zwischen dem TS-Punkt 29,9+18.538 und dem davor ist die Entfernung im Höhenplan unterschiedlich zum Lageplan. Die Stationierung der TS-Punkte passt nicht mit Lageplan überein.

9.22AE

Die Entfernung zwischen den letzten beiden TS-Punkten passt im Höhenplan nicht mit dem Lageplan überein.

10 Bahnübergänge

10.11.1A BÜ 39

Quadrant II und IV: das geplante Z 209-20 soll entfernt werden. Das Fahrgebot ist nicht nachvollziehbar, vor allem für Radfahrer ist es nicht praxisorientiert.

10.13.1A BÜ 41

Die Haltlinie für Radfahrer in Quadrant II und IV fehlt. Das Leitsystem ist auf der Mittelinsel nicht dargestellt.

10.15.2A

Die durchgezogene Mittellinie auf der Höhe „Alt Angelmodde“ entfernen.

10.16.1A BÜ 44

Die Haltlinie für Radfahrer fehlt.

10.17.1A BÜ 45

Eine Haltlinie im Quadrant II fehlt. Das geplante Z 209-10 im Q. III muss mit einem ZZ 1022-10 „Radverkehr frei“ ergänzt werden.

10.18.1A BÜ 46

Das geplante Z 267 muss mit einem ZZ 1022-10 „Radverkehr frei“ ergänzt werden. Die Haltlinien für Radfahrer fehlen.

10.19.1A BÜ 47

Die Haltlinien für Radfahrer fehlen.

10.20.1A BÜ 49

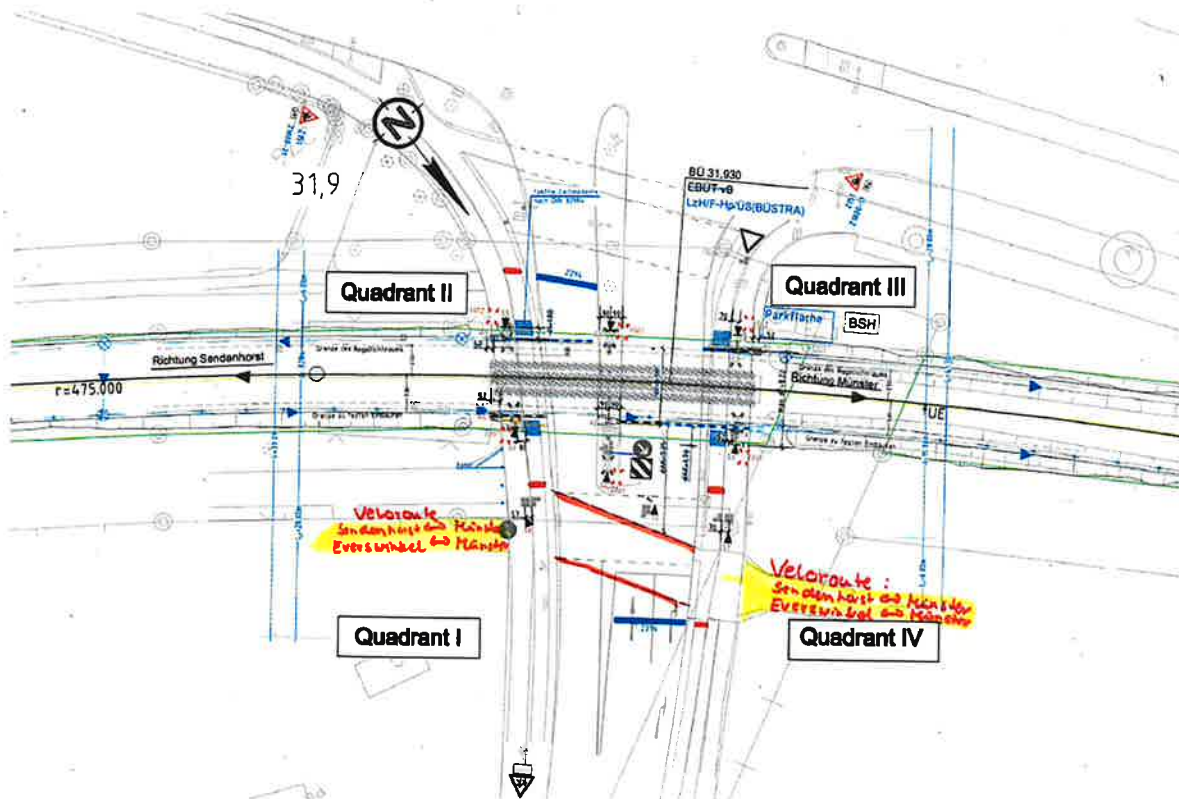
Die Haltlinien für Radfahrer fehlen. Im Quadrant IV die taktilen Leitelemente nicht im Radweg darstellen. Das geplante Zeichen 209 im Quadrant II kann entfallen. Die durchgezogene Linie im Quadrant IV verbietet ein Einbiegen in Richtung der Parkflächen. Die durchgezogene Linie im Quadrant II verbietet das Einbiegen in Richtung Grundstückszufahrt.

10.21.1A BÜ 50

Aus Sicht der Fachstelle Verkehrsmanagement und Smart Mobility sind in Zusammenhang mit der Bahnsicherung an Lichtsignalanlagen der Stadt Münster nur die LSA 08080 Albersloher Weg/Erbdrostenweg, BÜ50 und die LSA 08060 Albersloher Weg/Heumannsweg, BÜ 51 betroffen. Ich verweise auf die Stellungnahme vom 10.11.2020.

Die Haltlinien für Radfahrer fehlen. Die taktilen Leitelemente in den Gehweg verschieben, nicht im Radweg darstellen. Die Markierung der Fahrbahnpeile ist falsch (richtig: Geradeauslinks statt Geradeausrechts).

2A: Die Fußgänger- und Radfahrerfurt über den Erbdrostenweg sollte wie im Bestand markiert werden (siehe auch Plan 10.21.1A).



Da dieser BÜ durch eine neue triebfahrzeuggesteuerte, rechnergestützte BÜSA LzH/F-Hp/Üs (BÜSTRA) gesichert wird, ist eine signaltechnische Überarbeitung/Anpassung der bestehenden Steuerung der LSA notwendig.

10.22.1A BÜ 51

Aufgrund der Reduzierung der Breite der Mittelinsel im südlichen Teil des Albersloher Weges, die wegen der Verlagerung der Fahrspuren für eine größere Aufstellfläche vor dem BÜ im Quadranten II erforderlich wird, kann die vorhandene Signalbrücke auf der Mittelinsel nicht an der aktuellen Position verbleiben. Das bedeutet, dass die Signalbrücke verbreitert werden muss, was wiederum eine Erneuerung bedeutet.

Eine signaltechnische Überarbeitung/Anpassung der Bestandssteuerung ist auch an diesem BÜ aufgrund der o. g. Verlagerung der Fahrspuren + Haltlinie, neuer Fußgänger- u. Radfahrerfurt über den Heumannsweg sowie der neuen triebfahrzeuggesteuerten, rechnergestützten BÜSA LzH/F-Hp/Üs (BÜSTRA) erforderlich.

10.23.1A

Im Quadrant I ist ein Andreaskreuz hinter den geplanten Schranken angeordnet. Dies sollte korrigiert werden. Beim Übergang vom getrennten auf den gemeinsamen Geh- und Radweg im Quadranten III, muss ein VZ 240 aufgestellt werden. Im Bereich der Linksabbiegerspur an Knotenpunkt Lippstädter Straße/Industrieweg muss die durchgezogene Leitlinie gegen eine gestrichelte Leitlinie ausgetauscht werden.

10.25.1 BÜ Feldweg

In den Quadranten II und IV ist das Z 209 unnötig. Die Haltlinien in der Fahrbahn fehlen. Im Quadrant II muss ebenfalls, wie es im Quadrant IV der Fall ist, ein VZ 306 mit dem Zusatzzeichen Z 1002-24 eingeplant werden.

10.25.2

Dieser Plan fehlt in den Unterlagen.

10.26.1 BÜ Loddenheide

Die geplante Querung über den Albersloher Weg im Quadranten II ergänzen.

11 Leitungspläne

Allgemein: Leitungen sollten ganz oben dargestellt werden. Teilweise sind diese unter Planung und Bestand dargestellt.

Die folgenden Punkte der Abteilungen Planung Wasserwirtschaft und Betrieb von Entwässerungsanlagen sollten berücksichtigt werden:

- Ist km 25,503 gleich km 25,506 aus Kapitel 4.3 und 8.4.3?
- In den Kapiteln 4.3 und 8.4.3 kommt der Durchlass an km 26,196 zwei Mal vor. In Kapitel 7.3 ist er nur einmal aufgeführt, dafür zusätzlich aber ein Durchlass an km 26,019. Dieser wiederum ist im Kap. 8.4.3 durch 26,196 ersetzt worden. Der Durchlass am km 26,019 ist im Übersichtsplan durchgestrichen.
- Durchlässe:
 - o 25,506 km: laut WLE handelt es sich um einen Neubau durch die WLE
 - Durchlass ist der Stadt nicht bekannt.
 - Wir bitten um Rückmeldung, welche Funktionalität der Durchlass hat und wer der Betreiber ist.
 - o 26,196 km: Erwiderung WLE im April 2021: Durchmesser wird geprüft. Wie ist das Ergebnis?
 - Laut Kapitel 7.3 ist es ein DN 500
 - Laut Kapitel 8.4.3 ist es sogar ein DN 300 bzw. der zweite ein DN 250
 - Laut Information der Stadt ist es im Bestand ein DN 900.
 - o 28,192 km: Erwiderung WLE im April 2021: Es ist ein Kanal DN 1000
 - Laut Information der Stadt ist es ein DN110
 - Laut 7.3 und 8.4.3 ist es ein DN 950
 - o 30,258 km: Erwiderung WLE im April 2021: Durchmesser wird geprüft. Wie ist das Ergebnis?
 - Laut Kapitel 7.3 ist es ein DN 0,7/0,5
 - Laut Information der Stadt ein DN 1350/900
 - Der Durchlass wird vor WLE Reaktivierung von der Stadt erneuert. Die Lage wird nicht verändert, nur die Dimensionierung. Frau Westheues von der Stadt Münster liegt hierfür bereits ein Kreuzungsantrag vor. Im Lageplan der WLE ist der Durchlass jedoch durchgestrichen.
 - Die Maßnahme an der Station 30,258 sowie weitere Maßnahmen, auf die in der letzten Stellungnahme hingewiesen wurde, sind im Lageplan und in den Leitungsplänen nicht zu finden. Diese Maßnahmen werden vor WLE Reaktivierung von der Stadt hergestellt. Die Kreuzungsanträge sind hierfür

größtenteils schon gestellt bzw. werden zeitnah noch gestellt. Wir bitten um Beachtung.

- 32,036 km: Erwiderung WLE April 2021: Es ist ein Ziegelsteingewölbe.
 - Wird laut Kapitel 8.4.3 verdämmt
 - Wir bitten dies in Abstimmung mit dem Eigentümer zu tun.
- 32,235 km: Laut Erwiderung WLE im April 2021 wurde hier Vorort ein Ziegelgewölbe gefunden
 - Wir bitten um Information (Wer ist der Eigentümer? Ist es ein Gewässer? Funktionalität?). Der Stadt ist dieser Durchlass nicht bekannt.
 - In Abstimmung des Eigentümers sollte ggf. über ein verdämmen des Durchlasses gesprochen werden.
- 33.142 km
 - Wir bitten um Information (Wer ist der Eigentümer? Ist es ein Gewässer? Funktionalität?). Der Stadt ist dieser Durchlass nicht bekannt.
 - In Abstimmung des Eigentümers sollte ggf. über ein verdämmen des Durchlasses gesprochen werden.

Ordnungsamt

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Münster hält weiterhin an der Stellungnahme vom 10.11.2020 fest und bittet diese, falls noch nicht geschehen, im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.

Stadtplanungsamt

Innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegen die rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 128, Nr. 139, Nr. 142 Teilabschnitt I-III, Nr. 356, Nr. 378, Nr. 489 und Nr. 509. Mit Ausnahme des Bebauungsplanes Nr. 378 setzen alle Bebauungspläne für die die Planfeststellung betreffenden Bereiche Gleisanlagen bzw. öffentliche Verkehrsfläche fest. Damit stimmen die planerischen Absichten der Stadt mit dem hier forcierten Planfeststellungsverfahren weitestgehend überein.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 378 sind festgesetzte und realisierte öffentliche Grünflächen von der Planfeststellung betroffen. Die Überplanung ist für diesen Bereich städtebaulich vertretbar. Für die realisierten Grünstrukturen ist ein Ausgleich erforderlich.

Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit

Die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde, der unteren Immissionsschutzbehörde, der unteren Bodenschutzbehörde / Abfallwirtschaftsbehörde und der unteren Wasserbehörde / Gewässerbenutzungen / Anlagen an Gewässern ist als Anlage 1 beigefügt und muss berücksichtigt werden.

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

Anlage:

Anlage 1: Stellungnahme Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit

Amt 66
Herrn Kuhn

Reaktivierung der SPNV WLE-Strecke Sendenhorst-Münster
- Neue und aktualisierte Planunterlagen als Deckblatt A

Seitens des Amtes für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit nehme ich zu dem Planungsvorhaben wie folgt Stellung:

Untere Naturschutzbehörde

1. Stellungnahme der Stadt Münster vom 10.11.2020

Die Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde werden aufrechterhalten.

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.

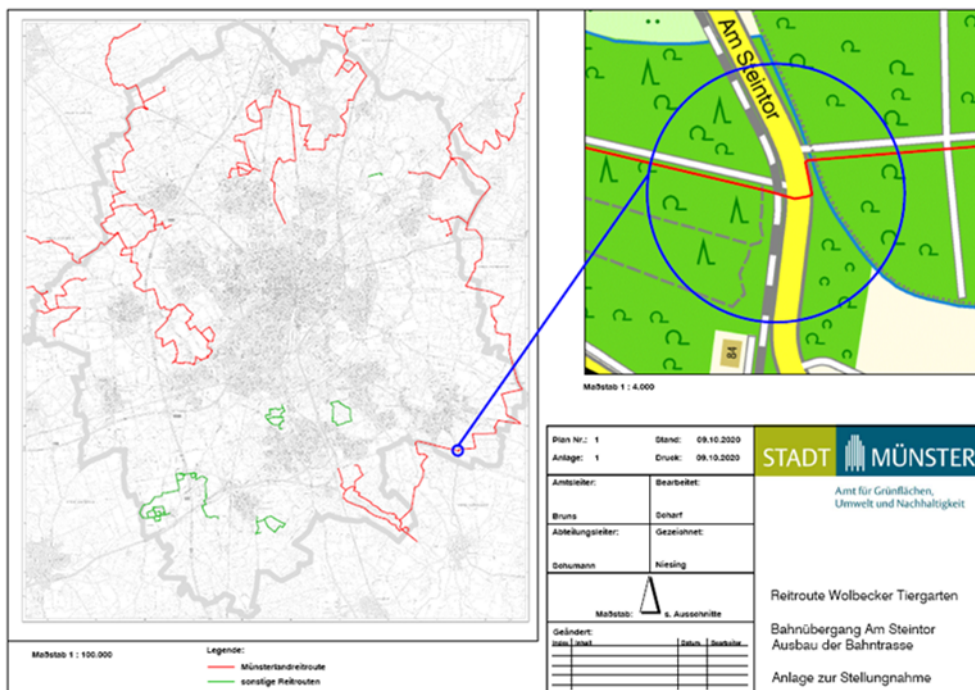
Projekt „Pferderegion Münsterland“

Unter der Projektträgerschaft 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 „Pferderegion 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 Reitroutes und ihre Anschlüsse an die Nachbarkreise Coesfeld, Steinfurt und Warendorf und die Bahnquerung der Münsterland-Reitroute mit Anschluss an den Wolbecker Tiergarten dargestellt.



2. Anhörungsverfahren Deckblatt A

Hinweis:

Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Planunterlagen

Die UNB Münster begrüßt, dass im Deckblattverfahren zur Verdeutlichung der Eingriffssituation die Bestands- und Konfliktpläne in einem Maßstab 1:500 überarbeitet worden sind. Die Maßnahmenpläne hingegen werden weiterhin in einem Maßstab 1:1000 geführt. Aufgrund der kleinteiligen Strukturen im Streckenverlauf der Stadt Münster, insbesondere im Stadtteil Gremmendorf, ist eine eindeutige Zuordnung der erhaltenswerten Gehölzstrukturen nicht immer möglich. Das betrifft vor allem flächenhafte Gehölze mit ihren unterschiedlichen Strukturen, die nur zum Teil vom Eingriff beansprucht werden. Aus diesem Grunde sollte in ausgewählten

Bereiche Detailschnitte z.B. in einem Maßstab 1:100 bzw. 1:50 erarbeitet werden, die die geplanten Maßnahmen verdeutlichen.

Zusätzlich sind die festgesetzten Schutzgebiete in den Planunterlagen darzustellen.

Zusammenfassende Darstellung der unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Biotopen

In der Tabelle 33 werden die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen von Biotopen dargestellt. Zusammenfassend kommt es im Vergleich zu dem Antrag zur Planfeststellung vom 08.05.2020 zu einer Erhöhung der vom Eingriff betroffenen Fläche. Bei den baubedingten Verlusten (TP1) erhöht sich Fläche von 73.148 qm auf 155.632 qm. Bei den anlagenbedingten dauerhaften Verlusten (TP2) von 127.778 qm auf 140.584 qm. Aus welchen Gründen sich die Dimension für die baubedingten und anlagenbedingten Verluste sich erheblich erhöht haben, geht aus den textlichen Erläuterungen nicht hervor.

Artenschutzprüfung

In den Jahren 2015/16 wurden Kartierungen zu folgenden Artengruppen durchgeführt:

- Fledermäuse
- Amphibien
- Reptilien
- Weitere Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie
- Vögel

Es ist nicht klar, worauf sich der angegebene Literaturhinweis Ökoplan, 2018 (Floristische und faunistische Untersuchungen zum Projekt Reaktivierung des SPNV WLE-Strecke Sendenhorst – Münster. Unveröffentlichtes Gutachten), s. S. 23, 30, 91, 107 der Artenschutzprüfung bezieht. Eine Aktualisierung / bzw. Überprüfung auf Plausibilität hinsichtlich Veränderungen wie am 23.03.22 in einer Videokonferenz mit der Bezirksregierung vereinbart, hat offensichtlich nicht stattgefunden. Die Daten sind daher in 2023 veraltet, was Auswirkungen auf die Planfeststellung haben kann.

Im Deckblattverfahren sind abweichend von der ursprünglichen Fassung nun vorsorglich Ersatzquartiere für Fledermäuse und Feldsperlinge vorgesehen. Hinsichtlich der Zauneidechse wird entsprechend der Kartierergebnisse nicht mit artenschutzrechtlichen Konflikten gerechnet. Sofern im Rahmen der Umweltbaubegleitung Zauneidechsen festgestellt werden sollten, sind noch festzulegende Maßnahmen notwendig.

Zu Kap 5.1 Maßnahmen zur Vermeidung

Bäume mit quartierrelevanten Strukturen sind zeitlich vorgezogen mehrere Wochen vor der Fällung durch Fledermausexperten auf Besatz von Fledermäusen zu untersuchen, um ggfs. noch angemessen reagieren zu können. Nicht belegte Quartierpotentiale sind zu entwerfen, z. B. durch Einwegverschlüsse.

Sonstige Hinweise

Städtischer Baumbestand, der im Zuge der Baumaßnahme entfernt wird, ist finanziell auszugleichen. Die Erstellung eines Wertgutachtens erfolgt im Vorgriff der Maßnahme in Abstimmung mit der Abteilung Grün- und Sportflächenunterhaltung, Forsten der Stadt Münster.

Untere Immissionsschutzbehörde

Im Rahmen der TÖB-Beteiligung 2020 zum Planfeststellungsverfahren wurde seitens der unteren Immissionsschutzbehörde eine Stellungnahme abgegeben. In dieser wurden die folgenden Punkte angemerkt:

1. Grundlagen der Umweltplanung (GUP): 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/ 61dB(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.

2. Schadstoffbelastung: Eine belastbare Aussage zu den erwartenden vorhabensbezogenen Emissionen und Immissionen durch den Schienenverkehr im Nahbereich der Trasse sollte den Planfeststellungsunterlagen beigelegt werden.
3. Verkehrliche Grundannahmen: 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.

Zu 1.

Laut dem Gesamtänderungsprotokoll wurden keine Änderungen im GUP vorgenommen. Auch im Schallgutachten wird weiterhin nicht auf die Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm im Bereich der verfassungsmäßigen Zumutbarkeitsschwelle von 70/ 60 dB(A) eingegangen. Aus Sicht der unteren Immissionsschutzbehörde ist eine Erläuterung hinsichtlich einer Gesamtlärbetrachtung erforderlich. Es wird auf den Erlass vom Ministerium für Verkehr NRW aus dem Jahre 1997 verwiesen. Eine Kopie ist dieser Stellungnahme angehängt.

Zu 2.

Im Deckblattverfahren wurde eine neue Unterlage (Nr.24) ergänzt „Aussagen zu Luftschadstoffimmissionen“. In diesem Gutachten (exemplarische Luftschadstoffimmissionsberechnung) heißt es, dass die Zusatzbelastung durch die WLE im ungünstigsten Fall an einem dem Haltepunkt nächstgelegenen Gebäude für Feinstaub $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ beträgt und für Stickstoffdioxid $5,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Überraschend ist die hohe Zunahme von NO_2 durch die Reaktivierung. In der dargestellten Prognose von NO_2 sind maximal $22,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittel ausgewiesen. Insgesamt liegt dieses Mittel deutlich unter dem geltenden Jahreshgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, aber über dem in der EU diskutierten zukünftigen Grenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die für die Prognose berücksichtigte Windklassenstatistik des DWD ist sehr untypisch. In den bisherigen Gutachten zur Lufthygiene sind deutlich andere Windverteilungen aufgeführt. Vergleichend ist die Windverteilung des Gutachtens zur Reaktivierung mit einer Verteilung aus einem anderen Gutachten zu einem B-Plan dargestellt (Anlage). Die Differenzen sind sehr groß. Die Windklassenstatistik aus dem Gutachten ist vor dem Hintergrund nicht nachvollziehbar und die Verwendung ist zu erläutern.

Zu 3.

Die verkehrlichen Grundannahmen in den Anlagen 2.1 und 2.2. der schalltechnischen Untersuchung sind unverändert. Lediglich im Erläuterungsbericht wurde der folgende Passus ergänzt: „Personenzugfahrten werden unregelmäßig als Sonderfahrten durchgeführt“. Aus Sicht der unteren Immissionsschutzbehörde sind die Annahmen weiterhin erklärungsbedürftig.

Weitere Stellungnahme zum Anhörungsverfahren Deckblatt A

- Die Änderungen im Schalltechnischen Gutachten sind für die Schutzabschnitte im Stadtgebiet Münster (6,7,8,9,10,11 und 12) unerheblich. Das Ergebnis der Bewertung nach 16. BImSchV (Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen) für die betrachteten Immissionsorte in den o.g. Schutzabschnitten ist unverändert. Auch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen, Kombination aus Schienenstegabschirmung und passivem Schallschutz, sind unverändert.
- Neben den Schutzabschnitten wurden außerdem einzelne Gebäude betrachtet. Die mit dem Deckblattverfahren vorgelegten neuen Berechnungen ergeben für den Immissionsort 252 (Am Steintor 58) in Wolbeck, dass im Vergleich zu vorher die Anspruchsvoraussetzungen nach 16. BImSchV nicht mehr erfüllt sind. In der alten Berechnung wurde der Immissionsgrenzwert um bis zu $3,1 \text{ dB(A)}$ überschritten. Aus Sicht der unteren Immissionsschutzbehörde wäre eine Erklärung des neuen Berechnungsergebnisses im Gesamtänderungsprotokoll hilfreich.
- Es wurde die Unterlage Nr. 23 „Aussagen zu den Baulärm- und Erschütterungsimmis-sionen“ im Rahmen des Deckblattverfahrens ergänzt. Aus Sicht der unteren Immissionsschutzbehörde sind die hier getroffenen Aussagen nachvollziehbar.
- Das bereits in 2020 vorgelegte Erschütterungsgutachten ist unverändert.

Untere Bodenschutzbehörde / Abfallwirtschaftsbehörde

Vorsorgender Bodenschutz

In der Stellungnahme aus 2020 wurde darauf hingewiesen, dass eine aktualisierte Auflage der Karte der Schutzwürdigen Böden des Geologischen Dienstes NRW vorliegt. Entsprechend

wurde die Bestandsbewertung zum „Landschaftsfaktor Boden“ im Landschaftspflegerischen Begleitplan überarbeitet. Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der aktualisierten Planunterlagen.

Altlasten-/Altlastenverdachtsflächen

Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der aktualisierten Planunterlagen. Die Stellungnahme aus 2020 ist weiterhin gültig.

Untere Abfallwirtschaftsbehörde

Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der aktualisierten Planunterlagen. Die Stellungnahme aus 2020 ist weiterhin gültig.

Untere Wasserbehörde / Gewässerbenutzungen / Anlagen an Gewässern

Oberflächengewässer

1. Einleitungsmengen:

Die Einleitungsmengen sind im Vergleich zu den bisherigen Planungen bei einzelnen Einleitungsstellen deutlich erhöht. Im der Videokonferenz vom 28.10.2022 wurde dargelegt, dass dies auf Änderungen im Entwässerungssystem zurückzuführen ist. So werden in den neuen Unterlagen vermehrt Bahnseitengräben durch Tiefenentwässerungen ersetzt. Dies führt dazu, dass die in den langgezogenen Bahnseitengräben erfolgende Retention nicht mehr erfolgt und sich die Einleitungsmengen deutlich erhöhen.

Für die Gewässer Sandbach (3272), Nebengewässer der Angel (328994), Werse (32) und Loddenbach (32916) sind die Erhöhungen der Einleitungsmengen aufgrund der vorgebrachten Begründung der Flächenverfügbarkeit tolerabel.

Für das Gewässer Vornholtgraben (32912) sollte geprüft werden, inwiefern die Erhöhung der Einleitungsmengen abgemildert werden kann.

Das Gewässer wird zurzeit von der Stadt Münster von seinem Ursprung auf dem Westfalengelände bis zum Durchlass unter dem Angelmodder Weg überplant. Teil dieser Planungen sind verschiedene Maßnahmen von der Entrohrung entlang der WLE-Trasse über die Erneuerung zahlreicher Durchlässe bis zu Aufweitungen im Gewässerprofil. Ziel dieser Maßnahmen ist die naturnahen Umgestaltung des Gewässers sowie die hydraulische Entlastung des Gewässersystems.

2. Einleitungsqualität:

In den bisherigen Planungen wurde von einer Vorreinigung des Niederschlagswassers durch die belebte Bodenzone der Bahnseitengräben ausgegangen (vergleiche alte Antragsunterlagen).

Da die Seitengräben nicht durchgängig vorhanden sind und in den neuen Planungen vermehrt durch Tiefenentwässerungen ersetzt werden, ist zu klären inwiefern das Niederschlagswasser unbehandelt in Oberflächengewässer eingeleitet werden darf.

Gemäß DWA-A 102-2/BWK-A 3-2 Anhang A Tabelle A.1 werden Gleisanlagen in verschiedene Belastungskategorien eingeteilt. Diese Kategorisierung und somit die Behandlungsbedürftigkeit ist von mehreren Faktoren abhängig. Dazu zählt zum Beispiel die Verkehrsbelastung der Strecke in Bruttoregistertonnen pro Tag und Gleis (BRT), der Aufbau des Bahnkörpers (Schotteroberbau/feste Fahrbahn) oder der Einsatz von Pestizide zur Vegetationskontrolle.

Das DWA-A 102-2/BWK-A 3-2 ist jedoch ausdrücklich nicht für Gleisanlagen außerhalb geschlossener Ortschaften anzuwenden. Daher ist es auf einen Teilbereich der Strecke auf dem Stadtgebiet Münster nicht unmittelbar anwendbar.

Es sollten dennoch eine Aussage bezüglich der Behandlungsbedürftigkeit in Anlehnung an die Kategorisierung des DWA-A 102-2/BWK-A 3-2 in die Antragsunterlagen aufgenommen werden.

Gewässerentwicklung:

Die für die Reaktivierung vorgesehene Bahnstrecke 9213 zwischen Sendenhorst und Münster kreuzt auf dem Stadtgebiet Münster folgende Fließgewässer:

3272 (Sandbach) bei km 26,169

328994 bei km 28,192

32 (Werse) bei km 29,635

32912 (Vornholtgraben) bei km 30,258

Hinweis:

Bei eventuell geplanten Erneuerungen von Bauwerken zur Gewässerkreuzung (z.B.: Durchlässe) sind die Vorgaben für bauliche Anlagen aus der Blauen Richtlinie (Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen) zu beachten.

Im Auftrag

Otten



Anlage 1.

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Postanschrift:
Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr NRW · 40190 Düsseldorf

An den
Landschaftsverband Rheinland
- Dezernat 5 -
Haus des Landschaftsverbandes

50663 Köln

Dienstgebäude und Lieferanschrift:
Haroldstraße 4
40213 Düsseldorf

Telefon
(0211) 837-02
Durchwahl
837-4328
Datum 3. Juli 1997/Roh

An den
Landschaftsverband
Westfalen-Lippe
- Straßenbauverwaltung -
Postfach 61 25

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
713-32-01/15.3
Bearbeiter: Herr Walter

48133 Münster

nachrichtlich an

Bezirksregierungen

59817 Arnsberg
32754 Detmold
40408 Düsseldorf
50606 Köln
48128 Münster

~~Bezirksregierung
eing. 10. JULI 1997
Arnsberg~~

Betr.: Lärmschutz in der Planfeststellung
hier: 1. Bildung von "Summenpegeln"
2. Bestimmtheit der lärmtechnischen Unterlagen
bei "passivem" Lärmschutz

Mit Blick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil v. 21.03.1996 - 4 C 9.95 - DVBl. 96, S. 916) und des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NW, Urteil v. 10.11.1993 - 23 D 52/92. AK - NVWB1. 94, S. 463) bitte ich, bei der Erstellung der lärmtechnischen Unterlagen für die Planfeststellung zukünftig folgendes zu beachten:

1. Bei der Ermittlung und Bewertung von Lärmbelastungen beim Neubau und bei der wesentlichen Änderung von Straßen gilt grundsätzlich, daß die Nachbarschaft für den Bereich des Verkehrslärms nicht durch einheitliche, alle Vorbelastungen erfassende Grenzwerte geschützt ist. Bei der Anwendung der §§ 41 bis 43

2

BImSchG und der hierauf beruhenden 16. BImSchV sind vielmehr Lärm von verschiedenen Straßen sowie Straßen- und Schienenlärm getrennt zu ermitteln und zu bewerten; sie dürfen grundsätzlich nicht zu einem Summenpegel zusammengerechnet werden (§ 3 der 16. BImSchV). Denn der Gesetzgeber hat bewußt keine Regelung zur Lärmsanierung des Gesamtbestands von Straßen- und Schienenwegen getroffen (vgl. auch Nr. 10.6, Abs. 2 VLärmSchR 97).

Dieser Grundsatz erfährt jedoch eine Ausnahme, wenn die Grenze zur Gesundheitsgefährdung und zur Gewährleistung der Substanz des Eigentums überschritten zu werden droht. Der Staat darf nämlich keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14. Abs. 1 Satz 1 GG geschützten Güter Gesundheit und Eigentum auslösen. Ein bereits von einer Straße oder einer Schiene ausgehender Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder wesentlicher Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfen deshalb zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheits- bzw. Eigentumsgefährdung darstellt; insoweit kommt es damit ausnahmsweise auf den Summenpegel beider Lärmquellen an.

Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sogenannten "enteignenden Wirkung" ausgegangen ist; diese ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen (vgl. BVerwGE 87, 332 (382); BGH vom 25.3.1993 NVwZ 1993, 1700).

Sofern Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß die Gesamtbelastung (Schiene/Straße oder Straße/Straße) die vorgenannten Werte übersteigen könnten, bitte ich, in diesen Fällen die lärmtechnischen Unterlagen durch nachvollziehbare Aussagen darüber zu ergänzen, ob die genannten Lärmpegel überschritten werden oder nicht.

2. Nach der oben erwähnten Entscheidung des OVG NRW ist dem Grundsatz planerischer Konfliktbewältigung nicht Genüge getan, wenn lediglich allgemeine Lärmwerte festgelegt werden, jenseits derer die von einem Straßenbauvorhaben Betroffenen Anspruch auf passiven Lärmschutz haben, ohne konkret festzulegen, wo und in welchem Umfang passiver Lärmschutz zu leisten ist.

Deshalb ist es erforderlich, im Planfeststellungsbeschluß die Wohngrundstücke im einzelnen zu benennen, deren Eigentümer einen Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz haben, sofern (auch nach Durchführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen) die Grenzwerte nach der 16. BImSchG überschritten werden.

Ich bitte, die lärmtechnischen Unterlagen - soweit erforderlich - entsprechend zu ergänzen.

Im Auftrag

(Klaus Walter)



Beglaubigt:

Klaus Walter
Angestellte

Für die Immissionsberechnungen wurde eine meteorologische Zeitreihe der nahegelegenen Wetterstation auf dem Gelände der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster genutzt. Die Daten stammen aus dem Jahr 2015 bis 2017 und repräsentieren sehr gut die langjährigen Windverhältnisse im Untersuchungsraum.

Die Abbildung 4.3 stellt die Windrichtungsverteilung an der Station dar. Die Abbildung belegt, dass der Überdachwind im Untersuchungsgebiet bevorzugt aus südwestlichen Richtungen weht.

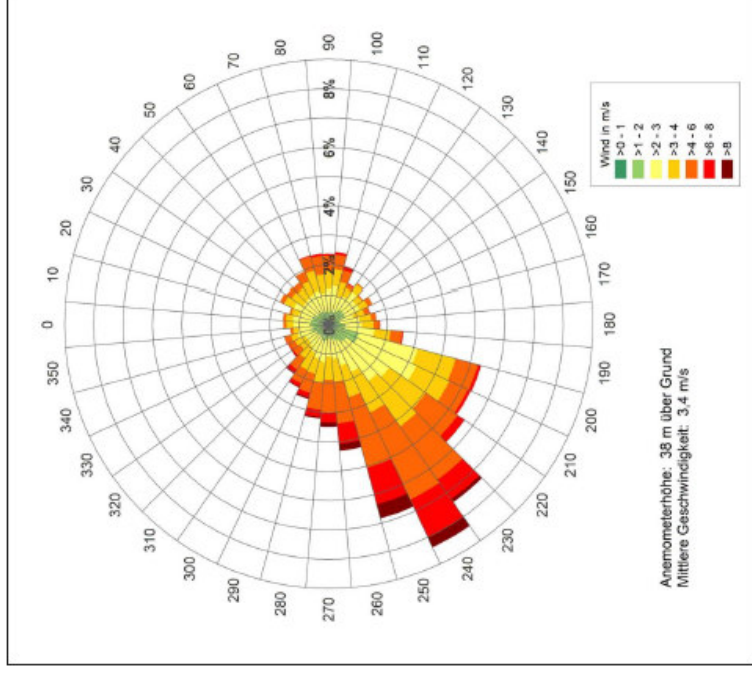
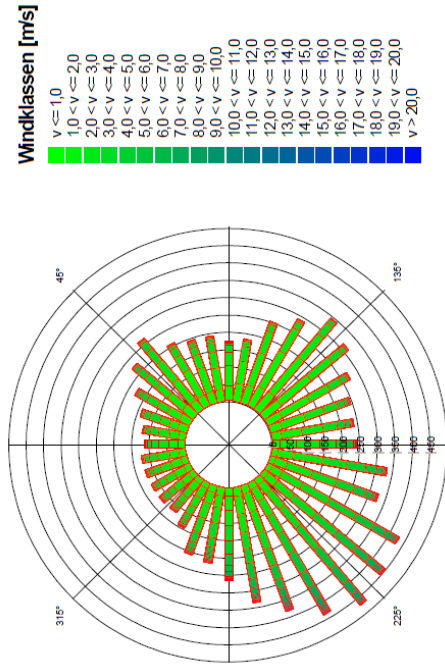


Abbildung 4.3: Windrichtungsverteilung der Messstation Universität-Münster

Für die Immissionsprognose wurde die Messreihe mit jeweils 1-Stunden-Mittelwerten in Windrichtungssektoren à 10° ausgewertet und deren Häufigkeiten ermittelt. Die Häufigkeitsverteilung der Windrichtung und Windgeschwindigkeit ist in Abbildung 5.1 dargestellt. Es dominieren südwestliche, südöstliche und nordöstliche Windrichtungen bei einer mittleren Windgeschwindigkeit von 3,2 m/s in 10 m Höhe.

Abbildung 5.1 Häufigkeitsverteilung der Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten an der DWD-Station 01765 Münster/Osnabrück der Jahre 2010 bis 2019



Anemometerhöhe: 10 m über Gelände; Datenquelle: DWD

Schadstoffgutachten Reaktivierung des SPNV 06/22

Es könnten noch weitere Windklassenstatistiken aus anderen Gutachten geliefert werden, die eine ähnliche Tendenz bei der Verteilung aufweisen

Lufthygienisches Fachgutachten Münster B-Plan 609, 12/19

Insbesondere die geringe prozentuale Windverteilung aus Süd-West (max. 4,5 %) und die hohen Nebenmaxima aus Windrichtung NO und SO sind äußerst untypisch.