

Interessengemeinschaft Bahnunterführung Sudmühlenstraße

An den  
Rat der Stadt Münster  
48127 Münster

Dezernentin OB  
Eing. 02. Dez. 2022

33 2.6.V. 8/12  
30.11.2022  
6. 2.12

Anregung gemäß § 24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen  
-Das 740 Meter-Netz DB: Für höhere Betriebsqualität im Schienenverkehr;  
Projekt Bereich Münster- Sudmühle – Mariendorf

Stadt Münster  
Amt für Bürger- und Ratsservice  
05. Dez. 2022  
Scheck €

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Markus Lewe

Als Interessengemeinschaft der Anlieger Sudmühlenstraße möchten wir uns gemäß § 24 GO in der Angelegenheit 740 Meter Netz DB Projekt Münster Sudmühle an den Rat der Stadt Münster wenden.

Unsere Anregungen zum o.g. Projekt haben wir in den anliegenden beiden Schreiben dargelegt.

Wir haben große Bedenken gegen die Errichtung einer Unterführung im Zuge der beidseitig bebauten Sudmühlenstraße.

Wir würden einer Unterführung zwischen den Bahnübergängen Mariendorf und Sudmühle unbedingt den Vorzug geben.

Wir bitten um Prüfung und Stellungnahme.

Mit freundlichem Gruß

## Interessengemeinschaft Bahnunterführung Sudmühlenstraße

Stadt Münster  
Der Oberbürgermeister  
Herrn Markus Lewe  
Klemensstraße 10  
48143 Münster

30.11.2022

### **Das 740 Meter-Netz: Für höhere Betriebsqualität im Schienenverkehr; Projekt Münster- Sudmühle**

Sehr geehrter Herr Lewe

wir wenden uns als Anlieger der Sudmühlenstraße an Sie.

Seit Wochen werden wir über die Medien und Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung über Planungen zur Schließung der Bahnübergänge Sudmühlenstraße und Mariendorf informiert. Dabei stehen mehrere Varianten zur Auswahl, die Ihnen sicher bekannt sind.

Zu großer Verunsicherung führt bei uns als Anlieger der Sudmühlenstraße das Projekt einer Unterführung unter den Bahngleisen an der Sudmühlenstraße. Folgende Fragen werden aus unserer Wahrnehmung bisher nicht beantwortet:

- Die Breite der geplanten Unterführung lässt befürchten, dass die Realisierung nicht ohne Eingriffe in die anliegenden Privatgrundstücke erfolgen kann. Ein Einschnitt in diese Grundstücksfläche ist daher kaum realisierbar, ohne die Nutzung der Grundstücke nachhaltig zu beeinträchtigen.
- Auf den Grundstücken befinden sich Versorgungsleitungen, u.a. auch seit Jahrzehnten in Betrieb befindliche Wärmepumpen. Es ist derzeit nicht nachvollziehbar, wie diese Infrastruktur bei dem Bau einer Unterführung erhalten werden kann.
- Der Bau einer Unterführung beinhaltet das Risiko der Schädigung der Bausubstanz der nah an der Straße gelegenen Häuser (Setzrisse, etc.). Gibt es Konzepte des Bauherrn Deutsche Bahn und der Stadt Münster, diese Risiken auszuschließen?
- Existieren bereits gutachterliche Stellungnahmen hinsichtlich der Schwere der Eingriffe der jeweiligen Bauvarianten? Sollte das der Fall sein, ist eine Einsichtnahme in diese Gutachten für uns von großem Interesse.
- Ein enteignender Eingriff in die Grundstücke der Anlieger der Sudmühlenstraße ist bekanntermaßen nur dann zulässig, wenn der Eingriff verhältnismäßig im Hinblick auf den zu erreichenden Zweck ist und ein milderes Mittel nicht zur Verfügung steht. Wir gehen davon aus, dass diese Güterabwägung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens stattfindet und nicht erst in einem von den Anliegern zu betreibenden Verwaltungsgerichtsverfahren geklärt werden muss.
- In dem bisher angebotenen Bürgerdialog gab es keine Vorinformationen über die Komplexität der Anlagevarianten, die vorgestellt wurden. Insofern hat das Ergebnis dieses Dialogs keine Aussagekraft.

Wir hoffen, mit vorstehenden Ausführungen, den Kern unserer Bedenken nachvollziehbar dargestellt zu haben.

## **Das 740 Meter Netz:** Für höhere Betriebsqualität im Schienenverkehr.

### Projekt: **Münster Sudmühle** und **Münster Mariendorf**

Laut Information durch die Deutsche Bahn, sollen die Bahnübergänge in Mariendorf und Sudmühle geschlossen werden. Mögliche Varianten für die geplante Verkehrsanbindung von Mariendorf und Sudmühle wurden vorgestellt.

#### **Variante 1:**

Die Variante 1 gleicht in wesentlichen Punkten der Variante 2 und wird nicht besonders behandelt.

#### **Variante 2:**

Neues Kreuzungsbauwerk als Ersatz für beide Bahnübergänge, als Unterführung mit Verbindungsstraße zur Dyckburg-, bzw. Sudmühlenstraße.

#### **Variante 3:**

Unterführung des Bahnübergangs Sudmühle bei gleichzeitiger Schließung des Bahnübergangs Mariendorf und dortiger Errichtung einer neuen Personenunterführung (PU).

### **Vor- und Nachteile Variante 3:**

#### **Vorteile:**

Auf den 1. Blick scheint sich eine Unterführung in Sudmühle anzubieten:

- Benutzung der vorhandenen Straßentrasse,
- wenig zusätzliche Versiegelungsflächen,
- Bauarbeiten nur im näheren Umfeld des Bahnübergangs.

#### **Nachteile:**

Tatsächlich beinhaltet diese Variante laut DB die **gleichzeitige Schließung** der Bahnübergänge Sudmühlenstraße und Mariendorf, weil sie technisch miteinander verbunden sind. Dauer der Bauzeit ca. 2-3 Jahre!

- Wie wird der Verkehr umgeleitet?

- Wie funktionieren Rettungswege: Zufahrt für RTW, Feuerwehr und Müllabfuhr, Post, Taxi usw.?
- Die erforderliche Breite der Unterführung:

2 Fahrspuren, 1 kombinierter Rad- und Fußweg mit Gegenverkehr und Gefälle bzw. Steigung, und ein erforderlicher Erschließungsweg zu den unmittelbar an der Sudmühlenstraße gelegenen Wohnhäusern, lässt befürchten, dass die mögliche Unterführungsbreite nicht ausreicht und daher die Anlieger im Ziegelhof Teile ihrer Gärten abgeben müssen, um die erforderliche Gesamtbreite der Unterführung zu erreichen.
- Sämtliche Versorgungsleitungen, Hoch- und Niederspannung, Erdgas, Frisch- und Abwasser, Regenwasser, Strom und Telefon müssen neu verlegt werden.
- Es ist mit Schäden an vorhandenen Gebäuden zu rechnen, wenn das Grundwasser für den Betrieb der Unterführung dauerhaft abgesenkt wird. In diesem Gebiet besteht der Untergrund aus Lehm- und Mergelschichten, die auf Wasserentzug mit Setzungen reagieren. (früher gab es hier Ziegeleien, s. „Ziegelhof“)
- Einige unmittelbar angrenzende Gebäude haben Boden-Wärmepumpen- bzw. Geothermie-Heizungen. Wie reagieren die auf den geplanten Geländeeinschnitt und die dauerhafte Grundwasserabsenkung? Hohe Dichte des Gesteins sowie ein hoher Grundwasserfluss wirken sich positiv auf die Ergiebigkeit des Wärmetausches aus, trockene Böden ergeben nur geringe Werte.
- Die Gebäude unmittelbar hinter den Bahngleisen, Sudmühlenstr. 105, 107, 109 und Havichhorster Mühle 36, können durch die Absenkung der Straße nicht mehr erreicht werden. Hier muss eine ca. 300 m lange neue Straße gebaut werden.
- Die Planung und Verwirklichung des großen Kreuzungspunktes der Warendorfer Straße und der Umgehungsstraße mit Anbindung an den Schiffahrter Damm hatte ein wesentliches Ziel, nämlich Handorf und Sudmühle vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Wenn das Schrankenhindernis in Sudmühle entfällt und eine Unterführung die Querung der Schienen erleichtert, wird sich in kurzer Zeit ein attraktiver Schleichweg von der Warendorfer Str. zum Schiffahrter Damm entwickeln. Genau das Gegenteil sollte die B481n bewirken.

- In Mariendorf wird außerdem der Bau einer neuen Personenunterführung erforderlich.

**Diese Variante ist die kostenintensivste, schwierig zu verwirklichen und sie stellt eine unverhältnismäßige Belastung für die Anwohner über mehrere Jahre dar.**

### **Vor- und Nachteile der Variante 2:**

Neues Kreuzungsbauwerk zwischen Dyckburgheide und dem Heidehof:

Hier, in einem ca. 165 m tiefem Wald, bestehend aus alten Pappeln, die schon zum Abholzen gekennzeichnet sind und wildem Gestrüpp (Buchen, Eichen und Ahornbäume stehen nur in unmittelbarer Nähe von Dyckburgheide und dem Heidehof), könnte das Kreuzungsbauwerk als Unterführung verwirklicht werden:

#### **Vorteile:**

- Ungestörte Bauzeit, keine Verkehrsumleitung erforderlich,
- keine Breitenprobleme bei Fahrbahnen und Rad- und Fußwegen,
- keine Veränderung oder Verlegung von Versorgungsleitungen,
- keine Gebäudeschäden zu erwarten, da Gelände unbebaut ist,
- Zufahrt von Mariendorf nach Handorf mit Auto möglich, da an die Verbindungsstraße ebenerdig angeschlossen werden kann,
- durch die Sperrung der Ortsdurchfahrt Handorf für LKW, Geschwindigkeitsbegrenzung und die umständlichere Durchfahrt über das neue Kreuzungsbauwerk, würde ein Schleichweg zum Schiffahrter Damm weniger attraktiv sein und die Hauptverkehrsrichtung über die neue B481n besser angenommen werden.
- Kostengünstigere Variante!

**Nachteile:**

- Neubau der Verbindungstraße zur Dyckburg- bzw. zur Sudmühlenstraße.

**Für die Anwohner, die seit mehr als 40 Jahren vom zunehmenden Verkehr auf zu schmalen Straßen und ständigen Staus vor den Schranken Sudmühle und Mariendorf gequält werden, wäre diese Variante eine Erleichterung.**