



Amt für Mobilität und Tiefbau

23.02.2023

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Rüller

Telefon: 492-6920

Rueller@stadt-muenster.de

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Betrifft

Sudmühlenstraße - Planung der DB Netze zur Aufhebung der Bahnübergänge Sudmühlenstraße und Mariendorfer Straße

Beratungsfolge

02.03.2023	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
15.03.2023	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
22.03.2023	Hauptausschuss	Vorberatung
22.03.2023	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Stadt Münster stimmt der Auflassung der Bahnübergänge „Sudmühlenstraße“ (BÜ904) und „Mariendorfer Straße“ (BÜ903) und dem Ersatz der höhengleichen Bahnübergänge durch ein bzw. zwei niveaufreie Kreuzungsbauwerke im Grundsatz zu.
2. Die Übersicht der DB Netze (Anlage 1), und die Ergebnisse des Bürgerdialogs (Anlage 3) zu den Varianten für den Ersatz der Bahnübergänge „Sudmühlenstraße“ (BÜ904) und „Mariendorfer Straße“ (BÜ903) werden zur Kenntnis genommen.
3. Der Rat der Stadt Münster nimmt zur Kenntnis, dass die DB Netze AG die Verlegung der Sudmühlenstraße und ein Ersatzbauwerk als Straßenüberführung (Variante 1 b) als ihre Vorzugsvariante benennt und ein zweites Ersatzbauwerk für den Fuß- und Radverkehr Mariendorf von dort nach jetzigem Planungsstand nicht für erforderlich erachtet wird.
4. Der Rat der Stadt Münster stimmt, vorbehaltlich abweichender maßnahmenrelevanter Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), als Vorzugsvariante für einen Ersatz der Bahnübergänge durch
 - 4.1 die Verlegung der Sudmühlenstraße und den Neubau eines Ersatzbauwerkes als Straßenunterführung (Variante 1 a)und

4.2 den Neubau eines zusätzlichen barrierefreien Ersatzbauwerkes für den Fuß- und Radverkehr im Bereich Mariendorf.

5. Der Rat der Stadt Münster nimmt zur Kenntnis, dass die seitens der Stadt Münster geforderte Variante (1 a) Mehrkosten (Ausbau- und Folgekosten) in Höhe von ca. 15 Mio. € gegenüber der Vorzugsvariante der DB Netze AG (1 b) verursacht und diese Mehrkosten möglicherweise nicht in die Kostenteilung entsprechend Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) einfließen, sondern in vollem Umfang von der Stadt Münster zu tragen wären. Alternative Fördermöglichkeiten aus Landesmitteln sind nach aktuellem Stand ebenfalls nicht zu erwarten.

Über die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel kann erst nach Ermittlung aller Kosten im Zuge der weiteren Planung entschieden werden.

6. Der Rat der Stadt Münster nimmt zur Kenntnis, dass eine abschließende Entscheidung über eine maßnahmenbedingte Finanzierung nach den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) für ein zweites Ersatzbauwerk (Fuß- und Radverkehr Mariendorf) durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), das Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Bezirksregierung (BZR) noch nicht vorliegt, eine Finanzierung aufgrund fehlender Maßnahmenrelevanz aktuell nicht in Aussicht gestellt wird. Die Stadt Münster müsste dann die Kosten (Baukosten je nach Variante zwischen 5,5 Mio. € und 9,5 Mio. €) zu 100 % finanzieren. Alternative Fördermöglichkeiten aus Landesmitteln sind nach aktuellem Stand ebenfalls nicht zu erwarten.

Über die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel kann erst nach Ermittlung aller Kosten im Zuge der weiteren Planung entschieden werden.

7. Die Verwaltung wird beauftragt in Abstimmung mit den Stadtwerken frühzeitig ein Konzept für ein ÖPNV- Angebot für den Ortsteil Mariendorf zu erarbeiten.
8. Die Anregung nach § 24 GO NRW (2022-00155) gilt mit dem Ratsbeschluss als erledigt.
9. **Das Prüfergebnis der DB zur Möglichkeit einer getrennten, bauzeitlichen Schließung der Bahnübergänge Sudmühle und Mariendorf wird zur Kenntnis genommen.**
10. **Es wird zur Kenntnis genommen, dass die offenen Fragen aus der digitalen Informationsveranstaltung vom 19.01.2023 mit dieser Ergänzungsvorlage beantwortet sind.**

Begründung:

Zu 1.:

In Deutschland nutzen Züge des Fern- und Nahverkehrs sowie Güterzüge das gleiche Schienennetz. Damit der Güterverkehr weiter von der Straße auf die Schiene verlagert wird, muss das Schienennetz für den steigenden Bedarf ausgebaut werden. Die Deutsche Bahn (DB) investiert daher in das Programm „740 m Netz“, denn für Güterzüge der europäischen Normlänge von 740 Metern gibt es auf deutschen Strecken kaum ausreichende Überholmöglichkeiten. Damit die langsameren Güterzüge die schnelleren Fern- und Nahverkehrszüge passieren lassen können sind diese Überholgleise aber dringend notwendig. Die Strecke zwischen Osnabrück und Münster ist eine wesentliche Verbindungsstrecke für die Verkehre zwischen den deutschen Nordseehäfen und dem Ruhrgebiet und ist Teil des transeuropäischen Kernnetzes (TEN). Auf der Strecke können Güterzüge derzeit wegen fehlender Überholmöglichkeit in der Regel nur mit einer Zuglänge < 740 m verkehren. In Sudmühle erfolgt die Ausfädelung der Güterumgebungsbahn (Umfahrung Münster Hbf) höhengleich aus der Strecke Münster – Osnabrück. Vor der Ausfädelung ist daher ein Puffergleis für 740 m lange Güterzüge erforderlich. Zwischen den Bestandssignalen steht derzeit nur eine Gleisnutzlänge von 720 m zur Verfügung. Beide Signale können nicht weiter verschoben werden. Der Rückbau des Bahnübergangs (BÜ) Sudmühlenstraße in km 73,1 ist somit die Voraussetzung zur Vergrößerung der Nutzlänge des

Überholgleises. Ohne die entsprechende Verlängerung würden bei Kreuzungsaufhalten der Güterzüge perspektivisch die Schließzeiten der Schrankenanlage weiter zunehmen, die BÜ entsprechend länger belegt sein und längere Staus und Wartezeiten für den Verkehr auf der Sudmühlenstraße zu erwarten sein.

Der BÜ Mariendorfer Straße und der BÜ Sudmühlenstraße sind gemeinsam im Stellwerk Sudmühle SF angebunden. Die Bahnübergänge sind über eine gemeinsame Sperr- und Meldeeinrichtung technisch verknüpft. Deshalb wird der BÜ Mariendorfer Straße ebenfalls geschlossen.

Die verkehrliche Situation aufgrund der hohen Frequentierung der Bahnstrecke und den häufig geschlossenen Schranken an den beiden Bahnübergängen wurde auch im Stadtteilentwicklungskonzept 2022 sowie bereits im Stadtteilrahmenplan 2009 als Handlungsfeld definiert. Hierin wurde als langfristiges Ziel die Aufhebung der beiden Bahnübergänge und die Schaffung einer Über- bzw. Unterführung an Stelle der Bahnübergänge in Mariendorf und Sudmühle formuliert.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine wesentliche Änderung einer bestehenden Bahnanlage, so dass ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden soll. Planfeststellungsverfahren sind Genehmigungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, beispielsweise Eisenbahnbetriebsanlagen, Fernstraßen, Wasserweg oder Energietrassen. Die Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Essen. Die das Beteiligungsverfahren durchführende Behörde die Bezirksregierung Münster.

Folgende nächste Planungsschritte sind im Verfahren vorgesehen:

- Abstimmung der DB und der Stadt Münster auf eine Vorzugsvariante
- Durchführung Scopingverfahren (Umweltverträglichkeit des Verfahrens) – **ist Ende 2022 mit den Festlegungen zum Untersuchungsrahmen erfolgt**
- **Erstellung des UVP-Berichtes**
- Freigabe für Entwurfsplanung/Genehmigungsplanung durch EBA
- Abschluss **Planungs- und Kreuzungsvereinbarung**

Zu 2.:

Im Zuge der Vorplanung sind seitens der DB verschiedene Varianten für den Ersatz der Bahnübergänge durch ein oder zwei neue Kreuzungsbauwerke untersucht worden (Anlage 1).

Die Varianten wurden im Rahmen einer Dialogveranstaltung am 28.09.2022 den Anwohnern durch die DB vorgestellt. Die Teilnehmer hatten dabei auch die Möglichkeit für ihre Vorzugsvariante zu stimmen. Die Dokumentation zur Bewertung der einzelnen Varianten durch die Bürger ist in der Anlage 3 beigefügt.

Aus methodischen Gesichtspunkten ist ein so ermitteltes Meinungsbild nicht als repräsentativ zu bewerten, sondern stellt den auf der Veranstaltung gewonnen Eindruck der Teilnehmerinnen und Teilnehmer dar. Im Ergebnis zeigt das erhobene Meinungsbild, dass die Mehrheit der Teilnehmer ein neues Kreuzungsbauwerk im Bereich des bisherigen Bahnübergangs Sudmühlenstraße für Kfz, Rad und Fußgänger und ein Kreuzungsbauwerk für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des bisherigen Bahnübergangs Mariendorfer Straße favorisieren. Bei den alternativen Varianten für ein neues Kreuzungsbauwerk bei Verlegung der Sudmühlenstraße wurden die meisten Stimmen für eine Straßenüberführung mit einem zusätzlichen Kreuzungsbauwerk für den Fußgänger- und Radverkehr in der Achse der Mariendorfer Straße abgegeben.

Zu 3.:

Vorzugsvariante DB

Die Beteiligung der Bürger ist ein wichtiger Bestandteil des Planverfahrens. Die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sollen dabei Eingang in die anschließend durchzuführenden formalen Schritte erhalten. Bei der Wahl der sogenannten Vorzugsvariante seitens der DB spielen zudem Kosten- und Nutzenaspekte sowie technische und umweltrelevante Faktoren eine zentrale Rolle.

Die Variante 1b (neue Trasse der Sudmühlenstraße als Straßenüberführung und Anbindung Fuß- und Radweg Mariendorf über Im Sundern an Ersatzbauwerk) stellt die Vorzugsvariante der DB dar. Die DB begründet diese Variantenwahl wie folgt:

- kürzeste Bauzeit und Bau unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Sudmühlenstraße und Mariendorfer Straße möglich
- geringe Belastung der Anwohner während Bauzeit
- geringe Unterhaltungskosten
- soziale Sicherheit (kein Angstraum)
- wirtschaftlichste Variante (Kostenschätzung 10 Mio. €)

Gespräche mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Bezirksregierung (BZR) sowie der DB im Vorlauf zur notwendigen Kreuzungsvereinbarung ergaben, dass ausnahmslos die Variante 1 b als ausreichend funktionaler Ersatz und wirtschaftlichste Variante nach dem EKrG finanziert wird. Dies bedeutet, dass für die Stadt Münster bei dieser Variante keine Kostenbeteiligung zu erwarten ist.

Ein zusätzliches zweites Ersatzbauwerk für den Fuß- und Radverkehr Mariendorf wird seitens der DB sowie des BMDV und des EBA nicht für notwendig erachtet. Die Umwege für den Rad- und Fußverkehr Sudmühle und Mariendorf sind aufgrund der etwa mittigen Lage des Ersatzbauwerkes annähernd gleich und gelten von dort als zumutbar. Ein zusätzliches Bauwerk wird durch die DB, das EBA und das BMDV als nicht maßnahmenrelevant und über dem gesetzlich Notwendigen eingestuft. Damit wird auch keine Finanzierung nach dem EKrG in Aussicht gestellt.

zu 4.:

Vorzugsvariante Stadt Münster

Die Sudmühlenstraße (K 7), Mariendorfer Straße (K 43) und Dyckburgstraße (K 33) sind Kreisstraßen und haben damit die Funktion sowohl den überörtlichen-, den ortsteilverbindenden Verkehr, die Erschließungsfunktion für angrenzende Wohnquartiere und den reinen Anliegerverkehr aufzunehmen. Perspektivisch wird sich der überörtliche Verkehr mit der Fertigstellung auf die B 481n verlagern, der ortsteilverbindende Verkehr wird aber weiterhin bestehen bleiben. Für die Bewohner von Mariendorf und Sudmühle bestehen Wegebeziehungen zu den Nahversorgern und soziale Einrichtungen in Handorf, aber auch die Wegebeziehungen zwischen Handorf, Gelmer und Coerde sind Teil des ortsteilverbindenden Verkehrs. Für diese Verkehre ist eine Aufrechterhaltung einer funktionalen Verbindung zwischen Handorfer Straße und Schiffahrter Damm zwingend erforderlich. Dabei sind insbesondere die Anforderungen für zukunftsgerichte und angebotsorientierte Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen. Die drei Kreisstraßen sind im Fahrradnetz 2.0 als Basisrouten, stellt eine Verbindung zwischen den beiden Velorouten Münster-Greven und Münster-Westbevern her.

Seitens der Stadt Münster wird die umfangreiche Variantenuntersuchung im Zuge der Vorplanung zur Aufhebung der beiden Bahnübergänge Sudmühle und Mariendorf ausdrücklich begrüßt. Die Verwaltung hat die Inhalte und Rahmenbedingungen der einzelnen Varianten zusammengestellt und eine fachliche Bewertung vorgenommen (Anlage 2). Die im Rahmen der Vorplanung durch die DB erstellten Kostenschätzungen für die einzelnen Varianten sind dabei vorerst übernommen worden. Eine detaillierte Prüfung wird im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung erfolgen. Im Folgenden werden diese Bewertungen erläutert und die fachliche Einschätzung für die vorgeschlagene Vorzugsvariante begründet. Diese berücksichtigt den aktuellen Projektstand und steht vorbehaltlich der Ergebnisse der UVP.

Varianten 1 a und 1 b

Die geplante Verlegung der Sudmühlenstraße stellt einen Eingriff in die landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie die Waldfläche und damit eine zusätzliche Versiegelung dar. Sowohl eine Ausbildung als Straßenüberführung (Rampen), als auch Straßenunterführung (Grundwasser) ist daher kritisch zu prüfen. Grundsätzlich ist bei beiden Varianten eine Anbindung an die Dyckburgstraße und eine Verkehrsführung über den, geringfügig anzupassenden, vorhanden Knotenpunkt Dyckburgstraße/ Sud-

mühlenstraße vom Verkehrsaufkommen möglich, so dass auf eine zusätzliche Querspange südlich der Dyckburgstraße verzichtet werden kann. Notwendige Anpassungen auf der Dyckburgstraße im Bereich der neuen Anbindung auf der Dyckburgstraße (geplanter Kreisverkehr) und im vorhandenen Knotenpunkt mit der Sudmühlenstraße sind in den nächsten Planungsstufen weiter auszuarbeiten.

Für den Radverkehr wird sich durch die geplante Verlegung der Straße zwar eine Verlängerung der Wegstrecke ergeben, gleichzeitig wird jedoch der aktuelle Störfaktor „Wartezeit“ vor dem Bahnübergang aufgelöst. Für Fußgänger ist die Verlängerung der Wegstrecke jedoch deutlich einschränkender und zeitintensiver.

Bei der Gegenüberstellung der Varianten Straßenunterführung (1 a) und Straßenüberführung (1 b) sind ganz unterschiedliche Parameter zu bewerten. Die Unterführung wird im Querschnitt weniger Fläche einnehmen, während die Böschungen für das Brückenbauwerk eine Breite von ca. 40 m beansprucht. Das Bauwerk der Unterführung fügt sich deutlich besser in das Gelände ein, die Fahrbahn der Brücke würde dagegen etwa 8,00 m oberhalb der Gleistrasse liegen und das Landschaftsbild deutlich stärker beeinträchtigen. Der technische Aufwand und die Unterhaltung der Unterführung und damit die Baukosten sind deutlich höher als für die Straßenüberführung, bei einer Unterführung können jedoch die Belange des Fuß- und Radverkehr aufgrund der höhenversetzten Führung zur Fahrbahn mit einem barrierefreien Ausbau und einer 3 % Längsneigung viel stärker berücksichtigt werden.

Die Baukosten für die Variante 1 b werden auf ca. 10 Mio. € geschätzt. Eine Finanzierung wird nach dem EKrG in Aussicht gestellt. Eine Kostenbeteiligung seitens der Stadt Münster würde bei dieser Variante nicht bestehen. Die Baukosten für die Variante 1 a werden auf etwa 25 Mio. € geschätzt. Für die Stadt Münster würde eine Kostenübernahme in Höhe des Differenzbetrages zur Variante 1 b von etwa 15 Mio. € entstehen. Eine Fördermöglichkeit durch Landesmittel wird vom Fördergeber kritisch beurteilt, so dass zu erwarten ist, dass die Stadt Münster den Betrag zu 100 % finanzieren muss. Dies wird damit begründet, dass die Variante 1 b technisch umsetzbar ist und damit die gegebene Aufgabenstellung erfüllt wird.

Varianten 2.1 und 2.2

Die vorhandenen Fuß- und Radverkehrsbeziehungen nach Handorf, zum Gymnasium St. Mauritz, dem Waldkindergarten oder dem Sportplatz des DJK Dyckburg stellen nur einige Wege unabhängig vom Alltags- und Freizeitverkehr dar, die durch die Schließung des BÜ in Mariendorf erheblich beeinträchtigt und perspektivisch weite Umwege in Kauf nehmen müssten. Neben den täglichen Schul- und Arbeitswegen auf dieser Strecke ist die Erreichbarkeit des Boniburger Waldes als wichtiger und attraktiver Erholungsbereich für den stadtteilübergreifenden Freizeitverkehr maßgeblich zu berücksichtigen.

In den Varianten 2.1 und 2.2 wurden in Ergänzungen zu den Varianten 1 a und 1 b zusätzliche Ersatzbauwerke für den Fuß- und Radverkehr von/nach Mariendorf geprüft. Diese Bauwerke, unabhängig ob als Über- oder Unterführung, würden einen zusätzlichen Eingriff in die landwirtschaftlich genutzten Flächen und die Waldfläche bedeuten. Aufgrund der barrierefreien Ausbildung sind lange Rampen erforderlich, so dass diese Bauwerke je nach Variante etwa 300 m östlich des heutigen Bahnübergangs Mariendorf die Bahnstrecke queren und bei der Variante Unterführung (2.1) an die Mariendorfer Straße und bei Variante Überführung (2.2) an die Dyckburgstraße anschließen. Beide Varianten bedingen Umwegfahrten für den Radverkehr, aber insbesondere für Fußgänger entstehen deutlich aufwendigere Wege.

Die Baukosten für die zusätzlichen Ersatzbauwerke werden für die Variante der Unterführung (2.1) auf 9,5 Mio. € und für die Variante der Überführung (2.2) auf 7,0 Mio. € geschätzt. Ein zusätzliches Bauwerk wird seitens der Vorhabenträger nicht als maßnahmenrelevant bewertet, da die Umwege für den Fuß- und Radverkehr als verträglich eingeschätzt werden. Somit wird auch keine Finanzierung nach dem EKrG in Aussicht gestellt. Eine Fördermöglichkeit durch Landesmittel wird ebenfalls kritisch beurteilt, so dass zu erwarten ist, dass die Stadt Münster den Betrag zu 100 % finanzieren muss. Dies wird damit begründet, dass ein zusätzliches Bauwerk für Fußgänger und Radfahrer aus technischer Sicht nicht erforderlich ist, da es eine Kreuzungsmöglichkeit, wenn auch mit einem

Umweg, gibt. Seitens der Vorhabenträger werden Umwege von 2000 m Länge auch in vergleichbaren Projekten als zumutbar bewertet.

Variante 2.3

Ein Ersatzbauwerk in der Mariendorfer Straße wäre aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur als Unterführung möglich. Die Längsneigung würde dabei aufgrund der vorhandenen baulichen Randbedingungen nicht unter 6 % betragen. Auch mit Zwischenpodesten ist diese Neigung für mobilitätseingeschränkte Personen kritisch zu bewerten. Beidseitig der Unterführung sind die Zufahrten zu den privaten Grundstücken sicherzustellen, so dass die Rampen der Unterführung nur in einer Breite von etwa 4,00 m angelegt werden könnten. Die verbleibende Breite der Unterführung entspricht nicht dem erforderlichen Maß nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Bei längeren Unterführungen ($\geq 15,00$ m) ist eine lichte Breite von mind. 6,00 m erforderlich. Diese lichte Breite wäre bei gleichzeitiger Sicherstellung der privaten Zufahrten nur bei Flächenerwerb aus den privaten Garten- und Vorgartenflächen umsetzbar.

Die Baukosten für das zusätzliche Ersatzbauwerk wird auf ca. 6 Mio. € geschätzt. Ein zusätzliches Bauwerk wird seitens der Vorhabenträger nicht als maßnahmenrelevant bewertet und damit auch keine Finanzierung nach dem EKrG in Aussicht gestellt (siehe Varianten 2.1 und 2.2). Eine Fördermöglichkeit durch Landesmittel wird ebenfalls kritisch beurteilt, so dass zu erwarten ist, dass die Stadt Münster den Betrag zu 100 % finanzieren muss.

Varianten 3 a und 3 b

Die Prüfung, die vorhandene Sudmühlenstraße als Trasse zu nutzen und damit eine zusätzliche Flächenversiegelung im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen und des Waldes zu vermeiden ergab eine grundsätzliche Machbarkeit. Der Abstand zwischen der Einmündung der Straße im Winkel und dem Bahnübergang würde eine Unterführung grundsätzlich zulassen. Die Betroffenheit der Anwohnenden wären jedoch bei dieser Variante erheblich.

Für das Kreuzungsbauwerk wurde ein Querschnitt von 6,50 m Fahrbahn und 2,50 m Fuß- und Radweg (3 a) und ein Querschnitt von 6,50 m Fahrbahn und 4,00 m Fuß- und Radweg (3 b) geprüft.

Der in Variante 3 a geplante 2,50 m breite Geh- und Radweg entspricht nicht den Zielstandards der Stadt Münster für eine Basisroute. Die Bauwerkswand einerseits und das Gelände andererseits schränken die lichte Weite ein. Bei einem beidseitigen Sicherheitsraum von jeweils 0,25 m würde als Verkehrsraum eine Breite von nur 2,00 m zur Verfügung stehen.

Vergleichbare Unterführungen im Stadtgebiet weisen folgende lichte Weiten auf:

Heroldstraße: 3,00 m Zweirichtungsradweg + 3,00 m Gehweg

Zentrum Nord: 3,90 m Zweirichtungsradweg + 2,00 m Gehweg

Hiltrup Bahnhof: 3,00 m Zweirichtungsradweg + 2,00 m Gehweg

Für die Umsetzung der Variante 3 a wäre zumindest eine temporäre Inanspruchnahme von Flächen aus den privaten Garten- und Vorgartenflächen erforderlich.

Bei einem, den Funktionen einer Kreisstraße angemessenen Straßenquerschnitt von 6,50 m Fahrbahn und 4,00 m Fuß- und Radweg (**3 b**) müsste beidseitig der Straße in die privaten Garten- und Vorgartenflächen eingegriffen und Flächen auch dauerhaft erworben werden. Dieser Flächenerwerb wird von den Eigentümern abgelehnt. Zudem sind erhebliche Beeinträchtigungen (Lärm, Erschütterungen, etc.) während der Bauzeit, sowie umfangreiche und kostenintensive Leitungsverlegungen (Gas, Strom, Trafostation) zu erwarten. Der Ausbau als Unterführung verursacht zudem hohe Bau- und Unterhaltungskosten.

~~**Für die Baumaßnahme müsste für etwa 2 Jahre die Sudmühlenstraße in diesem Bereich voll gesperrt werden. Aufgrund der technischen Abhängigkeit der beiden Bahnübergänge geht die DB Netze aktuell davon aus, dass mit der Baumaßnahme in der Sudmühlenstraße auch der Bahnübergang in Mariendorf geschlossen werden muss. Damit würden während der Bauzeit nicht nur für den ortsteilverbindenden Verkehr, sondern auch für die Anwohner von Mariendorf und Sudmühle erhebliche Umwegfahrten entstehen. Aber auch der Rettungsdienst und der ÖPNV wären davon erheblich betroffen.**~~

Die Baukosten für **das Ersatzbauwerk der Varianten 3 a und 3 b werden von der DB** auf etwa **16,5 Mio. €** - 17,5 Mio. € geschätzt. Kosten für notwendige Leitungsverlegungen und Grunderwerb sind noch nicht ermittelt. Für die Stadt Münster würde eine Kostenübernahme in Höhe des Differenzbetrages zur Variante 1 b von etwa 7,5 Mio. € entstehen. Eine Fördermöglichkeit durch Landesmittel wird vom Fördergeber kritisch beurteilt, so dass zu erwarten ist, dass die Stadt Münster den Differenzbetrag zu 100 % finanzieren müsste.

Die Varianten 3 a und 3 b werden von der DB aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen als nicht umsetzbar bewertet und **sollten würden von dort** daher nicht weiterverfolgt werden. **Die Verwaltung schließt sich aus technischer Sicht der Einschätzung der DB an.**

Kostenzusammenfassung

Variante 1 a (Straßenunterführung bei verlegte Sudmühlenstraße)	10 Mio. €	25,0 Mio. €
Variante 1 b (Straßenüberführung bei verlegter Sudmühlenstraße)	25 Mio. €	10,0 Mio. €
Variante 2.1 (F+R Verkehr Mariendorf, Unterführung über Im Sundern)		9,5 Mio. €
Variante 2.2 (F+R Verkehr Mariendorf, Überführung über Im Sundern)		7,0 Mio. €
Variante 2.3 (F+R Verkehr Mariendorf, Mariendorfer Straße im Bestand)		6,0 Mio. €
Variante 3 a (Straßenunterführung Sudmühlenstraße im Bestand)		16,5 Mio. €
Variante 3 b (Straßenunterführung Sudmühlenstraße im Bestand)		17,5 Mio. €

Fazit/ Vorzugsvariante

Die Inhalte, Kosten sowie die Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten sind in der Anlage 2 zusammengefasst.

Aus Sicht der Verwaltung wird eine Straßenüberführung im Zuge einer verlegten Sudmühlenstraße einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild, sowie die landwirtschaftlichen Flächen und den Wald darstellen. Die Belange des Fuß- und Radverkehrs können aufgrund der Höhenentwicklung der Brücke über die Gleisanlage nicht zufriedenstellend berücksichtigt werden. Die alternative Variante der Straßenunterführung ist aufgrund der hohen Kosten in Höhe von ca. 25 Mio. € kritisch zu hinterfragen, die qualitativen Vorteile durch eine geringere Beeinträchtigung des Landschaftsraums, geringen Flächenverbrauch und einen barrierefreien Ausbau für den Fuß- und Radverkehr stehen dem positiv gegenüber.

Eine neue Unterführung in Höhe des Bahnübergangs auf der Sudmühlenstraße stellt im Hinblick auf die Vermeidung zusätzlicher Flächenversiegelungen grundsätzlich einen positiven Planungsansatz dar. Neben den technischen Herausforderungen stellen aber insbesondere die Auswirkungen auf die direkten Anwohner durch notwendigen Grunderwerb aus den Privatflächen und die Baustelle, ~~aber auch die Auswirkungen auf den stadtteilverbindenden Verkehr (u.a. auch ÖPNV, Rettungsdienst)~~ für die Bauzeit von 2 Jahren unzumutbare Beeinträchtigungen und Eingriffe dar. **Die vorliegenden Kostenangaben der DB Netze zu den Varianten sind aus Sicht der Verwaltung nicht als Wertungskriterium bei der Variantenentscheidung geeignet, da für die Varianten der Sudmühlenstraße derzeit nur die reinen Bauwerkskosten, aber noch keine Kostenangaben für z.B. Leitungsverlegungen und Grunderwerb vorliegen.**

Eine Reduzierung der Breite der Nebenanlage für den Fuß- und Radverkehr auf 2,50 m (Variante 1 a) zur Eingriffsminimierung in die privaten Flächen wird seitens der Verwaltung als nicht zukunftsorientiert beurteilt und aus Verkehrssicherheitsgründen nicht befürwortet.

Für den Stadtteil Mariendorf stellt die Aufhebung des Bahnübergangs (BÜ) eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Die sozialen Einrichtungen befinden sich südlich des BÜ, die überwiegende Wohnbebauung nördlich des BÜ. Für den Kfz-Verkehr sind Umwegfahrten grundsätzlich zumutbar. Für den Fuß- und Radverkehr ist ein alternatives Angebot, möglichst im unmittelbaren Umfeld des heutigen BÜ ohne lange Umwege, zu schaffen.

Die Verwaltung empfiehlt nach Abwägung der aktuell vorliegenden Planvarianten, vorbehaltlich abweichender maßnahmenrelevanter Ergebnisse aus der UVP, eine Verlegung der Sudmühlenstraße und ein Ersatzbauwerk als Straßenunterführung.

Für eine zukunftsgerechte und angebotsorientierte Radverkehrsverbindung und eine fußläufige Erreichbarkeit des Erholungsraums Boniburger Wald wird ein zusätzliches Ersatzbauwerk für den Fuß- und Radverkehr im Bereich Mariendorf für notwendig erachtet.

Eine endgültige Entscheidung über die Bereitstellung und Höhe der städtischen Finanzmittel wird noch eine gesonderte Entscheidung durch den Rat erforderlich.

Zu 5. und 6.:

Die Beseitigung der beiden Bahnübergänge ist eine Maßnahme nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Über die kreuzungsbedingten Maßnahmen (Rückbau der Bahnübergänge und notwendige Ersatzmaßnahmen) ist zwischen der DB und der Stadt Münster eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Die Kostentragung der kreuzungsbedingt notwendigen Maßnahmen ergibt sich aus § 13 Abs. 2 EKrG (1/3 DB Netz AG, 1/2 Bund, 1/6 Land). Die Kommune ist von einer Kostenbeteiligung befreit, soweit von dort keine über das erforderliche Maß hinausgehend Forderungen gestellt werden.

In Gesprächen der DB und der Verwaltung mit dem BMDV, dem EBA und der BZR wurde in Vorbereitung der Kreuzungsvereinbarung eine Finanzierungsmöglichkeit für die verschiedenen Varianten erörtert. Im Ergebnis der Abstimmung zeichnet sich ab, dass ausschließlich die Verlegung der Sudmühlenstraße mit einem Ersatzbauwerk als Straßenüberführung (Variante 1 b) nach dem EKrG finanziert wird. Jede bauliche Abweichung (Variante 1 a) oder zusätzliches Ersatzbauwerk (Varianten 2.1 bis 2.3) werden seitens der Vorhabenträger nicht als kreuzungsrelevant eingestuft und damit nach der Einschätzung der Vorhabenträger die Mehrkosten durch die Stadt Münster zu übernehmen. Kosten und Kostenteilung sind im weiteren Verfahren im Zuge der Kreuzungsvereinbarung abschließend zu prüfen. Für den städtischen Mehraufwand sind zudem nach einer Ersteinschätzung der BZR keine Landesfördermittel zu erwarten. Dies wird damit begründet, dass mit der Vorzugsvariante der DB eine technisch umsetzbare Variante vorliegt und die gegebene Aufgabenstellung damit erfüllt wird.

Für die von der Verwaltung vorgeschlagene Vorzugsvariante **1 a** und ein zusätzliches Ersatzbauwerk für den Fuß- und Radverkehr Mariendorf wären durch die Stadt Münster voraussichtlich etwa 21 bis 25 Mio. € zu 100 % zu finanzieren. Im weiteren Verlauf der Planung wird die Verwaltung versuchen, weitere Kostenanteile auch für die Mehrkosten der Vorzugsvarianten der Stadt in die Kostenteilungsmasse zu integrieren bzw. Fördermittel zu generieren. Eine Aussage zu den tatsächlichen Gesamtkosten ist erst nach Ermittlung aller Kosten (Planungs- und Baukosten, Leitungsverlegung, Grunderwerb, Folgekosten) möglich. Zur Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel durch den Rat wird eine separate Beschlussfassung im Zuge der Kreuzungsvereinbarung erforderlich.

Zu 7.:

Von der Schließung der beiden Bahnübergänge in Sudmühle und Mariendorf ist auch die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr betroffen. Insbesondere für den Stadtteil Mariendorf hat eine Abbindung der Mariendorfer Straße erhebliche Auswirkungen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und auch von Handorf mit dem ÖPNV ist jedoch weiterhin zwingend erforderlich. Die Verwaltung wird in Abstimmung mit den Stadtwerken hierfür ein Konzept für ein angepasstes ÖPNV- Angebot erarbeiten und den Gremien vorstellen.

Zu 8.:

Mit der Anregung (2022-00155) wird der Realisierung für ein Ersatzbauwerk in Höhe des vorhandenen Bahnübergangs in Sudmühle von den Anwohnern der Sudmühlenstraße widersprochen. Begründet wird dies u.a., dass bauliche Schäden an den Gebäuden durch die Baumaßnahme befürchtet, eine Umsetzung der Maßnahme im Bestand nur mit Eingriff in die angrenzenden Privatflächen möglich wäre, die Eigentümer diese Flächen aber nicht veräußert werden und diese Variante eine unverhältnismäßige Belastung für die Anwohner darstellt. Im Weiteren wird darauf verwiesen, dass ein ent eignender Eingriff nur zulässig ist, wenn der Eingriff verhältnismäßig im Hinblick auf den zu errei-

chenden Zweck ist und mildere Mittel nicht zur Verfügung stehen. Die Anwohner der angrenzenden Grundstücke fordern ein Ersatzbauwerk im Zuge einer neuen Trassenführung der Sudmühlenstraße.

Mit dem Grundsatzbeschluss zur Verlegung der Sudmühlenstraße und einem Ersatzbauwerk im Zuge der neuen Trasse entsprechend Beschlusspunkt 4.1 wird dieser Anregung entsprochen und gilt damit als erledigt.

Zu 9.:

Seitens der DB wurde für die Variante 2.3 (Geh- und Radwegunterführung im Zuge der Mariendorfer Straße) und für die Varianten 3 a und 3 b (Unterführung im Zuge der Sudmühlenstraße) die Notwendigkeit einer gleichzeitigen Sperrung beider Bahnübergänge während der Bauzeit aus technischen Gründen als unabdingbar formuliert.

Das Ergebnis der erneuten Prüfung weicht von der bisherigen Forderung der DB Netze ab. Nach aktueller Prüfung durch die Anlagenplaner der DB wird jetzt eine Außerbetriebnahme eines Bahnübergangs und somit eine getrennte, bauzeitliche Schließung als grundsätzlich möglich beurteilt. Bei den Varianten 3 a und 3 b würde damit für eine bauzeitliche Umleitung des ortsteilverbindenden Verkehrs die Mariendorfer Straße weiterhin zur Verfügung stehen.

Zu 10.:

Im Zuge und im Nachgang der digitalen Informationsveranstaltung vom 19.01.2023 ergaben sich folgende Fragen, die wie folgt beantwortet werden:

Frage 1:

Wieso muss bei einer Umsetzung der Variante 3 auch der BÜ in Mariendorf für die Bauzeit gesperrt werden? Ist das zwingend oder gibt es doch eine Möglichkeit den Verkehr in dieser Zeit doch über die Mariendorfer Straße zu führen?

Antwort:

Nach aktueller Information seitens der DB Netze ist eine Außerbetriebnahme eines Bahnübergangs und somit eine getrennte, bauzeitliche Schließung technisch doch möglich (siehe auch zu 9.).

Frage 2:

Wie hoch ist die jeweilige Flächeninanspruchnahme aus der landwirtschaftlichen Flächen und der Waldfläche (Angabe ha) und im Bereich der Baumreihe an der Dyckburgstraße bei den Varianten 1a und 1 b?

Antwort:

Flächeninanspruchnahme Variante 1 a:

- 2,11 ha landwirtschaftlicher Fläche
- 0,6 ha Waldfläche
- Anschlussbereich Dyckburgstraße ca. 187 m (ca. 25 Bäume)

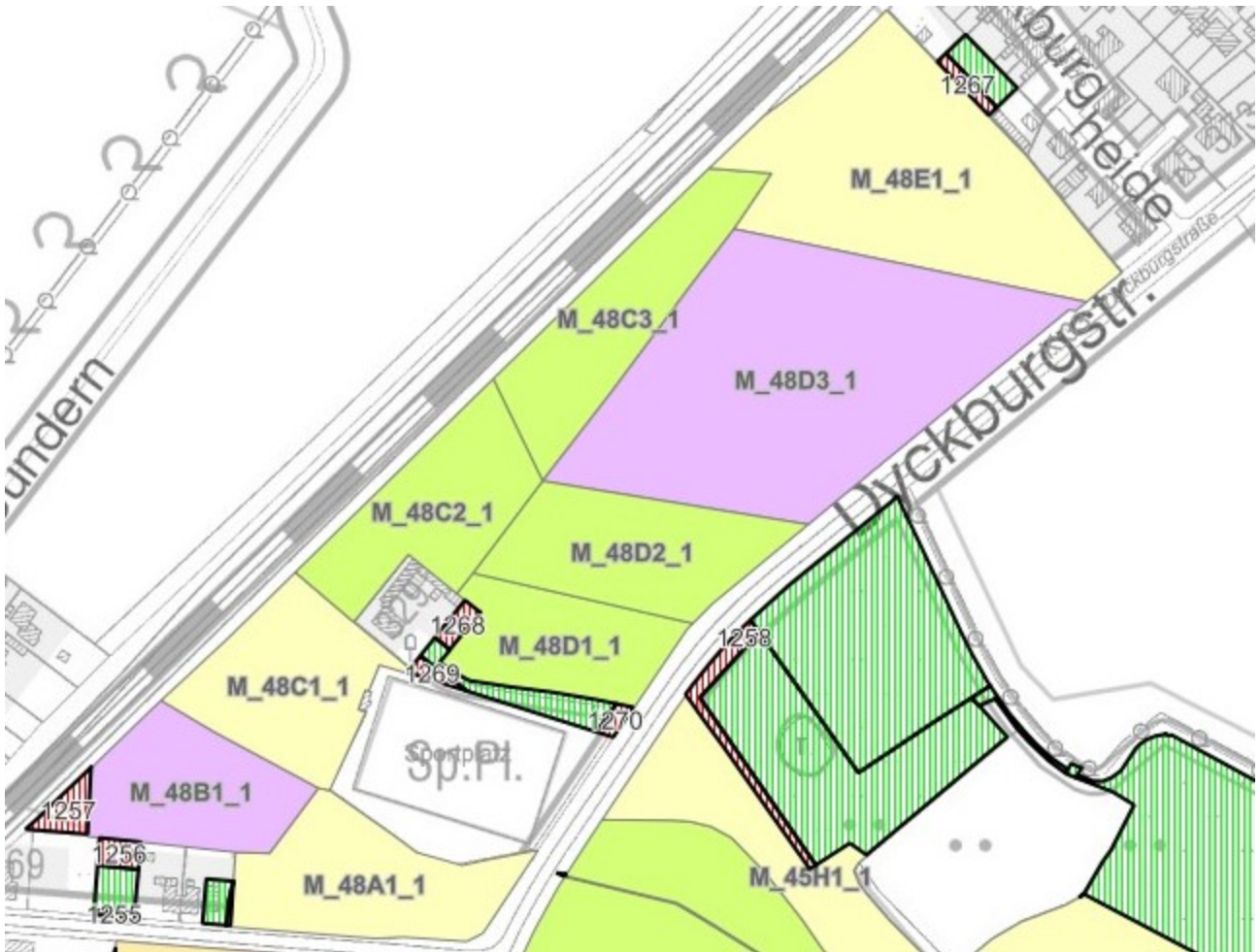
Flächeninanspruchnahme Variante 1 b:

- 2,62 ha landwirtschaftliche Fläche
- 0,8 ha Waldfläche
- Anschlussbereich Dyckburgstraße ca. 128 m (ca. 17 Bäume)

Der Bestand des Waldes stellt sich wie folgt dar:

- Die Abteilung 48 E1 ist ein ca. 90-100-jährigen Stieleichen-Eschen-Rotbuchen-Bergahorn Mischbestand

- Die Abteilung 48 D3 ist ein ca. 60 Jahre alter Schwarzpappelhybridenbestand (weniger hochwertig)
- Die Abteilung 48 C3 ist ein ca. 90 Jahre alter Eschenbestand.



Frage 3:

Welche Erfahrungen gibt es aus der Maßnahme B 51 hinsichtlich Bohrpfahlwand. In welchem Abstand wurden dort die Bohrpfähle zu den Wohngebäuden eingebracht und sind Schäden durch diese Arbeiten an den Gebäuden bekannt?

Antwort:

Die zu Gebäuden am nächsten gelegene Bohrpfahlwand wurde an der Dyckburgstraße in ca. 4,00 m Abstand gesetzt. Bauschäden durch die Arbeiten sind seitens Straßen NRW nicht bekannt.

Frage 4:

Wie ist die Verkehrsbelastung auf der Sudmühlenstraße und gibt es Prognosedaten?

Antwort:

Die aktuelle Verkehrsbelastung auf der Sudmühlenstraße beträgt 10.000 Kfz/24 h, auf der Dyckburgstraße 6.200 Kfz/24 h und auf der Mariendorfer Straße 5.800 Kfz/24 h. Mit der Fertigstellung der B 481 n und der Schließung der beiden BÜ Mariendorf und Sudmühle liegt die Prognose für die verlegte Sudmühlenstraße bei 6.800 Kfz/24 h und für die Dyckburgstraße bei 5.400 Kfz/24 h.

Die Sudmühlenstraße ist eine klassifizierte Straße (K 7). Der Straßenquerschnitt sieht nach dem aktuellen Regelwerk (RASt 06) für eine Hauptverkehrsstraße den Begegnungsfall Lkw/Lkw von 6,50 m vor. Auch wenn der überörtliche Verkehr perspektivisch über die B 481 geführt wird, sind auf der Sudmühlenstraße die stadtteilverbindenden Verkehre weiterhin gegeben. Für Mariendorf, Gelmer und Sudmühle stellt die Sudmühlenstraße die kürzeste und einzige (nach Schließung des BÜ Mariendorfer Straße) Verbindung von/nach Handorf dar. Landwirtschaftlicher Verkehr, Rettungsdienst, ÖPNV, AWM und Lieferverkehre für die Ortsteile sind unbedingt sicherzustellen.

Eine Engstellensignalisierung ist bei dem Neubau einer Unterführung aus Verkehrssicherheitsgründen und Umweltaspekten abzulehnen. Diese stellt schon im Bestand nur eine Notlösung dar.

Frage 5:

Gibt es Verkehrsdaten für den Fuß- und Radverkehr auf der Sudmühlenstraße und Mariendorfer Straße?

Antwort:

Für den Fuß- und Radverkehr auf der Sudmühlenstraße wurden wochentags 3 Fußgänger und 35 Radfahrer, sowie sonntags 13 Fußgänger und 12 Radfahrer in der Spitzenstunde ermittelt.

Für den Fuß- und Radverkehr auf der Mariendorfer Straße wurden wochentags 17 Fußgänger und 53 Radfahrer, sowie sonntags 18 Fußgänger und 26 Radfahrer in der Spitzenstunde ermittelt.

Frage 6:

Welche Anpassungen werden im Kreuzungsbereich Dyckburgstraße/ Sudmühlenstraße geplant müssen?

Antwort:

Seitens der Verwaltung wurde die Notwendigkeit für die zunächst geplante Verlängerung der Sudmühlenstraße über die Dyckburgstraße (südliche Querspange) in Frage gestellt. Daraufhin wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch das Planungsbüro geprüft. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für die, bei den Varianten 1 a und 1 b, zukünftigen Übereckbeziehung im Knoten Sudmühlenstraße/Dyckburgstraße hat ergeben, dass die Lichtsignalanlage für das geänderte Verkehrsaufkommen leistungsfähig ist und keine signaltechnische oder bauliche Maßnahmen notwendig sind. Dabei wurde die Beibehaltung des Ist-Zustandes mit einer wechselweisen Freigabe des Verkehrs von der Sudmühlenstraße (von Süden kommend mit Fahrtrichtung Dyckburgstraße West) und von der Dyckburgstraße (von Westen kommend mit Fahrtrichtung Sudmühlenstraße Süden) und ein dauerhafter Betrieb der Lichtsignalanlage unterstellt. Für die zukünftige Übereckbeziehung der Kreisstraße (abknickende Vorfahrt) muss aus Sicht der Verwaltung die Verkehrsabwicklung für einen Begegnungsfall Lastzug/Lastzug jederzeit, auch für den Fall eines Ampelausfalls, sichergestellt werden. Im Knotenpunkt sind nach ersten Einschätzungen hierfür bauliche Anpassungen und Eingriffe in den Eckbereichen der angrenzenden Privatflächen notwendig.

i.V.

gez.
Denstorff
Stadtbaurat