

Das 740 Meter-Netz

Güter gehören auf die Schiene – das ist ein entscheidender Baustein für den Klimaschutz. Um den steigenden Bedarf zu decken, investiert die Deutsche Bahn in das „740 Meter-Netz“ – ein Programm für mehr Überholmöglichkeiten von Güterzügen.

Züge des Fern- und Nahverkehrs nutzen oft das gleiche Gleis. Damit schnellere Züge die langsameren Güterzüge überholen können, braucht es ausreichend lange Überholgleise. Denn die europäische Norm sieht für Güterzüge eine Länge von 740 Metern vor.

Über 70 Maßnahmen im Ausbau

Deutschlandweit plant die Bahn bis 2031 insgesamt über 70 Einzelmaßnahmen. Diese umfassen beispielsweise Gleisverlängerungen, Anpassungen von Weichenverbindungen und Signalversetzungen. In Münster-Sudmühle ertüchtigt die Bahn ein Überholgleis, was unter anderem auch die Schließung der Bahnübergänge bedingt.



Ein 740 Meter-
Güterzug ersetzt
52 Lkw

Quelle: Allianz pro Schiene



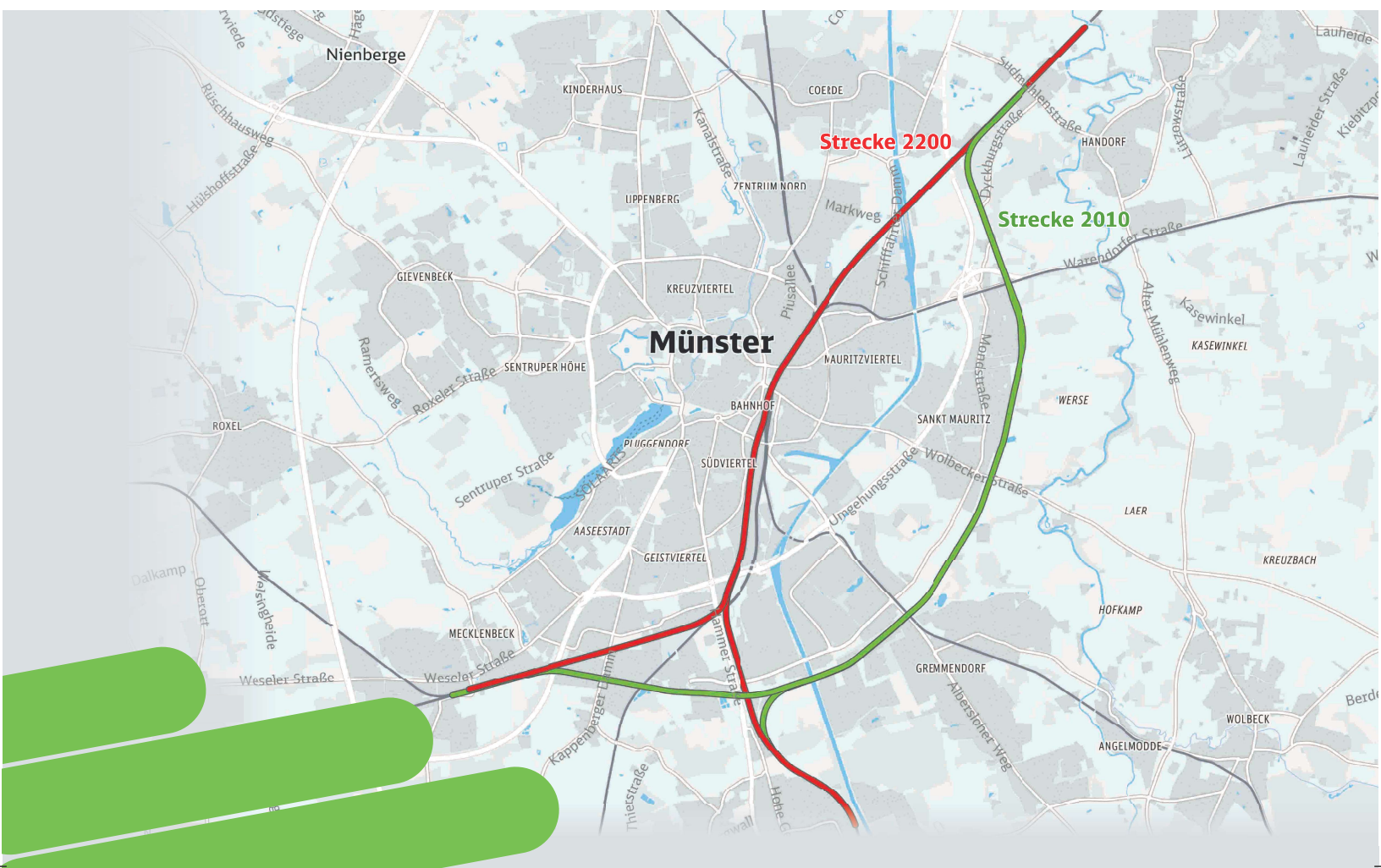
Münster-Sudmühle

Warum dieser Standort?

- Die Ausfädelung der Güterumgebungsbahn (Umfahrung Münster Hbf, Strecke 2010) erfolgt in Sudmühle aus der Strecke Münster – Osnabrück (Strecke 2200).
- Vor der Ausfädelung ist ein Überholgleis für 740 m lange Güterzüge erforderlich, welche die Güterumgebungsbahn nutzen. Das Überholgleis vermeidet Beeinträchtigungen des Personenzugverkehrs und ermöglicht eine möglichst hohe Betriebsqualität.
- Dieses Überholgleis erzielt nur dann seine volle Wirkung, wenn es unmittelbar am Kreuzungspunkt angeordnet ist.
- Bei einer Anordnung des Puffergleises weiter nördlich sind Kreuzungsaufenthalte der Güterzüge in Sudmühle weiterhin möglich, allerdings werden die Bahnübergänge dann durch die langen Güterzüge entsprechend länger blockiert.

Standortspezifische Vorteile

- Keine Wartezeiten und Rückstaus an den Bahnübergängen für Anwohner:innen und Pendler:innen
- Weniger Umwelt- und Lärmbelastung der Anwohnenden durch wartende Kfz am Bahnübergang
- Beseitigung einer potenziellen Gefahrenquelle für den Straßen- und Bahnverkehr
- Verbesserung der Betriebsqualität auf der Schiene



Die Vorzugsvariante (1b)

Kosten:

Die Vorzugsvariante der DB InfraGO ist die wirtschaftlichste Variante. Bei dieser Variante entstehen der Stadt Münster keine Kosten.

Bauzeit:

Die Bauzeit der Brücke ist deutlich kürzer (ca. 6 Monate weniger) als bei den beiden anderen Varianten.

Verkehr während der Bauzeit:

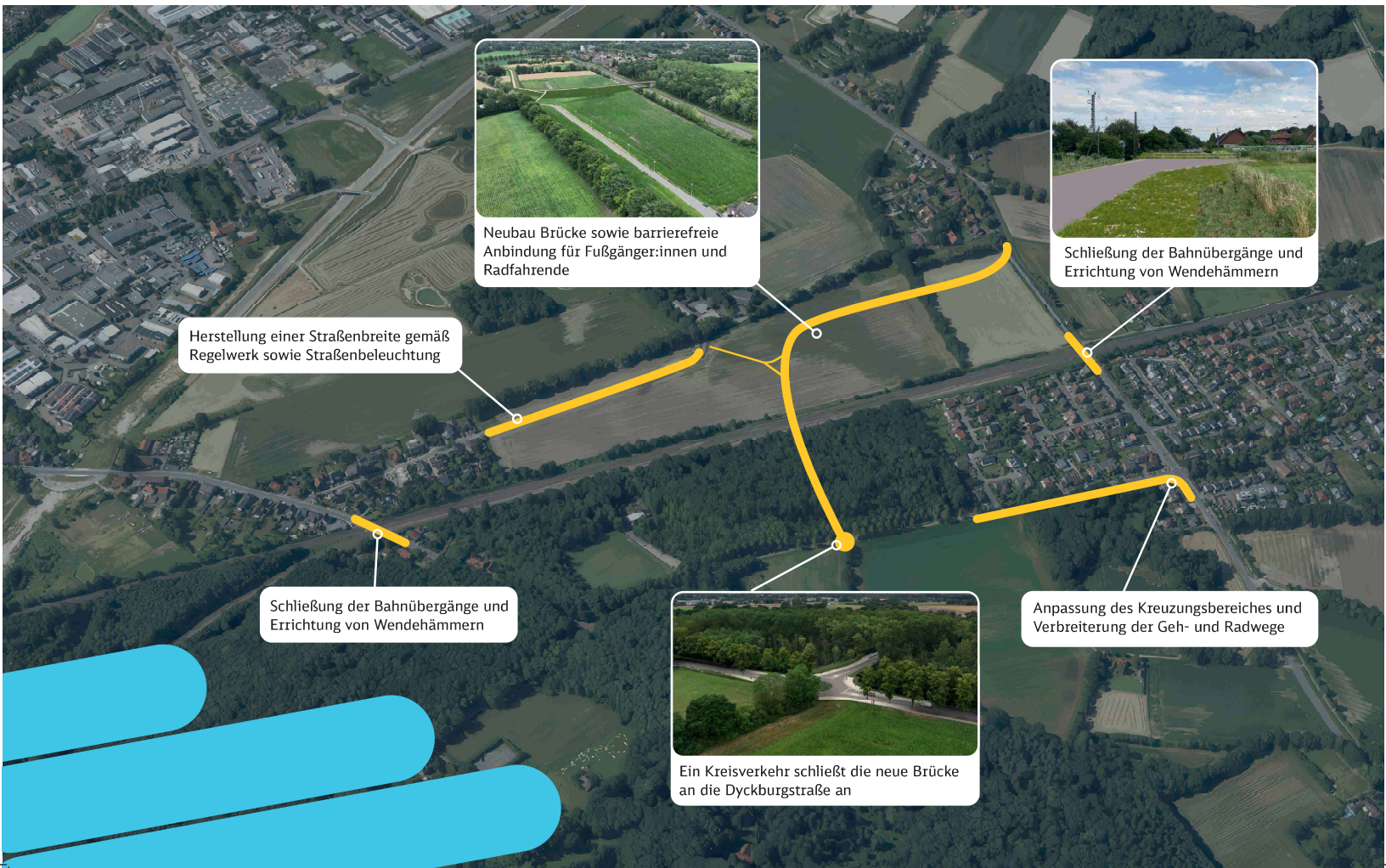
Es kommt nur zu geringen Einschränkungen des Kfz-Verkehrs während der Bauzeit. Die Bahnübergänge werden erst geschlossen, sobald die Brücke genutzt werden kann. Lediglich im Bereich der Dyckburgstraße kommt es aufgrund der Bauarbeiten für den Kreisverkehr zu Einschränkungen sowie dort, wo die umverlegte Sudmühlenstraße an den alten Straßenverlauf wieder anbindet.

Schall- und Erschütterung:

Die schall- und erschütterungstechnischen Auswirkungen während der Bauzeit sind bei dieser Variante am geringsten.

Weitere Gründe:

- Eine Brücke schafft keinen Angstrom, wie es bei einer Unterführung der Fall sein kann.
- Eingriffe in die Grundstücke Dritter, insbesondere privat genutzter Flächen, werden auf ein Minimum reduziert.



Vorzugsvariante im Detail

Brückenbauwerk ersetzt beide Bahnübergänge:

Die Variante 1b umfasst ein Brückenbauwerk als Ersatz für die beiden Bahnübergänge (BÜ) Sudmühlenstraße sowie Mariendorfer Straße. Anforderung an dieses Bauwerk ist, dass der Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr in mindestens gleichwertiger Qualität an das Straßennetz angebunden ist.

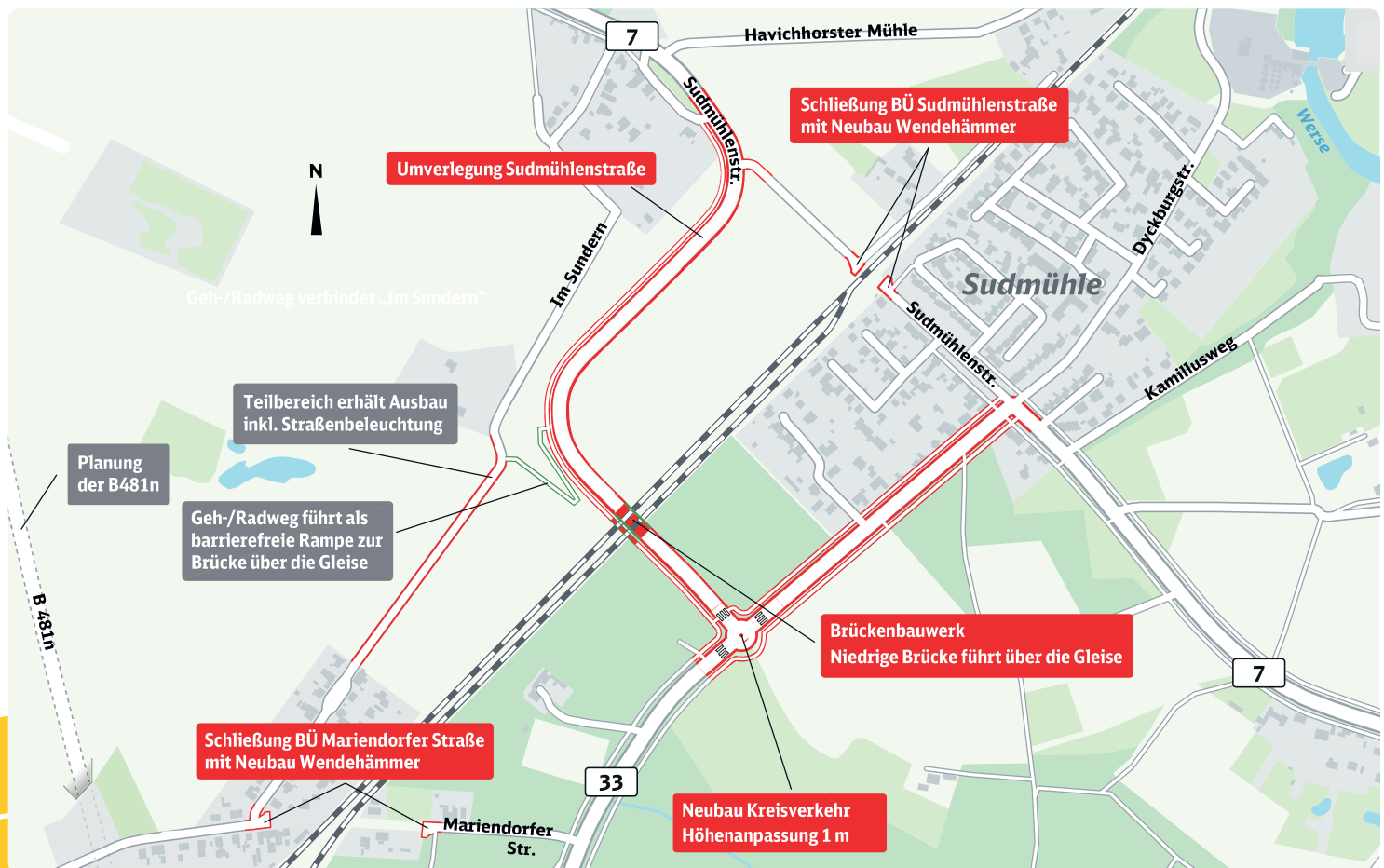
Die Vorzugsvariante umfasst:

- Verlegung der Sudmühlenstraße
- Neues Brückenbauwerk für den Straßenverkehr
- Verbindung zum neuen Bauwerk für den Fuß- und Radverkehr über die Straße „Im Sundern“
- Knotenpunkt Dyckburgstraße als Kreisverkehr
- Bisheriger Verkehr über die Bahnübergänge kreuzt die Bahnstrecke künftig über das neue Brückenbauwerk der verlegten Sudmühlenstraße oder nutzt die neue Bundesstraße 481n

Das Brückenbauwerk:

Eine niedrige Brücke führt über die Gleise.

- Brücke für den Straßenverkehr
- Absenkung der Oberleitung für ein niedrigeres Brückenbauwerk
- Barrierefreie Rampe für den Fuß- und Radverkehr bindet die Straße „Im Sundern“ an die neue Brücke an
- Neubau Kreisverkehr Dyckburgstraße (Höhenanpassung der Dyckburgstraße um einen Meter)



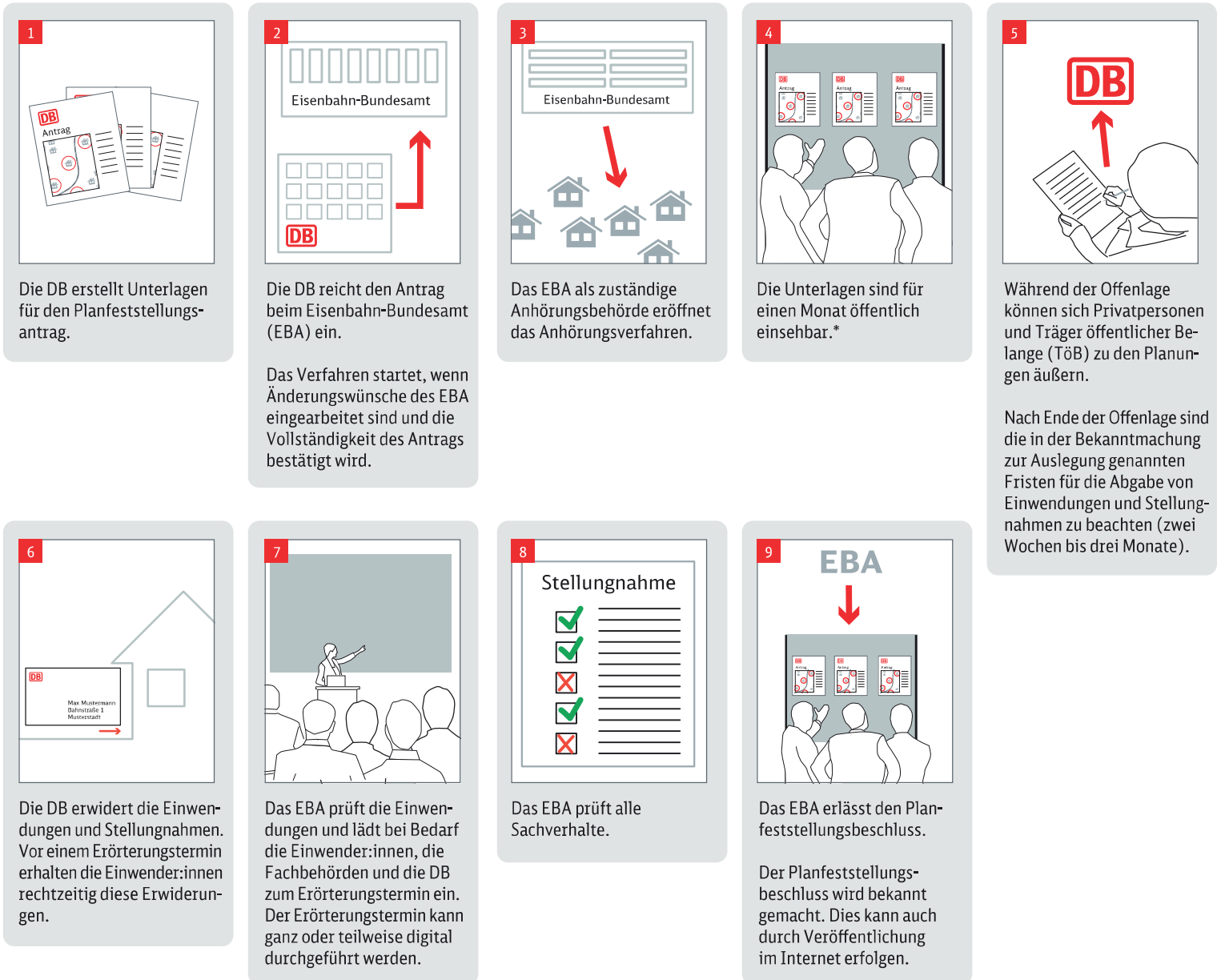


Visualisierung des geplanten Brückenbauwerks
bei umverlegter Sudmühlenstraße



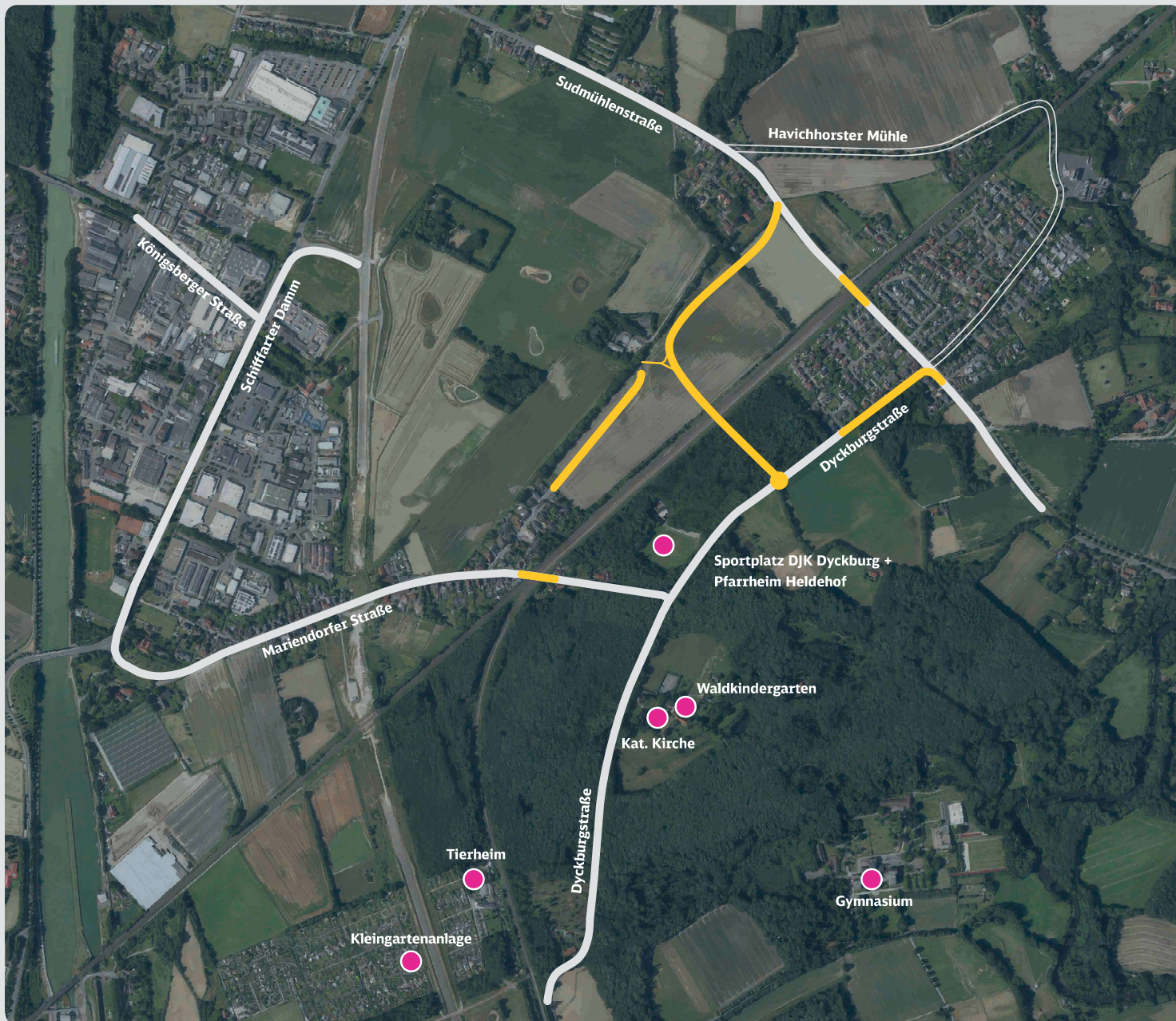
Visualisierung des geplanten Kreis-
verkehrs an der Dyckburgstraße

Die Planfeststellung



* Das EBA hat in der Bekanntmachung zur Auslegung der Unterlagen darauf hinzuweisen, dass und wo die Unterlagen elektronisch veröffentlicht werden und dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.

Die Vorzugsvariante (1b)



Der Projektverlauf

Anfang 2026

Einreichung der Antragsunterlagen

Die aktuelle Planung (Erläuterungsbericht, Pläne, Gutachten u. v. m.) sowie der Planfeststellungsantrag werden beim Eisenbahn Bundesamt eingereicht

2026

Offenlegung der Antragsunterlagen

Nach Prüfung auf Vollständigkeit und Einarbeitung von Änderungswünschen des EBA werden die Antragsunterlagen öffentlich einsehbar ausgelegt und es können Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben werden.

ab 2029*

Beginn erster vorbereitender Bauarbeiten

Bevor die eigentlichen Bauarbeiten beginnen können, werden vorbereitende Arbeiten durchgeführt. Hierzu zählen bspw. Vegetationsrück-schnitte oder Kampfmittelsondierungen.

ab 2028*

Planfeststellungsbeschluss wird erlassen

Nachdem ein Erörterungstermin stattgefunden hat und alle Sachverhalte durch das EBA geprüft wurden, wird der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Im Anschluss kann die Ausführungsplanung erstellt werden, in der die Anpassungen aus dem Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.

ab 2030*

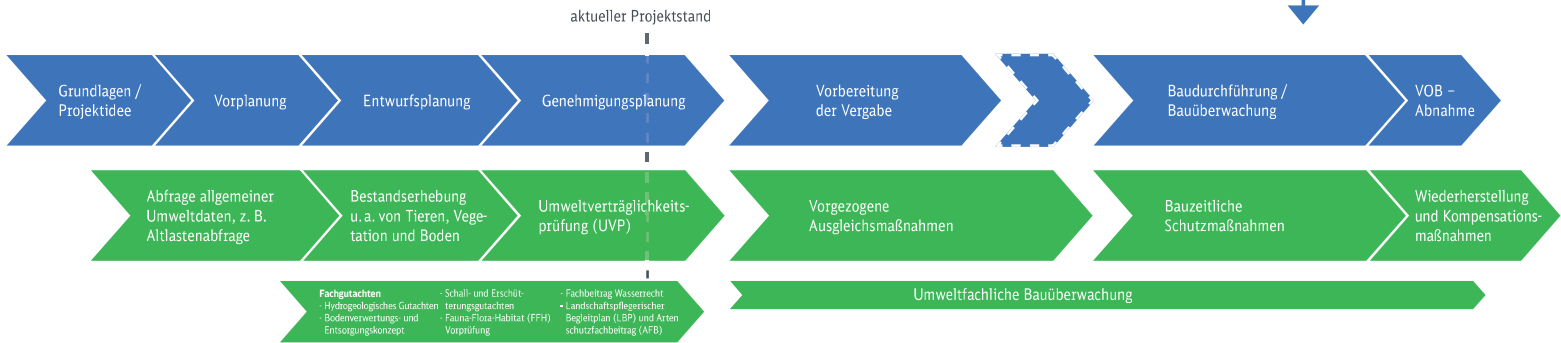
Bau der Straße und des Brückenbauwerks

Die eigentlichen Arbeiten, die den Bau der Straße, der entsprechenden Entwässerung oder auch des Brückenbauwerks umfassen, beginnen. Für das Einschieben der Brücke über die Gleise ist eine Sperrung der gesamten Bahnstrecke erforderlich.

ab 2031*

Inbetriebnahme der Brücke / Schließung der Bahnübergänge

Nachdem der Kreisverkehr, die Brücke und die umverlegte Sudmühlenstraße in Betrieb genommen wurden, werden die beiden Bahnübergänge zurückgebaut und geschlossen sowie die Wendehämmer errichtet.



Anfang 2026

Finalisierung der Umweltplanung

Die Ergebnisse der umweltbezogenen Fachgutachten und Behördenabstimmungen werden im UVP-Bericht zusammengeführt und ausgewertet.

ab 2026*

Offenlegung der Umweltplanung

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird die Umweltplanung für die Öffentlichkeit einsehbar ausgelegt. Dies beinhaltet auch den UVP-Bericht. Der Öffentlichkeit wird damit die Möglichkeit gegeben, die Planungen einzusehen und im Rahmen der Beteiligung Stellungnahmen einzureichen. Die Stellungnahmen werden durch die DB InfraGO geprüft und in Abstimmung mit dem EBA in die Umweltplanung mit aufgenommen.

ab 2028*

Vorgezogene Umwelt- und Schutzmaßnahmen

Vor Beginn der Bauarbeiten werden Maßnahmen zum Arten- und Naturschutz umgesetzt, um die Eingriffsflächen optimal vorzubereiten und Beeinträchtigungen von Tieren und Vegetation zu minimieren. Dazu zählen z. B. die Umsiedlung geschützter Tierarten aus dem Bau Feld sowie die Anlage geeigneter Ersatzlebensräume im Umfeld.

Ergänzend können in dieser Phase auch erste Untersuchungen des Bodens auf mögliche Schadstoffbelastungen erfolgen, um die spätere Entsorgung von Bauabfällen fachgerecht zu planen.

Bei Verdacht auf Munition und Sprengstoffe im Boden wird zudem eine entsprechende Sondierung durchgeführt, um die Sicherheit im Eingriffsbereich zu gewährleisten.

Nach Beendigung der Bauarbeiten

Wiederherstellung & Kompensationsmaßnahmen

Nach Abschluss der Bauarbeiten erfolgt die Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen. Darüber hinaus werden die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt, um die verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft fachgerecht zu kompensieren.

ab 2031*

Begleitung der Baumaßnahmen durch umweltfachliche Bauüberwachung

Während der Bauphase werden die Arbeiten durch eine umweltfachliche Bauüberwachung begleitet. Die umweltfachliche Bauüberwachung sorgt dafür, dass alle Umweltbelange während der Bauzeit eingehalten werden und kommuniziert bei Bedarf mit den Naturschutzbehörden.