

**Planung und Vorbereitung der Orientierenden Untersuchung
einschließlich einer Historischen Erkundung
für Einrichtungen der Deutschen Bahn AG
im Stadtgebiet von Münster**

(8213)

- Standortbezogener Auswertebereich -

**Deutsche Bahn AG
Geschäftsbereich Netz, Regionalbereich Essen**

Projektleiter: 

Dr. Heckemanns und Partner GmbH

Essen, den 31. Juli 1997

Die Bearbeitung der Historischen Erstbewertung erfolgte durch:

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Essen, den 31.07.1997



Dr. W. Heckemanns



Dipl.-Geogr. Achim Ernst

INHALT	Seite
I Inhaltsverzeichnis	i
II Tabellenverzeichnis	xxiii
III Abbildungsverzeichnis	xxiv
IV Anlagen	xxvii
0 Münster Stadt	1
0.1 Einleitung	1
0.2 Untersuchungskonzept der Historischen Erkundung	2
0.3 Beschreibung des Untersuchungsgebietes Münster Stadt	2
0.3.1 Allgemeine Angaben	2
0.3.2 Daten zum Untersuchungsgebiet	2
0.3.3 Geographische, Geologische und Hydrogeologische Situation	4
0.3.3.1 Geographischer Überblick	4
0.3.3.2 Geologischer Überblick	6
0.3.3.2.1 Großräumige geologische Einordnung	6
0.3.3.2.2 Geologische Situation im Stadtgebiet von Münster	6
0.3.3.3 Hydrogeologischer Überblick	9
0.3.3.3.1 Klimatische Verhältnisse	9
0.3.3.3.2 Hydrogeologische Situation im Stadtgebiet von Münster	9
0.3.3.4 Historische Beschreibung der Bahnstrecken im Untersuchungsgebiet	12
0.4 Gliederung des Untersuchungsgebietes Münster Stadt	15

12.6.4.2	Darstellung der potentiellen Gefährdungspotentiale	14
12.6.4.3	Definition der Verdachtskategorie	14
12.6.5	Altlastenverdachtsfläche NRo 4: ehemaliger Güterschuppen	14
12.6.5.1	Ergebnisse der Historischen Recherche	14
12.6.5.2	Darstellung der potentiellen Gefährdungspotentiale	14
12.6.5.3	Definition der Verdachtskategorie	14
12.7	Untersuchungskonzept für die Orientierende Untersuchung	14
13	Bf. Sprakel	14
13.1	Einleitung	14
13.2	Untersuchungskonzept der Historischen Erkundung	14
13.3	Standortbeschreibung	14
13.3.1	Allgemeine Angaben	14
13.3.2	Daten zum Umland	14
13.3.3	Geographische, Geologische und Hydrogeologische Situation	14
13.3.3.1	Geographischer Überblick	14
13.3.3.2	Geologischer Überblick	14
13.3.3.3	Hydrogeologischer Überblick	5
13.3.4	Historische Standortbeschreibung	14
13.4	Bereits durchgeführte Untersuchungen	14
13.5	Beschreibung der einzelnen Altlastenverdachtsflächen	14
13.5.1	Stand der Ersterfassung	14
13.5.2	Bereits erfaßte ALVF	14
13.5.3	Neu erfaßte ALVF	14
13.6	Gesamteinschätzung der Altlastverdachtssituation	14
13.6.1	Altlastenverdachtsfläche NSp 1: Lagerplätze	14

13.6.1.1	Ergebnisse der Historischen Recherche.....	14
13.6.1.2	Darstellung der potentiellen Gefährdungspfade	14
13.6.1.3	Definition der Verdachtskategorien.....	14
13.6.2	Altlastenverdachtsfläche NSp 2: Lagerhalle und Lagerplätze	14
13.6.2.1	Ergebnisse der Historischen Recherche.....	14
13.6.2.2	Darstellung der potentiellen Gefährdungspfade	14
13.6.2.3	Definition der Verdachtskategorie.....	14
13.6.3	Altlastenverdachtsfläche NSp 3: ehemalige Güterabfertigung.....	14
13.6.3.1	Ergebnisse der Historischen Recherche.....	14
13.6.3.2	Darstellung der potentiellen Gefährdungspfade	14
13.6.3.3	Definition der Verdachtskategorien.....	14
13.7	Untersuchungskonzept für die Orientierende Untersuchung	14
14	Bf. Sudmühle.....	14
14.1	Einleitung.....	14
14.2	Untersuchungskonzept der Historischen Erkundung	14
14.3	Standortbeschreibung	14
14.3.1	Allgemeine Angaben.....	14
14.3.2	Daten zum Umland.....	14
14.3.3	Geographische, Geologische und Hydrogeologische Situation.....	14
14.3.3.1	Geographischer Überblick	14
14.3.3.2	Geologischer Überblick.....	14
14.3.3.3	Hydrogeologischer Überblick.....	14
14.3.4	Historische Standortbeschreibung.....	14
14.4	Bereits durchgeführte Untersuchungen.....	14

Teil 13

Bf. Sprakel

13 Bf. Sprakel

13.1 Einleitung

Die Deutsche Bahn AG führt im Zuge ihrer Privatisierung und Umstrukturierung nach den Vorgaben des Eisenbahnneuordnungsgesetzes die Erfassung, Untersuchung und im Bedarfsfall die Sanierung von (Altlasten-)Verdachtsflächen auf den bahneigenen Liegenschaften bzw. deren Umfeld durch.

Im Rahmen des Altlastenmanagements der Deutschen Bahn AG ist ein sogenannter 4-Stufenplan entwickelt worden. Für den Bahnhof Sprakel ist die Stufe I (Erfassung), die im wesentlichen aus einer internen Recherche der Deutschen Bahn AG besteht, bereits durchgeführt worden. In der folgenden Stufe IIa (Orientierende Erkundung) wird zwischen der Historischen Erkundung als Vorbereitung und Planung einer Orientierenden Untersuchung und der Durchführung der Orientierenden Untersuchung unterschieden.

Für den Regionalbereich West führte die Dr. Heckemanns & Partner GmbH eine Historische Erkundung der Bahnanlagen des Bahnhof Sprakel innerhalb des Untersuchungsgebiets der Stadt Münster durch, die bei Bedarf in einem zweiten Schritt durch orientierende Untersuchungen ergänzt werden soll.

Der vorliegende Ergebnisbericht beinhaltet die Ergebnisse der im Rahmen der Historischen Erkundung vorgenommenen Bewertung sowie die Anforderungen an die Orientierende Untersuchung in Form von Massenaufstellungen und Kostenschätzungen für die durchzuführenden Tätigkeiten.

13.2 Untersuchungskonzept der Historischen Erkundung

Die Historische Erkundung des Bahnhofs Sprakel dient der Vorbereitung und Planung der Orientierenden Untersuchung in Form einer beprobungslosen Bewertung von (Altlasten-) Verdachtsflächen auf bahneigenen Liegenschaften. Die Bewertung basiert auf historischen Recherchen aller verfügbarer und relevanter Unterlagen über den Bahnhof Sprakel, deren Auswertung bzw. dem Abgleich sämtlicher Informationen und deren chronologischer und funktionaler Zusammenstellung. In diesem Zusammenhang werden sowohl die Ergebnisse der internen Erfassung der Deutschen Bahn AG (ALMAS-Bögen), die Auswertung vorhandener Informationen bei der Deutschen Bahn AG, sowie die

Rechercheergebnisse bei den zuständigen Behörden, örtlichen Einrichtungen und übergeordneten Stellen miteinander abgeglichen.

Als Ergebnis wird eine Gesamteinschätzung der Altlastenverdachtssituation des Bahnhofs Sprakel in die verschiedenen Verdachtskategorien vorgelegt. Darüber hinaus werden die Anforderungen an die Orientierende Untersuchung in Form von Massenaufstellungen und Kostenschätzungen für die durchzuführenden Tätigkeiten in einem Untersuchungskonzept dokumentiert.

13.3 Standortbeschreibung

13.3.1 Allgemeine Angaben

Der Bahnhof Sprakel liegt im Norden von Münster, nördlich des Stadtteils Sprakel an der Sprakeler Straße. Der Haltepunkt erstreckt sich von Südosten nach Nordwesten entlang der Bahnstrecke 2931 von Bahnkilometer 179,18 bis 179,71. Die entsprechenden Gauß-Krüger-Koordinaten sind:

- Südosten: Hochwert 57 68017, Rechtswert 34 05 587
- Nordwesten: Hochwert 57 68 522, Rechtswert 34 05 332.

Die für den Haltepunkt Sprakel relevante Topographische Karte im Maßstab 1:25.000 ist die TK „Greven“, Blatt 3911.

Im Süden wird das Untersuchungsgebiet begrenzt durch das südliche Ende des Ladebereiches bei Bahnkilometer 179,18 und im Norden durch den Bahnübergang der „Aldruper Straße“.

Die östliche Grenze des Untersuchungsgebiets bildet die östliche Böschungskante der Bahnstrecke 2931.

Die westliche Grenze des Haltepunktes führt entlang der östlichen Seite der Sprakeler Straße, dem leichten Bogen der Straße folgend, bis zu dem Gelände der „Firma BBAG“. Von dort führt die Grenze nach Osten bis zur westlichen Seite der Bahnsteige. Diesen folgt sie, bis sie den ehemaligen Ladebereich erreicht, wo sie nach Westen bis zur westlichen Böschungskante des Ladebereiches abzweigt. Mit einem Abstand von etwa 25 m zu den Gleisanlagen folgt die Grenze des Untersuchungsgebietes dieser

Böschungskante nach Südosten, bis das Ende des Ladebereiches bei Bahnkilometer 179,18 erreicht wird.

Insgesamt weist der Haltepunkt Sprakel eine Länge von ca. 700 m und eine maximale Breite von 45 m auf.

Die gesamten Liegenschaften von dem Bahnübergang der „Aldruper Straße“ bis zu dem südlichen Ende der Bahnsteige wird durch den Geschäftsbereich DB-Personenbahnhöfe verwaltet. Alle übrigen Liegenschaften des Haltepunktes Sprakel sind dem Geschäftsbereich DB-Netz zugehörig.

13.3.2 Daten zum Umland

Eine detaillierte Darstellung des Umlandes des Haltepunktes Sprakel erfolgt in den nachfolgenden Kapiteln 13.3.3 (Geographische, Geologische und Hydrogeologische Situation).

Eine Beschreibung der Umfeldnutzung, insbesondere sensibler Nutzungen wie Kindergärten, Spielplätze etc., erfolgt in Kapitel 13.3.3.1 (Geographischer Überblick).

Einen Überblick über die Hydrologische Situation, die Lage der Wasserschutzgebiete, Vorfluter etc. gibt Kapitel 13.3.3.3 (Hydrogeologischer Überblick).

13.3.3 Geographische, Geologische und Hydrogeologische Situation

13.3.3.1 Geographischer Überblick

Der Stadtteil Sprakel befindet sich im äußersten Norden im Stadtgebiet von Münster an der Sprakeler Straße.

Bei dem Stadtteil Sprakel handelt es sich um einen sehr kleinen Stadtteil mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung, der sich historisch betrachtet räumlich nur sehr gering ausgedehnt hat und mehr oder weniger Dorfcharakter besitzt.

Neben der eigentlichen Wohnnutzung gibt es in Sprakel nur vereinzelte Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, so daß Sprakel auch nicht als Grundzentrum einzustufen ist.

Der Bahnhof Sprakel liegt am nördlichen Rand des Stadtteils an der Sprakeler Straße.

Das Umfeld von Sprakel ist durch ausgedehnte landwirtschaftliche Nutzflächen geprägt, die neben ihrer wirtschaftlichen Bedeutung eine wichtige Funktion als Naherholungsgebiet und für touristische Nutzungen übernehmen.

Östlich von Sprakel befindet sich das Vogelschutzgebiet Gelmerheide, dessen Rieselfelder als Europareservat für Wasservögel deklariert wurde.

Westlich von Sprakel verläuft die Autobahn A 1 (Dortmund-Bremen).

Südlich von Sprakel, an der Sprakeler Straße, liegen vereinzelte Gewerbebetriebe.

13.3.3.2 Geologischer Überblick

Das Gelände des Bahnhofs Sprakel liegt im nördlichen Stadtgebiet von Münster und somit geologisch im Zentrum des Westfälischen Kreidebeckens. Generell wird der Untergrund durch eine dreigeteilte Schichtenfolge, bestehend aus Sedimenten des Karbons im tieferen Untergrund, darauf lagernden, mehr als 1000 m mächtigen Gesteinen der Kreide sowie eine vergleichsweise dünne Bedeckung eiszeitlicher und nacheiszeitlicher Sedimente charakterisiert.

Als jüngstes kretazisches Schichtglied stehen in Sprakel und seiner Umgebung Mergelkalke und Kalkmergel des Campans über Tonmergel des Coniacs und Santons (sogenannte „Emscher Mergel“) an.

Gemäß geologischer Karte liegt der Bahnhof Sprakel im Nordabschnitt des Münsterländer Kiessandzuges (bezogen auf das Stadtgebiet von Münster). Es ist daher zu erwarten, daß die Kreide von ca. 30 m mächtigen, kiesigen Sanden überlagert wird, die sich in ihrem oberen Abschnitt mit den Niederterrassensedimenten der „Ur-Ems-Werse-Rinne“ verzahnen, während östlich Junge Talalluvionen der Aa den oberflächennahen geogenen Untergrund bilden.

Den Abschluß des Profils bilden geringmächtige (ca. 2 m) anthropogene Aufschüttungen des Betriebsplanums der DB AG.

Innerhalb des Stadtgebietes von Münster ist das Gelände des Bahnhofs Sprakel dem Verzahnungsbereich aus „Münsterländer Kiessandzug“ und „Terrassensedimenten der Ur-Ems-Werse-Rinne“ zuzuordnen (Kap. 0.3.3.2.2).

13.3.3.3 Hydrogeologischer Überblick

Entsprechend dem vorstehend genannten Schichtenaufbau bildet der Kiessandzug das oberflächennahe Grundwasserstockwerk, wobei im Bereich des Bahnhofs Sprakel ein Grundwasserflurabstand von ca. 5 m besteht.

Die Durchlässigkeit dieses Aquifers beträgt ca. $k_f = 1 \times 10^{-3}$ m/s, wodurch er als gut durchlässig zu bezeichnen ist.

Der Grundwasserabstrom erfolgt vom Bahnhof Sprakel nach Osten auf die Aa zu, deren Taleinschnitt sich in einer Entfernung von ca. 400 m befindet.

Oberflächengewässer befinden sich etwa 500 m östlich des Bahnhofs (Aa) sowie mit einem Seitenbach der Aa etwa 200 m nördlich des Bahnhofs. Weiterhin bestehen im Umfeld des Bahnhofs Sprakel einige Abzugskanäle, von denen der Bahnhof in seinem Zentralabschnitt unterquert wird.

Infolge der Versiegelungssituation im Bereich der Bahnanlagen von Sprakel ist mit einer Niederschlagsversickerungsrate von ca. 20 % zu rechnen, wobei eine Infiltration in den oberflächennahen Aquifer weitgehend ungehindert möglich ist.

Der Bahnhof Sprakel liegt ca. 1 km nördlich der Schutzzone IIIa des Wasserwerkes Münster-Kinderhaus (Nord).

Grundwassermeßstellen stehen gemäß Recherche bei der Stadt Münster im näheren Umfeld des Bahnhofs nicht zur Verfügung.

13.3.4 Historische Standortbeschreibung

Der Bahnhof Sprakel wurde vermutlich in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts mit der Strecke 2931, Hamm-Rheine, eröffnet. Ein erster detaillierter Lageplan liegt mit dem Plan der Königlichen Eisenbahndirektion Münster aus dem Jahre 1908 vor. Dem Plan zufolge stand ehemals ein Empfangsgebäude sowie ein Güterschuppen in dem Dreieck zwischen der heutigen B 219, Sprakeler Straße, und der Bahnstrecke 2931 bei Streckenkilometer 179,6.

In Richtung Süden erstreckte sich ein etwa 300 m langer Ladebereich mit diversen Lagerplätzen. Bis in die Nachkriegszeit blieb die Anlage des Bahnhofs ohne wesentliche

Veränderung bestehen. Auch die Auswertung der Luftbilder der Alliierten aus dem Jahre 1945 zeigte keine Kriegsschäden im Bahnhofsbereich. Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre wurden vermutlich das alte Empfangsgebäude wie auch der Güterschuppen abgerissen. Etwa zur gleichen Zeit wurden wenige Meter südlich der alten Gebäude verschiedene größere Gebäude, vermutlich Lagerhallen, errichtet. Dieses Areal ist heute nicht mehr Eigentum der DB AG, sondern gehört der Firma BBAG (Produkte für die Landwirtschaft). Die entlang dieser Gebäude führenden Gleisanlagen mit den Bahnsteigen des Haltepunktes Sprakel wie auch die Fläche des ehemaligen Empfangsgebäudes und Güterschuppens werden derzeit durch den Geschäftsbereich DB-Personenbahnhöfe verwaltet. Der ehemalige Ladebereich im Süden des Bahnhofs Sprakel liegt brach und ist dem Geschäftsbereich DB-Netz zugehörig.

13.4 Bereits durchgeführte Untersuchungen

Für den Bahnhof Sprakel wurden bislang keine Untersuchungen durchgeführt.

13.5 Beschreibung der einzelnen Altlastenverdachtsflächen

13.5.1 Stand der Ersterfassung

Im Rahmen interner Recherchen der Deutschen Bahn AG wurden für den Bahnhof Sprakel bislang keine Altlastenverdachtsflächen erfaßt.

13.5.2 Bereits erfaßte ALVF

Für den Bahnhof Sprakel wurden bislang keine Altlastenverdachtsflächen erfaßt.

13.5.3 Neu erfaßte ALVF

Im Rahmen der Historischen Erkundung wurden nach der Auswertung sämtlicher verfügbarer und relevanter Unterlagen insgesamt drei neue ALVF für den Bahnhof Sprakel erfaßt. Es handelt sich dabei um die Flächen:

Tab. 22: Neu erfaßte Altlastenverdachtsflächen des Bahnhof Sprakel

Verdachtsflächennummer	Bezeichnung	Bahnstrecke	Bahnkilometer	Fläche [m ²]
N Sp 1	Lagerplätze	2931	179,20-179,40	4.750
N Sp 2	Lagerhalle und Lagerplätze	2931	179,40-179,58	3.360
N Sp 3	Ehemalige Güterabfertigung	2931	179,60	400

13.6 Gesamteinschätzung der Altlastverdachtssituation

Im Rahmen der Historischen Erkundung konnten für den Bahnhof Sprakel 3 Altlastenverdachtsflächen ermittelt werden, welche neu in das interne Altlastenmanagement-System der Deutschen Bahn AG (ALMAS) aufgenommen wurden. Da diese zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht in ALMAS erfaßt sind, wurden diese mit vorläufig internen Arbeitsnummern (NSp1, NSp2,...) versehen.

Die Ergebnisse der historischen Recherche beinhalten im wesentlichen Aussagen, die sich konkret auf die jeweilige Altlastenverdachtsfläche beziehen und als Ergänzung der Darstellung der Nutzungshistorie (Kap. 13.3.4) dienen.

Die Darstellung der potentiellen Gefährdungspfade erfolgt nur für solche Flächen, die sich zur Zeit im Besitz der Deutschen Bahn AG befinden.

Die Definition der Verdachtskategorien erfolgt in Anlehnung an die Detail-Aufgabenstellung, Anhang 5. Bereits veräußerte Flächen werden der Verdachtskategorie G (geringer oder kein Handlungsbedarf = keine weitere Untersuchung, Archivierung) zugeordnet.

Altlastenverdachtsflächen der Kategorie M sind routinemäßig, aber nicht vorrangig zu untersuchen.

Altlastenverdachtsflächen der Kategorie S sind vorrangig vor einer routinemäßigen Untersuchung zu bewerten.

Von den erfaßten Altlastenverdachtsflächen, wurden 2 Flächen der Verdachtskategorie G und eine Fläche der Kategorie M zugeordnet.

13.6.1 Altlastenverdachtsfläche NSp 1: Lagerplätze

Eine Vielzahl von umweltrelevanten Stoffen wurde in den Ladebereichen der Bahnhöfe aufbewahrt bzw. umgeschlagen. Aus diesem Grund wird der Ladebereich des Bahnhofs Sprakel, bestehend aus Lagerhallen und Lagerplätzen, als Altlastenverdachtsfläche aufgenommen.

13.6.1.1 Ergebnisse der Historischen Recherche

Bei der Altlastenverdachtsfläche NSp 1 handelt es sich um den südlichen Teil des Ladebereichs des Bahnhofs Sprakel. Die Fläche wurde vermutlich seit Bestehen des Bahnhofs in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhundert als Fläche zur Lagerung und Umschlag von diversen Gütern genutzt. Die Nutzung als Lagerplatz kann erstmals seit 1908 belegt werden. Aus dieser Zeit stammt der erste vorliegende detaillierte Lageplan des Bahnhofs.

Die Nutzung als Lagerplatz wurde vermutlich bis in die 60er Jahre beibehalten. Seit dieser Zeit wird der Bahnhof Sprakel lediglich als Haltepunkt genutzt. Dementsprechend fand auch kein Güterumschlag mehr statt. Die Fläche mit einer Größe von ca. 4.700 m² liegt derzeit brach.

Die unversiegelte Fläche wird durch den Geschäftsbereich DB-Netz verwaltet.

13.6.1.2 Darstellung der potentiellen Gefährdungspfade

Dem Standort kann lediglich die Nutzung als Lagerfläche zugeordnet werden.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, daß dort auch umweltrelevante Stoffe gelagert und umgeschlagen wurden, deren Art und Umfang nicht bekannt sind. Eine Verunreinigung des Untergrundes kann daher aufgrund von Handhabungsverlusten und Leckagen durch eine Vielzahl von Stoffen nicht ausgeschlossen werden.

Gefährdungspfad Feststoff/Boden

Da die Verdachtsfläche in weiten Teilen unversiegelt ist, ist eine Emission von Schadstoffen über den Wirkungspfad Feststoff/Boden nicht auszuschließen.

Gefährdungspfad Bodenluft/Ausgasung

Aufgrund der Fehlens detaillierter Informationen über eingesetzte Stoffe und der damit verbundenen Quantifizierung des Schadstoffpotentials besteht die grundsätzliche Möglichkeit eines Gasaustritts leichtflüchtiger Substanzen.

Gefährdungspfad Wasser/Grundwasser

Gemäß den bekannten Informationen ist für den angesprochenen Bereich von einem Grundwasserflurabstand um 5 m auszugehen.

Eine Elution von Schadstoffen in das Grundwasser ist demzufolge zum einen über den Direktkontakt von Grundwasser mit kontaminierten Materialien, zum anderen aufgrund der unzureichenden Versiegelung über eine Elution von Schadstoffen durch versickernde Niederschläge möglich.

13.6.1.3 Definition der Verdachtskategorien

Die Altlastenverdachtsfläche NSp 1 ist der Verdachtskategorie M (Mittlerer Handlungsbedarf) zuzuordnen. Verdachtsflächen dieser Gruppe sollten in Verbindung mit anderen, z.B. geplanten Baumaßnahmen untersucht und bei Erfordernis saniert werden.

13.7 Untersuchungskonzept für die Orientierende Untersuchung

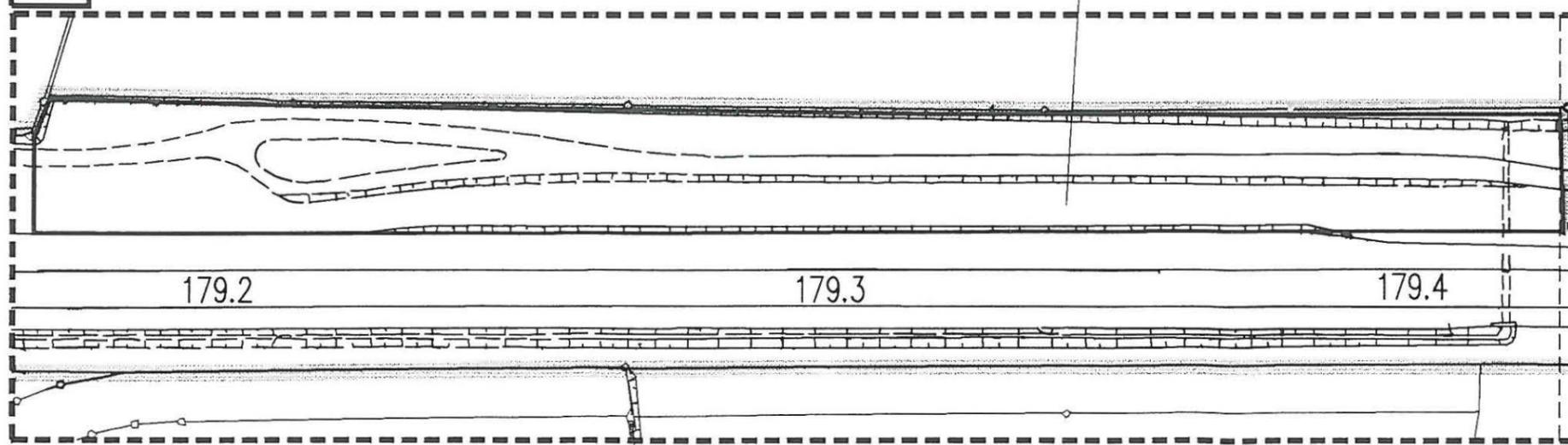
Tab. 23: Untersuchungskonzept für den Bahnhof Sprakel

Verdachtsflächen-Nr.	Bezeichnung	Untersuchung	Untersuchungs-umfang	Verdachts-kategorie	Fläche in m²	Kosten	Kosten-gesamt
	Gutachten pauschal					4.000,00	
	örtliche Feldarbeiten					3.000,00	7.000,00
N Sp 1	Lagerplätze	RK (0-4m)	12	M	4.750	3.960,00	
		Ausbau BL	4			400,00	
		Proben	60			450,00	
		MKW	8			320,00	
		PCB	2			260,00	
		SM	4			480,00	
		PAK	6			600,00	
		BL BTEX/CKW	4			720,00	
N Sp 2	Lagerhalle u. -plätze	keine	0	G	3.360	0,00	0,00
N Sp 3	Ehem. Güterabfertigung	keine		G	400	0,00	0,00
Gesamtkosten							14.190,00



Lagerplätze
[NSp1]

ABS.1



Legende:

- Untersuchungsgebiet
- Altlastenverdachtsflächen
- R 19 Almas – Flächen
- N A 1 Neue – Flächen
- Ausschnittszeichnungen
- Ehemalige Anlagen

Nr.	Änderung	Datum	Name

DR. HECKEMANN'S & PARTNER GMBH
BERATENDE HYDRO- UND INGENIEURGEOLOGEN
 ● BERATUNG ● UNTERSUCHUNG ● PLANUNG ● BAULEITUNG ● PROJEKTABWICKLUNG
Kapstadtplatz 5, 46127 Essen, Telefon 02 01/2 47 01-0, Telefax 02 01/2 47 01-11

Auftraggeber:
Deutsche Bahn AG

Projekt: Historische Erkundung Münster Stadt	Projekt-Nr.: 97118	Datum: Juli 1997
Bezeichnung: " Ehemalige Nutzung "	Maßstab: 1 : 1000	Programm / Datei: Autocad BHF10AL.dwg

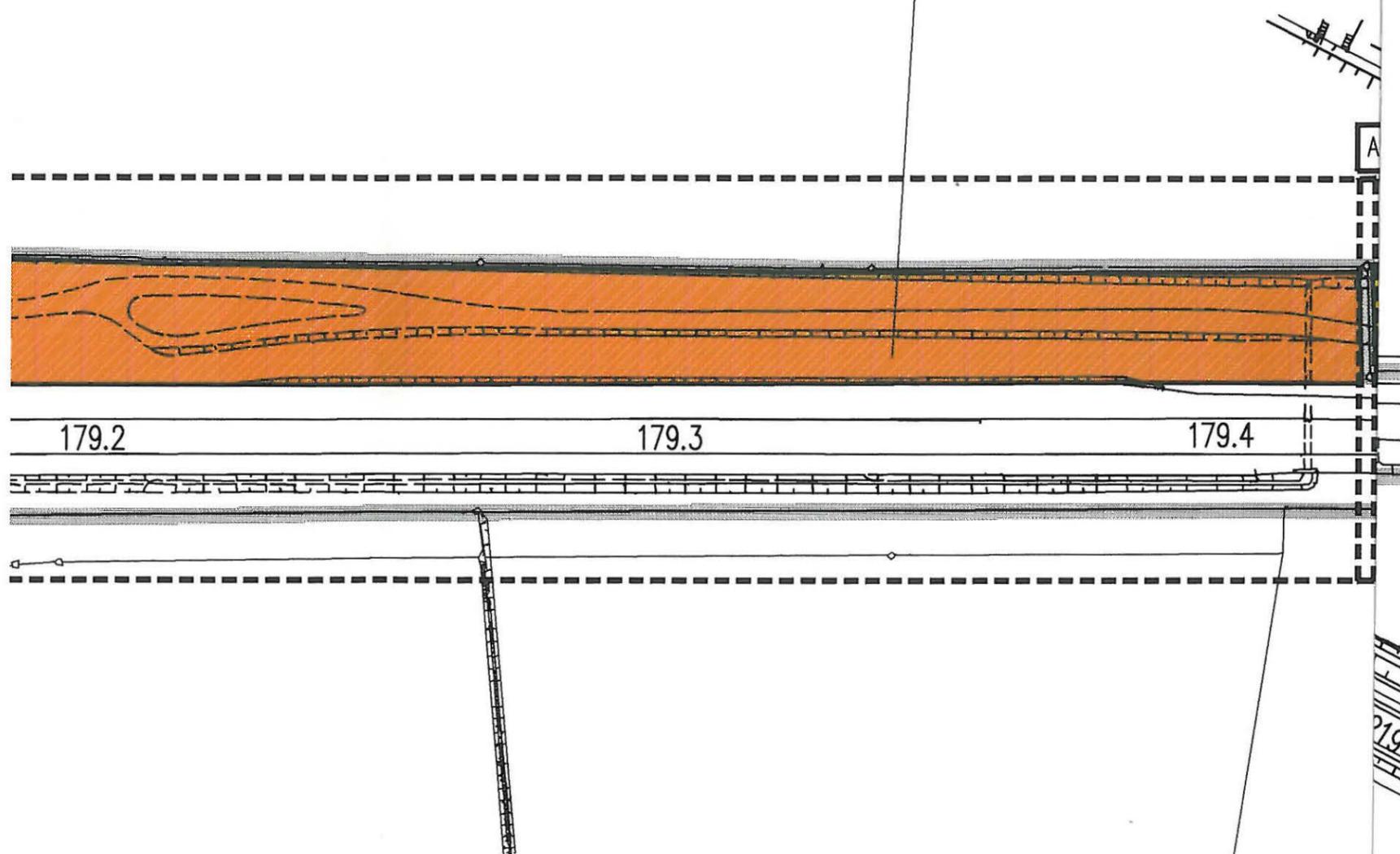
Name	gezeichnet	bearbeitet	geprüft
Datum	Juli 1997	Juli 1997	Juli 1997

Sprakel Lagerplätze
[NSp 1] Abb. 66

uritz
akel



Lagerplätze
[NSp1]



Legende:

-  Untersuchungsgebiet
-  Altlastenverdachtsflächen
- Verdachtskategorie
 -  S
 -  M
 -  G
- R 19 Almas – Flächen
- N Al 1 Neue – Flächen
-  Ausschnittszeichnungen
-  Ehemalige Anlagen

Str. 2931
Rheine

Nr.	Änderung	Datum	Name

DR. HECKEMANN & PARTNER GMBH
 BERATENDE HYDRO- UND INGENIEURGEOLOGEN
 • BERATUNG • UNTERSUCHUNG • PLANUNG • BAULEITUNG • PROJEKTABWICKLUNG
 Kopstadtplatz 5, 45127 Essen, Telefon 02 01/2 47 01-0, Telefax 02 01/2 47 01-11

Auftraggeber:
Deutsche Bahn AG

Projekt: Historische Erkundung Münster Stadt	Projekt-Nr.: 97118	Datum: Juli 1997
Bezeichnung: "Ehemalige Nutzung"	Maßstab: 1 : 1000	Programm / Datei: Autocad BHF1bzba.dwg

	gezeichnet	bearbeitet	geprüft
Name	S.V.	A.E.	HEC
Datum	Juli 1997	Juli 1997	Juli 1997

Übersichtslageplan
Bahnhof Sprakel Abb. 70

Stadt Münster
Gemarkung St. Mauritz

Flurbereinigung Sandrup - Sprakel

Flur 44



Lagerplätze
[NSp1]

ABS.1

A

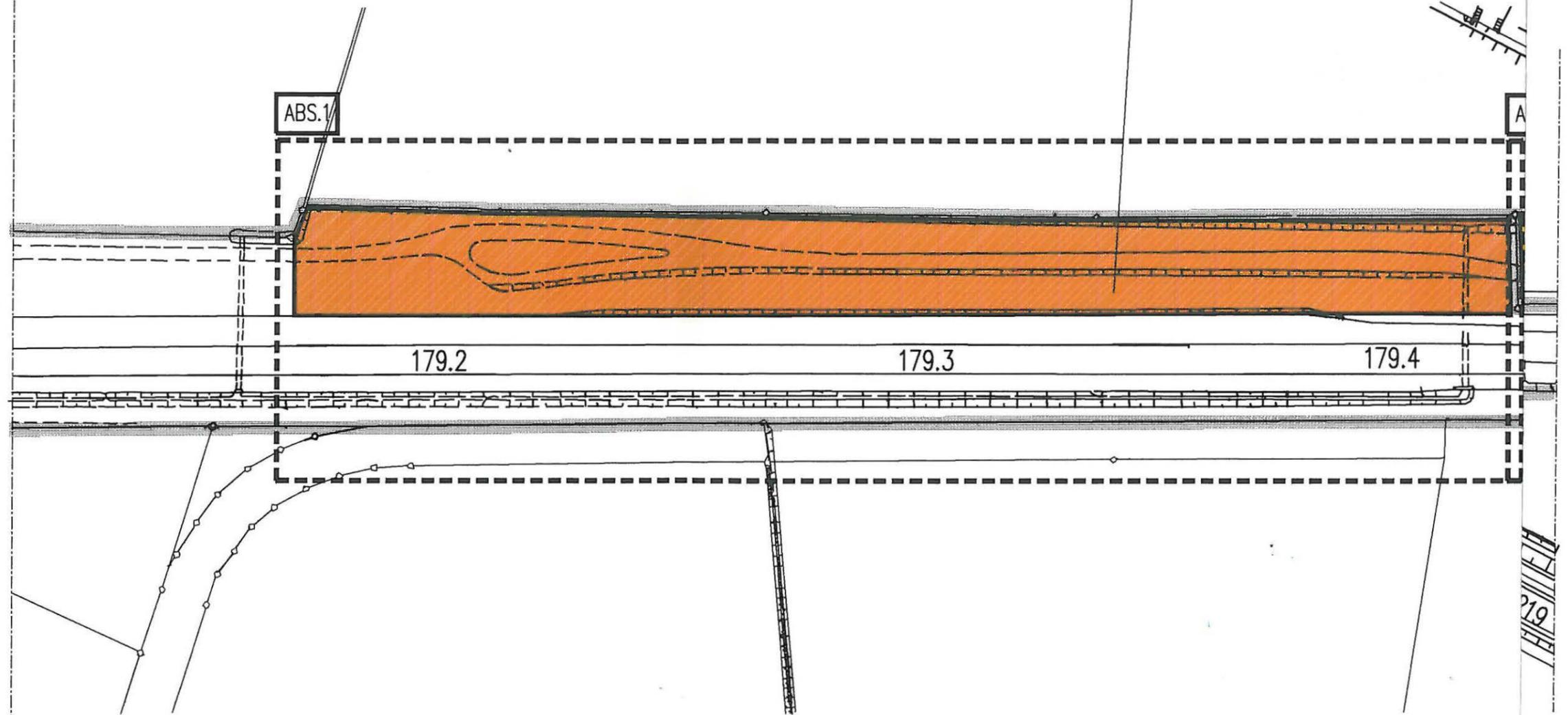
Str. 2931
Münster
(Westf.)

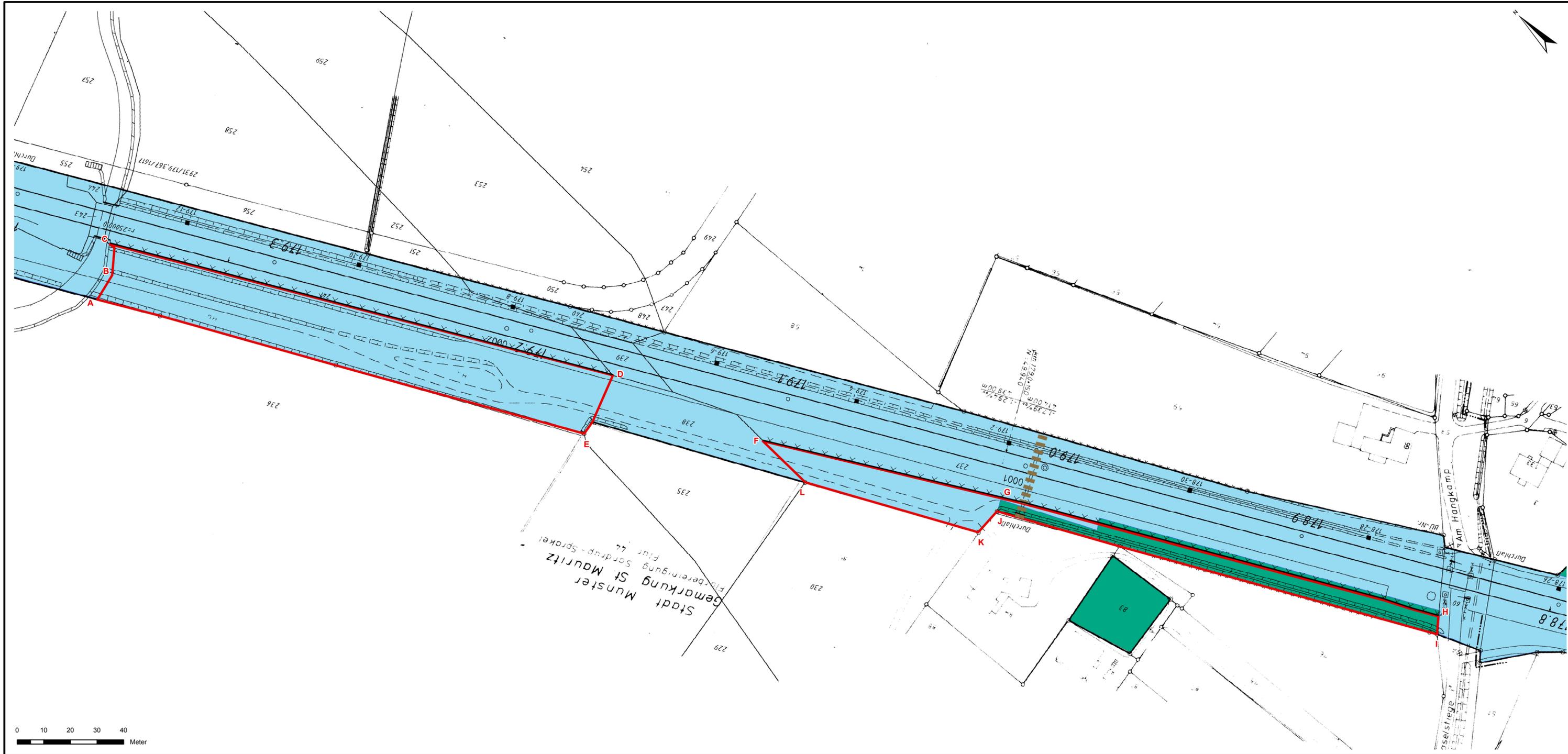
Str. 2931
Rheine

179.2

179.3

179.4





BEG NRW
 An der Reichsbank 8
 45127 Essen
 Tel.: 02 01 / 7 47 66-0
 Fax: 02 01 / 7 47 66-28
 mail: info@beg.nrw.de
 web: www.beg.nrw.de



Flächengrößen
 A - E: ca. 4.300 m²
 F - L: ca. 2.100 m²

- Verkaufsfläche
 - Einfriedung
 - Durchlass
- Plangrundlage: Ivi / Filmas (DB AG)

Münster
 Anlage 2

1:1.000	Mö	09.03.2015
---------	----	------------