

So bekommen Straßen ihre Namen

Was wird aus der Heroldstraße?

Straßennamen werden von der Politik, also von den Bezirksvertretungen, beschlossen. Vorher sucht die Verwaltung nach geeigneten Namen. Das können historische Flurnamen, alte Lagebezeichnungen oder ein Name sein, der als Ergänzung zu Straßennamen der Umgebung passt. In Gewerbegebieten können Straßen nach Persönlichkeiten aus Wirtschaft oder Wissenschaft benannt werden und damit das Image der Stadt Münster als Wirtschaftsstandort unterstreichen.

Natürlich können Bürgerinnen und Bürger Vorschläge für Straßennamen machen. Die Verwaltung sammelt diese und legt sie der Bezirksvertretung zur Entscheidung vor.

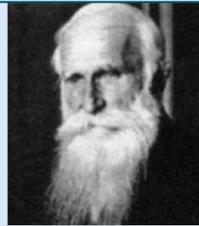
Ein Wechsel des Straßennamens ist für alle, die hier ihre Adresse haben, mit ein wenig Aufwand verbunden: Die Betroffenen müssen nach und nach all ihre Kontakte auf den neuen

Straßennamen umstellen. Wer dort wohnt, muss zum Beispiel mit Personalausweis und Führerschein zum Bürgeramt oder zur Bezirksverwaltung und sich zur neuen Adresse ummelden, obwohl kein Umzug stattgefunden hat.

Die Heroldstraße wird geteilt

Durch die Schließung des Bahnübergangs wird auch der Straßename Heroldstraße in zwei Teile geteilt. An dem südlichen Teilstück liegen mehr als 70 Hausnummern (28 bis 59a). An dem nördlichen Teilstück, das zur Sackgasse wird, liegen 32 Hausnummern (4 bis 24). Zwei getrennt liegende Straßen mit demselben Namen soll es nicht geben, deshalb ist absehbar, dass die zukünftige Sackgasse einen anderen Namen braucht. Noch steht er nicht fest. <

1892



Fotoquelle: Büro des Reichstags (Hg.): Reichstags-Handbuch 1924, II. Wahlperiode, Berlin 1924

Dass die neue Straße entlang der Bahnlinie mit der Unterführung auch in dieser Verlängerung Heroldstraße heißen wird, ist durchaus konsequent. Denn Dr. Carl Herold, Mitglied des Preußischen Landtags und Namensgeber der Straße, setzte sich für die Einrichtung eines Bahnhofs auf der durch Mecklenbeck laufenden Bahnstrecke ein. Am 1. Januar 1892 wurde dieser eingerichtet. Die heutige Heroldstraße entspricht Herolds Weg aus Loevellingloh zu „seiner“ Bahnlinie.



Führung Radwege über Weseler Straße und nördliche Heroldstraße zwischen den Bahnübergängen Heroldstraße und Galgenheide

Sperrung Radweg

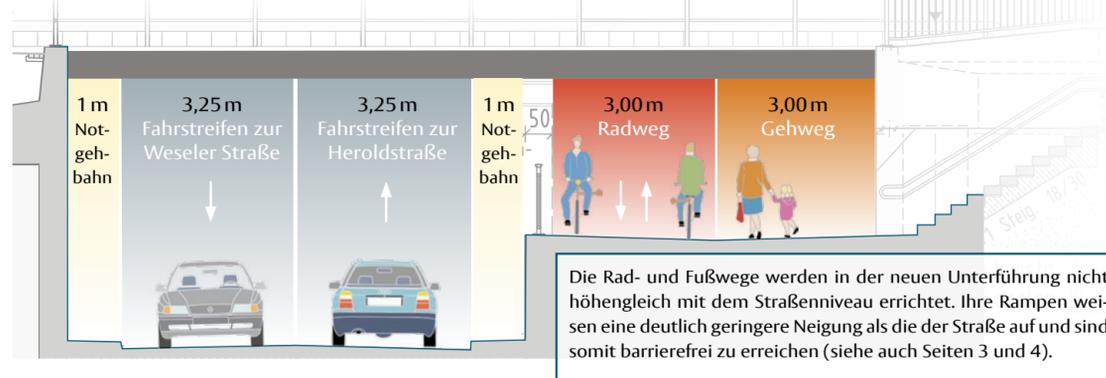
Provisorischer Radweg

Provisorischer Radweg über Freiflächen der Stadt Münster

Umleitung für Leezen

Der bisherige Rad- und Fußweg zwischen Rockbusch und dem Wirtschaftsweg Galgenheide wird durch eine Brücke über den verlegten Getterbach ersetzt. Eine Anbindung der Rad- und Fußwege bleibt also auch in Zukunft sichergestellt. Für den Zeitraum der laufenden Baumaßnahmen wird diese Verbindung verlegt, über den Getterbach führt eine Brücke zur Galgenheide.

Barrierefreiheit auf Geh- und Radwegen



Die Rad- und Fußwege werden in der neuen Unterführung nicht höhengleich mit dem Straßenniveau errichtet. Ihre Rampen weisen eine deutlich geringere Neigung als die der Straße auf und sind somit barrierefrei zu erreichen (siehe auch Seiten 3 und 4).

Herausforderung für die Ingenieure

Achtung: Grundwasser

Die Baugrube für die Straßenunterführung unter der Bahn stellt eine besondere technische Herausforderung dar. Grund dafür sind die schwierigen Grundwasserverhältnisse. Insgesamt drei Mal wird eine Grundwasserabsenkung vorgenommen. Im letzten Abschnitt wird die Baugrube bis auf die tiefste Ebene ausgeschachtet, dann werden Erdverankerungen für die Sohle eingebracht und die Baugrube wird wieder mit Wasser geflutet. Dieser Zeitraum wird mit ca. drei Wochen so kurz wie möglich gehalten, um den Grundwas-

serspiegel im näheren Umfeld der Baumaßnahme nicht zu verändern. Nach der Flutung der Baugrube geschehen die weiteren Arbeiten zunächst unter Wasser. Es werden die eingebrachten Erdanker der Sohle hergerichtet und die Stahlbetonsohle unter Wasser eingebaut. Für diese Arbeiten sind ausgebildete Taucher erforderlich. Durch das Aushärten der Betonsohle ist eine wasserdichte Baugrube erstellt und Grundwasser kann nicht eindringen. Die weiteren Arbeiten können dann in herkömmlicher Bauweise ausgeführt werden. <

Waschanlage für LKW

Für die Baumaßnahme an der Heroldstraße wird eine Menge Erdreich bewegt. Damit die Weseler Straße trotz Abtransport durch LKW sauber bleibt, wird an der Baustellenzufahrt eine Reifenwaschanlage eingerichtet.



Sperrung der Bahnstrecken

Für den Bau der Bahnüberführung müssen die Bahnstrecke Münster-Rees über einen längeren Zeitraum und die Bahnstrecke Münster-Wanne-Eickel für kürzere Zeiträume gesperrt werden.

Sperrung der Strecke Münster-Rees (Baumbergebahn):
19.02. – 01.08.2018

Auf dieser Strecke wird ein Schienenersatzverkehr zwischen dem Haltepunkt Roxel und dem HBF Münster eingerichtet.

Sperrung der Strecke Münster-Wanne-Eickel:
22.02. – 26.02.2018
01.03. – 05.03.2018
02.07. – 06.07.2018

Während der Baumaßnahme kann es zu weiteren kurzfristigen Sperrungen von Gleisen und damit zu Beeinträchtigungen im Bahnverkehr kommen.



Haben Sie Fragen?

Sprechstunden im Baubüro

Zu allen Fragen und Anliegen rund um die Baumaßnahme können Sie mit dem Projektleiter Jürgen Teigelmeister sprechen.

Im Baubüro an der Weseler Straße 539 (ADAC-Gebäude) im Erdgeschoss, Eingang parallel zur Weseler Straße, findet einmal wöchentlich eine Sprechstunde statt.

Sprechzeit
Dienstags von 14 bis 15 Uhr
Telefon: 02 51/492-6671
Teigelmeister@stadt-muenster.de

IMPRESSUM
Herausgeberin: Stadt Münster – Tiefbauamt, Presseamt
Redaktionelle Mitarbeit: Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Tiefbauamtes
Text: Redaktionsbüro Andrea Blome

Fotos: Tiefbauamt, Presseamt; Bernhard Fischer, Luftbildfotografie (Titelbild)
Gestaltung und Produktion: www.elemente.ms
Druck: Joh. Burlage, Münster
Januar 2018, 4000

Tiefbaujournal 26

Heroldstraße

Januar 2018



Blick auf die Heroldstraße mit Bahnübergang „Strecke Münster-Wanne-Eickel“ und Bahnübergang „Strecke Münster-Rees“

Neue Heroldstraße, neuer Tunnel, neuer Bahnhofspunkt in Mecklenbeck

Straßenunterführung statt Bahnschranken

Die Zeiten langer Warteschlangen vor der so genannten „Glückauf-Schranke“ an der Heroldstraße sind bald Vergangenheit. Der bisherige Bahnübergang wird geschlossen, die Heroldstraße wird entlang der Bahnlinie verlängert und der Verkehr zukünftig durch eine Unterführung geleitet. Das Tiefbauamt der Stadt Münster realisiert dieses Projekt in enger Kooperation mit der DB Netz AG. 2022 soll das Bauprojekt fertig sein.

Wie können wir das Problem der langen Wartezeiten vor den Bahnschranken an der Heroldstraße lösen? Diese Frage beschäftigt Verkehrsplanung und Bevölkerung schon seit den 1960er Jahren. Eine gemeinsame Lösung zu finden, war ein langer Prozess. Schließlich galt es, viele Interessen zu berücksichtigen: Die Berufspendler und -pendlerinnen per Bahn, Auto oder Rad, Menschen, die in Mecklenbeck leben und hier unterwegs sind, und diejenigen, die direkt am Bahnübergang wohnen und die Staus täglich er-

tragen müssen. 1996 befasste sich der Planungsausschuss der Stadt Münster aufgrund von Anregungen aus der Bürgerschaft erneut mit dem Thema. Fünf Planungsvorschläge lagen schließlich auf dem Tisch.

Zwei Bahnübergänge werden geschlossen

Die jetzige Lösung sieht in Kürze so aus: Die Heroldstraße wird am Bahnübergang auf der süd-

lichen Seite nach Osten weitergeführt. Sie verläuft dann parallel zur Bahnlinie und verschwenkt am Ende der Bebauung „Hafkhorst“. Hier führt die Straße durch ein Trogbauwerk unter der Bahnlinie her und endet an der Kreuzung Weseler Straße – Meyerbeerstraße. Mit der Verlegung der Heroldstraße werden die beiden Bahnübergänge „Heroldstraße/Münster-Wanne-Eickel“ und „Galgenheide“ beseitigt. Der Bahnübergang „Heroldstraße/Münster-Rees“ (Baumbergebahn) bleibt erhalten (s. Plan auf den folgenden Seiten). Endgültig geschlossen werden die Bahnübergänge allerdings erst 2022 – wenn die Unterführung fertiggestellt ist und der Verkehr auf der neuen Straße fließen kann.

Getterbach wird verlegt

Begonnen wird mit dem Bau der neuen Heroldstraße also auf der grünen Wiese. Und dafür muss so einiges vorbereitet werden: Entlang der Bahnlinie, wo Platz für die neue Straße geschaffen wird, verlaufen bislang der Getterbach und ein Radweg. Anfang 2018 wird zunächst ein Teil des Getterbachs verlegt, damit die Unterführung und eine Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke gebaut

werden können. Im Zuge der Verlegung des Bachlaufs werden auch Maßnahmen zum Hochwasserschutz realisiert. Ein Stück des alten Getterbachs – das ist eine Umwelt-Auflage – bleibt erhalten. Auch der Christoph-Bernhard-Graben zwischen Meckelbach und Getterbach bleibt als Bodendenkmal bestehen. Durch die Bauarbeiten entlang der Bahnstrecke müssen sich vor allem die Radlerinnen und Radler auf Umwege einstellen. Sie werden entweder über die Weseler Straße oder auf der anderen Seite der Bahnstrecke über einen neuen provisorischen Radweg über die Felder geleitet (s. Abbildung S. 6).

Ein Bahnhof für Mecklenbeck

Für das Tiefbauamt der Stadt Münster ist diese Baumaßnahme eines der größten Projekte der vergangenen Jahre. Vor allem die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn ist ein Novum und erfordert eine enge Abstimmung. Seit 2011 kommen die Akteure beider Seiten monatlich zu Planungsgesprächen zusammen.

Parallel zu den Arbeiten des Tiefbauamtes und der DB Netz AG baut die DB Station & Service einen Mittelbahnsteig für den neuen Haltepunkt

Mecklenbeck. Der Haltepunkt wird Ende 2018 voraussichtlich zum Fahrplanwechsel an das Netz angeschlossen und ermöglicht Bahnreisenden aus Mecklenbeck neue kurze Wege. Ein neuer Park&Ride-Platz unterstützt den Umstieg auf die Schiene. Für die Bauarbeiten der Bahn muss der Zugverkehr zeitweise unterbrochen werden. Ein Schienenersatzverkehr wird eingerichtet (s. S. 6).

„Unter dem rollenden Rad“

Sobald die Bahnüberführung fertiggestellt ist, kann mit der Unterführung der Straße begonnen werden. Der Zugverkehr wird davon nicht mehr beeinträchtigt, gebaut wird „unter dem rollenden Rad“. Technisch stellt der Trog das größte Bauvolumen und eine ganz besondere Herausforderung dar. Das Problem sind die hohen Grundwasserstände, die insgesamt drei Mal abgesenkt werden müssen (s. S. 5).

Die Kosten für die Gesamtbaumaßnahme belaufen sich auf ca. 30 Millionen Euro. Davon tragen der Bund, das Land, die DB Netz AG ca. 25 Millionen, fünf Millionen verbleiben bei der Stadt Münster. Auf die Anwohnerinnen und Anwohner kommen keine Kosten zu.

Enge Kooperation zwischen DB und dem Tiefbauamt der Stadt Münster „Ich bin ein halber Bahner geworden“

Für die Planer ist das Bauprojekt Heroldstraße eine spannende Aufgabe, an der sie seit Jahren gemeinsam arbeiten. René Magill von der DB Netz AG und Jürgen Teigelmeister, Projektleiter im Tiefbauamt der Stadt Münster, erläutern, was die Zusammenarbeit ausmacht.

kurze interne Abstimmungswege und flache Hierarchien. **Magill:** Dass der Zeitplan passt, ist vor allen Dingen wichtig, da die Sperrungen im Fahrplan der Bahn schon eingetaktet sind. Für die Errichtung der Überführung sind auf der Strecke nach Wanne-Eickel in drei Zeiträumen Totalsperrungen erforderlich.



René Magill, DB Netz AG (li.) und Jürgen Teigelmeister, Tiefbauamt, arbeiten eng zusammen

die Sperrzeiten nicht einhalten können. Aber der bislang milde Winter kommt uns entgegen. Und ich werde nervös, wenn wir den Trog bauen. Sechs Meter unter der Bahn wird es noch mal spannend.

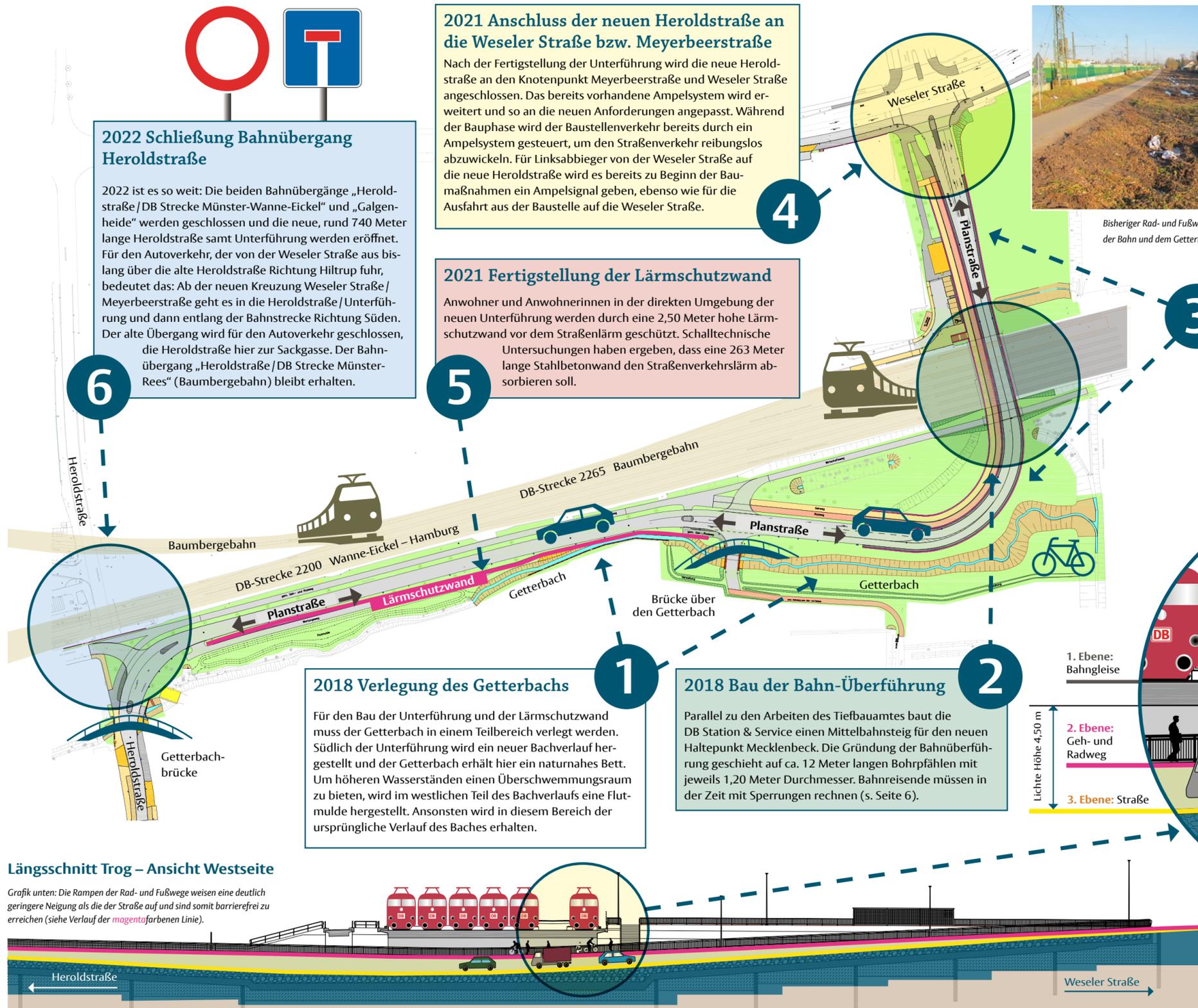
Seit 2011 planen Sie gemeinsam mit einem Ingenieurbüro intensiv dieses Projekt. Was macht die Zusammenarbeit für Sie aus?

Teigelmeister: (lacht) Ich bin ein halber Bahner geworden. Man steigt sehr tief in die Gefilde des anderen ein, um die andere Seite zu verstehen. Hier kommt ja alles zusammen, was es bezüglich Bahn- und Straßenbau gibt – vom Brücken- und Schienenbau bis zur Gewässer- und Landschaftsplanung. Die Zusammenarbeit erlebe ich als wirklich konstruktives Miteinander.

Magill: Wir haben auf beiden Seiten anfangs vielleicht unterschätzt, was für ein komplexes Vorhaben das ist. Nicht nur in Bezug auf das Bauvolumen, sondern auch bezüglich der zeitlichen Ressourcen. Planungen fangen ja grob an und dann wird es in den Detailfragen spannend.

Was ist das Besondere an dieser Kooperation zwischen der Stadt Münster und der Deutschen Bahn? **Magill:** Wir kooperieren bei Bauvorhaben dieser Art immer mit den Städten und Gemeinden. In der Regel errichtet jeder jedoch sein Bauwerk selbst. In diesem Fall haben wir uns in einer sehr frühen Planungsphase darauf verständigt, dass die Bauhoheit für die gesamte Maßnahme inklusive der Bahnüberführung bei der Stadt Münster liegt.

Warum ist das sinnvoll? **Teigelmeister:** Wir konnten so in einer gemeinschaftlichen Ausschreibung einen Generalunternehmer beauftragen. Bei dem Projekt greifen viele Gewerke ineinander und damit steigt immer das Risiko, dass Abläufe und Zeitpläne durcheinander geraten. Die Gewährleistung liegt jetzt bei einem Unternehmen, der Generalunternehmer muss die Bauzeit erfüllen. Außerdem haben wir durch eine Gesamtprojektleitung



2022 Schließung Bahnübergang Heroldstraße
2022 ist es so weit: Die beiden Bahnübergänge „Heroldstraße/DB Strecke Münster-Wanne-Eickel“ und „Galgenheide“ werden geschlossen und die neue, rund 740 Meter lange Heroldstraße samt Unterführung werden eröffnet. Für den Autoverkehr, der von der Weseler Straße aus bislang über die alte Heroldstraße Richtung Hilstrup fuhr, bedeutet das: Ab der neuen Kreuzung Weseler Straße/Meyerbeerstraße geht es in die Heroldstraße/Unterführung und dann entlang der Bahnstrecke Richtung Süden. Der alte Übergang wird für den Autoverkehr geschlossen, die Heroldstraße hier zur Sackgasse. Der Bahnübergang „Heroldstraße/DB Strecke Münster-Rees“ (Baumbergebahn) bleibt erhalten.

2021 Fertigstellung der Lärmschutzwand
Anwohner und Anwohnerinnen in der direkten Umgebung der neuen Unterführung werden durch eine 2,50 Meter hohe Lärmschutzwand vor dem Straßenlärm geschützt. Schalltechnische Untersuchungen haben ergeben, dass eine 263 Meter lange Stahlbetonwand den Straßenverkehrslärm absorbieren soll.

2021 Anschluss der neuen Heroldstraße an die Weseler Straße bzw. Meyerbeerstraße
Nach der Fertigstellung der Unterführung wird die neue Heroldstraße an den Knotenpunkt Meyerbeerstraße und Weseler Straße angeschlossen. Das bereits vorhandene Ampelsystem wird erweitert und so an die neuen Anforderungen angepasst. Während der Bauphase wird der Baustellenverkehr bereits durch ein Ampelsystem gesteuert, um den Straßenverkehr reibungslos abzuwickeln. Für Linksabbieger von der Weseler Straße auf die neue Heroldstraße wird es bereits zu Beginn der Bauarbeiten ein Ampelsignal geben, ebenso wie für die Ausfahrt aus der Baustelle auf die Weseler Straße.

6

5

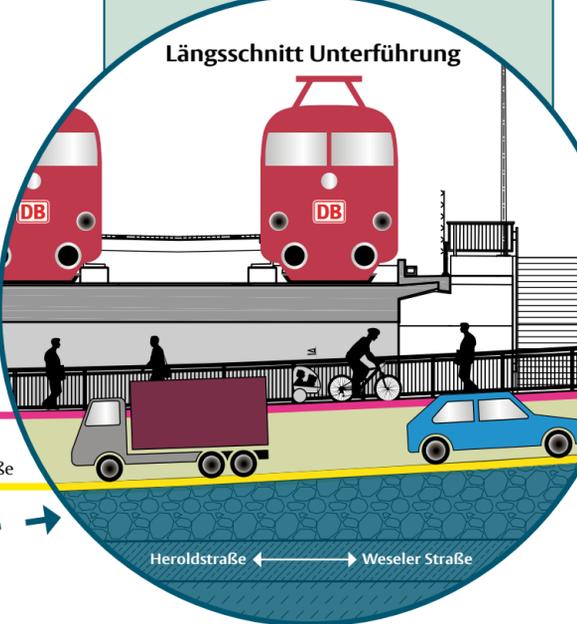
4

3

2020 Fertigstellung der Unterführung
Der Bau der Straßenunterführung soll planmäßig im Jahr 2020 fertiggestellt sein. Er geschieht unter dem „rollenden Rad“. Gute Nachricht für die Bahnreisenden: Die Bauarbeiten haben dann keine Auswirkungen mehr auf den Bahnverkehr. Der Haltepunkt Mecklenbeck geht mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 in Betrieb.

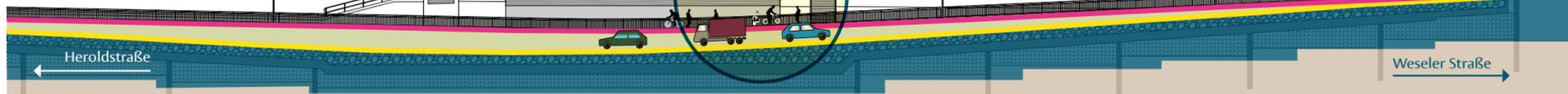
2018 Verlegung des Getterbachs
Für den Bau der Unterführung und der Lärmschutzwand muss der Getterbach in einem Teilbereich verlegt werden. Südlich der Unterführung wird ein neuer Bachverlauf hergestellt und der Getterbach erhält hier ein naturnahes Bett. Um höheren Wasserständen einen Überschwemmungsraum zu bieten, wird im westlichen Teil des Bachverlaufs eine Flutmulde hergestellt. Ansonsten wird in diesem Bereich der ursprüngliche Verlauf des Baches erhalten.

2018 Bau der Bahn-Überführung
Parallel zu den Arbeiten des Tiefbauamtes baut die DB Station & Service einen Mittelbahnsteig für den neuen Haltepunkt Mecklenbeck. Die Gründung der Bahnüberführung geschieht auf ca. 12 Meter langen Bohrpfehlen mit jeweils 1,20 Meter Durchmesser. Bahnreisende müssen in der Zeit mit Sperrungen rechnen (s. Seite 6).



Längsschnitt Trog – Ansicht Westseite

Grafik unten: Die Rampen der Rad- und Fußwege weisen eine deutlich geringere Neigung als die der Straße auf und sind somit barrierefrei zu erreichen (siehe Verlauf der magenta-farbenen Linie).



1. Ebene: Bahngleise
2. Ebene: Geh- und Radweg
3. Ebene: Straße
Lichte Höhe 4,50 m

Die Ansicht von der Westseite zeigt die verschiedenen Verkehrsebenen: Bahngleise (oberirdisch), Geh- und Radweg (unterirdisch) und Straße (unterirdisch, unterste Ebene)