

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0220/2005

Auskunft erteilt:

Herr Franke

Ruf:

492 61 10

E-Mail:

FrankeG@stadt-muenster.de

Datum:

31.03.2005

Betrifft

Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des DEK - Ausbaustrecke "Haus Kannen" - (Los 8)

Beratungsfolge

14.04.2005	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Bericht
28.04.2005	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Bericht

Bericht:

Die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) beabsichtigt, die Bundeswasserstraße Dortmund-Ems-Kanal (DEK) von km 51,000 bis km 55,851 - Ausbaustrecke „Haus Kannen“ - auszubauen.

Für den beabsichtigten Ausbau des DEK im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ wird ein Planfeststellungsverfahren nach §§ 14 ff. Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) i.V.m. §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) durchgeführt.

Die Planunterlagen für den beabsichtigten Ausbau des DEK im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ haben in der Zeit vom 16.02.2005 bis 15.03.2005 zur Einsichtnahme ausgelegen, u.a. auch bei der Stadtverwaltung Münster, Kundenzentrum Planen – Bauen – Umwelt, im Stadthaus 3, Albersloher Weg 33, 48155 Münster.

Die Auslegung der Planunterlagen für den beabsichtigten Ausbau des DEK im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ ist im Amtsblatt Nr. 2 der Stadt Münster vom 04.02.2005 öffentlich bekannt gemacht worden.

Der DEK soll von der Kanalstufe Henrichenburg in Waltrop bis nach Bergeshövede gemäß Bundesverkehrswegeplan 1985, fortgeschrieben mit Bundesverkehrswegeplan 1992 und 2003, vorrangig mit dem Ziel ausgebaut werden, die Sicherheit und Leichtigkeit in der Verkehrsführung für Großmotorschiffe (Länge 110 m, Breite 11,40 m, Ablagetiefe 2,80 m) und Schubverbände (Länge 185 m, Breite 11,40 m, Ablagetiefe 2,80 m) zu schaffen.

Zur Information sind in der Anlage 1 zu dieser Vorlage der generelle Anlass und die Rahmenbedingungen für den Ausbau des DEK erläutert.

Das geplante Ausbauvorhaben im Bereich der DEK-Ausbaustrecke „Haus Kannen“ umfasst dabei folgende Einzelmaßnahmen:

- ⇒ Querschnittserweiterung der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ durch Zurücklegung von Kanalufern und Vertiefung des Kanals auf eine Fahrwassertiefe von 4,00 m,
- ⇒ Hebung der Venner-Moor-Brücke (Nr. 58) in km 52,944 mit Anpassung der Landesstraße L 884,
- ⇒ Abbruch und Neubau der Betriebswegbrücke über den Kannenbach (Nr. 58a) in km 53,984 auf dem linken Ufer,

- ⇒ Abbruch der Haus-Kannener-Brücke (Nr. 59) in km 54,411 und Neubau in km 54,426 mit Anpassung des Gemeindeweges „Hartmannsbrook“,
- ⇒ Abbruch und Neubau der Entlastungsanlage und Betriebswegbrücke Emmerbach in km 54,659 auf dem rechten Ufer,
- ⇒ Hebung der Autobahnbrücke (Nr. 59a) in km 55,192 mit Anpassung der BAB A 1,
- ⇒ Beseitigung der Übernachtungs- und Liegestelle von km 53,485 bis km 54,405 und teilweiser Ersatz durch Neubau einer Liegestelle von km 54,486 bis km 55,128,
- ⇒ Ablagerung überschüssiger Bodenmengen auf den Ablagerungsflächen „Amelsbürener Straße“ und „Laubusch“ von km 52,527 bis 52,949 und von km 54,645 bis 54,962,
- ⇒ Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz des Eingriffs in den Natur- und Landschaftshaushalt.

Der Ausbau des DEK im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ erfolgt bevorzugt im Trapez-Profil, d.h. in einem Böschungsprofil mit im Verhältnis von 1 : 3 geneigten Böschungen, und einer künftig ausgebauten Wasserspiegelbreite von 55 m.

Wo Zwangspunkte, z.B. im Bereich von Brücken, dieses Trapez-Profil nicht erlauben, wird entweder ein Rechteck-Trapez-Profil mit einseitiger Spundwand und einer künftigen Wasserspiegelbreite von 48,50 m oder im ungünstigsten Fall ein Rechteck-Profil (beidseitige Spundwand) mit einer künftigen Wasserspiegelbreite von 42 m vorgesehen.

Die Wasserspiegelbreite ist außerdem abhängig vom Kurvenradius; in Kurven vergrößert sich entsprechend dem jeweiligen Radius die erforderliche Fahrrinnenbreite und damit auch die jeweilige Wasserspiegelbreite.

Folgende Zwangspunkte bestimmen überwiegend die neue Trassierung des DEK im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“:

- ⇒ Anschluss an den bestehenden, bereits ausgebauten Streckenabschnitt bei km 51,000,
- ⇒ Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet „Venner Moor“ zwischen etwa km 51,826 bis km 52,883 auf dem rechten Ufer,
- ⇒ Venner-Moor-Brücke (Nr. 58) bei km 52,944; die Brücke bleibt in ihrer Lage erhalten, hier ist lediglich eine Hebung vorgesehen,
- ⇒ L 884 im Bereich zwischen km 53,997 und km 54,474,
- ⇒ Emmerbach im Bereich zwischen km 54,500 bis km 54,700 südlich des DEK; der Emmerbach verläuft hier in einem Abstand zwischen ca. 34 m und ca. 65 m parallel zum DEK,
- ⇒ Bundesautobahnbrücke (Nr. 59a-1 / 59a-2) bei km 55,192; die Brücke bleibt in ihrer Lage erhalten, hier ist lediglich eine Hebung vorgesehen,
- ⇒ Börger-Brücke (Nr. 60) bei km 55,805; die Brücke bleibt in ihrer Lage erhalten, ihre Hebung ist bereits in einem gesonderten Verfahren mit Beschluss vom 31.08.1999 planfestgestellt worden,
- ⇒ Anschluss an die bereits mit Beschluss vom 31.08.1999 planfestgestellte Ausbaustrecke im Bereich Los 9.

Gemäß den Erläuterungen zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des DEK im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ (s. Heft 1, Kap. 1.5.3, Seite 7 ff. und Kap. 1.6, Seite 13 ff.) wurde unter Berücksichtigung der o.a. Zwangspunkte eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) mit unterschiedlichen Varianten (Ausbaulösungen), einschließlich einer sog. „Nullvariante“, durchgeführt. Der Untersuchungsrahmen für die UVU wurde mit den örtlich zuständigen Behörden und Verbänden gem. § 5 UVPG abgestimmt.

Die „Nullvariante“, welche den bestehenden Zustand des DEK ohne die Verwirklichung der geplanten Querschnittserweiterung und die daraus resultierende Entwicklung beschreibt, stellt aus Sicht von Natur und Landschaft die vorteilhafteste Lösung dar.

Allerdings weist der DEK im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ aus nautischer Sicht derzeit jedoch einen zu kleinen Querschnitt auf, um die Sicherheit und Leichtigkeit der zukünftigen Schifffahrt, d.h. die Verkehrsführung für Großmotorschiffe und Schubverbände, künftig zu gewährleisten. Da die vorhandenen Uferböschungen gegenwärtig zudem noch stark beschädigt

sind und daher mittelfristig in jedem Fall entsprechende Sicherungsmaßnahmen notwendig wären, die ohnehin einen Eingriff in die Natur und Landschaft zur Folge hätten, bietet die sog. „Nullvariante“ aus der Sicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung somit keine Alternative.

Im Ergebnis empfiehlt die durchgeführte UVU für den DEK-Ausbau im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ folgende Variantenkombination:

- für den **Abschnitt 1** von km 51,000 bis 52,944, d.h. vom westlichen Anfang des Loses 8 bis zur Venner-Moor-Brücke (liegt nicht innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Münster), ein **Ausbau im Trapez-Profil** mit einer Achsverschiebung um 3,45 m in Richtung des rechten Ufers; hierdurch kann der Eingriff auf beiden DEK-Seiten so gering wie möglich gehalten werden, so dass sowohl der vorhandene Baumbestand weitgehend geschont, wie auch ein Eingreifen in das „Venner Moor“ bzw. „Sudhoffs Moor“ verhindert wird,
- für den **Abschnitt 2** von km 52,944 bis 55,192, d.h. von der Venner-Moor-Brücke bis zur Autobahn-Brücke, ein **Ausbau im Trapez-Profil** mit einer maximalen Achsverschiebung von rund 17 m in Richtung des linken Ufers und einer Aufweitung von 3,84 m auf der Kurvenaußenseite am rechten Ufer; bei dieser Variante wird der Eingriff in die benachbarten Acker- und Wiesenflächen gering gehalten und durch die geplante Umwandlung des vorhandenen rechtsseitigen Spundwandufers in ein Böschungsufer erfolgt in Bezug auf die Uferausbildung eine Verbesserung der heute bestehenden Qualität,
- für den **Abschnitt 3** von km 55,192 bis 55,851, d.h. von der Autobahn-Brücke bis zum östlichen Ende des Loses 8, ein **Ausbau im Rechteck-Trapez-Profil mit einer linksseitigen Spundwand** unter Beibehaltung der heute vorhandenen Kanalachse; hierdurch wird die Flächeninanspruchnahme auf dem linken Ufer so gering wie möglich gehalten und auch die Bäume auf dem linken Ufer können teilweise erhalten bleiben; durch die Umwandlung des vorhandenen linksseitigen Böschungsufers in ein Spundwandufer erfolgt in Bezug auf die Uferausbildung allerdings eine Verschlechterung der in diesem Uferabschnitt heute vorgefundenen Qualität.

Den Bau einer neuen Liegestelle im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ empfiehlt die UVU auf dem linken Ufer im Bereich zwischen km 54,486 bis 55,128, weil hier der Eingriff in Privateigentum so gering wie möglich gehalten werden kann, da hier die neue Liegestelle überwiegend auf Flächen errichtet werden kann, die sich bereits im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung befinden.

Die Uferausbildung soll in der Lage der neuen Liegestelle von Böschung auf Spundwand verändert werden.

Für die Haus-Kannener-Brücke kann im Ergebnis der UVU aus ökologischer Sicht keine Variante eindeutig bevorzugt werden.

Die im Ergebnis der UVU empfohlenen o.a. Ausbaulösungen weisen aus der Sicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung den geringsten Grad der Umweltbeeinträchtigung auf und beinhalten die Möglichkeit, die aus dem DEK-Ausbau zu erwartenden Auswirkungen zu kompensieren bzw. die Beeinträchtigung im Sinne der Umsetzung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

In der UVU werden Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation der Wirkungen auf die einzelnen Schutzgüter sowie ökologische Optimierungsmaßnahmen aufgezeigt, welche in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingearbeitet wurden.

Parallel zur UVU wurde die Inanspruchnahme von Flächen und Eigentum Dritter und die Frage der Ablagerung bzw. Wiederverwendung der überschüssigen Aushubmassen behandelt.

Für die endgültige Ablagerung der überschüssigen Aushubmassen stehen ausreichend eigentumsrechtlich gesicherte Flächen zur Verfügung, die gemäß Variantendiskussion der UVU aus

der Sicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes vereinbar sind.

Entsprechend den Erläuterungen in Heft 1, Kap. 2.6, Seite 19 f., der von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung / Wasserstraßen-Neubauamt Datteln vorgelegten Planfeststellungsunterlagen werden für die Unterhaltung und den Betrieb der Wasserstraße sowie für den Einsatz von Rettungs- und Notdienstfahrzeugen im Zuge des DEK-Ausbaues beidseitig Betriebswege angelegt und an das öffentliche Wegenetz angeschlossen.

Die Betriebswege werden auf beiden Ufern, auch in den Bereichen, in denen der Betriebsweg nicht in seiner Lage verändert wird, mit einer 3,00 m breiten wassergebundenen Befestigung versehen.

Von km 54,524 bis km 54,603 erfolgt der Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraße sowie der Einsatz von Rettungs- und Notdienstfahrzeugen auf dem rechten Ufer über den Gemeindegeweg „Hartmannsbrook“. Es wird hier kein separater Betriebsweg gebaut, um den Eingriff im Bereich des Emmerbaches zu minimieren.

Von km 54,603 bis km 54,687 und von km 55,320 bis km 55,702 erfolgt der Betrieb und die Unterhaltung der Wasserstraße sowie der Einsatz von Rettungs- und Notdienstfahrzeugen wie bisher über die dort vorhandenen Privatwege. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat dort grundbuchlich gesicherte Wegerechte.

Die Betriebswege werden für die Dauer der Bauzeit nach Aussage der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gesperrt. Anschließend können sie im Rahmen der Strompolizeiverordnung zum Schutz bundeseigener Schifffahrts- und Betriebsanlagen an Bundeswasserstraßen von Fußgängern und Radfahrern auf eigene Gefahr genutzt werden.

Stellungnahme der Stadt

Zu den im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den beabsichtigten Ausbau des DEK im Bereich der Ausbaustrecke „Haus Kannen“ ausgelegten Planunterlagen hat die Stadt Münster keine grundsätzlichen Bedenken gegenüber der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster als zuständiger Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde vorgetragen und der offengelegten Planung im Grundsatz zugestimmt, aber auf folgende Punkte hingewiesen:

➤ **Autobahnbrücke BAB A 1**

Nach dem Bundesfernstraßenbedarfsplan soll die Autobahn A1 zwischen der Anschlussstelle Ascheberg und dem Autobahnkreuz Münster-Süd sechsstreifig ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang wird ein breiteres Brückenbauwerk über den Dortmund-Ems-Kanal erforderlich.

Die Stadt Münster hat das Wasserstraßenneubauamt gebeten, mit dem Bundesverkehrsministerium nach Möglichkeiten zu suchen, beide Baumaßnahmen zeitlich aufeinander abzustimmen, um so Synergieeffekte zu nutzen, und dabei zu prüfen, ob durch die geringere Konstruktionshöhe einer Stabbogenbrücke gegenüber dem vorhandenen Brückenbauwerk die geplante Anhebung der BAB A 1 um ca. einen Meter mit den enormen Auswirkungen auf die Brückentrampen entfallen könnte.

➤ **Haus Kannen - Brücke / Hartmannsbrook**

Die vorhandene Brücke wird durch ein neues Brückenbauwerk, ca. 15 m östlich der heutigen Brücke, ersetzt. Es ist darauf hinzuwirken, dass die Rampenneigungen unverändert bleiben. In den offengelegten Planunterlagen werden unterschiedliche Angaben zur Fahrbahnbreite und zur Breite zwischen den Geländern der vorhandenen und der neuen Brücke gemacht. Hierzu bedarf es einer Klarstellung, die berücksichtigt, dass eine Kostenbeteiligung der Stadt Münster nicht erfolgt.

➤ **Bauleitplanung**

In dem in den offengelegten Planunterlagen eingetragenen Bereich des geplanten Dreieckshafens (vgl. wirksamer Flächennutzungsplan der Stadt Münster) ist für den Uferausbau des

DEK eine Spundwand vorgesehen. Die Realisierung der städtischen Planung des neuen Gewerbe- und Industriegebietes Amelsbüren ist zur Zeit (noch) nicht absehbar. Um im Falle einer späteren Realisierung der Hafenanlage den erforderlichen Bauaufwand zu begrenzen, sollte in diesem Kanalabschnitt eine Lösung zur Gestaltung des Kanalufers gewählt werden, die möglichst kostengünstig ist.

➤ **Gewässer Nr. 3267000.92 (alter Kannenbach)**

Gem. offengelegter Planunterlagen soll die Gewässerstrecke des Fließgewässers Nr. 3267000.92 (alter Kannebach) auf 60 m Länge verschwenkt und verrohrt werden.

Hierzu hat die Stadt Münster einen Änderungsvorschlag an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gerichtet, der dazu führen kann, dass eine naturferne Verrohrung des offenen Fließgewässers vermieden wird, das vorhandene Gewässer im Prinzip bestehen bleiben kann und ein Biotopverbund DEK/Ausgleichsfläche entstehen könnte.

Zudem wären bei Umsetzung dieses Änderungsvorschlags die Zuständigkeit für die Gewässerunterhaltung (Wasser- und Bodenverband Amelsbüren – Hilstrup) und die Instandhaltung der Durchlässe (jeweiliger Eigentümer) klar geregelt.

➤ **Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)**

Die Variantenwahl der UVU für den Abschnitt 2 und die Liegestelle ist aus Sicht der Stadt nachzuarbeiten. Die vorgelegte Untersuchung bietet keine nachvollziehbare Begründung für einen Vorzug der Variante 2.3 (Trapezprofil). Der ökologische Wert einer Böschungsvariante reicht dem Gutachter der UVU aus, dieser Alternative den Vorzug zu geben. Zwar wird auch von Seiten der Stadt der ökologische Wert von Böschungen erkannt, doch steht der hohe ökologische Wert vorhandener, gliedernder und belebender Landschaftselemente in Konkurrenz zum Ausbau in einem Böschungsufer.

Der UVU fehlt eine detaillierte Gegenüberstellung von variantenbedingten Veränderungen der Kanaluferebereiche unter Einbeziehung der vorhandenen ökologischen Wertigkeit.

Dies gilt grundsätzlich auch für die Standortwahl der vorgeschlagenen neuen Liegestelle.

➤ **Anpflanzungen**

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind durch zusätzliche Anpflanzungen auf der Südseite des DEK zwischen km 53,6 und km 54,4 zu kompensieren.

Der betroffene Landschaftsraum verliert durch den Kanalbau gliedernde und belebende Landschaftselemente, die hier, südlich des Betriebsweges, über eine neue prägende Baumreihe ersetzt werden müssen.

➤ **Erholungsweg – Haus Kannen - Brücke**

Der geplante Ausbau des DEK verändert auch die Erholungsnutzung entlang des Kanals, da hierdurch in die Landschaftsstruktur eingegriffen wird. Auf dem Gebiet der Stadt Münster wird durch den Bau der Ablagerungsfläche ein Weg, der für Spaziergänger geeignet ist, beseitigt. In der Nähe des Alexianer-Krankenhauses ist dies sicher ein Verlust, welcher der Kompensation bedarf. Als Ausgleich wird angeregt, einen Fuß- und Radweg zur Erschließung des DEK-Betriebsweges auf der Nordseite der Haus Kannen - Brücke unmittelbar neben der Rampe herzustellen.

In Vertretung

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

Anlage 1: Anlass und Rahmenbedingungen für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals