

Stellungnahme der Stadt Münster

**im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des
Dortmund-Ems-Kanals (DEK)**

**von km 66,175 bis km 68,550 – Los 11 – und von km 68,550 bis km 70,350 – Los 12 –
(Querschnittserweiterung Stadtstrecke Münster)**

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
0. Anlass und grundsätzliche Position der Stadt Münster	4
1. Allgemeines	8
1.1. Ausbauziele	8
1.2. Ausbaugrundsätze, Ausbauquerschnitte und Trassierung	8
1.3. Stadträumliche Eingriffe und Bereitstellung von Grundstücken	14
1.4. Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)	15
1.5. Beschreibung und Bewertung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Umwelt	19
1.6. Geplante Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gem. Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP)	21
1.7. Ausbau von Brücken	23
1.8. Düker	29
1.9. Beweissicherung	31
1.10. Ver- und Entsorgungsleitungen	32
1.11. Betriebswege	34
1.12. Bauzeit, Baufelder, Baudurchführung, Bauausführung	35
2. Ausbauplanung Los 11	38
2.1. Besonderheiten im Streckenabschnitt	38
2.1.1. Neue Liegestelle im Bereich des heutigen Parallelhafens	38
2.1.2. Einsetzstelle für die Feuerwehr	39
2.1.3. Einsetzstellen für Rudervereine	40
2.2. Geplanter Ausbau im Streckenabschnitt	40
2.3. Ausbau von Brücken	41
2.3.1. Umgehungsstraßen-Brücke	41
2.3.2. Westfälische Landeseisenbahn- (WLE) -Brücke	41
2.3.3. WLE-Brücke über die Eulerstr.	43
2.3.4. Albersloher-Weg-Brücke	43
2.3.5. Schillerstr.-Brücke	44
2.3.6. Wolbecker-Str.-Brücke	47
2.4. Ausbau von Straßen und Wegen	51
2.4.1. August-Schepers-Str.	51
2.4.2. Straßenverbindung Am Mittelhafen / Hafengrenzweg / Kieseekams Mühle	52
2.4.3. Naue Rad- und Fußwegbrücke im Bereich zwischen Halle Münsterland, Stadthafen 2 und Nieberdingstr.	53
2.5. Flächen für Freizeit- und Erholungsfunktionen	54
3. Ausbauplanung Los 12	56
3.1. Besonderheiten im Streckenabschnitt	56
3.1.1. Liegestellen	56
3.1.2. Erhalt des Gebäudes Gallenkamp 34 und des Kinderspielplatzes Gallenkamp 31	56
3.2. Geplanter Ausbau im Streckenabschnitt	57
3.3. Ausbau von Brücken	60
3.3.1. Laerer-Landweg-Brücke	60
3.3.2. Pleistermühlenweg-Brücke	63
3.3.3. Prozessionsweg-Brücke	66
3.3.4. Mauritzer-Eisenbahn-Brücke	69
3.3.5. Warendorfer-Str.-Brücke	70
3.4. Ausbau von Straßen und Wegen	74
3.4.1. Stichstraße der Manfred-von Richthofen-Str.	74
3.4.2. Fuß- und Radweg neben der Straße „Zum Guten Hirten“	75
3.5. Flächen für Freizeit- und Erholungsfunktionen	75

3.6.	Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	77
4.	Sonstige Aspekte der Ausbauplanung	78
4.1.	KOM-Anlagen	78
4.2.	Bodenaushub und Abbruchmaterial	78
4.3.	Altlastverdachtsflächen	79
4.4.	Eigentum und Unterhaltung	79
4.5.	Gewässerbett zugehörige Anlagen	80
4.6.	Weitere Anlagen	80
4.7.	Einziehung und Widmung von Straßenabschnitten	80
4.8.	Ausbau von Gewässern, Einleitung von Oberflächenwasser	80

Anlagen:

- A Kanalausbau – Querschnitt Uferprofile**
(Quelle: WSA)
- B Kanalausbau – Flächeninanspruchnahme Los 11**
(Quelle: WSA)
- C Kanalausbau – Flächeninanspruchnahme Los 12**
(Quelle: WSA)
- D Strukturskizze Grünflächen / Wegeverbindungen Los 11**
(Quelle: Stadt Münster)
- E Strukturskizze Grünflächen / Wegeverbindungen Los 12**
(Quelle: Stadt Münster)
- F Übersicht der neuen Brückenquerschnitte für den Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster**
(Quelle: Stadt Münster)
- G Entwurf eines Gestaltungsplanes für den Umbau der neuen Aug.-Schepers-Str. in eine „Gemeinschafts-Verkehrsfläche“**
(Quelle: Stadt Münster)

0. Anlass und grundsätzliche Position der Stadt Münster

Mit Schreiben vom 31.10.2005 hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West die Stadt Münster gem. § 73 Abs. 2 VwVfG i. V. m. § 17 Nr. 1 WaStrG als Behörde, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt ist, um Stellungnahme zu der o. g. Planung gebeten.

Im Bereich der Stadtstrecke Münster umfasst der geplante Ausbau des DEK folgende Einzelmaßnahmen:¹

- im **Los 11 Ausbau des DEK mit vergrößertem Querschnitt** von DEK-km 66,175 bis DEK-km 68,550^I unter **Beseitigung des Parallelhafens** von DEK-km 67,393 bis DEK-km 67,757^I linkes Ufer,
- im **Los 12 Ausbau des DEK mit vergrößertem Querschnitt** von DEK-km 68,550 bis DEK-km 70,350^I,
- **Anlage einer Liegestelle** von DEK-km 67,390 bis DEK-km 67,720^{II} linkes Ufer,
- **Anlage einer Liegestelle für Kleinfahrzeuge** sowie einer **Einsatzstelle für Wasserfahrzeuge** von DEK-km 67,310 bis DEK-km 67,358^{II} rechtes Ufer,
- **Aufgabe der vorhandenen Liegestellen** von DEK-km 66,695 bis DEK-km 67,055^I linkes Ufer und von DEK-km 67,600 bis DEK-km 68,550^I rechtes Ufer,
- **Aufgabe der vorhandenen Liegestellen** von DEK-km 68,550 bis DEK-km 70,260^I rechtes Ufer,
- **Abbruch der Westfälischen-Landeseisenbahn-Brücke** Nr. 73 bei DEK-km 66,693^I und **Neubau** bei DEK-km 66,702^{II},
- **Abbruch der Schillerstr.-Brücke** Nr. 75 bei DEK-km 68,005^I und **Neubau** bei DEK-km 67,981^{II},
- **Abbruch der Wolbecker-Str.-Brücke** Nr. 76 bei DEK-km 68,509^I und **Neubau** bei DEK-km 68,486^{II},
- **Abbruch der Laerer-Landweg-Brücke** Nr. 77 bei DEK-km 69,017^I und **Neubau** bei DEK-km 68,993^{II},
- **Abbruch der Pleistermühlenweg-Brücke** Nr. 78 bei DEK-km 69,648^I und **Neubau** bei DEK-km 69,620^{II},
- **Abbruch der Prozessionsweg-Brücke** Nr. 79 bei DEK-km 70,070^I und **Neubau** bei DEK-km 70,012^{II},
- **Abbruch der Mauritzer-Eisenbahn-Brücke** Nr. 80 bei DEK-km 70,270^I und **Neubau** bei DEK-km 70,210^{II},

^{1 I} Kilometrierung bezogen auf die alte Kanalachse, ^{II} Kilometrierung bezogen auf die neue Kanalachse

- **Abbruch der Warendorfer-Str.-Brücke** Nr. 81 bei DEK-km 70,288^I und **Neubau** bei DEK-km 70,288^{II},
- **Abbruch des Petershafen-Dükers** Nr. 54 bei DEK-km 67,368^I und **Neubau** bei DEK-km 67,389^{II},
- **Abbruch des Stadthafen-Dükers** Nr. 55 bei DEK-km 67,980^I und **Neubau** bei DEK-km 67,968^{II},
- **Abbruch des Lohaus-Dükers** Nr. 56 bei DEK-km 68,675^I und **Neubau** bei DEK-km 68,618^{II},
- **Abbruch des Kloster-Dükers** Nr. 57 bei DEK-km 69,238^I und **Neubau** bei DEK-km 69,241^{II},
- **Abbruch des Graef-Dükers** Nr. 58 bei DEK-km 69,995^I und **Neubau** bei DEK-km 69,906^{II},
- **Wiederherstellung bestehender Gräben oder Mulden** in neuer Lage,
- dauerhafte **Ablagerung der durch den Ausbau anfallenden und nicht wieder verwendbaren Bodenmassen** auf Ablagerungsflächen,
- **Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen** zum Ausgleich und Ersatz des Eingriffes in Natur und Landschaft.

Bezüglich der anstehenden Ausbauplanung für den DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster hatte die Verwaltung bereits im Oktober 2004 eine vorläufige Stellungnahme zum damals bekannten Stand der Planung an das WSA Rheine, den Träger der Baumaßnahme, abgegeben. Dabei hatte die Verwaltung das WSA Rheine explizit darauf hingewiesen, dass diese vorläufige Stellungnahme vorbehaltlich einer von den zuständigen parlamentarischen Gremien der Stadt noch zu beschließenden, endgültigen Stellungnahme der Stadt Münster im anstehenden förmlichen Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der DEK - Stadtstrecke Münster abgegeben worden ist.

Diese vorläufige Stellungnahme der Stadt aus Oktober 2004 ist die inhaltliche Grundlage für die nachfolgende Stellungnahme im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster. Sie wurde aber sowohl aufgrund der zwischenzeitlich vom WSA Rheine vorgenommenen Konkretisierung der Ausbaupläne, als auch in Hinblick auf die zahlreichen Diskussionen in der Bürgerschaft aktualisiert. Ebenso wurden die in der Zwischenzeit zu dieser Planung in unterschiedlichen parlamentarischen Gremien gestellten Anträge und die gem. § 24 GO NRW von Bürgerinnen und Bürgern vorgetragenen Anregungen bei der Erarbeitung der aktuellen Stellungnahme berücksichtigt.

Grundsätzliche Position der Stadt Münster

Weil der geplante Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster einem „Jahrhundertbauwerk“ gleicht, mit dessen Realisierung erhebliche temporäre oder dauerhafte Veränderungen in einem sehr empfindlichen Stadt- und Landschaftsraum verbundenen sind, wodurch auch sehr viele Bürgerinnen und Bürger der Stadt direkt oder indirekt für die Dauer der Baumaßnahmen oder durch das Gesamtergebnis der Ausbaumaßnahmen betroffen sein werden, fordert die Stadt Münster von den zuständigen WSV-Behörden – insbesondere aus städtebaulichen, stadtgestalterischen und landschaftsplanerischen Gründen – ein Höchstmaß an Optimierung der gesamten und einzelnen Ausbaumaßnahmen.

Aus Sicht der Stadt Münster sind beim bevorstehenden DEK-Ausbau insbesondere folgende zehn „Leitlinien“ dringend zu beachten:

- ❖ Die generellen Ausbauziele für den DEK werden von Seiten der Stadt Münster anerkannt und mitgetragen.
Gleichwohl muss sich der Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster den Interessen der vielen tausend unmittelbaren Anliegern und mittelbar Betroffenen anpassen.
Dies gilt für alle Maßnahmen der Planung, der Gestaltung und der Baudurchführung.
- ❖ Eingriffe in Natur und Landschaft sind ebenso wie die temporäre oder dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen für Freizeit und Erholung auszugleichen. Vorzugsweise soll der Ausgleich am Ort des Eingriffs oder gebündelt in seiner unmittelbaren Umgebung stattfinden.
Zum Ausgleich für gravierende Eingriffe in die raumbildenden Gehölzstrukturen sind für die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern Pflanzqualitäten zu wählen, die bereits unmittelbar nach der Neupflanzung eine wirksame Neugestaltung des Stadt- und Landschaftsbildes erkennen lassen.
Ausgleichsmaßnahmen außerhalb von Münster werden abgelehnt.
- ❖ Die Eingriffe in den Kanal begleitenden Frei- und Stadtraum sowie in die vorhandene Vegetation sollen flächenmäßig und zeitlich so gering wie möglich gehalten werden. Bautechnik und Bauablauf sollen entsprechend ausgerichtet und optimiert werden.
Die Baustellen für den Ausbau der DEK-Uferbereiche und der DEK-Brücken sind mit äußerster Vorsicht und so schonend wie möglich für die in den Uferrandbereichen heute vorhandenen Grünstrukturen und Gehölzkulissen sowie für die angrenzenden Wohnquartiere einzurichten und durchzuführen.
Im Einzelfall ist deshalb vom WSA zu prüfen, ob die erforderlichen Bauarbeiten ggf. ausschließlich vom Wasser aus – sprich vom Kanal – durchgeführt werden können.
Vor Beginn und während der Baudurchführung sind die Baustelleneinrichtungs- und Baustellenabwicklungspläne sowie der landschaftspflegerische Ausführungsplan einvernehmlich mit der Stadt Münster abzustimmen.
- ❖ Das Ausbauprofil bzw. die Gestaltung der Kanalufer sollen städtebauliche, landschaftsräumliche, nutzungsbezogene und visuelle Qualitäten sichern, auch wenn damit Mehraufwendungen bzw. verkehrliche Beschränkungen für die künftige Binnenschifffahrt, z. B. durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Teilabschnitten der Stadtstrecke Münster, verbunden sind.
Dies gilt gleichermaßen für die möglichst individuelle Gestaltung der Brückenbauwerke.
- ❖ Wegen der Erhöhung der Kanalufer sind Maßnahmen zur Angleichung und Überbrückung des unterschiedlichen Höhenniveaus in den angrenzenden Kanalseitenflächen darzustellen.
- ❖ Verbindungen von "hüben nach drüben" dürfen angesichts der innerstädtischen Lage des Bauvorhabens während der erkennbar langen Bauzeit nicht unterbrochen werden, weshalb die Einrichtung von Behelfsbrücken für Radfahrer und Fußgänger bei allen neu zu bauenden Straßen- und Fußgängerbrücken während der Bauzeit vorzusehen ist.
- ❖ Alle im Umfeld des DEK heute vorhandenen Straßen- und Wegeverbindungen sind wiederherzustellen.
- ❖ Der erforderliche Bau der neuen DEK-Brücken darf nicht zu gravierenden Verschlechterungen bei den künftigen Rampenneigungen führen.
- ❖ Der Schutz der Anlieger und Betroffenen vor Lärm und anderen baubedingten Immissionen muss nach Möglichkeit mehr als nur die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte umfassen.

- ❖ Auch nach der Planfeststellung und während der Umsetzung werden Einzelfragen und Probleme flexibel gehandhabt und unbürokratisch gelöst. WSV und Stadt arbeiten dabei kontinuierlich und konstruktiv zusammen.
Diesem Anspruch dient auch die Einrichtung eines die geplanten Baumaßnahmen fachlich begleitenden „Baustabes“, bestehend aus Vertretern der WSV-Behörden und von städtischen Fachdienststellen, welcher auch für Vertreter von Betroffenen und Anliegern zu öffnen ist, um die Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger auch während der Durchführung der Baumaßnahmen zu gewährleisten.

1. Allgemeines

1.1. Ausbauziele

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 6)

Die Dortmund-Ems-Kanal-Südstrecke wird für den Verkehr mit modernen Großmotorschiffen und Schubverbänden ausgebaut. Die Verbreiterung und Vertiefung des Kanals ist erforderlich, um ausreichende Sicherheitsabstände für das Manövrieren und die Begegnung dieser Fahrzeuge zu erhalten. Weiterhin muss auch die Durchfahrtshöhe unter den Brücken angepasst werden. Durch diese Maßnahmen sollen Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs mit Großmotorschiffen und Schubverbänden gewährleistet werden.

	Großmotorschiff	Schubverband
Länge	110,0 m	185,0 m
Breite	11,4 m	11,4 m
Tiefgang	2,8 m	2,8 m

Das angestrebte Ausbauziel

- leistet einen dringend notwendigen Beitrag zur Substanzerhaltung,
- dient der Verbesserung der Gesamtwirtschaftlichkeit durch Zulassung größerer Fahrzeugeinheiten und rationellere Verkehrsabläufe und
- schafft zusammen mit dem ausgebauten Mittellandkanal eine zukunftsorientierte Verbindung der Stromgebiete Rhein, Weser, Elbe und Oder.

Das Vorhaben liegt im öffentlichen Interesse und dient dem Wohl der Allgemeinheit.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die generellen Ausbauziele für den DEK werden von Seiten der Stadt Münster anerkannt und mitgetragen.

1.2. Ausbaugrundsätze, Ausbauquerschnitt und Trassierung

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 8 f. sowie Seite 10 ff.)

Grundlagen des Ausbaues sind die "Richtlinien für Regelquerschnitte von Schifffahrtskanälen", herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr (Ausgabe 1994) sowie die Verwaltungsvorschrift Ausbaugrundsätze - Schifffahrtskanäle - VV-WSD West 21-1 (letzte Berichtigung 1/98). Die darin festgelegten Regelabmessungen für Kanalquerschnitte sind fahrdynamisch für das mittig fahrende Einzelschiff (zentrische Einzelfahrt) bemessen und ermöglichen bei entsprechender Verminderung der Fahrgeschwindigkeit gefahrlos die Begegnung von Fahrzeugen.

Die Ausbaugrundsätze - Schifffahrtskanäle - enthalten die Wasserstände für alle Haltungen des westdeutschen Kanalnetzes. Der hier betroffene Streckenabschnitt befindet sich in der Haltung von DEK-km 66,300 bis DEK-km 71,495, für die folgende Wasserstände festgelegt sind:

- Normalwasserstand $NW = NN + 56,50 \text{ m}$,
- Oberer Betriebswasserstand $BW_o = NN + 56,90 \text{ m}$,
- Unterer Betriebswasserstand $BW_u = NN + 56,30 \text{ m}$,

- Oberer Grenzwasserstand $GW_o = NN + 56,95 \text{ m}$.

Unterer Betriebswasserstand und oberer Betriebswasserstand erfassen häufige und länger andauernde Wasserspiegelschwankungen durch die Wasserbewirtschaftung, Wind und durch das Fließgefälle. Der obere Grenzwasserstand berücksichtigt zusätzlich kurzzeitige Wasserspiegelschwankungen aus Schifffahrts- und Schleusenbetrieb. Die Wasserstände werden durch die Ausbaumaßnahme nicht verändert.

Grundsätzlich werden folgende Regelprofile für den Ausbau unterschieden:

- **Trapezprofil (T-Profil)** mit beidseitig geböschtem Ufer,
- **Rechteckprofil (R-Profil)** mit beidseitig senkrechtem Ufer,
- **Rechtecktrapezprofil (RT-Profil)**, ein Ufer gebösch, das andere senkrecht sowie
- **Kombiniertes Rechtecktrapezprofil (KRT-Profil)** mit beidseitig abgesenkter Spundwandoberkante, im Wasserwechselbereich und darüber ist das Ufer gebösch.

Für die vorliegende Ausbaumaßnahme sind folgende auf den unteren Betriebswasserstand bezogene Mindestabmessungen erforderlich:

- Wasserspiegelbreite: 55,00 m beim Trapezprofil,
42,00 m beim Rechteckprofil,
48,50 m beim Rechtecktrapezprofil,
45,80 m beim Kombinierten Rechtecktrapezprofil.
- Wassertiefe: 4,00 m

Bei Kurvenradien unter 2000 m ist eine Kurvenaufweitung erforderlich. Dadurch vergrößert sich die erforderliche Wasserspiegelbreite.

Bei der Trassierung der Kanalachse wurden neben den konstruktiven Anforderungen auch die beidseitig des Kanals vorhandenen gewerblichen Nutzungen, die angrenzenden Häfen sowie die beidseitig des Kanals befindlichen Wohngrundstücke berücksichtigt. Nachfolgende Übersicht zeigt die verwendeten Trassierungselemente und künftigen Wasserspiegelbreiten.

DEK-km	Trassierungselement	Wasserspiegelbreite	Länge
Los 11			
~ 66,175 - 66,860	Bogen (R=1200 m)	45,10 m - 48,20 m	~ 560 m
~ 66,860 - 67,190	Gerade	42,00 m - 45,10 m	~ 330 m
~ 67,190 - 67,560	Bogen (R=3600)	42,00 m - 57,00 m	~ 370 m
~ 67,560 - 67,810	Gerade	57,00 m	~ 250 m
~ 67,810 - 67,930	Bogen (R=2000)	42,00 m	~ 120 m
~ 67,930 - 68,550	Gerade	42,00 m	~ 620 m
Los 12			
~ 68,550 - 68,980	Gerade	42,00 m	~ 430 m
~ 68,980 - 69,250	Bogen (R=2000 m)	42,00 m - 75,90 m	~ 270 m
~ 69,250 - 69,800	Bogen (R=700 m)	72,35 m - 76,95 m	~ 550 m
~ 69,800 - 70,350	Gerade	76,00 m - 42,00 m	~ 500 m

Der Dortmund-Ems-Kanal weist von DEK-km 66,175 bis DEK-km 69,300 ein Rechteckprofil auf. Daran schließt von DEK-km 69,300 bis DEK-km 69,600 ein 300 m langes Rechtecktra-

pezprofil an. Das Böschungsufer befindet sich auf der rechten Kanalseite. Von DEK-km 69,600 bis zum Ende des Ausbauabschnittes bei DEK-km 70,350 folgt wieder ein Rechteckprofil.

Die Wasserspiegelbreite des Rechteckprofils beträgt 38,00 m auf gerader Strecke, 49,00 m im Bereich des Parallelhafens, bis zu 43,50 m in der südlichen Kurve aufgrund der erforderlichen Kurvenaufweitung und in der nördlichen Kurve etwa 60,50 m aufgrund der Kurvenaufweitung und des einseitigen Böschungsufers.

Der Ausbau im Streckenabschnitt Los 11 beginnt auf der linken Kanalseite und wechselt zwischen der Umgehungsstraßen-Brücke (Nr. 72) und der Westfälischen-Landeseisenbahn-Brücke (Nr. 73) auf die rechte DEK-Seite.

Hinter der Albersloher-Weg-Brücke (Nr. 74) erfolgt ein erneuter Wechsel der Ausbauseite nach links.

Kurz vor der Schillerstr.-Brücke (Nr. 75) wird die Ausbauseite wiederum gewechselt und verbleibt dann bis zum Ausbauende in Höhe der Wolbecker-Str.-Brücke auf der rechten Kanalseite.

Im Streckenabschnitt Los 12 erfolgt der Ausbau grundsätzlich auf der rechten Kanalseite. Im Bereich zwischen Laerer-Landweg-Brücke Nr. 77 und Prozessionsweg-Brücke Nr. 79 ist, bedingt durch die Kurvenaufweitung, ein beidseitiger Ausbau erforderlich.

Um die bestehende Spundwand auf der nicht vom Ausbau betroffenen Kanalseite bei Bedarf ersetzen zu können, werden grundsätzlich die Voraussetzungen geschaffen, im Abstand von 1 m wasserseitig der bestehenden Spundwand eine neue Spundwand zu errichten.

Der Ausbau erfolgt vom Ausbauanfang bei DEK-km 66,175 bis DEK-km 68,600 im Rechteckprofil.

Das Spundwandufer wird auf der linken Kanalseite bis zur Laerer-Landweg-Brücke fortgesetzt, im Anschluss daran folgt bis kurz vor der Prozessionsweg-Brücke ein Böschungsufer. Bis zum Ausbauende ist wieder eine Spundwandstrecke vorgesehen.

Auf der rechten Kanalseite schließt ein einseitiges Kombiniertes Rechtecktrapezprofil an das Rechteckprofil an, dass in Höhe der Straße Gallenkamp von einem Böschungsufer abgelöst wird. Von der Prozessionswegbrücke bis zum Ausbauende wird das Ufer in Spundwandbauweise hergestellt.

Gem. Bauwerks- und Anlagenverzeichnis (Teil 2.1 und 2.2 jeweils lfd. Nr. 1.0) sind bei einem Ausbau im R-Profil mit Spundwandufer aus Sicherheitsgründen Haltestangen in den Spundwandtälern und alle 50 m Ausstiegshilfen jeweils in gelbem Anstrich vorgesehen.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Weil der Ausbau der DEK-Stadtstrecke im Bereich der Stadt Münster einem „Jahrhundertbauwerk“ entspricht, mit dessen Realisierung erhebliche temporäre oder dauerhafte Veränderungen in einem sehr empfindlichen Stadt- und Landschaftsraum verbundenen sind, wodurch auch sehr viele Bürgerinnen und Bürger der Stadt direkt oder indirekt für die Dauer der Baumaßnahmen oder durch das Gesamtergebnis der Ausbaumaßnahmen betroffen sind, fordert die Stadt Münster von der WSV insbesondere aus städtebaulichen, stadtgestalterischen und landschaftsplanerischen Gründen ein Höchstmaß an Optimierung der gesamten und einzelnen Ausbaumaßnahmen, vor allem hinsichtlich

- des Erhalts vorhandener Grünstrukturen, Bäume und Gehölzkulissen sowie von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten entlang der DEK-Stadtstrecke,
- einer stadt- und landschaftsräumlich verträglichsten Ausbildung der neuen Kanaluferebereiche unter Berücksichtigung des veränderten Höhenniveaus,

- einer optimierten Konstruktion und Gestaltung der erforderlichen neuen Brücken sowie
- einer die an den DEK angrenzenden Wohnquartiere weitestgehend schonenden und sorgfältigen Einrichtung und Durchführung der erforderlichen Baustellen bzw. Baumaßnahmen.

Dabei sollte die in jüngster Zeit sehr kooperativ und informativ betriebene Öffentlichkeitsarbeit des Vorhabenträgers (WSA Rheine) – ergänzt durch eine noch stärkere Einbeziehung der von den einzelnen Ausbaumaßnahmen betroffenen bzw. an diesen besonders interessierten Bürgerinnen und Bürger, auch während der künftigen Bauphasen, z. B. bezogen auf einzelne, zeitlich hintereinander folgende Bauabschnitte, verstärkt werden (s. hierzu auch die Anregung in Kap. 1.12. zur Einrichtung eines „Baustabes“).

Der Ausbau des DEK darf grundsätzlich nicht zu Einschränkungen der Freizeitnutzung oder zum Wertverlust des Umfeldes für die Erholung führen. Als attraktive, parkähnliche Anlage wird der Kanaluferbereich teilweise auch von der Schifffahrtsverwaltung unterhalten. Das bedeutet, dass sich die Stadt Münster in den Teilbereichen der DEK-Stadtstrecke Münster

- wo es liegenschaftlich machbar,
- ökologisch vertretbar und
- in Bezug auf angrenzende perspektivische Nutzungen sinnvoll ist

für einen Ausbau im Trapez-Profil (T-Profil) bzw. im Kombinierten Rechteck-Trapez-Profil (KRT-Profil) ausspricht.

Für den gesamten Ausbaubereich der Lose 11 und 12 ist darzustellen, ob und wie für die angrenzenden Flächen weitergehende Maßnahmen zur Niveaueingleichung bzw. -überbrückung erforderlich sind.

Die Erhöhung der Kanalufer (beim R-Profil z. B. bis zu 1,20 m) hat zur Folge, dass die angrenzenden Flächen zum Teil tiefer liegen. Soweit es sich bei den Flächen um Bereiche handelt, die für Freizeitaktivitäten genutzt werden, sind diese unter Berücksichtigung von zu erhaltendem Gehölzbestand auf das Höhengniveau des Betriebsweges zu bringen.

Auch aus stadtgestalterischen Aspekten sind Maßnahmen zur Niveaueingleichung bzw. -überbrückung in besonders sensiblen Bereichen, wie z. B. die Übergangsbereiche vom DEK in den Stadthafen 1 und in den Stadthafen 2, darzustellen.

Die Feuerwehr der Stadt Münster sieht bei der neuen Höhe der Spundwände von ca. 1,20 m über dem künftigen Wasserspiegel bei einem Uferausbau im R-Profil Probleme bei der Personenrettung durch Laien.

Aus Sicht der Gefahrenabwehr ist daher zu prüfen, ob und ggf. durch welche Begleitmaßnahmen unterstützt, auf die Erhöhung der Spundwände verzichtet werden kann.

Angesichts der zahlreichen Wasserunfälle, die sich insbesondere in den Sommermonaten innerhalb der Stadtstrecke des DEK in Münster ereignen und bei denen in der Regel die Personenrettung durch Laien – ohne Alarmierung und Tätigwerden von organisierten Hilfskräften – erfolgt, muss diese Ausbauplanung im R-Profil sehr kritisch betrachtet werden.

Über eine Distanz von 1,20 m ist eine Rettung durch Zureichen der Hände und anschließendes Herausziehen aus dem Wasser nicht mehr möglich. Sowohl dem Verunfallten, als ggf. auch seinem im Wasser befindlichen Retter, kann von der Landseite keine Hilfe mehr geboten werden. Bei niedrigen Gewässertemperaturen darf auch ein Festhalten an evtl. Griffen, Stangen u. ä. nicht erwartet werden. Selbst die Strecke von 50 m zur nächsten Notausstiegsleiter ist in dieser Situation zu weit.

In diesem Zusammenhang sollte insbesondere die Frage geprüft werden, ob es möglich ist, die Geschwindigkeit der Binnenschiffe im Bereich der Stadtstrecke Münster von 12 km/h auf 6 km/h zu reduzieren, ohne dass dabei die Manövrierfähigkeit der Schiffe beeinträchtigt wird. Eine Anfrage beim Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme der Universität Duisburg hat folgende Antwort erbracht: Durch die Verlangsamung der Binnenschiffe und Sportboote auf 6 km/h wird der Wellengang stark reduziert, so dass die Höhe der Spundwände deutlich reduziert werden kann. Die Steuerbarkeit der Schiffe ist bei dieser Geschwindigkeit weiterhin gewährleistet.

So ist z. B. bei Henrichenburg auf dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Rhein-Herne-Kanal eine Geschwindigkeit von 6 km/h vorgeschrieben. Auch bei der Vorbeifahrt an Stilllegern (parkende Schiffe) ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 6 km/h vorgeschrieben. Auf dem Wesel-Datteln-Kanal ist die Geschwindigkeit von großen Schiffseinheiten auf 8 km/h limitiert.

Die vom WSA Rheine verwendeten Regelprofilvarianten werden von Seiten der Stadt Münster als grundsätzliche Richtmaße angesehen, von denen jedoch im konkreten Einzelfall, insbesondere aufgrund bestehender örtlicher Raumverhältnisse oder aufgrund besonderer gestalterischer Anforderungen, auch Abweichungen grundsätzlich möglich sein müssen.

Nach Auskunft des WSA Rheine können keine Angaben zu pauschalierten Kostengrößen für die jeweiligen Ausbau-Profile gemacht werden, da die jeweiligen Kosten sehr stark variieren können.

Grundsätzlich ist jedoch ein T-Profil (Böschungsufer) nach Aussage des WSA Rheine das wirtschaftlichste und ökologisch günstigste Profil, sofern nicht besondere Randbedingungen gegeben sind. Im Bereich der Stadtstrecke Münster, Teilbereich Ausbaulos 12, ist ein KRT-Profil nach Angaben des WSA Rheine in der Herstellung um ca. 30 % teurer als ein reines R-Profil.

Bei der Abwägung unterschiedlichster Belange im Rahmen der Ausbauplanung für den DEK ist der Aspekt der Gestaltung der Kanaluferbereiche von besonderer Bedeutung, und hier insbesondere die möglichen Auswirkungen auf das jeweilige Stadt- bzw. Landschaftsbild in Verbindung mit der real verbleibenden Nutzbarkeit der Kanaluferzonen im Innenstadtbereich als stark frequentierte Erholungsflächen.

Vor diesem Hintergrund sind im Hinblick auf einen stadt- und landschaftsverträglichen Kanalufer-Ausbau im R-Profil, im T-Profil oder im KRT-Profil insbesondere folgende Aspekte abzuwägen:

- Die Flächeninanspruchnahme, d. h. der Verlust von heute unmittelbar an den DEK angrenzenden Grünflächen, ist mit einem Ausbau im R-Profil im Bereich des Loses 12 um ca. 10 m Tiefe, im Bereich der Schleppkurve zwischen Laerer-Landweg-Brücke und Pleistermühlenweg-Brücke sogar um ca. 15 m Tiefe, geringer als beim Ausbau im T-Profil.

Der rein quantitativ größere Flächenverlust beim Ausbau im T-Profil kann nach Auskunft des WSA Rheine jedoch qualitativ dadurch abgemildert werden, indem die Böschung beim T-Profil (mit ca. 5 m Tiefe) so ausgebaut und gestaltet wird, dass diese auch für Verweilzwecke genutzt werden kann. Auch der Betriebsweg / Leinpfad muss nach Aussage des WSA Rheine nicht, wie bisher in den Planunterlagen dargestellt, stets parallel im gleichen Abstand von der Uferkante geführt werden; grundsätzlich sind dadurch Ver-

schwenkungen des Betriebsweges / Leinpfades zur Aufweitung von ufernahen Grünflächen möglich.

- **Nach Aussage des WSA Rheine werden die heute vorhandenen beiderseitigen Gehölzkulissen entlang der Betriebswege / Leinpfade im Bereich des Ausbauloses 12 sowohl beim Ausbau im T-Profil als auch beim Ausbau im R-Profil, hierbei insbesondere auch wegen der erforderlichen Baustelleneinrichtungen und Baustellenverkehre, auf beiden Kanaluferseiten nahezu vollständig nicht zu erhalten sein.**
- Ein Ausbau im R-Profil hat gegenüber einem Ausbau im T-Profil den gestalterischen Nachteil einer höheren „Uferkante“. Gem. den Richtzeichnungen des WSA Rheine zu den Regelprofilen für den DEK-Ausbau liegt die Höhe der neuen Spundwand beim neu ausgebauten R-Profil ca. 1,10 – 1,30 m über dem künftigen Wasserspiegel des DEK – gegenüber einer heutigen Höhe der Spundwand im R-Profil von ca. 0,60 m über dem Wasserspiegel.
- In diesem Zusammenhang hat die Feuerwehr der Stadt Münster darauf hingewiesen, dass bei einem Kanalausbau im R-Profil, aufgrund der Höhe der Spundwand von ca. 1,10 – 1,30 m über dem künftigen Wasserspiegel, eine spontane Rettung von in den DEK gefallen Personen, d.h. ein sofortiges Herausziehen aus dem Wasser – auch für retten wollende erwachsene Menschen – kaum bzw. nicht mehr möglich sein wird. Die Feuerwehr der Stadt Münster weist deshalb darauf hin, dass überall dort, wo der Kanalausbau in Form eines R-Profils erfolgt, auch eine dichte Abfolge von Ausstiegshilfen (Leitern in der Spundwand) gewährleistet sein muss. Die Stellen der Ausstiegshilfen sollten möglichst vom Ufer aus farblich gekennzeichnet sein, so dass sie von Verunfallten im Wasser, aber auch von Hilfe leistenden Personen am Ufer, leicht erkannt werden können. In diesem Zusammenhang sollte aus Sicht der Feuerwehr der Stadt Münster mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch die Frage geklärt werden, ob und in welchem Umfang Erste-Hilfe-Einrichtungen, z.B. Rettungsringe, an den Ufern des DEK stationiert werden können.
- Bezüglich der Auswirkungen der unterschiedlichen Ausbau-Profile auf Konstruktion und Gestaltung der neu zu bauenden Brückenbauwerke ist zu berücksichtigen, dass ein Ausbau im R-Profil gegenüber dem breiteren T-Profil geringere Brückenspannweiten erfordert. Dies hat den Vorteil, dass die Verzugsbereiche der Brückenrampen in die umliegenden Straßen und Wege bei einem Kanalausbau im R-Profil gegenüber einem Ausbau im T-Profil reduziert werden können.
- Hinsichtlich eines Kanalausbaues in Form eines KRT-Profils ist auch der Aspekt zu berücksichtigen, dass eine Ufergestaltung im KRT-Profil aus Sicherheitsaspekten ggf. problematisch sein könnte. Denn für sich dem Ufer nähernde Personen könnte der Eindruck entstehen, es handele sich um eine bis zur Gewässersole durchgängige Böschung – vergleichbar einer voll ausgebauten Böschung im T-Profil. Tatsächlich endet jedoch beim KRT-Profil die unter Wasser liegende Uferböschung nach den vom WSA Rheine vorgelegten Richtzeichnungen zu den Regelprofilen nach ca. 1,90 m und es folgt eine – ebenfalls unter Wasser liegende und wegen des häufig trüben Kanalwassers ggf. nicht bzw. nicht gut erkennbare – ca. 3,70 m tiefe, senkrechte Spundwand. Insbesondere für spielende Kinder im Bereich des Kanalufers könnte sich somit beim Uferausbau im KRT-Profil ein erhöhtes Absturz- bzw. Sicherheitsrisiko ergeben. Eine Besichtigung des im KRT-Profil ausgebauten MLK bei Recke-Steinbeck, im Bereich der Brücken 11 und 13, hat jedoch deutlich gemacht, dass der ca. 0,20 – 0,30 m unter Wasser liegende, U-förmig ausgebildete und ca. 0,30 m breite Spundwandabschluss relativ gut wahrnehmbar ist. Damit ist auch die mögliche „Gefahrenstelle“, bei der die ca. 3,70 m tiefe eigentliche Spundwand des unter Wasser liegenden R-Profils beginnt, relativ gut erkennbar.

Beim bereits ausgebauten Beispiel des MLK bei Recke-Steinbeck treten beim KRT-Profil aus dem unter Wasser liegenden, ca. 0,30 m breiten Spundwandabschluss aus Sicherheitsgründen (im Achsmaß ca. alle 50 m), in einer Länge von ca. 10 m, ca. 0,20 m breite Vorspundwände, ca. 0,30 m über den Wasserspiegel heraus, wodurch der Kanalschiffahrt die zur Verfügung stehende Fahrrinnenbreite beim KRT-Ufer signalisiert wird. Die Flachwasserzonen hinter diesen aus dem Wasserspiegel herausragenden Vorspundwänden waren beim besichtigten Beispiel des bereits im KRT-Profil ausgebauten MLK bei Recke-Steinbeck mit Schilf und anderen hoch aus dem Wasser herausragenden Uferpflanzen bepflanzt, wodurch die gegenüber einem Ausbau im R-Profil landschaftsverträglichere Ufergestaltung im KRT-Profil deutlich unterstützt wird.

Grundsätzlich sollte eine sinnhafte und klar erkennbare Abfolge der Ausbauprofile als Zielsetzung verfolgt werden. Nicht eindeutig nachvollziehbare Wechsel der Ausbau-Profile sollten grundsätzlich vermieden werden.

1.3. Stadträumliche Eingriffe und Bereitstellung von Grundstücken

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 44)

Für die vorgesehene Baumaßnahme werden auch Grundstücksflächen benötigt, die nicht im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stehen.

Die Grundstücksinanspruchnahme gliedert sich in folgende Bereiche:

- zu erwerbende Flächen,*
- dauernd zu beschränkende Flächen und*
- vorübergehend zu beschränkende Flächen.*

Dauerhaft zu beschränkende Flächen erhalten in der Regel als Einschränkung eine entsprechende Grundbucheintragung.

Vorübergehend zu beschränkende Grundstücksflächen werden im Zuge der Bauausführung als Arbeitsfläche, Zufahrt, Baufeld etc. benötigt.

Umfang und Art der Inanspruchnahme gehen aus den beigefügten Grunderwerbsplänen und dem vorläufigen Grunderwerbsverzeichnis (Teil 3) mit Angaben über Eigentümer, Kataster- und Grundbuchbezeichnungen hervor. Aus Gründen des Datenschutzes ist jedem beteiligten Eigentümer sowie weiteren Beteiligten eine persönliche Kennziffer zugeordnet.

Der Erwerb der erforderlichen Flächen und die Regelungen bezüglich der dauernd und vorübergehend zu beschränkenden Flächen sowie der sonstigen zuvor erwähnten Rechte (weitere Beteiligte) erfolgen möglichst aufgrund privatrechtlicher Vereinbarungen.

Ist eine Einigung nicht zu erzielen, wird hierüber in dem dafür vorgesehenen Enteignungsverfahren nach § 44 Bundeswasserstraßengesetz in Verbindung mit dem Gesetz über die Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und Entschädigungsgesetz - EEG NW) vom 20. Juni 1989 (GV NW S. 366) entschieden.

Die vorübergehend zu beschränkenden Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme rekultiviert zurückgegeben.

Darüber hinaus eintretende Schäden, z.B. an Aufwuchs, Ertragsminderung bzw. Nutzungsausfall, werden gem. § 36 ff Bundeswasserstraßengesetz in Geld entschädigt. Ist hier eine Einigung mit den Beteiligten nicht zu erzielen, erfolgen die Entschädigungsregelungen gem. § 36 ff Bundeswasserstraßengesetz.

Vertragliche Regelungen über Grunderwerb und Entschädigungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Stellungnahme der Stadt Münster:

In den Planfeststellungsbereichen für den Ausbau der Lose 11 und 12 sind gravierende räumliche Eingriffe in stadträumliche, stadtstrukturelle Bereiche nicht zu erwarten. Gleichwohl wird es erhebliche Veränderungen im unmittelbaren Umfeld des Kanals, insbesondere bei den angrenzenden Freiflächen, einschließlich ihres heutigen Bewuchses, und den Kanal querenden Brücken, einschließlich ihrer Rampen, geben.

Die für den DEK-Ausbau erforderlichen Eingriffe in die Kanaluferbereichsbereiche, insbesondere im Bereich des Ausbauloses 12, von ca. 5 m bis zu ca. 26 m Tiefe je Uferseite², mit entsprechend zu beseitigenden, heute vorhandenen Grünstrukturen und Gehölzkulissen, werden das Landschaftsbild und den Landschaftsraum, einschließlich seiner Freizeit- und Erholungsfunktionen, im Bereich der DEK-Stadtstrecke Münster einschneidend verändern.

Es gibt jedoch kaum dauerhafte Eingriffe in private Grundstücke und in bestehende Bausubstanz; ausgenommen in einige Pachtgrundstücke und deren Gartenhäuser der Kleingartenanlage am Prozessionsweg sowie in Eigentumsstrukturen im Bereich der Straße Gallenkamp³, wobei der Umfang je nach Wahl des jeweiligen Ausbauprofils unterschiedlich ausfällt.⁴

Nach Informationen des WSA Rheine umfasst der für den DEK-Ausbau erforderliche Grunderwerb im Bereich der Stadtstrecke Münster insgesamt ca. 48.500 qm, wovon

- ca. 9.300 qm Grundstücksflächen von privaten Eigentümern⁵ und
- ca. 39.200 qm Grundstücksflächen von öffentlichen Grundstückseigentümern

benötigt werden.

Eingriffe in bzw. Veränderungen von stadträumlich oder stadtgestalterisch bedeutsamen Strukturen sind in der Regel Eingriffe und Veränderungen von „Landschaft“. Allein die Erhöhung der „Uferkante“ um ca. 0,60 m bei einem Kanalausbau im Rechteck-Profil lässt den „Uferbereich“ inklusive angrenzender Nebenanlagen in Zukunft anders „wirken“ als bisher. Die unterschiedlich starken Eingriffe in die an den DEK angrenzenden Freiflächen, die abhängig sind von den jeweiligen Ausbauprofil-Varianten, lassen eine unterschiedlich große Veränderung des „Stadtraumes Kanal“, insbesondere als Naherholungsraum für die östliche Innenstadt, erwarten.

1.4. Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 40 ff.)

Gemäß Nr. 14.2.1 der Anlage zu § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), neu gefasst durch Bekanntmachung vom 5.9.2001 (Bundesgesetzblatt I S. 2350), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 24.6.2004 (Bundesgesetzblatt I S. 1359), ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen.

Ziel der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der durch die Baumaßnahme hervorgerufenen Auswirkungen auf Menschen, Tie-

² Siehe hierzu auch die Anlagen B und C am Ende dieser Stellungnahme.

³ Auf der DEK-Ostseite im Bereich der Straße Gallenkamp 31 / 34 werden für den Ausbau im KRT-Profil zwei städtische Wohngrundstücke teilweise in Anspruch genommen; siehe hierzu auch die Ausführungen in Kap. 3.1.2.

⁴ In Teilbereichen sind vier angrenzende, rechtskräftige Bebauungspläne räumlich berührt. Es handelt sich jedoch ausschließlich um Abweichungen von festgesetzten öffentlichen Verkehrs- oder Grünflächen in ihren Abgrenzungen der Flächen – eine Änderungsnotwendigkeit wird akut nicht gesehen.

⁵ Alle betroffenen privaten Grundstückseigentümer wurden vom WSA Rheine schriftlich informiert.

re, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie auf Kultur- und sonstige Sachgüter. Ferner soll sie helfen, die umweltverträglichste Ausbauplanung aus den möglichen Planungsvarianten herauszufinden. Schließlich sollen Maßnahmen, die zur Minimierung der Beeinträchtigung geeignet sind, benannt und Hinweise auf Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen gegeben werden.

Mit der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Teil 4.1 der Planfeststellungsunterlagen) des Ing.-Büros Seling, Osnabrück, sind die entscheidungserheblichen Unterlagen beigelegt.

Für das geplante Bauvorhaben wurden Varianten untersucht.

Auf die detaillierte bautechnische Beschreibung und Begründung zur Wahl dieser Varianten in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Teil 4.1 der Planfeststellungsunterlagen) wird hiermit verwiesen.

Grundsätzlich kann der Ausbau des Kanals zu einer Seite oder beidseitig erfolgen.

Der Streckenabschnitt Los 11 ist durch die beidseitig des Kanals vorhandenen gewerblichen Nutzungen und die angrenzenden Häfen Stadthafen I und II, RCG-Hafen und Hafen Büscher geprägt. Die Ausbauvarianten wurden unter der Vorgabe entwickelt, die vorhandenen Nutzungen so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Unter dieser Vorgabe konnte für das Ausbaulos 11 nur eine Ausbauvariante entwickelt werden.

Zu dieser Variante 1 wurde eine Untervariante 1a entwickelt, die zusätzlich den Bau einer Liegestelle von 330 m Länge vorsieht.

Der Streckenabschnitt Los 12 ist durch die beidseitig des Kanals vorhandenen Wohnbebauung und die Nutzung zur Naherholung geprägt. Die Ausbauvarianten wurden unter der Vorgabe entwickelt, die vorhandenen Nutzungen so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Unter dieser Vorgabe konnte für das Ausbaulos 12 nur eine Trassenführung entwickelt werden.

Auf Basis dieser Ausbautrasse, die grundsätzlich einen Ausbau auf der rechten Seite vorsieht, wurde zwei Ausbauvarianten entwickelt, die sich lediglich durch die Wahl unterschiedlicher Ausbauprofile unterscheiden. So sieht die Variante 1 verschiedene Profile vor, während die Variante 2 nur das Rechteckprofil vorsieht. Die Variante 2 stellt damit die Lösung mit der geringsten Flächeninanspruchnahme dar.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass aus landschaftspflegerischer Sicht die Nullvariante, bei der alle Eingriffe unterbleiben, die vorteilhafteste Lösung ist. Das Ausbauziel kann damit jedoch nicht erreicht werden.

Der Ausbau der Dortmund-Ems-Kanal-Südstrecke, in den die Stadtstrecke Münster eingebunden ist, ist als Vorhaben mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten.

Es besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag.

Aus der Sicht von Natur und Landschaft kann keine Variante gegenüber der anderen bevorzugt werden.

Parallel zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde die Inanspruchnahme von Flächen und Eigentum Dritter für die Ausbauvarianten ermittelt. Die Zahl der betroffenen Grundeigentümer ist bezogen auf das Ausbauvorhaben vergleichsweise gering und unabhängig von der gewählten Variante. Die Ausbauvarianten der Streckenabschnitte Los 11 und Los 12 greifen nicht in private Einzelhausbebauung ein. Durch keine der jeweiligen Varianten werden wirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet.

Da durch die Untervariante 1a des Streckenabschnittes Los 11 sowie die Variante 1 des Streckenabschnittes Los 12 mehr Fläche in Anspruch genommen wird, ist unter dem Gesichtspunkt der Minimierung des Eingriffs in das Eigentum Dritter für den Streckenabschnitt Los 11 die Variante 1 und für den Streckenabschnitt Los 12 die Variante 2 zu bevorzugen.

Belange der Schifffahrt und städtebauliche Gesichtspunkte wurden bei der Entscheidungsfindung ebenfalls berücksichtigt und waren ausschlaggebend für die Wahl der Ausbaulösung.

Für die Brückenbauwerke wurden dann keine Varianten untersucht, wenn eine Sperrung der Brücke für die Bauzeit möglich ist. Zusätzliche Varianten wären nur neben dem vorhandenen Bauwerk möglich. Dies würde unter den gegebenen Voraussetzungen grundsätzlich einen weitaus größeren Eingriff in Natur und Landschaft darstellen.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung empfiehlt, auf der Grundlage der Variantenuntersuchungen für die Westfälische-Landeseisenbahn-Brücke Nr. 73 und die Wolbecker-Str.-Brücke Nr. 76 jeweils die Variante Neubau an gleicher Stelle, Variante 1, weiter zu verfolgen. Für die Westfälische-Landeseisenbahn-Brücke Nr. 73 steht der geringfügig schlechteren Beurteilung hinsichtlich der Eingriffsfolgen, die für die Variante Neubau nördlich neben dem vorhandenen Bauwerk, Variante 2, wesentlich bessere Beurteilung in bautechnischer, betriebstechnischer und wirtschaftlicher Sicht gegenüber. So dass hier die Ausbauvariante 2 gewählt wurde.

Als Ausbauvariante für den Streckenabschnitt Los 11 wurde durch den Träger des Vorhabens daher die Untervariante 1a in Verbindung mit der Variante 2 für die Westfälische-Landeseisenbahn-Brücke Nr. 73 und der Variante 1 für die Wolbecker-Str.-Brücke Nr. 76 festgelegt.

Als Ausbauvariante für den Streckenabschnitt Los 12 wurde durch den Träger des Vorhabens die Variante 1 mit geringfügigen Änderungen festgelegt. Den Vorschlägen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung, die Flächeninanspruchnahme kanalnah liegender Freiflächen durch weitergehende Verwendung des kombinierten Rechtecktrapezprofils bei gleichzeitigem Verzicht auf Strecken im Trapezprofil zu reduzieren, wurde nicht gefolgt. Stattdessen wurden in Absprache mit der Stadt Münster deren Gestaltungswünsche, soweit technisch machbar, berücksichtigt.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die UVU kommt zu dem Ergebnis, dass für das Schutzgut Mensch die Variante 1 (DEK-Ausbau im Los 12 im T- bzw. KRT-Profil), allerdings nicht eindeutig, zu präferieren sei. Auf Grundlage der nachfolgenden Argumente spricht das Ergebnis – aus Sicht der Stadt Münster – jedoch eindeutig zu Gunsten der Variante 1.

Darüber hinaus ist zu bedenken, dass die zu schützenden Vegetationsflächen auch beim R-Profil bereits bauzeitlich in Anspruch genommen werden und zum großen Teil verloren gehen.

Aus diesen Gründen ist im Ergebnis hinsichtlich der Arten und Lebensgemeinschaften nicht wie in der UVU dargelegt die Variante 2 (DEK-Ausbau im Los 12 im R-Profil), sondern – aus Sicht der Stadt Münster – die Variante 1 zu präferieren.

Im Folgenden werden Hinweise zur Ergänzung und Anpassung der Variantendiskussion in der UVU sowie zum Thema Lärmimmissionsschutz in der Wirkungsanalyse für den Menschen gegeben.

Zur Variantendiskussion in Kapitel 9:

In der Umweltverträglichkeitsstudie wird ein schutzgutbezogener Vergleich zwischen der

- Variante 1 (R-, KRT- und T-Profil) und
- Variante 2 (R-Profil)

durchgeführt (s. Kap. 9, ab S 84).

Die UVU kommt zu dem Ergebnis, dass aus Sicht von Natur und Landschaft für den Ausbauabschnitt Los 12 in der Gesamteinschätzung keine der beiden möglichen Varianten eindeutig als Vorzugsvariante zu empfehlen ist. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten heraus wird die Variante 1 präferiert (s. S. 94).

Jedoch bestehen aus Sicht der Stadt Münster hinsichtlich der einzelnen Schutzgüter noch weitere Bewertungsgrundlagen, die das Ergebnis der Variantendiskussion zu Gunsten der Variante 1 verschieben:

Kap. 9.3 Klima Luft, S. 87: Bei der Variantenbewertung sollte die Bedeutung der Wasserflächen des DEK für das Schutzgut Klima / Luft mit berücksichtigt werden. Folgende Bewertung erfolgt auf S. 28 der UVU: „*Der Dortmund-Ems-Kanal (Wasserfläche als windoffener Bereich mit geringer Rauigkeit) besitzt als Leit- und Transportbahn für den bodennahen Luftaustausch eine besondere Funktion. Aufgrund ihrer klimatisch-lufthygienischen Ausgleichsleistungen sind die Wasserflächen, die Waldflächen und vielschichtig aufgebauten Gehölzbestände im Untersuchungsgebiet als wertvoll in Bezug auf die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion zu bewerten. Diese Wertigkeit besitzen auch größere innerstädtische Grünflächen.*“

Auf Grundlage dieser Bewertung, die sowohl die Wasserflächen des DEK als auch die Vegetationsflächen als wertvoll einstuft, ist im Ergebnis keine eindeutige Präferenz der Variante 2, wie in der UVU als Ergebnis festgehalten, hinsichtlich Klima / Luft festzustellen. Beide Varianten sind gleichwertig einzustufen, da die klimatische Funktion sowohl der Wasser- als auch der Vegetationsflächen als gleichrangig bewertet werden.

Kap. 9.4 Arten und Lebensgemeinschaften, S. 89: Die generelle positive ökologische Funktion von Böschungsufern sollte auch für die Stadtstrecke im Los 12 Berücksichtigung finden. Auch unter Berücksichtigung von Störungen durch Erholungssuchende ist generell ein Böschungsufer bzw. eine abgesenkte Spundwand als Lebensraum bzw. für den Biotopverbund geeigneter als die Spundwandufer im Rechteckprofil. Tiere können die Uferbereiche als Lebensräume nutzen und die Wasserflächen durchqueren und wieder verlassen, so dass der Kanal keine Barriere darstellt. Die angeführte Beeinträchtigung durch Wellenschlag ist nicht auf die Stadtstrecke beschränkt.

Kap. 9.6, Mensch: Generell sind gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 UVPg die Auswirkungen auf den Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit zu berücksichtigen. Unter diesem Aspekt ist auch zu berücksichtigen, wie sich die Bauweise des Ufers auf die Ausstiegsmöglichkeiten aus dem Wasser bei einem Unfall auswirkt. Hier haben Böschungsufer bzw. abgesenkte Spundwände klare Vorteile gegenüber der Spundwandbauweise beim Rechteckprofil.

Kap. 9.8 Zusammenfassung, S. 93: Unter Berücksichtigung der oben ausgeführten Aspekte verschiebt sich die Gesamtbewertung der Schutzgüter, bei der in der UVU im Ergebnis keine eindeutige Empfehlung gegeben wurde, aus Sicht der Stadt Münster zu Gunsten der Variante 1.

Kap. 10.2.6 Wirkungsanalyse / Mensch

Für den Menschen und seine Gesundheit ist die Lärmimmission ein wichtiges Kriterium in der Wirkungsanalyse. In der Vorlage V/0008/2005, Anlage 1, der Stadt Münster wurde dargelegt, dass weitere Untersuchungen zum Lärmschutz erforderlich sind. Hinsichtlich der bauzeitlichen Situation sowie der betriebsbedingten Immissionen durch die Schifffahrt sind die Ausführungen in der UVU nachvollziehbar erfolgt.

Die zu erwartende betriebsbedingte Steigerung des Verkehrslärms durch die Anhebung der Brücken (insbesondere bei der Wolbecker- Str.- und Warendorfer-Str.-Brücke) sind jedoch noch zu berücksichtigen. Sie sollten wie in der vorläufigen Stellungnahme der Stadt aus Oktober 2004 (vgl. Vorlage V/0008/2005, Anlage 1) beschrieben, untersucht und in der Wirkungsanalyse der UVU berücksichtigt werden.

1.5. Beschreibung und Bewertung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Umwelt

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 40 ff.)

Die geplanten Baumaßnahmen stellen nach § 18 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 25.3.2002 (Bundesgesetzblatt I S. 1193), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 21.12.2004 (Bundesgesetzblatt 2005 I S. 186), einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Gemäß § 19 BNatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren. Die erforderlichen Angaben zur Beurteilung des Eingriffes in Natur und Landschaft sowie die Maßnahmen zur Verminderung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen enthält der Landschaftspflegerische Begleitplan (Teil 5 der Planfeststellungsunterlagen).

Stellungnahme der Stadt Münster:

Beim Ausbau des DEK sind aus Sicht der Stadt Münster folgende Planungsgrundsätze zu beachten:

1. Erhalt der Durchgängigkeit von Wegeverbindungen (Leinpfad / Betriebsweg) und Verknüpfungen mit dem öffentlichen Rad- und Fußwegenetz.

Dabei sollte grundsätzlich bei allen Brückenbauwerken berücksichtigt werden, dass dort, wo ein Leinpfad / Betriebsweg entlang führt, vorhandene Fuß- und Radwegeanbindungen ggf. beidseitig der Rampen zu sichern und wieder an das übrige Stadtstraßennetz herzustellen sind. Wo diese fehlen, z. B. die Fußwegenbindung entlang der Straße „Zum Guten Hirten“ in Richtung St. Mauritz, ist der erforderliche Raum auf den Rampen bereitzustellen.

2. Erhalt bzw. Wiederherstellung raumbildender Gehölzkulissen.

3. Erhalt bzw. Ausgleich aller Freizeit- und Erholungsflächen, die durch den Ausbau beeinträchtigt oder in Anspruch genommen werden.

Der DEK besitzt innerhalb der Stadt Münster wertvolle Naherholungsfunktion. Seiner überregionalen Bedeutung entsprechend ist er in der Grünordnung der Stadt Münster als System überlagernder Grünzug dargestellt. Insbesondere in den Abschnitten der Lose 11 und 12 ist er als bedeutsame Grünfläche in den Lebensraum vieler Bürger integriert. Neben seiner Funktion als schnelle und sichere Radwegeverbindung, z.B. für Berufspendler der östlichen Innenstadt, insbesondere der Stadtteile Mauritz und St. Mauritz, wird er hoch geschätzt für vielfältige Freizeitaktivitäten, wie Joggen, Radfahren, Spaziergänge, Sonnen, Baden, Rudern, Lagern, Grillen, Angeln und Motorbootfahrten.

Der funktionalen Gestaltung seiner Ufer- und angrenzenden Randbereiche – insbesondere auch für die zuvor genannten, vielfältigen Freizeit- und Erholungsbedarfe der Münsteraner Bevölkerung – kommt deshalb bei der anstehenden DEK-Ausbauplanung ein besonderes Gewicht zu.

Durchgängige und vernetzte Wegeverbindungen, Bepflanzungen als begleitende und gliedernde Kulissen sowie das Angebot an Liegeflächen zum Sonnen und Kommunizieren begründen den besonderen Wert des Kanalraumes für die Bürgerinnen und Bürger Münsters und sollten soweit als möglich erhalten bleiben oder müssen nach einem Kanalausbau wieder hergestellt werden.

Für eine landschaftsgerechte Einbindung des DEK-Ausbaus im Bereich der Stadtstrecke Münster ist in verschiedenen Bereichen auf die Bepflanzbarkeit der Raumkanten als Ausgleich (auch im Sinne des Landschaftsgesetzes) für Verluste überplanter oder fehlender Einbindungen zu achten. Bedarfsweise erfordert dies die Verbreiterung geplanter Randstreifen.

In Übereinstimmung mit dem Nachbarschaftsrecht muss eine ausreichend breite Gehölzkulisse auch nach der Kanalverbreiterung und dem Uferausbau wieder angepflanzt werden können.

Wichtig ist die Wiederherstellung der Gehölzkulisse zwischen Kanal und angrenzenden Nutzungen zur Gliederung der Stadt- und Landschaftsräume. Dies ist insbesondere relevant für das Gewerbegebiet gegenüber dem Kreativkai / Stadthafen 1, auf der DEK-Ostseite, zwischen Schillerstr.-Brücke und Albersloher-Weg-Brücke.

Hinsichtlich einer landschaftsgerechten Einbindung des DEK-Ausbaues sind insbesondere folgende Abschnitte zu beachten:

auf der DEK-Ostseite

- südlich Prozessionsweg bis zur Pumpstation an der Wolbecker Str.
- südlich Schillerstr.-Brücke bis südlich Westfälische Landeseisenbahn-Brücke bis zur Eulerstr.

auf der DEK-Westseite

- südlich Prozessionsweg bis Pleistermühlenweg
- südlich Laerer-Landweg bis Wolbecker Str.

Neben den künftigen Uferbereichen sind auch die neuen Brückenrampen derart zu gestalten, dass an den Fahrbahntrassen ausreichend dimensionierte Flächen zur Verfügung stehen, die für den Ausgleich von verloren gegangenen Baumreihen genutzt werden können. Grundsätzlich muss daher das Bankett eine Breite von 2,50 m haben.

Die oben dargelegten Anforderungen an eine freiraumfunktions- und landschaftsgerechte Gestaltung der künftigen Ufer- und angrenzenden Randbereiche sind von der Stadt gegenüber dem WSA im Nachgang zu der vorläufigen Stellungnahme aus Oktober 2004 in Form von Strukturskizzen für die Lose 11 und 12 (vgl. Anlage 3 der Vorlage V/0008/2005 „Strukturskizze – Grünflächen / Wegeverbindungen“ vom 03.01.2005, sowie Anlagen D und E am Ende dieser Stellungnahme) inhaltlich verdeutlicht und zur Verfügung gestellt worden.

Im Hinblick auf die Bedeutung des DEK für den Stadt- und Landschaftsraum sowie für Freizeit und Erholung der innerstädtischen Bevölkerung wird der von der Stadt Münster formulierte Planungsgrundsatz Nr. 2 „Erhaltung bzw. Wiederherstellung raumbildender Gehölzkulissen“ nicht ausreichend berücksichtigt.

Die für die Baumaßnahme vorgesehenen Baustellenfelder sind zurückzunehmen. Vor allem in den Bereichen, in denen besonders prägender Gehölzbestand das Orts- und Landschaftsbild kennzeichnet. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die Ausbauarbeiten und der Transport des Materials in diesen Bereichen grundsätzlich von der Wasserseite her vorzunehmen.

Es handelt sich hierbei um die nachfolgend angeführten Bestände, die auch noch in nachfolgenden Stellungnahmen konkreter und weiter beschrieben:

- Wald im Bereich Nieberdingstr.
- Baumreihe östlich der August-Schepers-Str. im Bereich des Sportplatzes TuS Saxonia Münster
- Baumgruppe am Spielplatz Schillerstr.
- Bereich an Landesfeuerwehrschule zwischen Wolbecker Str. und Manfred-von-Richt-hofen-Str. (Erhaltung eines Teilbereiches ist vorgesehen)
- Sportplatz SC Münster 08 südlich Manfred-von-Richt-hofen-Str.
- Sportzentrum Münster-Ost nördlich der Manfred-von-Richt-hofen-Str., sog. Klosterwald (Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gem. Festsetzung Bebauungsplan Nr. 299 – Sportzentrum Münster-Ost).

Auch der von der Stadt formulierte Planungsgrundsatz „Erhaltung bzw. Wiederherstellung aller Freizeit- und Erholungsflächen“ wird ebenfalls nicht ausreichend berücksichtigt. Laut Angabe im Landschaftspflegerischen Begleitplan (S. 44) droht durch die Umwandlung von Bodenoberfläche in Wasserfläche innerhalb des am stärksten zur Naherholung frequentierten Gebietes zwischen Wolbecker Str. und Warendorfer Str. ein Verlust von öffentlichen Freiflächen in der Größe von ca. 2,85 ha. Die beabsichtigte Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch eine bessere Zugänglichkeit des Kanalufer (T-Profil und KRT-Profil statt R-Profil) auf ca. 1.935 m Länge sowie die Optimierung der Verknüpfung des Betriebsweges durch die Neuanlage von Fuß- und Radwegen auf der westlichen Brückenrampe der Pleistermühlenweg-Brücke und der Nebenrampe, welche künftig die Warendorfer Str. mit der Straße „Wilhelmshavenufer“ verbindet (S.63), kann den Flächenverlust nicht annähernd kompensieren.

Zusätzlich sind zur Wiederherstellung und Neugestaltung der verbleibenden Freiflächen alle Möglichkeiten zu nutzen, die sich durch optimale Flächennutzung, modifizierte Führung des Betriebsweges und Berücksichtigung benachbarter Flächen ergeben (s. Anlagen D und E am Ende dieser Stellungnahme).

Insbesondere wird vorgeschlagen, den Landschaftsraum zwischen DEK, Graebach und Straße „Zum Guten Hirten“ sowohl zur Kompensation des Flächenverlustes für Freizeit und Erholung als auch für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen mit in die Planung einzubeziehen und dafür auf Ausgleichsmaßnahmen in anderen Gemeinden zu verzichten.

Weitere Einzelheiten hierzu werden nachfolgend noch ausgeführt. Die Detailplanung für diese Flächen sollte zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und der Stadt Münster im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt werden.

1.6. Geplante Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gem. Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP)

Planung WSA Rheine:

Im Landschaftspflegerischem Begleitplan [LBP], der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist und als „Gesetzesplan“ die für den DEK-Ausbau erforderliche gesetzliche Eingriffsregelung abarbeitet, sind für den Ausbau der DEK-Stadtstrecke folgende, grundsätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

❖ Maßnahmen zum Ausgleich

- *Umwandlung von Bauflächen zwischen dem Hafen Büscher und dem Stadthafen I in Vegetationsflächen (ca. 1,58 ha)*
- *Wiederherstellung geeigneter Lebensräume u. a.*
 - *Pflanzung / Wiederherstellung von Wald (ca. 0,84 ha)*
 - *Pflanzung von Kleingehölzen (ca. 2,84 ha)*
 - *Pflanzung von Bäumen (Hochstämme ca. 984 Stück)*
 - *Anlage bzw. Entwicklung von Rasen, Rainen u. Hochstaudenfluren (ca. 10,51 ha)*
 - *Wiederherstellung von Grünland (ca. 0,68 ha)*
- *Landschaftsgerechte Gestaltung des Landschaftsbildes durch Einbettung des Kanals in die umgebende Stadtlandschaft*
- *Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten am Kanalufer (T-Profil u. KRT-Profil) und der angrenzenden Freiflächen auf einer Länge von ca. 1.935 m*

❖ **Maßnahmen zur Berücksichtigung der Freizeit- und Erholungsfunktion**

- *Wiederherstellung u. Neuanlage von Betriebswegen und Optimierung der Anbindung an das öffentliche Wegenetz*
- *Optimierung der wasserbezogenen Erholungsnutzung durch die Anlage einer Liegestelle (u. a. Freizeitschiffahrt)*
- *Wiederherstellung der Zugänge (Einsetzstellen) von zwei Rudervereinen zum Kanal Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten (Uferbereich und angrenzende Freiflächen) in den Strecken mit Böschungsufer und KRT-Profil*
- *Aufwertung der Landschaftsbildqualität u. a. durch die Neuanlage von Baumreihen, Alleen und die Pflanzung / Entwicklung v. Ufergehölzen und Röhrichten / Uferstaudenfluren*

❖ **Maßnahmen zum Ersatz - Externe Kompensationsflächen -**

(Flächengröße gesamt ca. 13,86 ha)

- *Neuanlage geeigneter Lebensräume für Pflanzen und Tiere*
- *Erhöhung des Waldanteils*
- *Etablierung einer auengerechten Nutzung (Ems und Münstersche Aa)*
- *flächenhafte naturraumtypische Aufbesserung und Entwicklung des Landschaftsbildes*

Stellungnahme der Stadt Münster:

In Hinblick auf die Umsetzung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen regt die Stadt Münster grundsätzlich an,

- **Ersatzmaßnahmen möglichst nahe am Ort des Eingriffes vorzusehen und**
- **zum Ausgleich für den gravierenden Eingriff in die raumbildenden Gehölzstrukturen sind für die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern Pflanzqualitäten zu wählen, die bereits unmittelbar nach der Neupflanzung eine wirkungsvolle Neugestaltung des Stadt- und Landschaftsbildes erkennen lassen (bei der Pflanzung von Bäumen: Hochstämme mindestens in der Qualität 3 x verpflanzt, Stammumfang 18 - 20 cm, bei der Pflanzung von Heistern: mindestens in der Qualität 2 x verpflanzt, Höhe 150 - 175 cm).**

Die vom WSA Rheine vorgesehene Verortung der erforderlich werdenden großflächigen Ersatzmaßnahmen, vornehmlich außerhalb oder in Randlage des Stadtgebietes von Münster, als externe Kompensationsflächen ist gegenüber der direkt betroffenen, angrenzenden und inzwischen sehr sensibilisierten Wohnbevölkerung nur schwer vermittelbar.

Wegen des erheblichen Verlustes an öffentlichen Freiflächen mit herausragender Freizeit- und Erholungsfunktion, insbesondere im Bereich des Ausbauloses 12, sollte deshalb ggf. gemeinsam vom WSA Rheine und der Stadt Münster noch einmal geprüft werden, die Ersatzmaßnahmen möglichst nahe am Ort des Eingriffes vorzusehen und ob ggf. durch eine Konzentration der Ausgleichsflächen und Ersatzmaßnahmen im Bereich „Maikotten / Haus Graef“ – unmittelbar an den künftigen Uferbereich anschließend – ein kompensatorisches Angebot für eine landschaftsgerechte, „geordnete“ intensive Freizeit- und Erholungsnutzung für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Münster geschaffen werden kann.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) enthaltenen Ausgleichsflächen außerhalb des eigentlichen Eingriffsbereichs sind somit gebündelt im östlich an die Ausbaustrecke angrenzenden Landschaftsraum zwischen dem Graefbach, der Straße „Zum Guten Hirten und dem DEK nachzuweisen und nicht wie bisher geplant zum Teil außerhalb des Stadtgebietes.

Sofern dies nicht für alle Flächen möglich ist, kommt aus Sicht der Stadt Münster der Entwicklung der Kompensationsfläche an der Aa die erste Priorität zu.

Die Entwicklung dieser Fläche soll gem. LBP durch eine Gehölzsukzession und eine Aufforstung erfolgen. Die Gehölzsukzession in Verbindung mit der geplanten Aufforstung macht den Talraum jedoch zu einem relativ gleichförmigen Biotoptyp mit fortschreitender Entwicklung. Dies wird von der Unteren Landschaftsbehörde und Unteren Wasserbehörde abgelehnt. Zur Optimierung des Talraumes ist die Anlage eines offen strukturierten Biotops notwendig. Der Raum ist im Übergang zum Gewässer als extensives Grünland oder gepflegte Brache offen zu halten.

Städtische Kompensationsflächen, wie z. B. die durch den Bebauungsplan Nr. 299 "Sportzentrum Münster-Ost" auf der DEK-Westseite, südlich der Pleistermühlenweg-Brücke, sowie das Wäldchen (Klosterwald), ebenfalls auf der Westseite, nördlich des Stadtbades Ost, festgesetzten und bereits realisierten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft, sollen durch den DEK-Ausbau nicht in Anspruch genommen werden, auch nicht durch die Einrichtung von temporären Baufeldern.

Die im LBP ausgewiesenen Gehölzpflanzungen treffen nicht in allen Fällen die potenzielle natürliche Vegetation. Dies gilt insbesondere für die geplanten hochstämmigen Bäume. Vor Baudurchführung ist die Zusammensetzung der Gehölzarten im Rahmen der Ausführungsplanung einvernehmlich mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

Die im Maßnahmenplan des LBP geplanten Bepflanzungen, insbesondere die umfangreichen Baumpflanzungen entlang des Betriebsweges werden begrüßt. Allerdings entsprechen sie im Bereich von Liegewiesen und angrenzenden parkartig gestalteten Flächen nicht den Anforderungen der Stadt im Hinblick auf Nutzung und Gestaltung dieser Flächen. Hier sind Auflockerungen der dichten Baumreihen erforderlich, um die Bedeutung des DEK für Freizeit und Erholung, insbesondere im Bereich des Loses 12, zu betonen. Erforderlich erscheint aber eine stärkere Verzahnung der DEK - Seitenflächen mit angrenzenden öffentlichen Grünflächen. Konkrete Vorschläge werden dazu noch in den nachfolgenden Ausführungen benannt.

1.7. Ausbau von Brücken

Planung WSA Rheine:

Straßenbrücken

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 45 f.)

Die WSV wird Eigentümerin des neuen Kreuzungsbauwerks (bestehend aus Gründung, Widerlagern, Überbau mit Geländern, Abdichtungen, Schutzschichten und Übergänge), zuzüglich der nicht zum Kreuzungsbauwerk zählenden Deckschichten und Entwässerungseinrichtungen innerhalb des Kreuzungsbauwerks, der Zugangstreppen zu den Betriebswegen und der Grundflächen auf denen die Widerlager errichtet sind.

Die Eigentumsgrenze liegt in der Verbindungslinie der landseitigen Kanten der Widerlagerflügelwände.

Die Unterhaltung des neuen Kreuzungsbauwerks obliegt der WSV zuzüglich der Entwässerungseinrichtungen innerhalb des Kreuzungsbauwerks.

Die Unterhaltung der übrigen Teile der Kreuzungsanlage obliegt dem Straßenbaulastträger (einschließlich des Regelaufbaus aus Dichtungsschicht, einschließlich Schutzschicht und zusätzlicher Deckschicht nach ZTV-ING. der Fahrbahn, der Geh- und Radwege, der Entwässerungsrinnen und Einläufe der Oberflächenentwässerung auf dem Kreuzungsbauwerk).

Die Unterhaltung umfasst auch die Verkehrssicherungspflicht.

Die Unterhaltung der Einmündungen und Kreuzungen richtet sich nach § 35 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) in der Fassung der Bekannt-

machung vom 23.9.1995 (GV NRW S. 1028) zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 4.5.2004 (GV NRW S. 259).

Die Unterhaltung von Zufahrten zu den Verkehrswegen obliegt dem jeweiligen Nutzungsberechtigten der Zufahrt.

Die durch die Änderung entstehenden Mehrkosten der Unterhaltung werden dem Unterhaltungspflichtigen durch Ablösung erstattet.

Eisenbahnbrücken

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 46)

Die Westfälische Landeseisenbahn GmbH (WLE) wird Eigentümerin des neuen Kreuzungsbauwerks Westfälische-Landeseisenbahn-Brücke Nr. 73 (bestehend aus Überbau und Widerlagern).

Die Eigentumsgrenze liegt in der Verbindungslinie der landseitigen Kanten der Widerlagerflügelwände.

Die Unterhaltung des neuen Kreuzungsbauwerks ist vor Planfeststellungsbeschluss in einer Vereinbarung zwischen der WSV und der WLE zu regeln.

Die DB Netz AG wird Eigentümerin des neuen Kreuzungsbauwerks Mauritzer-Eisenbahn-Brücke Nr. 80 (bestehend aus Überbau und Widerlagern).

Die Eigentumsgrenze liegt in der Verbindungslinie der landseitigen Kanten der Widerlagerflügelwände.

Die Unterhaltung des neuen Kreuzungsbauwerks obliegt der WSV. Die durch die Änderung entstehenden Mehrkosten der Unterhaltung werden dem Unterhaltungspflichtigen durch Ablösung erstattet.

Die Unterhaltung des auf der Brücke liegenden Oberbaues einschließlich Kleineisenzeug und Brückenschwellen obliegt der DB Netz AG.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Aus stadtgestalterischer Sicht erhebt die Stadt Münster die grundsätzliche Forderung nach Alternativen in der Ausgestaltung der jeweilig geplanten Brücken, so unterschiedlich wie möglich (vor dem Hintergrund der bekannten technischen und wirtschaftlichen Restriktionen). Vorgeschlagen wird daher, unterschiedliche Bogenprofile (rund, rautisch, oval, dreieckig) zu verwenden, die Anwendung der Option Windverband, unterschiedliche Hängesysteme (Zugstangen/-bänder), unterschiedliche Hängerdichte und -anordnungen, (wie z.B. Kreuz-, Doppel-, V-Struktur oder Stahlseilzüge in Netzstruktur etc.), selbstverständlich unterschiedliche Sockelbereiche (Brückenköpfe) und in einem Rahmen unterschiedliche Farbgebungen (weniger schrill, eher pastelltonig, zur teilweisen Reduzierung der bisher bekannten Erscheinungswirkung mit bewusst gewählten Auflösungseffekten, die das Bauwerk „leichter“ erscheinen lassen).

Aus Sicht der Stadt sollten sich z. B. die unterschiedlichen Brückenkategorien / -funktionen

- der Wolbecker Str.-Brücke und der Warendorfer Str.-Brücke als Hauptverkehrsstraßen-Verbindungen,
- der Schillerstr.-Brücke, der Laerer-Landweg-Brücke und der Pleistermühlenweg-Brücke als Stadtquartiere verbindende Brücken mit großen Anteilen an Fußgänger- und Radverkehren,

- **der Prozessionsweg-Brücke als reine Fußgänger- bzw. Radverkehrsverbindung,**
- **der Westfälischen-Landeseisenbahn-Brücke und der Mauritzer-Eisenbahn-Brücke**

auch deutlich in einer unterschiedlichen Gestaltung der jeweiligen Brücken niederschlagen.

In den Losen 11 und 12 müssen von den vorhandenen zehn Brücken über den DEK acht Brücken neu gebaut werden, da sie den neuen Ausbauerfordernissen, insbesondere bzgl. der einzuhaltenden neuen lichten Durchfahrts Höhe von 5,25 m über dem künftigen DEK-Wasserspiegel, nicht genügen und entsprechend angepasst werden müssen.

Lediglich die Umgehungsstraßen-Brücke und die Albersloher-Weg-Brücke entsprechen den künftigen Ausbauerfordernissen.

Ein wichtiger stadtgestalterischer Gesichtspunkt ist die Erscheinungsform der im Zuge des DEK-Ausbaues neu zu erstellenden Brücken im Zusammenhang mit dem Erscheinungsbild eines innerstädtischen, unterschiedlichen, charakteristischen, aber dennoch homogenen Stadtraumes. Die Brücken gehören zum Stadt- bzw. Landschaftsbild prägend dazu. Die alten Brücken haben ihren Beitrag zur individuellen Prägung des Stadtbildes vor Ort geleistet. Dieser Anspruch muss auch für die Gestaltung der neu zu bauenden DEK-Brücken gelten.

Dem widerspricht die Tatsache, dass alle in den im Rahmen der Planfeststellung ausgelegten Plänen und Unterlagen dargestellten Brückentypen in der Grundform einer Stabbogenbrücke äußerlich gleich und identisch mit den bereits fertig gestellten Brücken außerhalb der Innenstadt sind. Es werden in den vorgelegten Ausbauunterlagen keine deutlichen Unterschiede gemacht. Die im Stadtbild kaum wahrnehmbaren Unterscheidungsmerkmale beschränken sich auf unterschiedliche Farbgebungen und Details, z.B. bei der Aufhängung der Fahrbahnen. Eine Reihe von Vorschlägen zur künftigen architektonischen Gestaltung der neuen Brückenbauwerke wurden bereits im Rahmen des zwischen dem WSA Rheine und der Stadt Münster eingerichteten „Arbeitskreises Brückengestaltung“, unter der Federführung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West, und unter Mitwirkung des Referats „Konstruktive Gestaltung“ der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) erarbeitet und einvernehmlich vereinbart (s. u.). Diese einvernehmlich erzielten Abstimmungsergebnisse des Arbeitskreises für Brückengestaltung haben jedoch noch keinen Niederschlag in den im Rahmen der Planfeststellung ausgelegten Plänen und Unterlagen gefunden!

Insbesondere der innerstädtische Raum lebt jedoch von der Vielfalt unterschiedlicher Bauwerke, welche über Generationen hinaus das Gesicht des Stadtraumes prägen und damit eine Identifikation nicht nur der Bewohner mit ihrem Stadtraum ermöglichen. Besonders das Erscheinungsbild der künftigen „Stadt-Situation“ im Bereich der neuen Warendorfer-Str.-Brücke wird den Stadtraum in diesem Bereich entscheidend verändern; bislang „erfährt“ man als Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich kein Brückenbauwerk (was stadtgestalterisch nicht grundsätzlich von Nachteil ist). Doch jeder Ort ist anders und in einem anderen Zusammenhang zu sehen. Auch ist die Chance einer Verbesserung des Stadtraumes zu bewerten.

In den bisherigen Abstimmungsgesprächen im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ ist deutlich geworden, dass aus Sicht der WSD West der vom WSA Rheine bislang favorisierte Konstruktionstyp „Stabbogen-Brücke“ nicht zwangsläufig überall zur Grundlage für die neuen DEK-Brücken im Bereich der Stadtstrecke Münster gemacht werden muss, wenn nachfolgende Fakten und Parameter für die bautechnische Konstruktion, die architektonische Gestaltung und den Bau der jeweiligen Brücke eingehalten werden können:

Ausbaubedingte Fakten:

- Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs
 - Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse, u. a. durch Vergrößerung des Kanalquerschnittes und der Durchfahrtshöhen unter den Brücken
- Stützweite der Brücken
 - erforderliche lichte Weite zwischen den Widerlagern entsprechend des gewählten Kanal-Ausbauquerschnittes
- Durchfahrtshöhe unter den Brücken
 - mindestens 5,25 m über dem jeweiligen Bemessungswasserstand
- Tragwerkskonstruktionen
 - an den Planungsrandbedingungen orientierte Konstruktion
 - keine Seilkonstruktionen
- Linienführung
 - keine großräumige Änderung der Linienführung der kreuzenden Verkehrswege
- Änderungen an den kreuzenden Verkehrswegen
 - keine Querschnittserweiterungen / -änderungen auf den Rampen und den Kreuzungsbauwerken durch veränderte Verkehrsfunktionen, die zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit und demzufolge zu einer Kostenbeteiligung der Stadt Münster führen

Abzuwägende Parameter:

- erforderlicher Grunderwerb
- verbundene Eingriffe in Natur und Landschaft
- einzuhaltende Bau- und Unterhaltungskosten
- maximale Rampenneigungen
- erforderliche Wiederanbindungen an das vorhandene Straßen- und Wegenetz
- Bauzeit für jedes Bauwerk / gesamte Zeitplanung für DEK-Ausbau

Um einen Eindruck über die neuen Brückenabmessungen zu erhalten wurden vom WSA Rheine in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen für die Bauwerksansichten Stabbockenkonstruktionen gewählt. Die Stadt Münster geht allerdings nach wie vor davon aus, dass jedoch auch andere Tragwerkskonstruktionen im Rahmen der zwischen Stadt und WSV im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ getroffenen Abstimmungen zur Gestaltung der Brücken weiterhin noch möglich sind.

Weil mit dem erforderlichen Planfeststellungsbeschluss nur die wesentlichen Planungsgrundlagen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Rechte Dritter festgestellt werden, kann die Detailgestaltung der neuen Bauwerke somit auch noch nach dem Planfeststellungsbeschluss den weiteren Abstimmungen zwischen der Stadt Münster und der WSV vorbehalten bleiben.

Als einvernehmliches Ergebnis der bisherigen Abstimmungen im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ zur künftigen Gestaltung der neu zu bauenden DEK-Brücken im Bereich der Stadtstrecke stellt die Stadt Münster fest, dass für alle Brücken nach Möglichkeit eigenständige Formen entwickelt werden sollen, wobei die von Seiten der WSV vorgegebenen „harten“ und weiteren Parameter (s. o.) einzuhalten sind.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse eines Ende September 2005 mit Vertretern der WSV, der Stadt Münster, des Gestaltungsbeirates und des BDA Münster.Münsterland gemeinsam durchgeführten „Brücken-Workshops“ wurde zwischenzeitlich anschließend im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ vereinbart, zwischen den für alle Bauwerke zu berücksichtigenden Grundlagen und den individuellen zusätzlichen Parametern einer Brücke zu unterscheiden.

Die ausbaubedingten Fakten, die abzuwägenden Parameter und die Gestaltungsprinzipien wurden daraufhin als „Planungsrandbedingungen“ zusammengefasst und werden bei jedem Bauwerk der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt.

Dabei wurden nachfolgende Gestaltungsprinzipien einvernehmlich vereinbart:

- Kategorisierung der Brücken entsprechend ihrer Bedeutung für den Individualverkehr in
 - Hauptstraßenbrücken
 - Nebenstraßenbrücken
 - Fußgängerbrücken
 - Eisenbahnbrücken
- Besondere Betonung einer (auch überörtlich bedeutsamen) Stadteingangssituation bei den Hauptverkehrsstraßenbrücken
- Beachtung des städtebaulichen Kontextes am Mikro-Standort und fallweise Übernahme des genius loci in die Brückengestaltung
- hervortretende Gestaltung der Hauptverkehrsstraßenbrücken, demgegenüber zurücktretende, zurückhaltende Wirkung der Nebenstraßenbrücken
- zusätzlich individuelle Detailgestaltung der Straßenbrücken
- Gestaltung der Prozessionsweg-Fußgängerbrücke als Solitärbauwerk mit grundsätzlich eigenständigem Gestaltungsprinzip
- Gestaltung der WLE-Eisenbahnbrücke mit grundsätzlich eigenständigem Gestaltungsprinzip, im wesentlichen beschränkt auf die Wahl eines von den Straßenbrücken abweichenden Konstruktionstyps

Ergänzend dazu werden gemeinsam vom WSA Rheine und der Stadt Münster „Objektblätter“ erstellt, in denen für jedes Bauwerk eine Bestandsanalyse, die jeweiligen Ausbauziele und die individuellen Planungsanforderungen beschrieben werden.

Auf dieser Basis sind im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ dann als weitere Planungs- bzw. Optimierungsschritte einvernehmlich vereinbart:

1. die Bildung von Arbeitsgemeinschaften aus Tragwerksplanern + Architekten für alle Brückenentwürfe,
2. die Durchführung eines Optimierungsverfahrens in Form einer Mehrfachbeauftragung für die Prozessionsweg-Brücke.

Zudem wurde von Seiten der Vertreter des BDA Münster.Münsterland, des städtischen Beirats für Stadtgestaltung und der Stadt Münster angeregt, dass auch für zwei weitere Brückentypen, z. B. für eine Hauptverkehrsstraßen-Brücke sowie für eine Nebenstraßen-Brücke, Optimierungsverfahren als Mehrfachbeauftragungen durchgeführt werden sollen. Aus diesen Optimierungsverfahren könnten dann anschließend die Qualitätsmaßstäbe für die Bearbeitung der diesen übergeordneten Brückentypen jeweils zuzuordnenden einzelnen Brücken abgeleitet werden.

Brückenquerschnitte

Mit Schreiben vom 30.09.2002 (Az.: 61.3.215) sind dem WSA Rheine bereits die folgenden, grundsätzlichen verkehrlichen Anforderungen bezüglich der neu zu planenden Brückenquerschnitte mitgeteilt worden, die auch heute noch aus Sicht der Stadt Gültigkeit haben:⁶

- Die Gesamtbreite der betroffenen Kreuzungsbauwerke wird aus verkehrsfunktionalen Gründen nicht verändert.
- Bei einigen Brücken wird lediglich eine neue Querschnittsaufteilung vorgesehen.
- Die älteren Gehölzbestände, die das Orts- und Landschaftsbild prägen, sollten bei den Konstruktionen der Brücken und der Rampen berücksichtigt werden; insbesondere an der Schillerstr.-Brücke (Nr. 75) und der Prozessionsweg-Brücke (Nr. 79) befinden sich wertvolle Baumbestände, die prägend für den Landschaftsraum sind.

Da die Stadt Münster als Straßenbaulastträger aus verkehrsfunktionalen Gründen keine Querschnittserweiterungen fordert, geht die Stadt grundsätzlich davon aus, dass **für die Stadt Münster keine Kostenbeteiligungen an den Brückenbauwerken entstehen** und dies auch dann nicht, wenn wegen gestalterischer Anforderungen, z. B. aufgrund eines künftig innen liegenden Haupttragwerks, sich damit aus konstruktiven Gründen der Querschnitt bei neuen Brücken ggf. vergrößert.⁷

Bezüglich der Ausführungsplanung wird darauf hingewiesen, den Standard des Oberbaues gemäß den Vorgaben der Stadt Münster zu beachten (bereits an WSA Rheine verschickt).

Rampenneigungen

Die Fahrbahnplatten der Kanal-Brücken im Stadtgebiet werden im Rahmen des Ausbaus des DEK um ca. 1 m höher gelegt, um die erforderliche neue Durchfahrtshöhe von 5,25 m gewährleisten zu können.

Grundsätzlich geht die Stadt Münster davon aus, dass es durch den maßnahmebedingten Neubau der DEK-Brücken zu keinen Verschlechterungen, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, gegenüber den heutigen Rampenlängsneigungen kommt.

Sollten die heutigen Brückenlängsneigungen künftig jedoch nicht einzuhalten sein, sind – soweit die Eingriffe in den angrenzenden städtebaulichen Bestand vertretbar sind – als maximale Längsneigungen der Haupt- und Nebenrampen die Vorgaben gem. Behinderten-Gleichstellungsgesetz (BGG) einzuhalten, wonach die künftigen Längsneigungen generell nicht mehr als 4 % betragen sollen. Abweichungen hiervon sind im Einzelfall vom Vorhabenträger näher zu begründen.

⁶ siehe hierzu auch die Übersicht in Anlage F am Ende dieser Stellungnahme; lediglich bzgl. der Radwege auf der Wareндorfer-Str.-Brücke ist eine aktuelle Modifizierung entsprechend den Ausführungen in Kap. 3.3.5. vorgenommen worden.

⁷ Diese Regelung entspricht einer grundsätzlichen Vereinbarung im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ am 11.11.2005 bei der WSD West.

Baumpflanzungen auf den Brückenrampen

Die Baumpflanzungen auf den Rampen auf beiden Seiten der neu zu bauenden DEK-Brücken sollen gem. LBP in den steilen Böschungsflächen erfolgen, was sowohl Probleme bei der Pflanzung und Unterhaltung als auch für die Schaffung des erforderlichen Lichtraumprofils verursacht. Es sind daher nach Möglichkeit Banketten für die Pflanzung der Bäume auf Straßenniveau einzuplanen.

Leitungen für Beleuchtung und das Verkehrssteuerungssystem in den Brücken

In den Brücken

- Schillerstr.
- Wolbecker Str.
- Larer Landweg
- Warendorfer Str.

sind Leitungen der Straßenbeleuchtung vorhanden und wieder mit einzuplanen.

Ferner sind in der Brücke Wolbecker Str. Leitungen für das Verkehrssteuerungssystem vorhanden und in der Neuplanung zu berücksichtigen (s. a. Schreiben vom 30.01.2003 an WSA Rheine)

Neu sollten auch Leerrohre für das Verkehrssteuerungssystem in den Brücken Schillerstr. und Warendorfer Str. vorgesehen werden.

Ebenso befinden sich in der Pleisttermühlenweg-Brücke Straßenbeleuchtungskabel.

1.8. Dürker

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 46)

Die Dürkeranlagen werden Eigentum der WSV, die auch die Unterhaltung übernimmt. Über die Erstattung der Mehrkosten für Bau und Unterhaltung der Dürkeranlagen aufgrund der Ausbauforderungen der Stadt Münster ist zwischen der WSV und der Stadt Münster (Hinweis: vor Planfeststellungsbeschluss) eine Verwaltungsvereinbarung zu schließen.

Die Unterhaltung der geänderten Kanalisation bzw. der Fließgewässer Honebach und Graelbach obliegt der Stadt Münster.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass zum Ausbau des DEK eine vertragliche Vereinbarung mit der Wasserstraßenverwaltung getroffen wird, in der u. a. auch die Dürker-Umbaukosten geregelt werden. Für diese Bauarbeiten ist grundsätzlich die WSV der Kostenträger, wenn nicht bereits gesonderte vertragliche Regelungen zur Folgepflicht bestehen oder sich durch veränderte Anforderungen der Stadtentwässerung eine Vergrößerung der Rohrquerschnitte ergeben und damit eine Kostenaufteilung zu vereinbaren wäre.

Eine Übersicht der Schmutz- und Regenwasserkanalquerungen, die beim Ausbau des DEK erneuert werden müssen, wurde dem WSA Rheine bereits im Rahmen der vorläufigen Stellungnahme aus Oktober 2004 zur Verfügung gestellt.

LOS 11:

Petershafen - Dürker Nr. 54 (Blätter 2.2 und 11 / Bauwerks- und Anlagenverzeichnis lfd. Nr. 3.0, 3.0.01, 3.1, 3.1.01)

Die Sohltiefe des nördlichen Dükerzulaufes (3.1.01) muss die Sohltiefe der Kanalisationserneuerung im Hafengebiet berücksichtigen. Die Anschlusshöhe in der Straße Kieseckamps Mühle liegt bei 53,93 mNN, der Rohrquerschnitt ist DN 1100 und nicht DN 800.

Die Angaben zur Einzugsgebietsgröße und zur Durchflussmenge sind mit dem Tiefbauamt abgestimmt. Die Vergrößerung des Dükerquerschnittes von DN 1000 auf DN 1700 resultiert aus der Bebauungsverdichtung im Einzugsgebiet.

Über die Kostenbeteiligung der Stadt Münster an dieser Baumaßnahme muss vor Planfeststellungsbeschluss eine Verwaltungsvereinbarung getroffen werden.

Stadthafen - Düker Nr. 55 (Blätter 2.3 und 12 / Bauwerks- und Anlagenverzeichnis lfd. Nr. 4.0, 4.0.01, 4.1, 4.1.02)

Aus entwässerungstechnischer Sicht bestehen keine Bedenken.

Die Angaben zur Einzugsgebietsgröße und zur Durchflussmenge sind mit dem Tiefbauamt abgestimmt. Eine Vergrößerung des Dükerquerschnittes ist nicht erforderlich:

vorhandene Durchflussmenge $Q_{\text{vorh.}} = 1,9 \text{ m}^3/\text{s}$

geplante Durchflussmenge: $Q_{\text{gepl.}} = 1,1 \text{ m}^3/\text{s}$.

Die Kostenbeteiligung der Stadt Münster an dieser Baumaßnahme entfällt damit.

Düker Schmutzwasser-Druckleitungen / nördl. Schillerstr. (Blatt 2.3 / Bauwerks- und Anlagenverzeichnis lfd. Nr. 7.54, 7.55, 7.58)

Der Düker und die darin verlegten Medienrohre sollten im Zuge der Gesamtbaumaßnahme vom WSA an die veränderte Situation angepasst werden. Die Kostenbeteiligung erfolgt anteilig durch die jeweiligen Rohrbetreiber (7.55 - 7.58).

LOS 12:

Lohausbach - Düker Nr. 56 (Blätter 2.4 und 12 / Bauwerks- und Anlagenverzeichnis lfd. Nr. 2.0, 2.0.01, 2.1, 2.1.01)

Die Angaben zur Einzugsgebietsgröße und zur Durchflussmenge sind mit dem Tiefbauamt abgestimmt:

vorhandene Durchflussmenge $Q_{\text{vorh.}} = 0,90 \text{ m}^3/\text{s}$

geplante Durchflussmenge: $Q_{\text{gepl.}} = 2,65 \text{ m}^3/\text{s}$.

Die Vergrößerung des Dükerquerschnittes von DN 1000 auf DN 1500 resultiert aus der Bebauungsverdichtung im natürlichen Einzugsgebiet des Lohausbaches und den geänderten Berechnungsgrundsätzen zur Erstbemessung des Dükers.

Eine Kostenbeteiligung der Stadt Münster an dieser Baumaßnahme wird abgelehnt.

Klosterbach - Düker Nr. 57 (Blätter 2.4 und 14 / Bauwerks- und Anlagenverzeichnis lfd. Nr. 4.0, 4.0.01, 4.1, 4.1.01)

Die Angaben zur Einzugsgebietsgröße und zur Durchflussmenge sind mit dem Tiefbauamt abgestimmt:

vorhandene Durchflussmenge $Q_{\text{vorh.}} = 0,40 \text{ m}^3/\text{s}$

geplante Durchflussmenge: $Q_{\text{gepl.}} = 1,35 \text{ m}^3/\text{s}$.

Die Vergrößerung des Dükerquerschnittes von DN 800 auf DN 1300 resultiert aus der Bebauungsverdichtung im natürlichen Einzugsgebiet des Klosterbaches und den geänderten Berechnungsgrundsätzen zur Erstbemessung des Dükers..

Eine Kostenbeteiligung der Stadt Münster an dieser Baumaßnahme wird abgelehnt.

Eine Bepflanzung der Zuleitungstrasse DN 700 (4.0.01) ist auszuschließen.

Der Abfluss aus dem nördlich gelegenen Regenrückhaltebecken ist auch während der Bauzeit jederzeit zu gewährleisten. Die Baufeldgrenze muss im Bereich des Regenrückhaltebeckens einen Abstand von ca. 2,5 m zur Oberkante RRB-Böschung haben.

Graelbach - Düker Nr. 58 (Blätter 2.5 und 15 / Bauwerks- und Anlagenverzeichnis lfd. Nr. 6.0, 6.0.01, 6.1, 6.1.02)

Die Angaben zur Einzugsgebietsgröße und zur Durchflussmenge sind mit dem Tiefbauamt abgestimmt:

vorhandene Durchflussmenge $Q_{\text{vorh.}} = 1,00 \text{ m}^3/\text{s}$

geplante Durchflussmenge: $Q_{\text{gepl.}} = 2,35 \text{ m}^3/\text{s}$.

Die Vergrößerung des Dükerquerschnittes von DN 1100 auf DN 1500 resultiert aus der Bebauungsverdichtung im natürlichen Einzugsgebiet und den geänderten Berechnungsgrundsätzen zur Erstbemessung des Dükers.

Eine Kostenbeteiligung der Stadt Münster an dieser Baumaßnahme wird abgelehnt.

Der vorhandene Regenwasserschacht R_00125_000.00 muss bei der im Blatt 15 dargestellten Trassenführung erneuert werden. Die Trassenführung sollte im Zuge der Ausführungsplanung optimiert werden.

Allgemein sind aus Sicht der Stadtentwässerung noch folgende Aspekte bei der weiteren DEK-Planung zu beachten:

- Durch die Anhebungen der querenden Straßen erhöht sich die Erdlast auf die vorhandene Kanalisation; die Rohrstatik ist deshalb ggf. zu überprüfen.
- Die Spundwandverankerungen sind so zu wählen, dass die städtische Kanalisation unbeschadet bleibt.

1.9. Beweissicherung

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 49)

Soweit sich aus den Voruntersuchungen bzw. der UVP die Notwendigkeit ergibt, werden Beweissicherungsmaßnahmen vorgesehen.

Durch Veränderungen des Grundwasserhorizontes können während der Baumaßnahme u. a. auch Vernässungsschäden an Grundstücken und Gebäuden auftreten, die im Einflussbereich der Baustelle liegen.

Vor Aufnahme der Bauarbeiten werden daher Maßnahmen der Beweissicherung ausgeführt. Im Einzelnen wird der Grundwasserhorizont im Umfeld der Ausbaustrecke im Rahmen der laufenden Grundwasserabsenkungen beobachtet.

Ergänzungen in den kritischen Bereichen mit einem zeitlichen Vorlauf von 2 Jahren werden als ausreichend angesehen.

Die im Nahbereich der Ausbaustrecke liegenden Gebäude werden auf vorhandene Nässe- und Risschäden untersucht.

Die Schäden werden protokollarisch und bildmäßig erfasst, so dass spätere Veränderungen festzustellen sind. Bei den Arbeiten zur Herstellung einiger Spundwandstrecken und von Stützwänden ist mit Erschütterungen zu rechnen. An einzelnen Häusern werden Kontrollmessungen durchgeführt, die die Einhaltung der zulässigen und zumutbaren Werte überwachen.

Die Veränderungen an den Verkehrswegen verändern die Schallimmission nur unwesentlich. Anspruchsvoraussetzung für Lärmschutzmaßnahmen liegen nicht vor.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zur immissionsschutzrechtlichen Beurteilung der baulichen Änderungen an den Brückenbauwerken hatte das WSA Rheine am 20.09.04 eine telefonische Anfrage an das Amt für Umweltschutz der Stadt Münster gerichtet, ob für die Baumaßnahmen an den Straßenbrücken im Zuge des DEK-Ausbau zur Lärmvorsorge die 16. BImSchV anzuwenden ist.

Die 16. BImSchV ist beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Straße anzuwenden.

Eine wesentliche Änderung einer Straße liegt vor, wenn die Leistungsfähigkeit einer Straße, z. B. Errichtung einer durchgehenden weiteren Spur, gesteigert wird, oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff sich der Straßenverkehrslärm um 3 dB(A) an immissionsempfindlichen Nutzungen erhöht.

Ein Neubau liegt vor, wenn ein neuer Verkehrsweg gebaut wird.

In der o. a. telefonischen Anfrage wurde vom WSA dargelegt, dass die horizontale Lage der Straßenachse und die Leistungsfähigkeit der Straßen bei den betroffenen DEK-Brücken grundsätzlich nicht verändert werden.

Allerdings trifft diese Einschätzung des WSA aus Sicht der Stadt Münster zumindest für die Warendorfer-Str.-Brücke nicht zu, da hier künftig vier anstelle der heutigen zwei Kfz-Fahrspuren für den Ausbau / Neubau der Brücke zugrunde gelegt werden.

Für alle übrigen Brückenplanungen ist zu prüfen, ob Erhöhungen der Lärmsituation aufgrund der baulichen Maßnahmen an Immissionsorten in einem Lärmniveau von über 70/60 dB(A) Tag/Nacht für Wohngebiete bzw. 72/62 dB(A) für Misch-/Kerngebiete auftreten, was in die Abwägung einzustellen wäre.

Ein solches Lärmniveau kann an den Wohnbebauungen im direkten Umfeld der DEK-Brücken Warendorfer Str. und Wolbecker Str. auftreten.

Bei der Beurteilung der Lärmsituation an der Warendorfer Str. ist auch darauf zu achten, dass die Summation der Lärmpegel durch den Straßen- und den Schienenverkehr betrachtet wird. Bei Lärmpegel im Lärmniveau von über 70/60 dB(A) ist auf die Gesamtlärmbelastung abzuheben.

Darüber hinaus hatte die Stadt Münster in ihrer vorläufigen Stellungnahme aus Oktober 2004 darum gebeten, dass vom WSA geprüft wird, ob aufgrund der verkehrstechnischen Ausbaumaßnahmen für die Wasserstraße DEK, die zweifelsohne auch deren verkehrliche Leistungsfähigkeit steigern und zu einer deutlichen Zunahme des Verkehrs von Güterschiffen mit sehr viel höherer Tonnageleistung auf dem DEK führen wird, ggf. auch Lärmschutzansprüche für die an den DEK angrenzenden Wohnquartiere resultieren.

Eine Aussage des WSA zu dieser Frage steht allerdings noch aus.

1.10. Ver- und Entsorgungsleitungen

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 37 und 48)

Die im Ausbaubereich vorhandenen Leitungen sind vor Baubeginn durch den Eigentümer zu entfernen und an anderer Stelle neu zu verlegen.

Die Leitungskreuzungen im Zuge der Schillerstraßen-Brücke (Nr. 75), der Laerer-Landweg-Brücke (Nr. 77) sowie der Pleistermühlenweg-Brücke (Nr. 78) werden für eine Dauer von voraussichtlich 21 Monaten unterbrochen.

Infolge der Ausbaumaßnahmen müssen von den Ver- und Entsorgungsunternehmen die im Baubereich vorhandenen Leitungen beseitigt und an anderer Stelle neu verlegt werden. Die bestehenden öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Regelungen werden aufgehoben und durch neue ersetzt.

Ggf. erforderliche temporäre Umlegungen, Sicherungsmaßnahmen oder Bauzwischenstände sind separat zu regeln. Die bestehenden öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Regelungen werden soweit erforderlich angepasst.

Erforderlichenfalls werden die Rechtsbeziehungen im Rahmen der Planfeststellung geregelt.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Mögliche Umbaumaßnahmen an der Kanalisation müssen im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Tiefbauamt der Stadt Münster abgestimmt werden.

Betreffend die Abwasserkanäle und Druckleitungen im Los 11 (Blätter 2.1 bis 2.3 / Bauwerks- und Anlagenverzeichnis lfd. Nr. 9.1.01 – 9.4.02) sowie im Los 12 (Blätter 2.4 und 2.5 / Bauwerks- und Anlagenverzeichnis lfd. Nr. 12.1 -12.3) wird darauf hingewiesen, dass die Abwasseranlagen sich im direkten oder indirekten Ausbaubereich einzelner DEK-Anlagen befinden.

Hinsichtlich der Berücksichtigung einer Abwasser-Druckleitung unter der Schillerstr.-Brücke wird auf das Schreiben der Stadt Münster an das WSA Rheine vom 03.05.2005 (Az.: 61.1.001 unter Bezugnahme auf das Schreiben des WSA, Az.: 4-231.2 BVWP 11/5 und 12/5) verwiesen, wonach nordöstlich der DEK-Brücke Schillerstr. unterhalb des Kanals ein Schutzrohr aus Betonrohren DN 1400 (Länge ca. 46 Meter, Baujahr 1979) verläuft. In dieses Schutzrohr wurden die folgenden Leitungen eingezogen:

PE-HD DA 420 / ND 6 – Druckleitung der Stadt Münster (PW Wolbecker Str.)

PE-HD DA 710 / ND 6 – Druckleitung der Stadt Münster (PW Lindberghweg)

PE-HD DA 315 / ND 6 – Betreiber nicht bekannt, eventuell Montagerohr zum Einzug der Medienrohre

Stahlrohr DA 520 – Wasserleitung der Stadtwerke Münster

4 * Kabelschutzrohre DN 100 – Mittelspannungs- und Schaltkabel der Stadtwerke Münster

Eine erneute technische und wirtschaftliche Prüfung hat ergeben, dass die vorhandenen städtischen Leitungen beibehalten werden. Eine Umlegung in und an die neue Brücke ist nicht mehr erforderlich.

Bei der weiteren Planung des DEK muss berücksichtigt werden, dass das Schutzrohr beidseitig verlängert und die Medienrohre der dadurch geänderten Führung angepasst werden müssen. Die entstehenden Kosten sind vom WSA zu tragen.

Hinsichtlich von Leitungen für Beleuchtung, Verkehrssteuerung und Datenkabelverbindungen wird ebenfalls auf das Schreiben der Stadt Münster an das WSA Rheine vom 03.05.2005 (Az.: 61.1.001 unter Bezugnahme auf das Schreiben des WSA, Az.: 4-231.2 BVWP 11/5 und 12/5) verwiesen, wonach im Brückenbauwerk Wolbecker Str. / DEK – km 68,509 auf der nördlichen Seite ein PE – Rohr für die Straßenbeleuchtung, bestückt mit einem Kabel 3 x 10/ 10 (0,76 kg/m), vorhanden und ausreichend ist. Auf der südlichen Seite sind im Jahr 2003 2 PE – Rohre NW 100 verlegt worden. Ein Rohr ist zurzeit noch unbelegt. Das andere Rohr ist mit einem Kabel A 2Y F (L) 2Y 50 x 2 x 0,8 (0,48 kg/m) belegt. Weitere Kabelverlegungen für Beleuchtung und Verkehrssteuerung sind nicht in Planung.

Im Brückenbauwerk Schillerstr. ist auf der südwestlichen Seite ein PE – Rohr NW 100, bestückt mit einem Beleuchtungskabel 3 x 10/10 (0,76 kg/m) technisch erforderlich.

Für den Anschluss der Feuerwache II über eine Redundanzstrecke ist eine Verlegung über die Wolbecker Str., Querung des DEK in km 68,509 in vorhandenem Rohr und eine Längsverlegung entlang des südöstlichen Leinpfades bis zur Feuerwache II (Albersloher Weg) erforderlich. Für die Verbindung werden 2 Kabel verlegt.

Kabel 1: A2YF(L) „Y 50 x 2 x 0,8 (0,48 kg/m)

Kabel 2: Lichtwellenleiterkabel 48 Fasern (0,2 kg/m)

1.11. Betriebswege

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 12)

Beidseitig werden Betriebswege angelegt und an das öffentliche Wegenetz angeschlossen. Die Oberkante der Betriebswege liegt in der Regel auf 58,10 m über NN.⁸

Inklusive der zugehörigen Bankette haben die Betriebswege eine Breite von 5,50 m. Die vorhandenen Zugänge zum Betriebsweg werden wieder hergestellt

Gem. Bauwerks- und Anlagenverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen lfd. Nr. 5.8 (Teil 2.1 - Los 11) und lfd. Nr. 1.1 (Teil 2.2 – Los 12) ist der Neubau der beidseitigen Betriebswege infolge des DEK-Ausbaues vorgesehen. Die Ausführung des künftigen Betriebsweges in einer Breite von ca. 3 m zuzüglich Bankette soll mit einer wassergebundenen Deckschicht erfolgen.

Gem. der o. a. lfd. Nrn. des Bauwerk- und Anlagenverzeichnis dient der Betriebsweg der Unterhaltung der Wasserstraße DEK. Die Kosten der Änderung des Uferwanderweges auf dem Betriebsweg soll die Stadt Münster tragen. Die Stadt Münster soll künftig, wie bisher auch, Unterhaltungspflichtiger für die Betriebswege sein.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Unter verschiedenen lfd. Nr. des Bauwerks- und Anlagenverzeichnis (z. B. Nr. 1.10 in Los 11 und Nr. 1.1 in Los 12) wird ausgeführt: „Die Kosten der Änderung des Uferwanderweges auf dem Betriebsweg trägt die Stadt Münster.“

Die Stadt Münster versteht diese Aussage so, dass die Betriebswege mit allen erforderlichen Anschlüssen von Nebenwegen, die durch den Ausbau des DEK erforderlich werden, durch das Wasser- und Schifffahrtsamt bautechnisch so hergestellt werden, dass sie die Funktion als Uferwanderweg gleichzeitig mit erfüllen können.

Die Kosten für die Änderung des Uferwander- bzw. -radweges auf dem Betriebsweg trägt nicht die Stadt Münster, sondern die WSV als Träger der DEK-Ausbaumaßnahme im Zuge der Ersatzverpflichtung.

Kosten für zusätzliche Maßnahmen, die durch die Erholungsnutzung als Uferwanderweg entstehen und im Wesentlichen in der Ausstattung durch Ruhebänke und Papierkörbe begründet sind, trägt die Stadt Münster.

Für die Ausstattung des Uferwanderweges mit Ruhebänken und Papierkörben durch die Stadt Münster werden pauschal 45.000,00 € in Ansatz gebracht.

⁸ Zum Vergleich: Die Oberkante der geplanten neuen Uferspundwände liegt beim R-Profil bei 57,60 m über NN und beim KRT-Profil bei 56,00 m über NN sowie bei 57,00 m über NN (vgl. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 11).

Für den Bereich der Stadtstrecke Münster sind folgende Wasserstände festgelegt: Normalwasserstand NW = NN + 56,50 m / Oberer Betriebswasserstand BWo = NN + 56,90 m / Unterer Betriebswasserstand BWu = NN + 56,30 m / Oberer Grenzwasserstand GWo = NN + 56,95 m (vgl. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 8).

Wie bereits oben schon mehrfach erwähnt, werden die Seitenbereiche des DEK auf der Stadtstrecke Münster intensiv als Freizeit- und Erholungsbereiche genutzt. Dabei kommt den beidseitigen Betriebswegen für Fußgänger, Jogger und Radfahrer eine besondere Bedeutung zu.

Im Zuge des Ausbaus des DEK ist vorgesehen, die Betriebswege beidseitig in einer Breite von 3,00 m für die betriebliche Befahrung mit LKW (Kanal-Unterhaltungsfahrzeuge der WSV) auszubauen, was über das bestehende Maß von 2 m Breite der heutigen Betriebswege deutlich hinaus geht.

Unter Bezugnahme auf die Erlasse EW 21/52.05.00/20 VA 03 vom 11.07.2003 und EW 21/52.05.00/11 VA 05 vom 28.04.2005 (Zusätzliche Nutzung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen durch den Radverkehr – Aktive Unterstützung von Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrsrelevanten Rahmenbedingungen im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans [NRVP] durch die WSV) **wird von der Stadt Münster gefordert, die Betriebswege auf der Stadtstrecke Münster in einer nutzbaren Breite von 3,00 m mit einem fahrradgerechten Wegebelag herzustellen.** Dadurch wird einerseits ein Beitrag zur Entzerrung von Fußgänger- und Radverkehr auf diesen Wegen geleistet und andererseits eine bessere optische Einfügung des Betriebsweges selbst erreicht.

1.12. Bauzeit, Baufelder, Baudurchführung, Bauausführung

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 50)

Nach Vorliegen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses – erwartet für Ende 2006 – und damit der Schaffung öffentlichen Baurechts, werden die ersten Baumaßnahmen etwa ab Mitte 2007 beginnen,

- zunächst erfolgt der Neubau der Brücken und der Düker,
- gleichzeitig werden die Gestaltungs- und Bepflanzungsmaßnahmen auf den Flächen der Ersatzmaßnahmen durchgeführt,
- anschließend erfolgt der Streckenausbau.

Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die restlichen Bepflanzungsarbeiten durchgeführt und die in Anspruch genommenen Baufeldflächen rekultiviert.

Die gesamte Bauzeit beträgt voraussichtlich 5 Jahre.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zur fachlichen Begleitung während der Durchführung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen regt die Stadt Münster dringend an, einen „Baustab“ mit Beteiligung der maßgeblichen Fachdienststellen der Stadtverwaltung einzurichten. Zudem wird angeregt, diesen Baustab auch für Vertreter von Betroffenen und Anliegern zu öffnen, um die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt auch während der Durchführung der Baumaßnahmen zu gewährleisten.

Die den DEK querenden und begleitenden Fuß- und Radwegverbindungen haben einen hohen Stellenwert in der Bevölkerung sowohl als reguläre Erschließungsverbindungen als auch für Zwecke von Freizeit und Erholung. Während der Baudurchführung sind daher diese Wegeverbindungen im Grundsatz aufrecht zu erhalten.

Bei zahlreichen, insbesondere Stadtteil verbindenden DEK-Brücken, ist vom WSA eine Vollsperrung mit Umleitung über eine benachbarte DEK-Brücke für die Dauer der Baumaßnahme (ca. 1,5 – 2 Jahre) vorgesehen. Aufgrund der Vielzahl der angrenzenden Bewohner und auch Kinder sowie der vielen schuli-

schen und sportlichen Einrichtungen im direkten Umfeld des DEK fordert die Stadt Münster die Einrichtung von Behelfsbrücken für Radfahrer und Fußgänger bei allen neu zu bauenden DEK-Straßen- bzw. Fußgängerbrücken während der Bauzeit. Insbesondere für Schülerinnen und Schüler der umliegenden Schulen (Anne-Frank-Schule, Fürstin-von-Gallitzin-Schule, Fürstenbergschule und Hans-Böckler-Schule) ist ein sicherer Schulweg auch weiterhin zu garantieren.

Bei der Beanspruchung der ausgewiesenen zeitlich befristeten Baufelder für den Kanalausbau, Montage und Zwischenlagerung von Oberboden, bittet die Stadt Münster ebenfalls dringend darum, diese nicht zwischenzeitlich für Kanalaushubablagerungen zu nutzen und die konkreten Flächen für erforderliche Baucontainer und größere Baumaßmaschinen nicht in unmittelbarer Nähe zu angrenzenden Wohngebieten vorzusehen.

Bei der Einrichtung der erforderlichen Baustellen für den Ausbau der DEK-Uferbereiche und der DEK-Brücken, einschließlich ihrer Haupt- und Nebenrampen, bittet die Stadt Münster dringend darum, dies mit äußerster Vorsicht und so schonend wie möglich für die in den Uferrandbereichen heute vorhandenen Grünstrukturen und Gehölzkulissen durchzuführen. Im Einzelfall sollte deshalb auch vom WSA geprüft werden, ob die erforderlichen Bauarbeiten ggf. ausschließlich vom DEK – also vom Wasser aus – durchgeführt werden können.

Vor Beginn und während der Baudurchführung sind Baustelleneinrichtungs- und Baustellenabwicklungspläne sowie der landschaftspflegerische Ausführungsplan einvernehmlich mit der Stadt Münster abzustimmen.

Auch während der Bauphase der neuen DEK-Brücken und ihrer damit verbundenen Sperrung für den Kfz-Verkehr muss trotzdem eine ausreichende Erschließung bzw. Bedienung der angrenzenden Wohnquartiere durch einen angemessenen Linienbusverkehr, ggf. in weiterer, konkreter Abstimmung mit den Stadtwerken Münster GmbH als zuständigem Verkehrsbetrieb, dauerhaft sicher gestellt werden.

Das Baufeld Schillerstr.-Brücke (Blatt 2.3, Bauwerks- und Anlagenverzeichnis 2.1, lfd. Nr. 5.1.04) muss so eingerichtet werden, dass die städtische Kanalisation jederzeit frei zugänglich ist.

Das Baufeld Wolbecker-Str.-Brücke (Blatt 2.3, Bauwerks- und Anlagenverzeichnis 2.1, lfd. Nr. 6.1.04) muss so eingerichtet werden, dass die städtische Kanalisation, das Pumpwerk Wolbecker Str. und die Druckleitung jederzeit frei zugänglich sind.

Aus den Plänen des WSA ist zu ersehen, dass ein Teil der Tennisplätze am Bennohaus für die Einrichtung des Baufeldes in Anspruch genommen werden soll. Aus sportfachlicher Sicht verhindert diese Planung den Sportbetrieb auf der Anlage.

In ergänzenden Gesprächen wurde vom WSA mitgeteilt, dass davon ausgegangen werden kann, dass ein Baufeld in diesem Bereich nicht eingerichtet wird, da das Setzen der Spundwände grundsätzlich von der Wasserseite aus erfolgt. Da aber ein Teil der Tennisfläche im Eigentum des WSA steht, müssten hierüber ggf. weiterführende Abstimmungsgespräche geführt werden.

Aus sportfachlicher Sicht sollte die Tennisanlage während der Bauphase nicht in das Baufeld einbezogen werden.

Ein Teil des zum Kanal liegenden Tennenspielfeldes der kommunalen Sportanlage an der Manfred-von-Richthofen-Str. (Sportclub Münster 08 e. V.) ist in das Baufeld einbezogen. Diese Planung führt in der Folge dazu, dass dieses Großspielfeld dem Sportverein sowohl für den Trainingsbetrieb als auch dem Meisterschaftsbetrieb nicht zur Verfügung steht.

Mit Blick auf die Auslastung der Sportanlage ist dies nicht zu akzeptieren.

Aus sportfachlicher Sicht ist das Tennenspielfeld aus dem Baufeld zu nehmen. In ergänzenden Gesprächen hat das WSA diesbezüglich bereits entsprechende Hinweise der Umsetzung gegeben.

Nach Durchsicht der Pläne ist festzustellen, dass die Sportanlagen August-Schepers-Str. (TuS Saxonia Münster 1883 e. V.), Anlage des Tennisclub Rot Weiss Münster e. V., und das neue Sportzentrum Münster-Ost (Mauritz-Lindenweg) vom geplanten Ausbau des DEK nicht direkt betroffen sind.

Es muss allerdings sichergestellt sein, dass alle Sportanlagen im Umfeld des DEK erreichbar bleiben und keine Störung im Trainings- und Spielbetrieb eintritt. Eingeschränkte Zufahrtmöglichkeiten sind zu akzeptieren. Insbesondere sind jedoch die Belange der Fußgänger und der Radfahrer zu berücksichtigen. Insofern ist auch aufgrund dieses Belanges von der WSV sicherzustellen, dass während der Bauphase „Behelfsbrücken“ zur Verfügung stehen.

Alle beteiligten Straßenbauträger sind vor Baubeginn zu einem Ortstermin einzuladen. Hierbei sollte eine Abstimmung über die zu benutzenden Wege und Straßen erfolgen, welche für die umfangreichen Boden- und Materialtransporte benutzt werden dürfen, und wie eine Zustands- und Beweissicherung der Straßen erfolgen kann.

Sollte durch die Baumaßnahme das Straßennetz der Stadt Münster benutzt werden, ist eine Sondernutzungsgenehmigung zwingend erforderlich.

Sämtliche im Zuge des DEK-Ausbaus neu zu erstellenden oder wieder instand zu setzenden Fahrbahn- und Wegeverbindungen sind in Anlehnung an die Standards der Stadt Münster vorzunehmen.

Hinsicht eines ausreichenden Lärmschutzes während der Bauphase sind grundsätzlich die Immissionsrichtwerte der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm“ einzuhalten.

Werden Ausnahmegenehmigungen für lärmintensive Bautätigkeit oder Nacharbeiten durch die Bezirksregierung erteilt, die zu einer deutlichen Überschreitung der Lärmrichtwerte führen, ist die Bevölkerung in den angrenzenden Wohngebäuden der Bauabschnitte über die Arbeiten und deren Dauer rechtzeitig vorher zu informieren, z. B. durch Wurfsendungen und Veröffentlichungen in der Lokalpresse.

2. Ausbauplanung Los 11

2.1. Besonderheiten im Streckenabschnitt

2.1.1. Neue Liegestelle im Bereich des heutigen Parallelhafens

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 37 f.)

Die vorhandene Liegestelle auf der linken Kanalseite (DEK-km 66,695 bis DEK-km 67,055) wird aufgegeben.

Der heutige Parallelhafen (linkes Ufer, DEK-km 67,393 bis DEK-km 67,757) wird beseitigt. In diesem Abschnitt ist die Einrichtung einer ca. 330 m langen und bis max. ca. 15 m breiten neuen Liegestelle vorgesehen.

Die Liegestelle wird mit einer Spundwand eingefasst. Bei einer erforderlichen Freibordhöhe von 1,20 m über dem oberen Betriebswasserstand befindet sich die Oberkante der Spundwand bei 58,10 m über NN. Im Bereich der Liegestelle wird die Wasserspiegelbreite um 15 m vergrößert. Das an die Ufereinfassung anschließende Planum wird auf 6,0 m Breite befestigt. Das Anlegen von Gefahrguttransporten wird ausgeschlossen.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Aus Sicht der Stadt werden bzgl. der neuen Liegestelle im Bereich des Parallelhafens keine grundsätzlichen Probleme gesehen, da die Einrichtung der Liegestelle bereits zuvor zwischen Stadt, Stadtwerke Münster GmbH und WSA Rheine im Grundsatz abgestimmt worden ist.⁹

In Hinblick auf die heutige Erschließungsfunktion der westlich angrenzenden Straßenverbindungen (s. auch Kap. 2.4.2.) und des vorhandenen Gleisbogens geht die Stadt Münster davon aus, dass auch während der Einrichtung der neuen Liegestelle im Bereich des heutigen Parallelhafens und des in diesem Bereich ausgewiesenen Baufeldes eine ununterbrochene Benutzbarkeit gewährleistet ist.

In den für die Anlage der geplanten Liegestelle noch erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen muss eine gemeinsame Lösung zum Erhalt der in diesem

⁹ Aus Sicht des angrenzenden Eigentümers haben auch die Stadtwerke Münster GmbH unter folgenden Bedingungen der Einrichtung einer Liegestelle im Bereich des heutigen Parallelhafens zugestimmt:

- Entschädigung für die verlorenen gegangenen Flächen
- Löschung des Rechts des preußischen Fiskus
- Zusicherung eines zuverlässigen Zeitplanes (voraussichtlich 2007 - 2011)
- ggf. Berücksichtigung der Rückerstattung öffentlicher Mittel (Gleisrückbau)
- evtl. Verlegung von Versorgungsleitungen zu Lasten WSA
- evtl. Altlastenentsorgung zu Lasten WSA

Diese Punkte sollen in einem Gesamtpaket – parallel zum Planfeststellungsverfahren – liegenschaftlich verhandelt werden.

Darüber hinaus wurden noch folgende Punkte zwischen dem WSA Rheine und der Stadt Münster vereinbart:

- Ein Anschluss des Betriebsweges an die öffentliche Zuwegung für Radfahrer und Fußgänger im Bereich Mittelhafen und Hafengrenzweg kann vorgesehen werden.
- Das Anlegen von Schiffen mit Gefahrgut wird ausgeschlossen.
- Der Betriebsweg wird für die Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer freigegeben.
- Die Gesamtbreite des Betriebsweges und des zugehörigen Landanschlusses sollte 10 m nicht überschreiten.

Bereich heute noch vorhandenen Krananlage als eines der letzten hafentypischen Objekte im Bereich der Stadthäfen Münster gefunden werden.

Die Stadt Münster weist darauf hin, dass die Verbreiterung der künftigen Wasserspiegelbreite um 15 m sich auf die westliche Grenzlinie der heutigen Fahrrinne bezieht. Die Verbreiterung der künftigen Wasserspiegelbreite gegenüber der heutigen Situation mit Parallelhafen beträgt allerdings nur ca. 6 - 9 m.

An dieser Stelle weist die Stadt Münster daraufhin, dass nach Einschätzung der städtischen Feuerwehr in den Kanalbereichen mit dichter Randbebauung ein Liegeverbot für Binnenschiffe mit gefährlichen Stoffen und Gütern ausgesprochen werden sollte.

Auch wenn diese Maßnahme möglicherweise nicht in direktem Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des DEK steht, kann sie jedoch Auswirkungen haben auf die Zahl und Ausföhrung der Liegestellen außerhalb der Stadtstrecke.

Auf die westlich entlang der neuen Liegestelle im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehene dicht stehende Baumreihe sollte zugunsten einer eher aufgelockert stehenden Baumreihe verzichtet werden, weil das künftige westlich angrenzende Umfeld gem. Masterplan Stadthäfen Münster für die Ansiedlung von hochwertigen Dienstleistungsunternehmen, mit entsprechender repräsentativer Lage zum DEK hin, vorgesehen ist.

2.1.2. Einsetzstelle für die Feuerwehr

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 37)

Auf der rechten Kanalseite von DEK-km 67,310 bis DEK-km 67,358 ist in Höhe des Neubaus der Feuerwache 2 am DEK-Ostufer die Einrichtung einer ca. 35 m langen und bis max. ca. 5 m breiten neuen Liegestelle für ein Feuerlöschboot und eine Einsetzstelle für ein Mehrzweckboot der Feuerwehr vorgesehen.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die entsprechend den vorbereiteten Gesprächen zwischen dem WSA und der Stadt Münster, insbesondere auch der Feuerwehr, in die Planungsunterlagen eingearbeitete Liegestelle für Kleinfahrzeuge und Einsetzstelle für Wasserfahrzeuge zwischen DEK-Km 67,310 und DEK-Km 67,358 entspricht in ihren Abmessungen den an eine Slipstelle für Feuerwehr-Mehrzweckboote und den an die Liegestelle eines Feuerlöschbootes zu stellenden Anforderungen.

Die Feuerwehr der Stadt Münster geht davon aus, dass diese Anlage ausschließlich der Gefahrenabwehr gewidmet wird und insofern durch ein entsprechend gestaltetes Umfeld, z. B. eine Umzäunung mit Toren an den erforderlichen Stellen und einer Zufahrt, mit dem Feuerwehrgelände der Feuerwache 2 verbunden wird. Hierbei ist insbesondere die für ein 16 Tonnen Wechselladerfahrzeug auszulegende Fahrbahn zur Rampe der Slipstelle zu beachten.

Die in den Ausbauplänen zwischen den o. a. Km-Angaben dargestellte Anlage erscheint unter diesem Gesichtspunkt zu weit in Richtung Norden gerückt zu sein, so dass die erforderliche Fahrbahnanbindung an das Gelände der Feuer- und Rettungswache 2 unter Berücksichtigung der hier bereits vorhandenen baulichen Anlagen in Frage gestellt ist.

Hier ist eine Detailplanung erforderlich, bevor dem Projekt endgültig zugestimmt werden kann.

2.1.3. Einsetzstellen für Rudervereine

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite)

Die im Bereich des Los 11 heute südlich der Schiller-Str.-Brücke und vor dem Benno-Haus vorhandenen Einsetzstellen für Rudervereine wird es auch nach erfolgtem DEK-Ausbau wieder geben.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Aus sportfachlicher Sicht ist die Wiederherstellung der Anlegestellen zwingend erforderlich, um auch weiterhin den Rudersport auf dem DEK zu sichern.

Vom WSA wurde in ergänzenden Gesprächen mitgeteilt, dass alle Anlegestellen im Zuge der Ausbaumaßnahme wieder hergerichtet werden.

Die Anlagen werden nicht mehr rechtwinklig, sondern in einer – für den Rudersport besseren – 45° Variante ausgeführt.

Der Ruderverein am Bennohaus hat gegenüber dem WSA einen Antrag auf Verlängerung der Anlegestelle gestellt. Sofern sich dieser Antrag auf dem Grundstück des WSA realisieren lässt, wird eine verlängerte Anlegestelle gebaut.

Ergänzender Hinweis: Der Verein Marine-Jugend-Münster e.V. 1964 hat sein Vereinsgelände an der Nieberdingstr., östlich des Kanals, südlich des Albersloher Weges, gegenüber Stadthafen II, von der WSV gepachtet und ein Benutzungsrecht für das Kanalufer.

Der Verein trägt in stadtgestalterischer Hinsicht mit seiner Außendarstellung zur Auflockerung in einem heute eher nüchtern wirkenden Alt-Industriegelände bei. Unabhängig von der zukünftig beabsichtigten Entwicklung dieses Standortes für ein neues „Münsterlandstadion“, sollte zumindest für die Übergangszeit der Bestandsschutz für den Verein Marine-Jugend-Münster am heutigen Standort und eine damit verbundene Benutzung des Uferbereichs gewährleistet werden. Nach Informationen der Stadt Münster kann das von der Marine-Jugend-Münster im Bereich der Nieberdingstr. genutzte Gebäude auch nach erfolgtem DEK-Ausbau grundsätzlich erhalten bleiben. Allerdings können Bauzeit bedingte Beeinträchtigungen des von der Marine-Jugend-Münster genutzten Grundstückes auftreten.

2.2. Geplanter Ausbau im Streckenabschnitt

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 12)

Geplante Uferprofile in Los 11:	Linke Seite	Rechte Seite	Profil
Ausbauanfang - DEK-Km 68,550	Spundwand	Spundwand	R-Profil

Stellungnahme der Stadt Münster:

Grundsätzlich werden keine Probleme mit dem im gesamten Los 11, d. h. ab Höhe der Umgehungsstraßen-Brücke bis etwa Höhe Wolbecker-Str.-Brücke, geplanten beidseitigen Rechteck-Profil (R-Profil) gesehen.

Aufgrund der spezifischen stadträumlichen Situation ist das vorgesehene R-Profil in diesem Streckenabschnitt wegen der auch künftig gewerblich-industriell bzw. tertiär geprägten, unmittelbar an den DEK angrenzenden Bereiche sowie wegen der beengten stadträumlichen

Verhältnisse auf der westlichen DEK-Seite, z. B. im Bereich des Benno-Hauses, südlich der Wolbecker Str., aus gestalterischen Gründen vertretbar.

Die Vergrößerung der Sichtflächen der Spundwände auf das Doppelte stellt jedoch eine landschaftsästhetische Beeinträchtigung dar, die nicht ausgeglichen werden kann. Daher wird die hierzu in der vorläufigen Stellungnahme bereits vertretene Ansicht, dass die Höhe der neuen Spundwand wie beim bereits ausgebauten Mittellandkanal (MLK) bei Steinbeck-Recke lediglich max. ca. 0,85 m über dem künftigen Wasserspiegel liegen sollte, nochmals ausdrücklich aus Sicht der Grün- und Landschaftsplanung bekräftigt.

2.3. Ausbau von Brücken

2.3.1. Umgehungsstraßen-Brücke (Nr. 72)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 14)

Die Brücke wurde 1994 durch einen Neubau ersetzt. Das Lichtraumprofil des neuen Bauwerks entspricht den Ausbauerfordernissen. Änderungen sind nicht erforderlich.

Im Rahmen der Baumaßnahme wurde unterhalb des Neubaus auf der linken Seite des DEK bereits eine Spundwand in neuer Lage gesetzt.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Eine Stellungnahme der Stadt Münster erübrigt sich hierzu.

2.3.2. Westfälische Landeseisenbahn- (WLE) -Brücke (Nr. 73)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 14 ff.)

Die Brücke aus dem Baujahr 1942 überführt bei DEK-km 66,693 die Eisenbahnstrecke Neu-beckum-Münster über den Dortmund-Ems-Kanal. Auf der eingleisigen Strecke verkehren nur Güterzüge. Die Kreuzungsanlage hat bezogen auf den Kanal eine lichte Weite von 55,20 m und eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,55 m über dem Normalwasserstand. Neben einer Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand (GWO) erfordert der Ausbau der Wasserstraße zwischen den Widerlagern eine lichte Weite von 60,52 m. Daher wird das Brückenbauwerk durch einen Neubau ersetzt.

Die Baumaßnahme umfasst die Errichtung des neuen um etwa 10 m nach Norden versetzten Brückenbauwerkes mit Anpassung der Rampen und des vorhandenen Schienennetzes auf einer Gesamtlänge von 750 m einschließlich des Abbruchs und Ersatzes der Brücke Nr. 2041 über die Eulerstraße (s. u.). Anschließend wird das vorhandene Kreuzungsbauwerk abgebrochen.

Die vorhandene Fachwerkbrücke hat folgende Abmessungen:

<i>Stützweite:</i>	<i>58,50 m</i>
<i>Lichte Breite der Regelspur:</i>	<i>4,00 m</i>
<i>Kreuzungswinkel:</i>	<i>91,3864 gon</i>

Die Westfälische Landeseisenbahn GmbH (WLE) als zuständiger Baulastträger erhebt keine Ausbauforderungen.

Die Baumaßnahme ist von der WSV veranlasst, sie trägt daher die Baukosten.

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.1 Nr. 2.1 ist die Ausführung als **Stabbogenbrücke** vorgesehen.

Das neue Brückenbauwerk soll mit außen liegendem Haupttragwerk ausgeführt werden und folgende Abmessungen erhalten:

Stützweite:	63,60 m
Lichte Breite der Regelspur:	4,00 m
Lichte Weite bezogen auf den Kanal:	60,52 m
Lichte Durchfahrtshöhe:	5,25 m über GWO
Kreuzungswinkel:	91,9688 gon

Die Anpassung der Rampe erfolgt im Osten bis zur Brücke über die B 51. Im Westen endet die Anpassung der Rampe beim Güterbahnhof.

Die Gradienten werden um rund 1 m aufgehört, bei einer Längsneigung der Rampen von 2 %. Die vorhandenen Verzweigungen auf der linken Kanalseite bleiben erhalten und werden ebenfalls angepasst. Die Gleise werden auf einer Gesamtlänge von etwa 750 m einschließlich des Abbruchs und Ersatzes der Brücke über die Eulerstraße (s. u.) angepasst.

Die Rampen erhalten folgenden Querschnitt:

Kronenbreite:	5,26 m
Gleisbettbreite:	4,46 m
Randwegbreite:	2 x 0,40 m

Die Fußwegverbindungen von der Eulerstraße zum Kanal und zur Nieberdingstr. werden während der Baumaßnahme gesperrt und anschließend soweit erforderlich in paralleler Lage neu angelegt bzw. wieder hergestellt.

Für Umschlussarbeiten können in der Zeit von 22 bis 6 Uhr Nachtarbeitsstunden anfallen. Die zulässigen Werte der TA Lärm dürfen nicht überschritten werden.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zu der geplanten Maßnahme werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgebracht. Eine konkrete, detaillierte Abstimmung hinsichtlich Konstruktion und Gestaltung der neuen WLE-Brücke soll außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erfolgen.

Die WLE-Brücke ist in ihrer Umfeld prägenden Wirkung nur gering in das Landschaftsbild eingebunden. Das Kriterium der urbanen Einbindung der neuen WLE-Brücke ist höher zu bewerten. Hier gibt es ein visuelles Zusammenspiel mit dem Entwicklungsbereich „Stadthafen II“, dem Entwicklungsbereich „Nieberdingstr. / Münsterlandstadion“ und dem Bereich der „Kulturszene Am Hawerkamp“. Ein weiteres, zu berücksichtigendes visuelles Zusammenspiel der WLE-Brücke gibt es mit der Albersloher-Weg-Brücke und der Umgehungsstraßen-Brücke.

Im Arbeitskreis Brückengestaltung ist hinsichtlich des geplanten Neubaus der WLE-Brücke einvernehmlich bereits empfohlen worden, dass die neue WLE-Brücke in ihrer Funktion und Gestaltung als „parallelgurtige Fachwerkbrücke“ entsprechend der bisherigen Bauform herzustellen ist, so dass sie künftig mit eigenständigem Charakter als solitäre „Eisenbahnbrücke“ wieder zuerkennen ist. Die Materialfarbe ist ebenfalls diesem eigenständigem Charakter entsprechend zu wählen.

Auf die heute noch vorhandene Weiche für das westlich der WLE-Brücke in nördliche Richtung abzweigende Industriegleis kann aus Sicht der Stadt Münster künftig verzichtet werden. Die aufgrund des Neubaus der WLE-Brücke in veränderter Trassenlage – und damit ebenfalls verbundene geänderte Anbindung der westlich davon sich befindlichen WLE-Gleise –

funktionslos gewordenen heutigen Anlagenteile der WLE-Strecke sind – DEK-Ausbau bedingt – vom Vorhabenträger zurück zu bauen.

2.3.3.WLE-Brücke über die Eulerstr.

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 16)

Die Brücke im Zuge der Eisenbahnstrecke über die geplante Verlängerung der Eulerstr. in nördlicher Richtung wird in paralleler Lage durch einen Neubau ersetzt.

Die vorhandene Brücke hat folgende Abmessungen:

<i>Stützweite:</i>	<i>19,40 m</i>
<i>Lichte Durchfahrtshöhe bezogen auf die Achse der Eulerstr.:</i>	<i>ca. 4,30 m</i>
<i>Lichte Weite:</i>	<i>14,50 m</i>
<i>Breite zwischen den Geländern:</i>	<i>4,40 m</i>

Die neue Brücke Nr. 2041 erhält folgende Abmessungen:

<i>Stützweite:</i>	<i>13,21 m</i>
<i>Lichte Durchfahrtshöhe bezogen auf die Achse der Eulerstr.:</i>	<i>≥ 4,50 m</i>
<i>Lichte Weite:</i>	<i>12,00 m</i>
<i>Kreuzungswinkel:</i>	<i>97,6030 gon</i>

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zu der geplanten Maßnahme werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen. Die in den Planunterlagen dargestellte lichte Breite von 12,00 m der neuen WLE-Brücke über die Eulerstr. ist ausreichend dimensioniert für eine geradlinige Straßendurchführung.

2.3.4.Albersloher-Weg-Brücke (Nr. 74)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 16)

Die Brücke wurde 1998 durch einen Neubau ersetzt. Das Lichtraumprofil des neuen Bauwerks entspricht den Ausbauerfordernissen. Änderungen sind nicht erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Bezüglich der Anbindung des auf der nordöstlichen Nebenrampe, südlich des Standortes der Feuerwache 2, geführten der Fuß- und Radweges an den Betriebsweg auf der DEK-Ostseite wird darauf hingewiesen, dass die Einmündung des Fuß- und Radweges in den Betriebsweg in Richtung Norden direkt auf den, durch die Anlage der neuen Liege- und Einsetzstelle bedingten, zurück springenden Betriebsweg trifft.

Die Stadt Münster regt deshalb an, insbesondere für den abschüssig fahrenden Radverkehr diesen Einmündungspunkt zu entschärfen, indem die Hinterkante des zurück springenden Betriebsweges geradlinig nach Süden, direkt bis an die Einmündung herangeführt wird. Der Uferbereich ist darüber hinaus zusätzlich durch das Anbringen eines Geländers zu sichern.

2.3.5.Schillerstr.-Brücke (Nr. 75)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 17 f.)

Die Brücke aus dem Baujahr 1956 überführt bei DEK-km 68,005 die Schillerstraße über den Dortmund-Ems-Kanal. Die Kreuzungsanlage hat bezogen auf den Kanal eine lichte Weite von 45,80 m und eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,54 m über dem Normalwasserstand. Neben einer Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand erfordert der Ausbau der Wasserstraße an dieser Stelle eine lichte Weite von 54,20 m. Daher wird das Brückenbauwerk durch einen Neubau ersetzt.

Die Brücke wird für die Bauzeit gesperrt.

Der Verkehr wird über die Albersloher-Weg-Brücke umgeleitet. Die Unterbrechung der Verbindung dauert voraussichtlich 21 Monate. Nach dem Abbruch des vorhandenen Kreuzungsbauwerkes werden die neue Brücke errichtet und die Rampen und die zugehörigen Zufahrten angepasst.

Die vorhandene Fachwerkbrücke hat folgende Abmessungen:

Stützweite:	47,00 m
Breite zwischen den Geländern:	10,00 m
Fahrbahnbreite:	6,00 m
Fußwegbreite:	2 x 1,50 m
Trennstreifen:	2 x 0,50 m
Kreuzungswinkel:	99,1685 gon

Die Stadt Münster als zuständiger Straßenbaulastträger erhebt keine Ausbauforderungen.

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.1 Nr. 5.1 ist die Ausführung als **Stabbogenbrücke** vorgesehen.

Das neue Brückenbauwerk soll mit außen liegendem Haupttragwerk ausgeführt und die Fahrbahn soll als Stahlplatte (orthotrope Platte) ausgebildet werden.

Das neue Brückenbauwerk erhält folgende Abmessungen:

Stützweite:	55,80 m
Breite zwischen den Geländern:	10,80 m
Fahrbahnbreite:	6,00 m
Fußwegbreite einschl. Hochbord:	2 x 2,00 m
Lichte Weite bezogen auf den Kanal:	54,20 m
Lichte Durchfahrtshöhe:	5,25 m über GWO
Kreuzungswinkel:	100,00 gon

Zur Verbindung der Straßen begleitenden Fußwege über die Brücke mit dem Betriebsweg werden beidseitig Böschungstreppen mit Schieberinnen für Fahrräder vorgesehen.

Die Gradienten werden um rund 1 m aufgehöhht.

Die Anpassung der östlichen Rampe erfolgt bis zur Einmündung des Gewerbegebietes.

Die maximale Längsneigung beträgt rund 4,5 % auf 81 m Länge. Im Westen reicht die Anpassung bis zur Einmündung der Ewaldstr., bei einer maximalen Längsneigung von 4,5 % auf 75 m Länge.

Die Rampen erhalten folgenden Querschnitt:

Kronenbreite: 11,00 m

*Fahrbahnbreite: 6,00 m
Fußwegbreite: 2 x 2,00 m
Bankettbreite: 2 x 0,50 m*

Die Nebenrampe, auf der sich die August-Schepers-Str. befindet, wird bis zur Einmündung der Zuwegung zur Kleingartenanlage angepasst. Die maximale Längsneigung beträgt 4,5 % auf 96 m. Der Graben am Böschungsfuß wird ebenfalls angepasst.

Aus bautechnischen Gründen ist für die gesamte Dauer der Baumaßnahme die Zufahrt zur August-Schepers-Str. nur über die Wolbecker Str. möglich.

Die Nebenrampe erhält folgenden Querschnitt:

*Kronenbreite: 9,00 m
Fahrbahnbreite: 5,50 m
Fußwegbreite: 2 x 1,25 m
Bankettbreite: 2 x 0,50 m*

Auf der linken Kanalseite wird die Nebenrampe mit dem Fußweg in Richtung Hubertistr. angepasst.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die Stadt Münster als zuständiger Baulastträger erhebt keine Ausbauforderungen. Die Baumaßnahme ist von der WSV veranlasst, sie trägt daher die Baukosten.

Zum geplanten Neubau der Schiller-Str.-Brücke werden folgende Anregungen vorgetragen:

- **Konstruktion und Gestaltung der Brücke nach Möglichkeit mit innen liegendem Haupttragwerk,**
- **keine Veränderung gegenüber dem heutigen Brückenquerschnitt bzw. der Verkehrsflächen aufgrund veränderter Verkehrsfunktionen,**
- **die Einrichtung einer Behelfsbrücke für Radfahrer und Fußgänger während der Bauzeit ist vorzusehen.**

Eine konkrete, detaillierte Abstimmung hinsichtlich Konstruktion und Gestaltung der neuen Schiller-Str.-Brücke soll außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erfolgen.

Dabei ist das städtebauliche Umfeld, insbesondere der Zugang zum Kreativkai Ost bzw. zum Stadthafen I, bei der Planung der Rampen und Rampenflanken intensiv zu untersuchen und zu berücksichtigen.

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Schillerstr.-Brücke (Nr. 75) mit insgesamt 10,00 m Breite (2,00 m Fußweg / 6,00 m Straße / 2,00 m Fußweg) entspricht nicht der Anforderung der Stadt, keine Veränderung gegenüber dem heutigen Brückenquerschnitt bzw. der Verkehrsflächen aufgrund veränderter Verkehrsfunktionen vorzusehen. Gegen einen auf insgesamt 10,00 m verbreiterten Querschnitt der Schillerstr.-Brücke bestehen seitens der Stadt Münster jedoch grundsätzlich keine Bedenken, sofern dies zu keiner Kostenbeteiligung der Stadt an der neu zu bauenden Brücke führt.

Die derzeitige nutzbare Breite der Schillerstr.-Brücke mit innen liegendem Tragwerk beträgt 9 m (6 m Fahrbahn + 2 x 1,50 m Gehweg). Die 2 x 0,5 m Breiten Schrammborde sind keine nutzbare Fläche, sondern eine Schutzfläche, wie Flächen innerhalb der Träger und außerhalb der Geländer!

Die nutzbare Breite der Schillerstr.-Brücke könnte künftig auch insgesamt 9 m betragen (6 m Fahrbahn + 2 x 1,50 m Gehweg), da eine nutzungsspezifische Verbreiterung aufgrund von verkehrsfunktionalen Gründen gegenüber dem heutigen Bestand nicht erforderlich ist. Damit wird der zugrunde zu legenden künftigen Netzfunktion der Schillerstr., als Straße mit vorwiegend Erschließungs- und Freizeitverkehr, Rechnung getragen.

Die Beschreibungen im Erläuterungsbericht, Teil 1 der Planfeststellungsunterlagen, unter Punkt 2.3.5 sind unkorrekt, bezüglich der Angabe der vorhandenen ganzen Breite zwischen den Geländern der Schillerstr.-Brücke. Sie beträgt 10,80 m und nicht 10,00 m.

Die Bedeutung der Schillerstr.-Brücke für den motorisierten Individualverkehr und den Fußgängerverkehr ist als durchschnittlich zu bezeichnen. Die Bedeutung für den Fahrradverkehr ist dagegen sehr hoch. Die landschaftliche, wie die urbane Einbindung der Brücke ist einseitig als hoch zu bewerten. Es gibt einerseits das visuelle Zusammenspiel mit der Wolbecker-Str.-Brücke und der Albersloher-Weg-Brücke, mit den Grünbereichen der nordöstlich angrenzenden Kleingärten und Sportanlagen sowie mit dem südwestlich angrenzenden Erneuerungsschwerpunkt „Stadthafen 1 / Kreativkai“.

Wie im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ vorgeschlagen sollte die Schiller-Str.-Brücke als „Nebenstraßenbrücke“ mit innen liegendem Haupttragwerk errichtet werden. Damit wird auch, und erst recht an diesem Ort, der besonderen Anforderung an die vertraute Funktion und den besonderen Wiedererkennungswert für ihre Benutzer Rechnung getragen.

Die Brücke kann als Bogenbrücke mit innen liegenden Haupttragwerken, d. h. außen liegenden Nebenanlagen mit Verweilqualität (Ausblick nach Süden und in den Stadthafen 1), jedoch mit möglichst eigenständigen, deutlichen Unterscheidungsmerkmalen zu den anderen Brücken gebaut werden.

Eine fachwerkartige Trägerkonstruktion / Bogenquerschnitt oder kreuzdiagonal verstrebt Zugstangen bzw. –stäbe (X / V –Struktur) und eine dezente Farbgebung in einem einheitlichen Farbton würden dieser Forderung gerecht werden.

Eine historisierende Brückenform wird nicht angestrebt, jedoch spricht nichts gegen einen architektonischen Wiedererkennungswert, in Anlehnung an die alte Brücke.

Eine spezifische städtebauliche Einbindung im Übergangsbereich zum „Kreativkai-Ost“, bei gleichzeitiger „Thematisierung“ des Übergangs von östlich angrenzendem Landschaftsbezug zu industrieller Urbanität ist anzustreben. Diese „Asymmetrie der Eigenschaften“ schlägt sich auch in der Forderung nach individuellen, thematischen Lösungen für die vier Brückenquadranten nieder. Erst recht im Bereich des südwestlichen Brückenkopfes, zum Kreativkai hin, bis hin zum südwestlichen Rampenende wird die Forderung nach einer besonderen urbanen Lösung gestellt. So könnte z.B. die Ausbildung einer so genannten „Platzwand“ im Bereich der Rampenböschung anstatt der vorgesehenen Böschung, bei Erhalt der vorhandenen Bäume im Böschungsrandbereich, den besonderen stadträumlichen Gestaltungsaspekten in diesem Teilbereich Rechnung tragen, aber auch weiteren Freiraum schaffen.

In ihrer Wirkung zum Kanal hin sollte die Brücke etwas weniger „schwer“ erscheinen, was durch die weitere Forderung nach einer Filigranität der tragenden Teile, in Verbindung mit einer dezenten Farbgebung, Unterstützung findet. Um der Wirkung und Nutzung der Brücke bei Nacht entgegen zu kommen, bedarf dieser spezifische städtische Ort als Eingangsbereich zum Kreativkai auch einer entsprechend unterstützenden Beleuchtung im Brückenbereich und auf der Brücke. Eine Integration der Beleuchtung in das Brückenbauwerk würde dem besonderen Ort gerecht werden.

Hinsichtlich des geplanten Querschnitts

- des Lütkenbecker Wegs mit insgesamt 11,00 m Breite (0,50 m Bankett / 2,00 m Fußweg / 6,00 m Straße / 2,00 m Fußweg / 0,50 m Bankett) und
- der Nebenrampe zur Aug.-Schepers-Str. mit insgesamt 9 m Breite (0,50 m Bankett / 1,25 m Fußweg / 5,50 m Straße / 1,25 m Fußweg / 0,50 m Bankett)

werden keine Bedenken geäußert.

Die Längsneigung der Schillerstr.-Brücke

- beträgt heute bei der westl. Rampe ca. 3,0 % und bei der östl. Rampe ca. 3,4 %,
- ist künftig geplant bei der westl. Rampe mit ca. 4,5 % und bei der östl. Rampe ca. 4,5 %

- beträgt bei der Nebenrampe zur Aug.-Schepers-Str. heute ca. 3,9 % und ist geplant mit ca. 4,5 %,
- beträgt bei dem nordwestl. der Brücke selbstständig geführten Fußweg heute ca. 7,4 % und ist geplant mit ca. 9,2 %,

weshalb die Stadt Münster dringend eine erneute Prüfung zur Anpassung der künftigen Rampen an zumindest Behinderten gerechte maximale Längsneigungen von 4 % anregt.

Die Fahrbahnbreite der Nebenrampe nordöstlich der Schillerstr.-Brücke zur Aug.-Schepers-Str. ist aufgrund der Fahrbahnverschnenkungen auf der Rampe bei 5,70 m zu belassen.

Auf der westlichen Seite der Nebenrampe zur Aug.-Schepers-Str. wird die Anlage eines Gehwegs mit 2,00 m Breite (analog zur Nebenrampe Aug.-Schepers-Str. / Wolbecker-Str.-Brücke, s. u.), mit Anschluss an den Betriebsweg, anstelle des in den Planunterlagen dargestellten 1,25 m breiten Gehweges gefordert.

Dafür ist der in den Planunterlagen dargestellte östliche Gehweg analog zur künftigen Straßenraumsituation der Aug.-Schepers-Str. entbehrlich; es ist hier lediglich ein 0,50 m schmaler Schutzstreifen (Schrammbord mit gesicherten Leuchtenstandorten) auszubilden.

Im Bereich westliches DEK-Ufer sollte die kleine Nebenrampe auf der nördlichen Seite der Schillerstr. in Richtung Hubertistr. auf das erforderliche Mindestmaß von 1,50 m anstelle der dargestellten 1,25 m verbreitert werden.

Der Schillerstr. kommt als Fahrradstraße auch eine wichtige Verbindungsfunktion für Freizeit und Erholung zu, da sie die Innenstadt mit dem Landschaftspark Lütkenbeck verbindet. Dies ist in der Grüngestaltung des neuen Straßenraumes durch die Pflanzung von Alleegebäumen berücksichtigt und wird ausdrücklich begrüßt. Es ist jedoch zu prüfen, ob die gestalterische Situation insgesamt durch die Optimierung der Rampen und Böschungen verbessert werden kann.

2.3.6.Wolbecker-Str.-Brücke (Nr. 76)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 18 ff.)

Die Brücke aus dem Baujahr 1957 überführt bei DEK-km 68,509 die Landesstraße L 793 über den Kanal. Die Kreuzungsanlage hat bezogen auf den Kanal eine lichte Weite von 45,57 m und eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,69 m über dem Normalwasserstand. Neben einer Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand erfordert der Ausbau der Wasserstraße an dieser Stelle eine lichte Weite von 54,20 m. Daher wird das Brückenbauwerk durch einen Neubau ersetzt.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Bedeutung der Strecke ist eine Sperrung der Brücke für die Bauzeit nicht möglich.

Um den fließenden Verkehr trotz des Brückenneubaus aufrecht erhalten zu können, wird nördlich der vorhandenen Brücke eine Behelfsumfahrung errichtet, über die der Verkehr während der Bauzeit geleitet wird.

Anschließend wird das vorhandene Kreuzungsbauwerk abgebrochen. Nach der Errichtung des neuen Kreuzungsbauwerkes, der Anpassung der Rampen und der zugehörigen Zufahrten und der Verkehrsfreigabe des neuen Bauwerkes wird die Behelfsumfahrung zurückgebaut.

Die vorhandene Stabbogenbrücke hat folgende Abmessungen:

<i>Stützweite:</i>	<i>62,50 m</i>
<i>Breite zwischen den Geländern:</i>	<i>14,85 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>7,00 m</i>
<i>Fuß- /Radwegbreite:</i>	<i>2 x 2,85 m</i>

Hochborde: 2 x 0,575 m
Kreuzungswinkel: 63,9630 gon

Die Stadt Münster als zuständiger Straßenbaulastträger erhebt keine Ausbauforderungen.

*Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.1 Nr. 6.1 ist die Ausführung als **Stabbogenbrücke** vorgesehen.*

Das neue Brückenbauwerk soll mit außen liegendem Haupttragwerk ausgeführt. Die Fahrbahn wird als Stahlplatte (orthotrope Platte) ausgebildet.

Das neue Brückenbauwerk erhält folgende Abmessungen:

Stützweite:	65,99 m
Breite zwischen den Geländern:	12,00 m
Fahrbahnbreite:	6,50 m
Fuß- /Radwegbreite einschl. Hochbord:	2 x 2,75 m
Lichte Weite bezogen auf den Kanal:	54,20 m
Lichte Durchfahrtshöhe:	5,25 m über GWO
Kreuzungswinkel:	64,1455 gon

Zur Verbindung der Straßen begleitenden Fußwege über die Brücke mit dem Betriebsweg werden beidseitig Böschungstreppen mit Schieberinnen für Fahrräder vorgesehen.

Die Gradienten werden um rund 1 m aufgehöhht.

Die Anpassung der östlichen Rampe erfolgt bis zur Einmündung des Verfürthweges. Die maximale Längsneigung beträgt 4 % auf 67 m Länge.

Im Westen reicht die Anpassung der Rampe bis zur Einmündung Liboristr. bzw. Einmündung Andreas-Hofer-Str., bei einer maximalen Längsneigung von 4 % auf 11 m Länge.

Die Rampen erhalten folgenden Querschnitt:

Kronenbreite:	14,50 m
Fahrbahnbreite	6,50 m
Fußwegbreite:	2 x 1,50 m
Radwegbreite:	2 x 2,00 m
Bankettbreite:	2 x 0,50 m

Die Nebenrampe, auf der sich die August-Schepers-Str. befindet, wird angepasst. Aus bautechnischen Gründen ist für die gesamte Dauer der Baumaßnahme die Zufahrt zur August-Schepers-Str. nur über den Lütkenbecker Weg möglich.

Die maximale Längsneigung der Nebenrampe beträgt 4,5 % auf 78 m.

Die Nebenrampe erhält folgenden Querschnitt:

Kronenbreite:	9,50 m
Fahrbahnbreite:	5,50 m
Fußwegbreite:	2 x 1,50 m
Bankettbreite:	2 x 0,50 m

Auf der rechten Kanalseite wird außerdem die Nebenrampe mit dem Fußweg zum Haus Wolbecker Str. 154 angepasst.

Auf der linken DEK-Seite muss der nördlich der Brückenrampe gelegene Fußweg in Richtung Andreas-Hofer-Str. angepasst werden.

Die Zuwegungen zu den Häusern Wolbecker Str. 148 und 148a werden aufgrund der Anhebung der Wolbecker-Str. mittels kleiner Rampen sichergestellt.

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.2 lfd. Nr. 5.10 wird die Stadt Münster unterhaltungspflichtig für die Rampen zu den Eingängen und Müllcontainerstandorten im Bereich der Wohngebäude Wolbecker Str. 148 – 148a, die aufgrund der Anhebung der Wolbecker Str. im

Zuge der Erhöhung der lichten Durchfahrtshöhe der Wolbecker-Str.-Brücke erforderlich werden.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die Stadt Münster als zuständiger Baulastträger erhebt keine Ausbauforderungen. Die Baumaßnahme ist von der WSV veranlasst, sie trägt daher die Baukosten.

Zum geplanten Neubau der Wolbecker-Str.-Brücke werden folgende Anregungen vorgetragen:

- **Konstruktion und Gestaltung der Brücke nach Möglichkeit mit außen liegendem Haupttragwerk,**
- **keine Veränderung gegenüber dem heutigen Brückenquerschnitt bzw. der Verkehrsflächen aufgrund veränderter Verkehrsfunktionen,**
- **bei der Einrichtung der Behelfsbrücke während der Bauzeit ist selbstverständlich auch eine Behelfsverbindung für Radfahrer und Fußgänger vorzusehen.**

Eine konkrete, detaillierte Abstimmung hinsichtlich Konstruktion und Gestaltung der neuen Wolbecker-Str.-Brücke soll außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erfolgen.

Dabei ist insbesondere die freie Blickbeziehung zum Kirchturm der Herz-Jesu-Kirche aus östlicher Richtung sowie die Fortsetzung der Bauflucht der Wohnbebauung an der südwestlichen Seite der Wolbecker Str. 140 – 148a zum Brückenanschluss sowie der Fußweg an den Häusern der Wolbecker Str. zu berücksichtigen.

Wie bei der Schillerstr.-Brücke handelt es sich auch bei der Wolbecker-Str.-Brücke um einen besonderen Übergangsbereich zwischen „konzentriertem“ und sich „auflösendem“ innerstädtischen Raum, der besondere stadtgestalterische und architektonisch Anforderungen bzw. Lösungen erfordert. Die „Berührung von Stadt und Brücke“ ist im südwestlichen Bereich am stärksten. Das „Bauwerk Brücke“ mit dem „Bauwerk des vorhandenen Wohnhauses“ gestalterisch zu harmonisieren, ist ein städtebaulich nahe liegendes Anliegen. Diese „baulich-gestalterische Harmonisierung“ zudem auch funktionsverträglich für beide Bauwerke, trotz ihrer beiden sehr unterschiedlichen Nutzungsformen, zu machen, ist eine grundsätzliche Forderung der Stadt.

Die Wohnqualität darf nicht schlechter werden, die Sicherheit muss gewährleistet sein. Im Übergang von den Nebenanlagen der angehobenen Trasse zu den Vorgärten des Wohnhauses Wolbecker Str. 140 – 148a muss eine stabile, aber leichte, transparente Absturzsicherung (Geländer) den Nachteil der Anhebung für das Wohnen (ansteigend bis zum westlichen Brückenkopf, maximal um 1,20 m) optisch ausgleichen. Eine Verlängerung des neuen Brückengeländers wäre ratsam und anschaulich, d. h. das neue Brückengeländer würde als städtebaulich, architektonisches „Bindeglied“ fungieren. Im Brückenkopf-Dammbereich sollte auf eine Begrünung verzichtet und Lösungen in Beton oder Stein, in Verbindung mit der geplanten Treppe, bevorzugt werden. Das wäre eine sachgerechte Antwort auf die Anforderungen baulicher Gestaltung für einen besonderen städtebaulichen Raum.

Die Brücke selbst ist in ihrer Bedeutung für den Verkehr hoch einzustufen; sie hat als Hauptverkehrsstraßenbrücke auch überörtliche Bedeutung. Für die Fußgänger ist ihre Bedeutung eher im mittleren Bereich einzustufen. In ihrer Umfeld prägenden Wirkung ist sie hinsichtlich der landschaftlichen Einbindung weniger wirkungsvoll, hinsichtlich der urbanen Einbindung aber von großer Wirkung. Es gibt ein visuelles Zusammenspiel mit der Laerer-Landweg-Brücke und der Schillerstr.-Brücke und, noch wichtiger, das visuelle Zusammenspiel mit dem Turm der Herz-Jesu-Kirche.

Die für eine typische Hauptstraßenbrücke, auch als Bogenbrücke, zu akzeptierende Bauform ist mit innen liegenden Nebenanlagen, d. h. mit einem außen liegenden Haupttragwerk gemäß den bisherigen Abstimmungen im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ ausreichend typisiert.

Die Betonung der Stadteingangssituation („Stadttor“) ist als Entwurfsprinzip relevanter als ihre optische Wirkung in den Kanalraum. Deshalb sollte auf den Übergang zum Wohngebäude (s. o.) und die Blickachse stadteinwärts auf die Herz-Jesu-Kirche mit ihrem Turm ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Konstruktive Querverbindungen im oberen Bogenbereich, z. B. Windverbände, sowie geneigte Bögen sind deshalb ausdrücklich zu vermeiden. Die künftige Sichtbeziehung zur Herz-Jesu-Kirche muss ungestört bleiben.

In ihrer Wirkung zum Kanal hin sollte die Brücke etwas weniger „schwer“ erscheinen. Auch bei dieser Brücke gilt im Hinblick auf ihre Wirkung bei Tage die Forderung, einerseits nach einer dezenten Farbgebung, und andererseits nach einer Filigranität der tragenden Teile. Um der Wirkung und Nutzung bei Nacht entgegen zu kommen, sollte ein spezifisches Beleuchtungskonzept entwickelt und umgesetzt werden, ggf. auch als Bestandteil eines in das angrenzende Quartier weitergeführten integrierten, verbindendes Beleuchtungskonzept.

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Wolbecker-Str.-Brücke (Nr. 76) mit insgesamt 12,00 m (2,75 m kombinierter Fuß- und Radweg / 6,50 m Straße / 2,75 m kombinierter Fuß- und Radweg) entspricht der Anforderung der Stadt.

Hinsichtlich des geplanten Querschnitts

- der Wolbecker Str. mit insgesamt 14,50 m (0,50 m Bankett / 1,50 m Fußweg / 2,00 m Radweg / 6,50 m Straße / 2,00 m Radweg / 1,50 Fußweg / 0,50 m Bankett) und
- der Nebenrampe zur Aug.-Schepers-Str. mit insgesamt 9,50 m (0,50 m Bankett / 1,50 m Fußweg / 5,50 m Straße / 1,50 Fußweg / 0,50 m Bankett)

werden keine weiteren Anregungen vorgetragen.

Die Längsneigung der Wolbecker-Str.-Brücke

- beträgt heute bei der westl. Rampe ca. 2,2 % und bei der östl. Rampe ca. 2,5 %,
- ist künftig geplant bei der westl. Rampe mit ca. 4,0 % und bei der östl. Rampe ca. 4,0 %
- beträgt bei der Nebenrampe zur Aug.-Schepers-Str. heute ca. 3,6 % und ist geplant mit ca. 4,5 %,

weshalb die Stadt Münster dringend eine erneute Prüfung zur Anpassung der künftigen Nebenrampe zur Aug.-Schepers-Str. an eine zumindest Behinderten gerechte maximale Längsneigung von 4 % anregt.

Die Fahrbahnbreite der Nebenrampe südöstlich der Wolbecker-Str.-Brücke zur Aug.-Schepers-Str. ist aufgrund der Fahrbahnverschwenkungen auf der Rampe bei 5,70 m zu belassen.

Auf der westlichen Seite der Nebenrampe zur Aug.-Schepers-Str. wird die Anlage eines Gehweges mit 2,00 m Breite (analog zur Nebenrampe Aug.-Schepers-Str. / Schillerstr.-Brücke, s. o.), mit Anschluss an den Betriebsweg, anstelle des in den Planunterlagen dargestellten 1,25 m breiten Gehweges gefordert.

Dafür ist der in den Planunterlagen dargestellte östliche Gehweg analog zur künftigen Straßenraumsituation der Aug.-Schepers-Str. entbehrlich; es ist hier lediglich ein 0,50 m schmaler Schutzstreifen (Schrammbord mit gesicherten Leuchtenstandorten) auszubilden.

2.4. Ausbau von Straßen und Wegen

2.4.1. August-Schepers-Str.

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 36)

Zwischen Schillerstr.-Brücke und Wolbecker-Str.-Brücke erfolgt der Kanalausbau auf der rechten Seite. Die Breite der dort verlaufenden August-Schepers-Str. wird von etwa 5,50 m auf 4,75 m reduziert und der Betriebsweg (3 m breit) wird ohne Bankette hergestellt. Dadurch kann ein Eingriff in die an der August-Schepers-Str. gelegenen Grundstücke vermieden werden. Die Straße und der Betriebsweg werden durch ein Hochbord von etwa 8 cm Höhe getrennt.

Der Gehweg auf der rechten Seite mit 1,20 bis 1,50 m Breite entfällt. Stattdessen wird ein Notgehweg von 0,50 m Breite vorgesehen. Die zugehörigen Anlagen werden angepasst. Durch diese Maßnahmen kann ohne Eingriff auf Grundstücke Dritter, auf der rechten Uferseite ein durchgängiger Betriebsweg mit 3 m Breite hergestellt werden.

In dem parallel zur August-Schepers-Str. verlaufenden Abschnitt wird der Betriebsweg ohne Bankette hergestellt.

Westlich des Betriebsweges zum Kanal hin ist ein 0,75 m breiter Streifen für ein Geländer vorgesehen.

Bisheriger und künftiger Unterhaltungspflichtiger für die August-Schepers-Str. ist gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.1 Nr. 5.4 die Stadt Münster.

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.1 Nr. 5.8 soll der Betriebsweg mit wassergebundener Deckschicht ausgeführt werden; die Kosten der Änderung des Uferwanderwegs auf dem Betriebsweg trägt die Stadt Münster.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die Aug.-Schepers-Str. wird auch zukünftig weiterhin als Verbindungsstraße zwischen der Schillerstr. bzw. dem Lütkenbecker Weg und der Wolbecker Str. benötigt – vergleichbar mit der heutigen Netzfunktion der Schillerstr. zwischen Hansaring und Bremer Platz.

Die Fahrbahn kann deshalb auf ein für den künftig verbleibenden Kfz- und Radverkehr notwendiges Gesamtmaß von 4,75 m zurückgebaut werden, sofern die u. a. Anforderungen berücksichtigt werden.

Zum Kanal hin kann dann der Betriebsweg für die Nutzung für Fußgänger – insbesondere mit Promenier- und Verweilfunktion durch Aufstellen von Ruhebänken und Anpflanzen von Bäumen – und für Radfahrer auf ca. 3,75 m, einschließlich Geländer zum Kanalrand hin, ausgebaut werden.¹⁰

Die vom WSA dargelegte Straßenraumaufteilung weist allerdings eine klassische Trennung mittels Hochbord zwischen Fahrbahn und Geh- und Radwegflächen auf. Letztere verlaufen auf dem Betriebsweg.

Diese Aufteilung entspricht nicht den Anforderungen an die künftige Straßenraumsituation der Aug.-Schepers-Str., die zum Ziel hat, die notwendige reduzierte Verkehrsbedeutung zu sichern und dabei auf zusätzlichen Grunderwerb zu verzichten.

Um der besonderen Form und Funktion dieser Verbindungsstraße in ihrer Umfeld prägenden Charakteristik gerecht zu werden, ist diese als gemeinsame Mischverkehrsfläche herzustellen, d. h. ein trennender Hochbord ist zu vermeiden.

¹⁰ Siehe hierzu auch Anlage G „Entwurf eines Gestaltungsplanes für den Umbau der neuen Aug.-Schepers-Str.“ am Ende dieser Stellungnahme.

Wegen der besonderen funktionalen und gestalterischen Bedeutung dieser Mischfläche als „Promenierfläche“ gegenüber dem dicht bebauten Wohnviertel westlich des DEK, zwischen der Schillerstr. und der Wolbecker Str., sollten auf der neu zu gestaltenden Mischfläche auch Baumscheiben (2 m x 3 m) für hochstämmige Laubbäume, in Abständen von ca. 15 m, zwischen Fahrbahn und Betriebsweg angelegt werden. Auch die Unterbringung einer künftigen Beleuchtung ist auf den Flächen des künftigen Betriebsweges zu integrieren.

Aufgrund der Einengung durch die Baumscheiben ist der Betriebsweg dann zwar nicht mehr in einem durchgängig 3 m breiten Streifen in voller Breite für Unterhaltungsfahrzeuge der WSV zu befahren. Es verbleiben aber immer noch ausreichend Verkehrsflächen, um auch zwischen den Baumscheiben das Ufer überall direkt durch Unterhaltungsfahrzeuge der WSV erreichen zu können.

Zusätzlich bedarf es am Fuß der Zufahrtsrampen der Aug.-Schepers-Str. im Bereich der Einmündungen zur Schillerstr. und zur Wolbecker Str. der Einrichtung von Ausweichstellen in mindestens 5,50 m Breite und 15 m Länge für den Begegnungsverkehr LKW – PKW.

Der aus Schutzgründen geplante Hochbord zur Verhinderung von Gewässerunfällen, kann als erhöhte Uferkante im Zusammenhang mit dem zum Kanal hin vorgesehenen Geländer ausgebildet werden.

Südöstlich der Fahrbahn ist ein Schutzstreifen von 0,50 m Breite als Abstandstreifen zu den angrenzenden Grundstücksflächen anzulegen, der auch der Aufnahme von Verkehrszeichen dient.

Ein zusätzlicher liegenschaftlicher Grunderwerb ist für diese Ausbauvariante nicht erforderlich.

Zur Aufrechterhaltung der notwendigen Verkehrsfunktion der Aug.-Schepers-Str. ist ansonsten bei klassischer Ausbildung mit Hochbord eine Fahrbahnbreite von 5,50 m und somit zusätzlicher liegenschaftlicher Erwerb veranlassungsbedingt erforderlich.

Der oben beschriebene vollständige Umbau der Aug.-Schepers-Str. – einschließlich ihrer Nebenanlagen – ist veranlassungsbedingt durch die Verbreiterung des DEK erforderlich. Die Kosten der Umbaumaßnahme liegen daher beim Träger des Ausbauvorhabens, der WSV.

Das Anpflanzen der neuen, hochstämmigen Laubbäume in der umgebauten Aug.-Schepers-Str. ist als Ausgleichsmaßnahme zu bewerten.

Die künftige, konkrete Ausbauplanung für die neue Aug.-Schepers-Str. ist im Detail mit der Stadt Münster abzustimmen.

2.4.2. Straßenverbindung Am Mittelhafen / Hafengrenzweg / Kieseckamps Mühle

Planung WSA Rheine:

(gem. Bauwerks- und Anlagenverzeichnis, Teil 2.1, lfd. Nr. 1.2, sowie Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 37 f.)

U. a. im Bereich des heutigen Parallelhafens, südlich des Stadthafens 1, ist im Zuge des DEK-Ausbaus ein Baufeld für den Kanalausbau, für Montage sowie für Zwischenlagerung von Oberboden vorgesehen. Die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands soll nach Beendigung der Baumaßnahme erfolgen.

Zudem wird – wie oben bereits ausgeführt – der in diesem Bereich heute vorhandene Parallelhafen (linkes Ufer, DEK-km 67,393 bis DEK-km 67,757) beseitigt. In diesem Abschnitt ist die Einrichtung einer ca. 330 m langen und bis max. ca. 15 m breiten neuen Liegestelle vorgesehen.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die erforderlichen Durchfahrtsmöglichkeiten für Lkw im Bereich der Straßen Am Mittelhafen / Kieseekamps Mühle / Hafengrenzweg entfallen aufgrund der Anlage der neuen Liegestelle bzw. der Einrichtung des geplanten Baufeldes z. T. temporär, z. T. dauerhaft. Hierdurch wird die benötigte gewerbliche Nutzung der vorhandenen Verkehrsfläche und der angrenzenden privaten gewerblichen Liegenschaften nachhaltig eingeschränkt. Diesem Zustand ist planerisch im Vorwege zu begegnen.

Die heutige Erschließungsstraßenverbindung Am Mittelhafen / Kieseekamps Mühle als Teil des Hafengrenzweges wird durch die Anlage der neuen Liegestelle auf 5 m Breite eingeschränkt, da in diesem Bereich die künftige Wasserspiegelbreite um ca. 8 - 9 m gegenüber der heutigen Situation mit Parallelhafen vergrößert wird.

Darüber hinaus wird die heutige Erschließungsstraßenverbindung Hafengrenzweg / Kieseekamps Mühle durch die geplante Einrichtung des o. g. Baufeldes ebenfalls unterbrochen.

Insofern bedarf es vor Anlage der neuen Liegestelle bzw. vor Einrichtung des vorgesehenen Baufeldes maßnahmebedingt der vorherigen Realisierung der gem. B-Plan 401 geplanten neuen Verbindungsstraße zwischen den Straßen Am Mittelhafen, Kieseekamps Mühle und Hafengrenzweg als Ersatz für die verloren gehende Straßenverbindung im Bereich des heutigen Parallelhafens.

Die Kosten dieser Ersatzmaßnahme sind maßnahmebedingt durch den Verursacher (WSV) zu tragen.

2.4.3. Neue Rad- und Fußwegbrücke im Bereich zwischen Halle Münsterland, Stadthafen 2 und Nieberdingstr.

Hinweis der Stadt Münster: Im Bereich der Nieberdingstr. (östlich des DEK, westlich des Albersloher Weges, nördlich der Umgehungsstraße B 51) sollen nach der grundsätzlichen Standortentscheidung des Rates der Stadt im Sommer 2003, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau eines Münsterland-Stadions geschaffen werden (vgl. u. a. 11. Änderung des fortgeschriebenen Flächennutzungsplanes der Stadt Münster).

Um den geplanten Stadionstandort mit dem nördlich angrenzenden, bereits bestehenden und noch weiter auszubauenden Freizeit- und Veranstaltungsbereich rund um die Halle Münsterland über eine attraktive Rad- und Fußwegeverbindung optimal verknüpfen zu können, verfolgt die Stadt Münster die grundsätzliche Zielsetzung, eine zusätzliche Rad- und Fußwegbrücke über den DEK im Bereich südlich des Stadthafens 2, nördlich der WLE-Bahnstrecke, zu bauen.

Die Festlegung der künftigen Trassenlage dieser neuen Rad- und Fußwegbrücke ist allerdings zum derzeitigen Zeitpunkt auf Seiten der Stadt noch zu unbestimmt, als dass diese im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des DEK bereits berücksichtigt werden könnte.

Hierzu hatte das WSA Rheine mit Schreiben vom 02.03.2005 mitgeteilt, dass die beabsichtigte Rad- und Fußwegbrücke nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des DEK im Bereich der so genannten Stadtstrecke Münster (Lose 11 und 12) ist. Grundsätzlich bestehen auf Seiten des WSA Rheine aber keine Bedenken zum Neubau einer solchen Rad- und Fußwegbrücke über den DEK durch die Stadt Münster im Bereich Stadthafen 2 / Nieberdingstr. Die für die Wasserstraße DEK erforderlichen Lichtraumprofile sind bei konkreter Planung frühzeitig mit dem WSA Rheine abzustimmen und bei der weiteren Planung der Brücke zu berücksichtigen.

2.5. Flächen für Freizeit- und Erholungsfunktionen

Stellungnahme der Stadt Münster:

DEK – Ostseite, rechtes Ufer:

- km 66,700 – km 67,040 (Waldfläche)

Die Baustellenfläche / der Eingriffsbereich in den Weidenmischwald ist zu reduzieren (20 – 25 m Waldfläche liegen innerhalb der Baufeldgrenze), um den Wald so weit wie möglich zu erhalten.

Nach Abschluss der Baumaßnahme soll der Wald nicht wieder hergestellt werden. Stattdessen ist am angerissenen Waldrand der Waldsaum neu anzulegen und die verbleibenden Freiflächen zum DEK sind mit Landschaftsrasen einzusäen.

- km 67,310 – km 67,360 (Feuerwache II)

In diesem Abschnitt ist auf die Pflanzung von Bäumen zu verzichten, um die stadtgestalterische Wirkung der Pappelpflanzung auf dem Grundstück der Feuerwehr zu stärken. Stattdessen ist eine Strauchpflanzung anzulegen, in der die erforderlichen Erschließungsflächen zur Anbindung der vorgesehenen Slipanlage zu berücksichtigen ist.

- km 67,400 – km 67,800 (Gewerbegebiet)

Die in diesem Bereich vorhandenen Hallen und Gebäude des Gewerbebetriebes liegen besonders im Blickfeld der Nutzer des Kreativkais und sind aus landschaftsästhetischen Aspekten durch eine dichte Gehölzkulisse einzugrünen. Ergänzend zur geplanten Bepflanzung durch Schnitthecken / Strauchhecken ist daher die Pflanzung einer geschlossenen Baumreihe (Abstand 8,0 – 10,0 m) erforderlich.

- km 68,100 – km 68,250 (Bereich Sportplatz)

Die Baustellenfläche / der Eingriffsbereich ist im Bereich des Sportplatzes TuS Saxonia Münster (wie unmittelbar nördlich anschließend) bis auf die Straßenbegrenzung zurück zu nehmen, um die vorhandene Baumreihe als raumwirksame Gehölzkulisse zu erhalten. Auf die Pflanzung neuer Bäume kann somit verzichtet werden.

DEK – Westseite, linkes Ufer:

- km 67,400 – 67,760 (Bereich des Parallelhafens)

Im Bereich des Parallelhafens ist die Pflanzung einer Baumreihe mit einem Pflanzabstand von 8 – 10 m geplant. Diese zwischen Kaifläche und der Straße Hafengrenzweg zu pflanzenden Bäume sollten einen größeren Pflanzabstand von 15 – 20 m erhalten, um den besonderen Anforderungen der neu zu schaffenden städtebaulichen Situation gerecht zu werden (siehe hierzu auch die Strukturskizze Grünflächen / Wegeverbindungen Los 11 in Anlage D am Ende dieser Stellungnahme). Ausreichend große Baumscheiben (mindestens 6 qm) und die Gewährleistung des Lichtraumprofils sind zu berücksichtigen.

- Km 68,00 – km 68450 (Spielplatz Schillerstraße)

Zurücknahme der Baustellenfläche / des Eingriffsbereichs in den Gehölzbestand gegenüber Haus Lambertistr. Nr. 169, um den prägenden und wertvollen Baumbestand erhalten zu können.

Hinweis: der Bestand ist im Konfliktplan des LBP nicht als „Verlust bzw. Beeinträchtigung von kanal- bzw. straßenbegleitenden raumwirksamen Gehölzkulissen“ gekennzeichnet.

Der öffentliche „Spielplatz Schillerstr.“ wird durch ein Baustellenfeld für den Neubau der Brücke, Rampen etc. in Anspruch genommen. Im Bauwerksverzeichnis ist auf Seite 16 unter Pkt. 5.1/04 aufzunehmen, dass der öffentliche Spielplatz in Abstimmung mit der Stadt Münst-

ter wiederherzustellen ist. Die Modalitäten hinsichtlich Planung und Neuerstellung sind vertraglich zu regeln.

- km 68,050 – km 68,200 (Grünfläche nördlich Spielplatz Schillerstr.)
Im Bereich der kanalbegleitenden Grünfläche ist die Pflanzung von Sträuchern innerhalb der Rasenfläche sowie eine Baumreihe entlang des Betriebsweges geplant.
Zur Ausstattung des parkartigen Charakters dieser Fläche, die als Liegewiese genutzt wird, ist auf die Pflanzung von Sträuchern in der Rasenfläche zu verzichten. Statt der dichten Baumreihe sind aufgelockerte Baumgruppen sowie Einzelbäume einzuplanen.

3. Ausbauplanung Los 12

3.1. Besonderheiten im Streckenabschnitt

3.1.1. Liegestellen

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 38)

Die heute vorhandenen Liegestellen auf der östlichen DEK-Seite, etwa Höhe Landesfeuerweherschule bis etwa Höhe Wareндorfer-Str.-Brücke, u. a. für das Fahrgastschiff St. Monika, werden aufgeben.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zu der geplanten Maßnahme werden keine Bedenken vorgetragen.

Die Stadt Münster geht allerdings davon aus, dass im Bereich Stadthafen 1 keine Ersatz-Liegestellen vorgesehen werden. Als Ersatz-Liegestellen kommen in erster Linie die im Zuge des DEK-Ausbaues neu zu bauende Liegestelle im Bereich ehem. Parallelhafen südlich des Stadthafen 1 in Betracht.

3.1.2. Erhalt des Gebäudes Gallenkamp 34 und des Kinderspielplatzes Gallenkamp 31

Planung WSA Rheine:

Auf der DEK-Ostseite im Bereich der Straße „Gallenkamp“ werden zwei städtische Grundstücke, Gallenkamp Nr. 31 und Nr. 34, für den Ausbau im KRT-Profil teilweise in Anspruch genommen.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Das denkmalgeschützte Gebäude Gallenkamp 34 sollte auch bei einem Kanalausbau im KRT-Profil an dieser Stelle erhalten bleiben. Einer Teilinanspruchnahme des Gartenbereiches für einen Ausbau im KRT-Profil sowie einer öffentlichen Freiflächengestaltung des verbleibenden Gartenbereiches, z. B. in Kombination mit dem nach Kanalausbau ebenfalls noch verbleibenden Restgrundstück Gallenkamp 31, z. B. in Form eines neu bzw. wieder errichteten Kinderspielplatzes, wird auch von der Unteren Denkmalbehörde grundsätzlich zugestimmt. Die künftige Nutzung des Gebäudes Gallenkamp 34 und ggf. notwendige Veränderungen seiner Fassaden, sind mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen.

Auf dem Grundstück Gallenkamp 31 befindet sich heute ein Kinderspielplatz, der eine wichtige Versorgungsfunktion für das angrenzende Wohnquartier und aufgrund seiner Lage an der durchgängigen Rad- und Fußwegeverbindung entlang der DEK-Ostuferseite, auch weit darüber hinaus, erfüllt, und für den deshalb auch ein entsprechender Ersatz unbedingt vorzusehen ist.

Auf dem städtischen Grundstück Gallenkamp 34 befindet sich heute ein Wohngebäude, das als sog. Behelfsheim 1945 nach Kriegsende errichtet worden ist und im Frühjahr 2005 in die Denkliste eingetragen worden ist. Der Gartenbereich des Grundstückes ist nicht denkmalwert.

Im September 2005 hat das WSA Rheine der Stadt Münster mitgeteilt, für die Ausbaumaßnahme des DEK im Bereich des bebauten Grundstückes Gallenkamp 34 – Gemarkung Münster Flur 134 Nr. 44 – nunmehr den Erwerb einer Grundstücksteilfläche aus dem genannten Grundstück zu beabsichtigen. Bestandteil der zu erwerbenden Fläche ist zum einen das denkmalgeschützte Gebäude Gallenkamp 34 und zum anderen, südwestlich angrenzend, ein Spielplatz, nördlich des Gebäudes Gallenkamp 31.

Die Stadt Münster hat dem WSA darauf hin mitgeteilt, dass das grundsätzliche Einverständnis der Stadt zur Veräußerung der teilweise bebauten Flächen an folgende Voraussetzungen geknüpft wird, die nachfolgend als Stellungnahme der Stadt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgetragen werden:

- Der Verkehrswert ist vom Gutachterausschuss der Stadt Münster zu ermitteln.
- Das denkmalgeschützte Gebäude Gallenkamp 34 wird zukünftig gem. § 8 DSchG genutzt. Die Erhaltung der Substanz wird auf Dauer gewährleistet. Eine sinnvolle Folge-nutzung für das Gebäude, ggf. mit entsprechender Grundstücksfläche, wird vom Erwerber dargestellt.
- Während der Bauzeit wird ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt.
- In unmittelbarer räumlicher Nähe ist langfristig eine gleichgroße Fläche (ca. 730 qm) für einen Spielplatz darzustellen bzw. zu sichern.
- Auch während der Bauzeit ist eine Spielplatznutzung zu gewährleisten; die hiermit verbundenen Kosten trägt das WSA.
- Nach Abschluss der Kanalbaumaßnahmen wird die Wegeverbindung zwischen der Straße Gallenkamp und dem Betriebsweg – in Abhängigkeit von der noch festzulegenden Lage des neuen Spielplatzes – wieder hergestellt und die öffentliche Begehrbarkeit sichergestellt.
- Der Spielplatz ist auch während der Bauphase unverzichtbar und soll in unmittelbarer räumlicher Nähe neu erstellt werden.
- Sofern die Verlegung des Spielplatzes die Entschädigung und den Rückbau vorhandener Gebäude erfordert, sollen hierzu die entsprechenden Wertgutachten vom Gutachterausschuss erarbeitet werden. Die Entschädigung (Zeitwert) und der Rückbau erfolgen seitens des WSA.
- Die Wiederherstellung des Spielplatzes am neuen Standort durch das WSA ist in enger Abstimmung mit Amt für Grünflächen und Umweltschutz der Stadt Münster vorzunehmen.
- Während der Dauer des Ausbaues des neuen Kanalufers im Bereich der Grundstücke Gallenkamp 31 und 34 ist eine bauzeitbezogene Sicherungsmaßnahmen (Zaun) durch das WSA vorzusehen.

3.2. Geplanter Ausbau im Streckenabschnitt

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 12)

Geplante Uferprofile in Los 12:	Linke Seite	Rechte Seite	Profil
68,550 - ~ 68,600	Spundwand	Spundwand	R-Profil
~ 68,600 - 69,230	Spundwand	Spundwand ¹¹	Kombination R- und KRT- Profil

¹¹ Oberkante abgesenkt, im Wasserwechselbereich und darüber geböschtes Ufer (KRT-Profil)

~ 69,230 - 69,370	<i>Böschung</i>	<i>Spundwand</i> ¹²	<i>Kombination T- und KRT- Profil</i>
~ 69,370 - 69,905	<i>Böschung</i>	<i>Böschung</i>	<i>T-Profil</i>
~ 69,905 - 70,016	<i>Spundwand</i>	<i>Böschung</i>	<i>RT-Profil</i>
~ 70,016 – Ausbauende	<i>Spundwand</i>	<i>Spundwand</i>	<i>R-Profil</i>

Stellungnahme der Stadt Münster:

Im Ausbauabschnitt zwischen Wolbecker Str. und Warendorfer Str. könnte das KRT-Profil – dort, wo aus Platzgründen ein Ausbau im T-Profil nicht in Betracht kommt – die dort vorhandenen, ökologisch wertvollen Landschaftselemente und den angrenzenden Freiraum für die Werterhaltung des Erholungsraumes sichern.

Die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Profile für den Uferausbau entsprechen nicht der Forderung der Stadt in der vorläufigen Stellungnahme aus Oktober 2004 (vgl. Anlage 3, Seite 2 zur Vorlage Nr. V/0008/2005). In drei Streckenabschnitten ist statt des geforderten Kombinierten Rechteck-Trapez-Profils (KRT-Profil) ein Rechteck-Profil (R-Profil) geplant. Aus Sicht der Stadt Münster sind die Forderungen der vorläufigen Stellungnahme aus Oktober 2004 aufrecht zu erhalten, weshalb die Stadt Münster folgende Änderungen des vorgesehenen Uferausbaues fordert:

➤ **DEK-Westseite:**

- ❖ **Im Bereich nördlich Wolbecker-Str.-Brücke bis etwa Höhe Kloster-Düker und im Bereich Höhe Graef-Düker bis etwa Höhe Warendorfer-Str.-Brücke ist in den Planfeststellungsunterlagen ein R-Profil vorgesehen; hier regt die Stadt Münster aus gestalterischen Gründen nach wie vor einen Uferausbau im KRT-Profil an.**

Im Abschnitt auf der DEK-Westseite von km 68,550 – km 69,200, etwa von der Wolbecker-Str.-Brücke bis etwa Höhe Kloster-Düker sieht der LBP im Konfliktplan für den Bereich südlich der Manfred-von-Richthofen-Str. – bis auf die Erhaltung von drei Einzelbäumen – den Verlust bzw. die Beeinträchtigung der Kanal begleitenden raumwirksamen Gehölzkulissen vor. Im Maßnahmenplan des LBP ist eine zusammenhängende Neupflanzung von Bäumen und Sträuchern in dem gesamten Streckenabschnitt geplant. Der Grunderwerbsplan stellt in dem entsprechenden Bereich „vorübergehend zu beschränkende Grundstücksflächen u. a. als Baufeld, Zuwegung, Ablagerungen“ bis ca. 3,0 m auf die Fläche der Sportanlage SC Münster 08 dar.

Unter Berücksichtigung des umfassenden Eingriffs in den Gehölzbestand in diesem Abschnitt ist auch die Realisierung des KRT-Profils möglich, da noch größere Eingriffe in die Gehölzsubstanz kaum erfolgen können. Allerdings wird in diesem Zusammenhang auf das Beispiel des ausgebauten KRT-Profils am Mittellandkanal in Recke-Steinbeck verwiesen, weil dort die in den Regelprofilen angegebenen Abstände weit unterschritten wurden. Im Hinblick darauf wird auch in diesem Abschnitt die Erhaltung von prägendem Baumbestand gefordert.

¹² Oberkante abgesenkt, im Wasserwechselbereich und darüber geböschtes Ufer (KRT-Profil)

Im Abschnitt auf der DEK-Westseite vom Ende des geplanten Trapez-Profils bis etwa Höhe Warendorfer-Str.-Brücke wird nach den vorliegenden Planunterlagen ein Ausbau im KRT-Profil zu keinem größeren Eingriff in vorhandene Gehölzstrukturen führen.

➤ **DEK-Ostseite:**

- ❖ **Im Bereich nördlich Graef-Düker bis Höhe Warendorfer-Str.-Brücke ist in den Planfeststellungsunterlagen ein R-Profil vorgesehen; hier regt die Stadt Münster aus gestalterischen Gründen nach wie vor einen Uferausbau im KRT-Profil an.**

Im Abschnitt auf der DEK-Ostseite vom Ende des geplanten Trapez-Profils bis etwa Höhe Warendorfer-Str.-Brücke führt der Ausbau im KRT-Profil ggf. zu einem geringfügig größeren Eingriff in die vorhandenen Kleingärten. Prägende Gehölzstrukturen werden hierdurch jedoch nicht betroffen.

Es ist zu klären, inwieweit der unvermeidbare Eingriff in die vorhandene Kleingartenanlage Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle nach sich zieht, der ggf. durch die Schaffung von Planungsrecht gesichert werden muss.

Das WSA Rheine hat in zwischenzeitlich geführten Gesprächen mit der Stadt Münster den gegenüber der vorläufigen Stellungnahme der Stadt aus Oktober 2004 in den o. g. Teilbereichen nunmehr vorgesehenen Kanaluferausbau im R-Profil damit begründet, dass ein Ausbau im KRT-Profil – gegenüber einem Ausbau im R-Profil – einen höheren bautechnischen Aufwand und damit auch höhere Kosten bedeuten würde.

Aus der Sicht der Stadt Münster kann allerdings dieses Argument des WSA Rheine u. a. wegen der zeitlichen – der DEK-Ausbau im Bereich der Stadtstrecke Münster ist ein „Jahrhundertbauwerk“ – und auch finanziellen Dimension der gesamten Ausbaumaßnahme nicht das allein ausschlaggebende sein.

Aus Sicht der Stadt Münster ist demgegenüber insbesondere der spezifische Umstand entgegen zu halten, dass die Trasse des DEK im Ausbauabschnitt der Lose 11 und 12 in zentraler Stadtlage verläuft. Der DEK berührt in diesem Streckenabschnitt somit unmittelbar den dicht besiedelten Stadtraum Münsters, für den der Ausbau, zahlreiche, auch einschneidende Veränderungen mit sich bringen wird. Eine vergleichbare stadtstrukturelle Situation wie in Münster gibt es im gesamten Ausbauabschnitt der ca. 100 km langen DEK-Südstrecke an keiner anderen Stelle.

Aufgrund dieser Trassenlage sind der DEK und seine angrenzenden Uferbereiche für Münster eben mehr als nur eine Wasserstraße.

Für Münster bedeutet der Kanal mit seinen Uferzonen aufgrund seiner zentralen Lage:

- er ist ein Landschaftsraum mit ausgeprägten, zum Teil sehr alten Vegetationsstrukturen,
- er ist wohnungsnahes Erholungsgebiet,
- er ist Radweg von lokaler und überregionaler Bedeutung,
- er ist Fuß- und Wanderweg,
- die Wohnbebauung - zum Beispiel in Mauritz - ist sehr nah an den Kanal herangerückt.

Hieraus begründet und rechtfertigt sich nach Auffassung der Stadt Münster eben auch ein erhöhter gestalterischer, bautechnischer und kostenmäßiger Aufwand zum Ausbau der Uferprofile im Bereich der Stadtstrecke, insbesondere im stadt- und landschaftsräumlich sehr sensiblen Abschnitt des Loses 12.

Ein weiterer Aspekt hinsichtlich des Ausbaus der künftigen DEK-Ufer ist der Verlauf bzw. die Führung des künftigen Betriebsweges. Die Stadt Münster hatte auf der Grundlage der dem

WSA Anfang 2005 zur Verfügung gestellten „Strukturskizze Grünflächen / Wegeverbindungen“ (s. Anlage E am Ende dieser Stellungnahme) empfohlen, künftig in einigen Streckenabschnitten auf einen durchgehend parallel zum DEK-Ufer geführten Betriebsweg zugunsten einer teilweise verschwenkten Betriebswegführung zu verzichten, um somit in einigen Uferbereichen größere Liegeflächen oder Verweilzonen am neuen DEK-Ufer zu schaffen.

Allerdings ist in den Planfeststellungsunterlagen kein Verschwenken des Betriebsweges wie von der Stadt Münster angeregt

- zwischen Pleistermühlenweg-Brücke und Prozessionsweg-Brücke um ca. 3 – 5 m in westlicher Richtung,
- zwischen Wolbecker-Str.-Brücke und Laerer-Landweg-Brücke um ca. 3,5 m in östlicher Richtung und
- zwischen Höhe Braunsberg Str. 27 und Pleistermühlenweg-Brücke um ca. 13 m in östlicher Richtung.

ersichtlich, weshalb die Stadt diese Anregungen nunmehr erneut vorträgt.

3.3. Ausbau von Brücken

3.3.1. Laerer-Landweg-Brücke (Nr. 77)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 21 f.)

Die Brücke aus dem Baujahr 1957 überführt die Manfred-von-Richthofen-Str. bei DEK-km 69,017 über den Dortmund-Ems-Kanal. Die Kreuzungsanlage hat bezogen auf den Kanal eine lichte Weite von 41,46 m und eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,55 m über dem Normalwasserstand. Neben einer Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand erfordert der Ausbau der Wasserstraße an dieser Stelle eine lichte Weite von 60,57 m.

Daher wird das Brückenbauwerk durch einen Neubau ersetzt.

Die Brücke wird für die Bauzeit gesperrt und an gleicher Stelle neu gebaut.

Der Verkehr wird über die Pleistermühlenweg-Brücke umgeleitet. Die Unterbrechung der Verbindung dauert voraussichtlich 21 Monate. Nach dem Abbruch des vorhandenen Kreuzungsbauwerkes werden die neue Brücke errichtet und die Rampen und die zugehörigen Zufahrten angepasst.

Die vorhandene Deckbrücke hat folgende Abmessungen:

<i>Stützweite:</i>	<i>9,97 m + 42,06 m + 9,97 m</i>
<i>Breite zwischen den Geländern:</i>	<i>9,00 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>6,00 m</i>
<i>Fußwegbreite:</i>	<i>2 x 1,50 m</i>
<i>Lichte Weite bezogen auf die Betriebswege:</i>	<i>9,44 m</i>
<i>Kreuzungswinkel:</i>	<i>92,2212 gon</i>

Die Stadt Münster als zuständiger Straßenbaulastträger erhebt keine Ausbauforderungen.

*Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.2 Nr. 3.1 ist die Ausführung als **Stabbogenbrücke** vorgesehen.*

Das neue Brückenbauwerk soll mit außen liegendem Haupttragwerk ausgeführt werden und folgende Abmessungen erhalten:

<i>Stützweite:</i>	<i>63,755 m</i>
<i>Breite zwischen den Geländern:</i>	<i>9,00 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>6,00 m</i>
<i>Fußwegbreite:</i>	<i>2 x 1,50 m</i>

<i>Lichte Weite bezogen auf den Kanal:</i>	<i>60,58 m</i>
<i>Lichte Durchfahrthöhe:</i>	<i>5,25 m über GWO</i>
<i>Kreuzungswinkel:</i>	<i>93,5840 gon</i>

Zur Verbindung der Straßen begleitenden Fußwege über die Brücke mit dem Betriebsweg werden beidseitig Böschungstreppe mit Schieberinnen für Fahrräder vorgesehen.

Die Gradienten wird um rund 1 m aufgehöhht.

Die Anpassung der Rampe erfolgt im Osten bis zur Kreuzung der Manfred-von-Richthofen-Str. und des Lohausweges. Im Westen reicht die Anpassung der Rampe bis etwa 40 m über die Einmündung des Mauritz-Lindenweges hinaus.

Die östliche Rampe erhält folgenden Querschnitt:

<i>Kronenbreite:</i>	<i>10,40 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>6,00 m</i>
<i>Fußwegbreite:</i>	<i>2 x 1,70 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>2 x 0,50 m</i>

Die westliche Rampe erhält folgenden Querschnitt:

<i>Kronenbreite:</i>	<i>11,00 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>6,00 m</i>
<i>Fußwegbreite:</i>	<i>2 x 2,00 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>2 x 0,50 m</i>

Die Nebenrampen auf der linken und rechten Seite des Kanals werden ebenfalls angepasst und alle vorhandenen Zuwegungen werden wieder hergestellt. Die vorgesehene maximale Längsneigung der östlichen Nebenrampe beträgt 4,75 % auf 91 m.

Die Fahrbahnbreite der Zufahrt zur Landesfeuerweherschule auf der rechten Kanalseite wird auf 3,50 m reduziert.

Für die Dauer der Brückenbaumaßnahme muss die Zufahrt zur Landesfeuerweherschule gesperrt werden.

Die östliche Nebenrampe erhält folgenden Querschnitt:

<i>Kronenbreite:</i>	<i>6,50 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>3,50 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>2 x 1,50 m</i>

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die Stadt Münster als zuständiger Baulastträger erhebt keine Ausbauforderungen. Die Baumaßnahme ist von der WSV veranlasst, sie trägt daher die Baukosten.

Zum geplanten Neubau der Laerer-Landweg-Brücke werden folgende Anregungen vorgetragen:

- **Konstruktion und Gestaltung der Brücke nach Möglichkeit mit innen liegendem Haupttragwerk,**
- **keine Veränderung gegenüber dem heutigen Brückenquerschnitt bzw. der Verkehrsflächen aufgrund veränderter Verkehrsfunktionen,**
- **die Einrichtung einer Behelfsbrücke für Radfahrer und Fußgänger während der Bauzeit ist vorzusehen.**

Eine konkrete, detaillierte Abstimmung hinsichtlich Konstruktion und Gestaltung der neuen Laerer-Landweg-Brücke soll außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erfolgen.

Dabei ist insbesondere der Charakter der in freier Landschaft den Kanal überquerenden „Nebenstraßenbrücke“ zu berücksichtigen.

Die Bedeutung der Brücke für den Individualverkehr ist dabei unterschiedlich. Für den Fahrradverkehr ist ihre Bedeutung sehr hoch (überörtliche Verbindungen), für die Fußgänger als hoch und für den KFZ-Verkehr eher im mittleren Bereich einzustufen.

In diesem Zusammenhang ist auch die landschaftliche Einbindung der Laerer-Landweg-Brücke als sehr hoch in der Umfeldprägung einzustufen. Es gibt ein visuelles Zusammenspiel mit den Grünstrukturen des DEK und der Manfred-von-Richthofen-Str. einerseits und der Wolbecker-Str.-Brücke andererseits. Die urbane Einbindung der Brücke ist als gering einzustufen. Ein visuelles Zusammenspiel gibt es in der Entfernung mit der Sporthalle und der Feuerweherschule.

Auch bei dieser Brücke wird, wie bei allen Nebenstraßenbrücken, eine Alternative zur Stabbogenbrücke gewünscht. Sollte dies nicht möglich sein, ist die geplante Bogenbrücke, ähnlich wie die Schillerstr.-Brücke, in ihrer Architektur dem besonderen „Ort“ zu widmen. Der Landschaftsbezug ist hier bedeutungsvoller, als der urbane Bezug. Da die Stützweite der Brücke jedoch ca. 8 m größer ist, als bei der Schillerstr.-Brücke, sollte der Forderung nach einem leichten, filigranen, weniger großen Bauwerk noch mehr Bedeutung beigemessen werden.

Außer der Forderung nach außen liegenden Nebenanlagen, sollte die Bogenausprägung zumindest flacher sein, um eine mehr zurückhaltende, räumliche Wirkung zu erzielen. Transparenz, Leichtigkeit, Filigranität und Eleganz sollten die anzulegenden Entwurfsprinzipien sein und als solche umgesetzt werden.

Auch bei der Laerer-Landweg-Brücke gilt in Hinblick auf ihre Wirkung bei Tage die Forderung nach einer dezenten Farbgebung und nach Filigranität der tragenden Teile. Um der Wirkung und Nutzung bei Nacht entgegen zu kommen, sollte ein integriertes, Quartier verbindendes Beleuchtungskonzept umgesetzt werden.

Zu den individuellen Gestaltungsvorgaben gehören auch die besondere Verweilqualität für Fußgänger in der Brückenmitte, die z. B. nach Norden in den Kanalbogen schauend in einer „Kanzel“ ähnlichen Ausbuchtung des Geländers verweilen können.

Bei den Brückenköpfen der Laerer-Landweg-Brücke ist gestalterisch besonders auf die „Grün“ einbindenden Eckbereiche, insbes. im Nordwesten des Bauwerks, einzugehen. Das „Grün“ soll auch in Zukunft „Überbrückungsmittel“ im Übergang zur Stadt und zum Freiraum sein.

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Laerer-Landweg-Brücke mit insgesamt 9,00 m (1,50 m Fußweg / 6,00 m Straße / 1,50 m Fußweg) entspricht der Anforderung der Stadt.

Die Längsneigung der Laerer-Landweg-Brücke

- beträgt heute bei der westl. Rampe ca. 2,4 % und bei der östl. Rampe ca. 2,8 %,
- ist künftig geplant bei der westl. Rampe mit ca. 3,5 % und bei der östl. Rampe ca. 3,5 %
- beträgt bei der südöstl. Nebenrampe heute ca. 4,0 % und ist geplant mit ca. 4,8 %,

weshalb die Stadt Münster dringend eine erneute Prüfung zur Anpassung der südöstl. Nebenrampe an eine zumindest Behinderten gerechte maximale Längsneigung von 4 % anregt.

Zur Anbindung der Querspange zwischen westlicher Rampe der Laerer-Landweg-Brücke und dem Betriebsweg sind im Einmündungsbereich zur Straße „Zum Guten Hirten“ abgesenkte Bordsteine vorzusehen. Die vorgesehene Anbindung der Querspange an den Betriebsweg ist fahrgeometrisch und Flächen sparender zu optimieren.

3.3.2.Pleistermühlenweg-Brücke (Nr. 78)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 23 f.)

Die Brücke aus dem Baujahr 1954 überführt die Straße „Zum Guten Hirten“ bei DEK-km 69,648 über den Dortmund-Ems-Kanal.

Die Kreuzungsanlage hat bezogen auf den Kanal eine lichte Weite von 50,27 m und eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,54 m über dem Normalwasserstand. Neben einer Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand erfordert der Ausbau der Wasserstraße an dieser Stelle eine lichte Weite von 96,15 m.

Daher wird das Brückenbauwerk durch einen Neubau ersetzt.

Die Brücke wird für die Bauzeit gesperrt und an gleicher Stelle neu gebaut.

Der Verkehr wird über die Laerer-Landweg-Brücke umgeleitet. Die Unterbrechung der Verbindung dauert voraussichtlich 21 Monate. Nach dem Abbruch des vorhandenen Kreuzungsbauwerkes werden die neue Brücke errichtet und die Rampen und die zugehörigen Zufahrten angepasst.

Die vorhandene Stabbogenbrücke hat folgende Abmessungen:

Stützweite:	51,30 m + 13,50 m
Breite zwischen den Geländern:	9,20 m
Fahrbahnbreite:	6,00 m
Fußwegbreite:	2 x 1,60 m
Lichte Weite bezogen auf den linken Betriebsweg:	12,47 m
Kreuzungswinkel:	98,9842 gon

Die Stadt Münster als zuständiger Straßenbaulastträger fordert Gehwege auf der östlichen Rampe der Brücke. Weitere Ausbauforderungen werden nicht erhoben.

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.2 Nr. 5.1 ist die Ausführung als **Stabbogenbrücke** vorgesehen.

Das neue Brückenbauwerk soll mit außen liegendem Haupttragwerk ausgeführt und die Fahrbahn als Stahlplatte (orthotrope Platte) ausgebildet werden.

Die Brücke erhält folgende Abmessungen:

Stützweite:	98,713 m
Breite zwischen den Geländern:	9,20 m
Fahrbahnbreite:	6,00 m
Fußwegbreite:	2 x 1,60 m
Lichte Weite bezogen auf den Kanal:	96,15 m
Lichte Durchfahrtshöhe:	5,25 m über GWO
Kreuzungswinkel:	96,1219 gon

Zur Verbindung der Straßen begleitenden Fußwege über die Brücke mit dem Betriebsweg werden beidseitig Böschungstreppen mit Schieberinnen für Fahrräder vorgesehen.

Die Gradienten werden um rund 1 m aufgehöhht.

Die Anpassung der östlichen Rampe erfolgt auf einer Länge von etwa 185 m. Im Westen reicht die Anpassung der Rampe bis zur Kreuzung der Straße „Zum Guten Hirten“ mit der Alerdinckstr. bzw. Greta-Bünichmann-Str..

Auf der linken Kanalseite wird auf Forderung der Stadt Münster an der nördlichen Seite der Rampe am Rampenfuß ein Fuß- und Radweg (2,25 m breit, 2 x 1,00 m Bankette) mit Anbindung an den Betriebsweg angelegt.

Die Nebenrampe auf der linken Kanalseite wird angepasst. Alle vorhandenen Zuwegungen werden wieder hergestellt.

Die westliche Rampe erhält folgenden Querschnitt:

<i>Kronenbreite:</i>	<i>12,10 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>0,50 m</i>
<i>Fußwegbreite:</i>	<i>1,60 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>6,00 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>1,50 m</i>
<i>Fußwegbreite:</i>	<i>1,50 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>1,00 m</i>

Die östliche Rampe erhält folgenden Querschnitt:

<i>Kronenbreite:</i>	<i>10,00 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>6,00 m</i>
<i>Fußwegbreite:</i>	<i>2 x 1,50 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>2 x 0,50 m</i>

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die Stadt Münster als zuständiger Baulastträger erhebt keine Ausbauforderungen. Die Bau-
maßnahme ist von der WSV veranlasst, sie trägt daher die Baukosten.

Zum geplanten Neubau der Pleistermühlenweg-Brücke werden folgende Anregungen vorgetragen:

- **Konstruktion und Gestaltung der Brücke nach Möglichkeit mit innen liegendem Haupttragwerk,**
- **keine Veränderung gegenüber dem heutigen Brückenquerschnitt bzw. der Verkehrsflächen aufgrund veränderter Verkehrsfunktionen,**
- **die Einrichtung einer Behelfsbrücke für Radfahrer und Fußgänger während der Bauzeit ist vorzusehen.**

Eine konkrete, detaillierte Abstimmung hinsichtlich Konstruktion und Gestaltung der neuen Pleistermühlenweg-Brücke soll außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erfolgen.

Die neue Pleistermühlenweg-Brücke hat eine künftige Spannweite von ca. 100 m über die breiteste Wasserspiegelbreite (ca. 77 m) im Verlauf der DEK-Stadtstrecke. Bei dieser Spannweite ist zu beachten, dass die Tragwerkshöhe der neuen Pleistermühlenweg-Brücke sich der Höhe der von hier aus sichtbaren Warendorfer-Str.-Brücke unterordnet.

Auch bei der Pleistermühlenweg-Brücke sind die spezifischen Anforderungen einer „Nebenstraßenbrücke“ zu berücksichtigen. Die Bedeutung der Brücke für den Individualverkehr ist unterschiedlich. Für den Fahrradverkehr und für die Fußgänger ist ihre Bedeutung sehr hoch (auch überörtliche Verbindungen). Ihre Bedeutung für den KFZ-Verkehr ist eher im mittleren Bereich einzustufen.

In diesem Zusammenhang ist auch ihre landschaftliche Einbindung als sehr hoch in der Umfeldprägung einzustufen. Es gibt ein visuelles Zusammenspiel mit den Grünstrukturen des Kanalbereiches und der Straße „Zum Guten Hirten“ einerseits und der Prozessionsweg-Brücke andererseits. Die urbane Einbindung der Brücke ist als gering einzustufen. Ein visuelles Zusammenspiel gibt es in der Entfernung lediglich mit den durch Grünkulissen hindurchschimmernden Wohngebietsstrukturen.

Erst recht bei dieser Brücke wird, wie bei allen Nebenstraßenbrücken, eine Alternative zur Stabbogenbrücke gefordert. Nirgendwo ist die Veränderung des Stadtraumes so gravierend, wie hier, im Bereich der Kanalkurve.

Sollte diese Forderung nicht erfüllbar sein, ist die geplante Bogenbrücke dann erst recht und speziell hier in ihrer Architektur dem besonderen „Ort“ zu widmen. Der Landschaftsbezug ist auch hier bedeutungsvoller, als der urbane Bezug. Da die Stützweite der neuen Brücke jedoch sogar ca. 34 m länger gegenüber der heutigen Brücke ist, sollte der Forderung nach einem leichten, filigranen, weniger großem Bauwerk umso mehr Bedeutung beigemessen werden.

Außer der Forderung nach außen liegenden Nebenanlagen sollte die Bogenausprägung zumindest flacher sein, um eine mehr „zurückhaltende“, räumliche Wirkung zu erzielen. Transparenz, Leichtigkeit, Filigranität und Eleganz sind erst recht hier entscheidend wichtige Entwurfsprinzipien und als solche umzusetzen.

Rundrohrbögen, bzw. Fachwerkbögen mit diagonal-(schräg-) verstreuten Zugstangen bzw. -stäben (V/X-Struktur), mit zusätzlichem, flacheren Bogen im Bereich des Untergurtes sollten das Entwurfsprinzip untermauern.

Fachwerkähnliche Queraussteifungen im oberen Bogenbereich würden die Brücke zudem filigraner wirken lassen. Die Auflösung der statischen Profile in mehr und schmalere Teilstücke ist ein zusätzliches Mittel gegen die zwangsläufige Überdimensionierung der Standard-Bogenbrücke bei Stützweiten dieser Größenordnung, wie sie in der Planfeststellung dargestellt ist. Die unteren Träger sollten, gemäß den Forderungen zuvor, deutliche, horizontale Unterteilungen (Stege, etc.) aufweisen. Eine Nebenstraßenbrücke sollte grundsätzlich nicht mächtiger erscheinen, als eine Hauptstraßenbrücke!

Auch bei dieser Brücke gilt hinsichtlich ihrer Wirkung bei Tage die Forderung, einerseits nach Filigranität der tragenden Teile, und andererseits nach einer dezenten Farbgebung. Um der Wirkung und Nutzung bei Nacht entgegen zu kommen, sollte auch hier und erst recht wegen der Stützweite der Brücke ein integriertes, Quartier verbindendes Beleuchtungskonzept umgesetzt werden.

Zu den individuellen Gestaltungsvorgaben gehören die Verweilqualität für den Fußgänger, der auch hier in Brückenmitte, nach Süden und Norden ausgerichtet, in vielleicht einer „Kanzel“ ähnlichen Ausbuchtung des Geländers verweilt und in den Kanalbogen oder zur Prozessionsweg-Brücke schauen kann.

Gestalterisch ist bezüglich der Brückenkopfbereiche auf die „Grün“ einbindenden Eckbereiche, insbesondere im Südwesten besonders einzugehen. Das „Grün“ soll auch in Zukunft „Überbrückungsmittel“ im Übergang zur Stadt und zum Freiraum sein.

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Pleistermühlenweg-Brücke (Nr. 78) mit insgesamt 9,20 m (1,60 m Fußweg / 6,00 m Straße / 1,60 m Fußweg) entspricht der Anforderung der Stadt.

Die Längsneigung der Pleistermühlenweg-Brücke

- beträgt heute bei der westl. Rampe ca. 2,1 % und bei der östl. Rampe ca. 2,4 %,
- ist künftig geplant bei der westl. Rampe mit ca. 4,0 % und bei der östl. Rampe ca. 4,0 %
- beträgt bei dem südwestl. der Brücke selbstständig geführten Geh- und Radweg heute ca. 3,2 % und ist geplant mit ca. 5,2 %,

weshalb die Stadt Münster dringend eine erneute Prüfung zur Anpassung des südwestl. der Brücke selbstständig geführten Geh- und Radwegs an eine zumindest Behinderten gerechte maximale Längsneigung von 4 % anregt.

Im östlichen Rampenbereich ist auf der nördlichen Seite ein kombinierter Geh- und Radweg in 2,50 m Breite auf der gesamten Rampenlänge auszubilden, wobei eine Hochbordabsenkung vor der Brücke zur Einfädelung des aus östlicher Richtung kommenden Radverkehrs in die Straße „Zum Guten Hirten“ erforderlich wird.

3.3.3.Prozessionsweg-Brücke (Nr. 79)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 24 ff.)

Die Brücke aus dem Baujahr 1952 überführt einen Fuß- und Radweg DEK-km 70,070 über den Dortmund-Ems-Kanal.

Die Kreuzungsanlage hat bezogen auf den Kanal eine lichte Weite von 39,87 m und eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 m über dem Normalwasserstand. Neben einer Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand erfordert der Ausbau der Wasserstraße an dieser Stelle eine lichte Weite von 69,67 m.

Daher wird das Brückenbauwerk durch einen Neubau ersetzt.

Die Brücke wird für die Bauzeit gesperrt und an gleicher Stelle neu gebaut.

Für Fußgänger und Radfahrer wird eine Behelfsbrücke über den Dortmund-Ems-Kanal zur Verfügung gestellt.

Nach dem Abbruch des vorhandenen Kreuzungsbauwerkes werden die neue Brücke errichtet und die Rampen und die zugehörigen Zufahrten angepasst.

Die vorhandene Deckbrücke hat folgende Abmessungen:

Stützweite:	46,00 m + 15,50 m
Breite zwischen den Geländern:	3,20 m
Fuß-/ Radwegbreite:	3,20 m
Lichte Weite bezogen auf die Betriebswege:	15,335 m
Kreuzungswinkel:	67,8000 gon

Die Stadt Münster als zuständiger Straßenbaulastträger erhebt keine Ausbauforderungen.

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.2 Nr. 7.1 ist die Ausführung als **Rohrfachwerkbrücke** vorgesehen.

Die Brücke erhält folgende Abmessungen:

Stützweite:	82,302 m
Breite zwischen den Geländern:	3,00 m
Fuß-/ Radwegbreite:	3,00 m
Lichte Weite bezogen auf den Kanal:	69,67 m
Lichte Durchfahrtshöhe:	5,25 m über GWO
Kreuzungswinkel:	67,8101 gon

Beidseitig der Brücke werden Böschungstreppen mit Schieberinnen für Fahrräder vorgesehen.

Die Gradienten werden um rund 1 m aufgehöhht.

Die Anpassung der Rampen reicht im Osten bis etwa 140 m und im Westen bis etwa 40 m hinter die bestehenden Spundwände.

Die maximale Längsneigung der östlichen Rampe beträgt 4,5 % auf 91,5 m und der westlichen Rampe 6,9 % auf 0,5 m.

Alle vorhandenen Zuwegungen werden wieder hergestellt.

Die Rampen erhalten folgenden Querschnitt:

Kronenbreite:	3,00 m
Fuß-/ Radwegbreite:	2,00 m
Bankettbreite:	2 x 0,50 m

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die Stadt Münster als zuständiger Baulastträger erhebt keine Ausbauforderungen. Die Baumaßnahme ist von der WSV veranlasst, sie trägt daher die Baukosten.

Zum geplanten Neubau der Prozessionsweg-Brücke werden folgende Anregungen vorgetragen:

- **keine Veränderung gegenüber dem heutigen Brückenquerschnitt bzw. der Verkehrsflächen aufgrund veränderter Verkehrsfunktionen,**
- **die Einrichtung einer Behelfsbrücke für Radfahrer und Fußgänger während der Bauzeit wird ausdrücklich begrüßt.**

Der Prozessionsweg-Brücke kommt sowohl aus kulturhistorischen Aspekten als auch aus Sicht von Freizeit und Erholung eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grunde ist die den Prozessionsweg begleitende Lindenallee zu erhalten.

Der vorgelegten Planung, nach der auf der DEK-Ostseite die Allee auf ca. 120 m Länge gefällt werden soll, wird nicht zugestimmt. Im Rahmen der Brückenplanung soll eine Lösung zum Erhalt der Bäume gefunden werden (ggf. durch eine aufgeständerte Wegekonstruktion) zwischen den Bäumen.

Die am Wegrand zwischen den Bäumen stehenden Kreuzwegstationen sind zu erhalten bzw. an das durch den Ausbau veränderte Höhenniveau anzupassen.

Eine konkrete, detaillierte Abstimmung hinsichtlich Konstruktion und Gestaltung der neuen Prozessionsweg-Brücke soll außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erfolgen.

Dabei sind insbesondere die alten Baumreihen auf den Rampen weitestgehend zu erhalten, da die vorhandenen Bäume noch eine hohe Vitalität aufweisen.

Die Brücke soll als leichte Wegeverbindung entwickelt werden. Besonders die Verbindung der mit alten Bäumen bestandenen Wegerampen zu der neuen Brückenhöhe ist im Detail auszuarbeiten.

Grundsätzlich sollte bei der Prozessionsweg-Brücke eine völlig eigenständige Sonderform für die Brücke möglich sein.

Die Stadt Münster bekräftigt noch einmal die Vereinbarung im „Arbeitskreis Brückengestaltung“, dass von der WSV ein Optimierungsverfahren für die Konstruktion und Gestaltung der neuen Prozessionsweg-Brücke, einschließlich ihrer Rampen, in Form einer Mehrfachbeauftragung durchgeführt wird.

Dabei wird insbesondere darauf zu achten sein, dass hinsichtlich der Anforderungen an Konstruktion und Architektur der neuen Prozessionsweg-Brücke, die sich künftig, wie bereits heute auch, in einem besonders sensiblen naturräumlichen Umfeld befinden wird, besondere Maßstäbe angelegt und erfüllt werden.

In ihrer Bedeutung für den Individualverkehr ist sie auch für den Fahrradverkehr als hoch einzustufen. Die Kriterien landschaftlicher Einbindung sind ebenfalls sehr hoch einzustufen. Es gibt ein visuelles Zusammenspiel der Prozessionsweg-Brücke mit den Grünstrukturen, besonders mit der Allee, mit der Mauritzer-Eisenbahn-Brücke und mit der Warendorfer-Str.-Brücke, und nach Süden hin, mit der Pleistermühlenweg-Brücke.

Die urbane Einbindung der Prozessionsweg-Brücke ist kaum relevant bzw. als gering zu bezeichnen. Dafür ist die dominante Prägung der Rampenbereiche durch „gassenartige“, strikt lineare, parallel ansteigende Baumalleebegleitung einzigartig und sollte deshalb Prägung für die Architektur der neuen Brücke sein.

Die Feststellung der hohen Baumvitalität macht zudem und erst recht den Schutz dieses bodendenkmalrelevanten „Kleinods“ erforderlich, d. h., dass durch die Baumaßnahme kein schädigender Eingriff im Bereich der Rampen und davor entstehen darf.

Der in den Planunterlagen dargestellte geplante Querschnitt der Prozessionsweg-Brücke (Nr. 79) mit insgesamt 3,00 m (nur Fuß- und Radweg) liegt unterhalb des bestehenden Nutzungsmaßes von 3,20 m Breite. Das Bestandsmaß ist auch zukünftig sicherzustellen. Angesichts der Bedeutung für den Radverkehr und der erheblichen Flächeneinsparung bei der neuen Warendorfer-Str.-Brücke (vgl. Kap. 3.3.5.) ist die Querschnittsbreite der neuen Prozessionsweg-Brücke dahingehend zu optimieren, dass zu einem späteren Zeitpunkt ggf. auch der Radverkehr zugelassen werden kann.

Wegen der Besonderheit in der Erscheinung (Innen- und Außenwirkung) der Brücke wäre es folgerichtig, dass kein „Stabbogenbrückentyp“ errichtet wird, sondern, auch in Anlehnung an die bestehende Brücke, eine eher leicht gebogene Balken- bzw. Kasten- (Rahmen-) Brücke. Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Fachwerkrahmenbrücke geht in ihrem Typus zwar auf diese Forderung ein. Es reicht aber nicht aus, wenn diese Brücke lediglich keine Stabbogenbrücke ist. Bei der dargestellten Brücke fehlt insbesondere die eingeforderte Filigranität, die konstruktive und gestalterische Leichtigkeit des Bauwerks. Auch fehlt Aufenthaltsqualität der neuen Brücke.

Die in Verbindung mit und in Weiterführung der Geradlinigkeit des Prozessionsweges geplante Geradlinigkeit der dargestellten neuen Brücke ist in Übereinstimmung mit der Forderung der Stadt Münster. Die bereits bei anderen, neu zu bauenden DEK-Brücken thematisierte wichtige Aufenthalts- und Verweilqualität der neuen Brücken gilt im Grundsatz auch für die neue Prozessionsweg-Brücke, d. h. die gewünschte Geradlinigkeit des neuen Brückenbauwerks könnte auch Ausbuchtungen bzw. „Kanzeln“ haben.

Wegen ihrer besonderen Wirkung am Tage gilt auch bei der Prozessionsweg-Brücke, neben der Forderung nach Filigranität der tragenden Teile, die Forderung nach einer dezenten Farbgebung. Um der Wirkung und Nutzung bei Nacht entgegen zu kommen, sollte auch hier und erst recht wegen der größeren Stützweite der Brücke ein integriertes Beleuchtungskonzept umgesetzt werden.

Auf die Notwendigkeit der grüngestalterischen Einbindung der Eckbereiche in die Brückenköpfe und umgekehrt, ist auch und erst recht bei dieser Brücke besonderer Wert zu legen.

Die Längsneigung der Prozessionsweg-Brücke

- beträgt heute bei der westl. Rampe ca. 4,3 % und bei der östl. Rampe ca. 4,5 %,
- und ist geplant bei der westl. Rampe mit ca. 6,9 % auf 0,5 m an der steilsten Stelle und mit ca. 4,5 % im restlichen westl. Rampenverlauf sowie bei der östl. Rampe durchgehend mit ca. 4,5 %,

weshalb die Stadt Münster dringend eine erneute Prüfung zur Anpassung der künftigen Rampen an zumindest Behinderten gerechte maximale Längsneigungen von 4 % anregt.

Sollte die Umsetzung der geforderten, Behinderten gerechten Rampenneigung von durchgängig 4 % zur Folge haben, dass die Rampen erhöht, d. h. aufgeschüttet werden müssen, sind Maßnahmen zu vermeiden, die den Baumbestand gefährden.

Die Alleebäume könnten z. B. erhalten werden, wenn die erforderliche Rampenerhöhung auf beiden Seiten des Kanals wie ein Überbau mit Betonfertigteileplatten, mit mittleren Unterzügen in Längsrichtung, auf in Abständen errichteten, pfahlgegründeten Punktfundamenten, in der Mittelachse des Prozessionsweges hergestellt wird. Der alte Damm könnte so bestehen bleiben, die Baumwurzeln würden dadurch aller Voraussicht nach nicht nachhaltig beeinträchtigt. Die Bäume bzw. die Allee sowie der bodendenkmalwerte Prozessionsweg könnten so vermutlich erhalten bleiben.

Die Bestandsflächen der Zuwegungen auf den beiden Rampen bis zur Brücke betragen im Durchschnitt ca. 2,50 m, und nicht wie im Erläuterungsbericht auf Seite 26 dargelegt 2,00 m. Entsprechend ist das heutige durchschnittliche Maß von 2,50 m Breite bei der Wiederherstellung der Wegeflächen auf den beiden Rampen der Prozessionsweg-Brücke sicherzustellen.

Die im Bereich der östlichen Rampe in den Planunterlagen dargestellten nördlichen und südlichen Fußwegeanbindungen mit 1,00 m Breite sind nicht ausreichend dimensioniert.

Über die heute vorhandenen 1,50 – 2,00 m breiten befestigten Wegeflächen sind auch künftig die Anbindungen für den Fuß- und Radverkehr an den Betriebsweg sicherzustellen. Hierzu bedarf es zumindest der Wiederherstellung der vorhandenen, nördlichen und südlichen Wegeverbindungen im o. g. Bestandsmaß. Auf der südlichen Seite der östlichen Rampe ist in jedem Fall ein kombinierter Fuß- und Radweg vorzusehen.

3.3.4.Mauritzer-Eisenbahn-Brücke (Nr. 80)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 26 f.)

Die Brücke aus dem Baujahr 1960 überführt das Gleis der Regionalstrecke Münster - Rheda bei DEK-km 70,270 über den Dortmund-Ems-Kanal.

Die Kreuzungsanlage hat bezogen auf den Kanal eine lichte Weite von 44,60 m und eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,56 m über dem Normalwasserstand. Neben einer Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand erfordert der Ausbau der Wasserstraße an dieser Stelle eine lichte Weite von 54,76 m.

Daher wird das Brückenbauwerk durch einen Neubau ersetzt.

Aufgrund der Bedeutung der Strecke und des hohen Verkehrsaufkommens ist eine Sperrung der Brücke für die Bauzeit nicht möglich.

Der Neubau der Mauritzer-Eisenbahn-Brücke ist eng mit dem Neubau der Warendorfer-Str.-Brücke verknüpft und ist aufgrund der engen Platzverhältnisse nur in direkter Abhängigkeit zur Warendorfer-Str.-Brücke möglich. Der Neubau der Brücke erfolgt an gleicher Stelle.

Die Baumaßnahme zur Änderung der Kreuzungsanlage umfasst folgenden Arbeitsablauf:

- Herstellung einer Behelfsumfahrung auf den Widerlagern der Warendorfer-Str.-Brücke
- Abbruch des vorhandenen Kreuzungsbauwerkes
- Errichtung des neuen Kreuzungsbauwerkes
- Anpassung der Rampen und der Gleise
- Rückbau der Behelfsumfahrung

Für den Anschluss der Gleise für die Behelfsumfahrung sowie nach Fertigstellung des neuen Bauwerkes sind kurzzeitige Vollsperrungen der Bahnstrecke erforderlich.

Die vorhandene Deckbrücke hat folgende Abmessungen:

Stützweite:	48,48 m
Lichte Breite der Regelspur:	4,00 m
Kreuzungswinkel:	88,1481 gon

Die Deutsche Bundesbahn als zuständiger Baulastträger erhebt keine Ausbauforderungen. Die Baumaßnahme ist von der WSV veranlasst, sie trägt daher die Baukosten.

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.2 Nr. 8.1 ist die Ausführung als **Stabbogenbrücke** vorgesehen.

Das neue Brückenbauwerk soll mit außen liegendem Haupttragwerk ausgeführt und die Fahrbahn als Stahlplatte (orthotrope Platte) ausgebildet werden.

Die Brücke erhält folgende Abmessungen:

Stützweite:	57,656 m
Lichte Breite der Regelspur:	4,00 m
Notfußweg:	0,75 m
Lichte Weite bezogen auf den Kanal:	54,76 m
Lichte Durchfahrtshöhe:	5,25 m über GWO
Kreuzungswinkel:	87,5437 gon

Die Baustrecke hat eine Gesamtlänge von etwa 490 m.

Die Gradienten werden um rund 1 m aufgehöhht.

Die Rampen erhalten folgenden Querschnitt:

Kronenbreite:	5,26 m
---------------	--------

Gleisbettbreite: 4,46 m
Randwegbreite: 2 x 0,40 m

Grundsätzlich können in der Zeit von 22 bis 6 Uhr Nachtarbeitsstunden anfallen. Die zulässigen Werte der TA-Lärm dürfen nicht überschritten werden.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Eine konkrete, detaillierte Abstimmung hinsichtlich Konstruktion und Gestaltung der neuen Mauritzer-Eisenbahn-Brücke im Zusammenhang mit der Warendorfer-Str.-Brücke soll außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erfolgen.

Aufgrund der direkten Nähe zu den beiden Brückenteilen der in Bogenform geplanten Warendorfer-Str.-Brücke würde ein zusätzliches „Bogenbauwerk“ für die Eisenbahnbrücke das Gesamtbauwerk aus Warendorfer-Str.- und Mauritzer-Eisenbahn-Brücke (insgesamt 6 Bögen) voraussichtlich überdimensioniert erscheinen lassen. Dies würde im Widerspruch zu den grundsätzlichen Forderungen der Stadt stehen, das Gesamtbrückenbauwerk nach Möglichkeit auf seine besonderen stadtgestalterischen Anforderungen hin, in Bezug auf seine Lage, also den „Ort“, der verkehrlichen Bedeutung und der urbanen Einbindung hin („Stadt-tor“-Situation) zu erstellen (d.h. besser insgesamt 4 statt 6 Bögen). Ein zurückhaltendes Erscheinungsbild der künftigen Mauritzer-Eisenbahn-Brücke ist, stadtgestalterisch gesehen, verträglicher in Hinblick auf das zu beachtende Gesamtbild „Stadteingang / Stadtausgang“.

Alternativen zum Bogentyp sind seitlich geschlossene oder offene, fachwerkartige Kasten- bzw. Wannentypen. Um das Brückenbauwerk klein zu halten, d. h. deutlich niedriger als in der Bogenform, sollten beim geschlossenen Kastentyp die seitlichen Tragwerke nicht höher, als die Fensterunterkanten der vorbeifahrenden Zugwagons sein. Bei einem offenen, fachwerkartigen Kastentyp sollte das seitliche Tragwerk nicht höher sein, als der vorbeifahrende Zug. Die gestalterische „Unterordnung“ der Funktion Eisenbahn sollte gewährleistet sein. Diese kann mit der Leichtigkeit und Transparenz eines fachwerkartigen „Hohlkastensystems“ erreicht werden.

Wie bei der WLE-Brücke sollte auch hier die Farbgebung – entsprechend der Funktion als Eisenbahnbrücke – dezent „materialisch“ sein.

3.3.5.Warendorfer-Str.-Brücke (Nr. 81)

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 28 ff.)

Die Brücke aus dem Baujahr 1961 überführt die Landesstraße 843 bei DEK-km 70,288 über den Dortmund-Ems-Kanal.

Die Kreuzungsanlage hat bezogen auf den Kanal eine lichte Weite von 44,60 m und eine lichte Durchfahrthöhe von 4,64 m über dem Normalwasserstand. Neben einer Durchfahrthöhe von mindestens 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand erfordert der Ausbau der Wasserstraße an dieser Stelle eine lichte Weite von 54,76 m.

Daher wird das Brückenbauwerk durch einen Neubau ersetzt.

Aufgrund der Bedeutung der Strecke und des sehr hohen Verkehrsaufkommens ist eine Sperrung der Brücke für die Bauzeit nicht möglich.

Die vorhandenen Randbedingungen, insbesondere die geringen Platzverhältnisse, erfordern die Herstellung der neuen Warendorfer-Str.-Brücke mit zwei getrennten Überbauten.

Des Weiteren muss der Neubau aufgrund der bereits unter Kap. 3.3.4. beschriebenen Abhängigkeit zum Bau der neuen Mauritzer-Eisenbahn-Brücke in zwei zeitlich getrennten Abschnitten erfolgen. Der Neubau der Brücke erfolgt an gleicher Stelle.

Die Baumaßnahme zur Änderung der Kreuzungsanlage umfasst folgenden Arbeitsablauf:

- Herstellung des nördlichen Überbaus des neuen Kreuzungsbauwerkes und Verwendung als Behelfsumfahrung nördlich des vorhandenen Brückenbauwerkes
- Abbruch des vorhandenen Kreuzungsbauwerkes
- Unterbrechung der Baumaßnahme für die Herstellung der neuen Mauritzer-Eisenbahn-Brücke
- Errichtung des südlichen Überbaus des neuen Kreuzungsbauwerkes
- Anpassung der Rampen und des vorhandenen Wegenetzes
- Rückbau der Behelfsumfahrung

Die Zufahrt zur Straße „Wilhelmshavenufer“ muss aus bautechnischen Gründen für die gesamte Dauer der Baumaßnahme von voraussichtlich 36 Monaten gesperrt werden.

Die vorhandene Deckbrücke hat folgenden Querschnitt:

Stützweite:	47,40 m
Breite zwischen den Geländern:	22,20 m
Fahrbahnbreite:	14,50 m
Radwegbreite:	2 x 1,60 m
Fußwegbreite:	2 x 2,25 m
Kreuzungswinkel:	88,1481 gon

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.2 Nr. 9.1 ist die Ausführung als **Stabbogenbrücke** vorgesehen.

Das neue Kreuzungsbauwerk soll aus zwei Überbauten mit außen liegendem Haupttragwerk bestehen und die Fahrbahn wird als Stahlplatte (orthotrope Platte) ausgebildet werden.

Die Brücken erhalten jeweils folgende Abmessungen:

Stützweite:	57,656 m
Breite zwischen den Geländern:	10,75 m
Fahrbahnbreite:	6,50 m
Radwegbreite:	1,50 m
Fußwegbreite:	2,25 m
Hochbord:	0,50 m
Lichte Weite bezogen auf den Kanal:	54,76 m
Lichte Durchfahrtshöhe:	5,25 m über GWO
Kreuzungswinkel:	87,5437 gon

Zur Verbindung des nördlichen, Straßen begleitenden Fußweges über die Brücke mit dem Betriebsweg werden beidseitig Böschungstreppen mit Schieberinnen für Fahrräder vorgesehen.

Die Gradienten werden insgesamt um rund 1 m aufgehöhht.

Die Anpassung der östlichen Rampe erfolgt bis etwa 20 m vor der heutigen Einmündung der Straße „Am Pulverschuppen“.

Die östliche Rampe erhält folgenden Querschnitt:

Kronenbreite:	24,75 m
Fahrbahnbreite:	16,25 m
Radwegbreite:	2 x 1,50 m
Fußwegbreite:	2 x 2,25 m
Bankettbreite:	2 x 0,50 m

Die Straßen „Wilhelmshavenufer“ und „Am Pulverschuppen“ werden durch eine neue, parallel zur Warendorfer Str. verlaufende Rampe miteinander verbunden und über eine neue Einmündung an die Warendorfer Str. mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und jeweiligen Banketten von 1,00 m bzw. 1,50 m angeschlossen.

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.2 lfd. Nr. 9.1.03 liegt die künftige Unterhaltungspflicht für diese Einmündung bei der Stadt Münster.

Die neue Nebenrampe erhält folgenden Querschnitt:

<i>Kronenbreite:</i>	<i>7,75 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>1,00 m</i>
<i>Rinnenbreite (gepflastert):</i>	<i>0,50 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>4,75 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>1,50 m</i>

Auf der heute vorhandenen Nebenrampe, die die Warendorfer Str. mit der Straße „Wilhelmshavenufer“ verbindet, wird ein Rad- und Fußweg mit 2,25 m Breite und 2 x 1,00 m Bankette mit Anbindung an das vorhandene Wegenetz angelegt.

Gemäß Bauwerksverzeichnis Teil 2.2 lfd. Nr. 9.1.03 liegt die künftige Unterhaltungspflicht für den neuen Rad- und Fußweg bei der Stadt Münster.

Die Anpassung der westlichen Rampe reicht bis etwa 10 m hinter der Einmündung der Moselstr. in die Parallelstraße der Warendorfer Straße.

Die westliche Rampe erhält folgenden Querschnitt:

<i>Kronenbreite:</i>	<i>23,00 m</i>
<i>Fahrbahnbreite:</i>	<i>14,50 m</i>
<i>Radwegbreite:</i>	<i>2 x 1,50 m</i>
<i>Fußwegbreite:</i>	<i>2 x 2,25 m</i>
<i>Bankettbreite:</i>	<i>2 x 0,50 m</i>

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die Stadt Münster als zuständiger Baulastträger erhebt keine Ausbauforderungen. Die Baumaßnahme ist von der WSV veranlasst, sie trägt daher die Baukosten.

Eine konkrete, detaillierte Abstimmung hinsichtlich Konstruktion und Gestaltung der neuen Warendorfer-Str.-Brücke im Zusammenhang mit der Mauritzer-Eisenbahn-Brücke soll außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erfolgen.

Die Gestaltung der Warendorfer-Str.-Brücke, zusammen mit der unmittelbar südlich davor gelegenen Mauritzer-Eisenbahn-Brücke, ist wegen ihrer besonderen Verkehrsfunktion und -belastung aus Eisenbahn- und vierspuriger Straßenverbindung mit untergeordneten Fuß- und Radwegen und ihrer besonderen städtebaulichen Wirkung als „Eingangstor“ zur östlichen Innenstadt von besonderer Bedeutung. Hier ist der Übergang aus der freien Landschaft in die Brückenkonstruktion zu untersuchen. Die Anzahl der Brückenbögen ist nach Möglichkeit zu minimieren.

Auch sollte das Motiv des Blickes auf die Schleuse und die große Wasserfläche ihres Vorhakens bei der Ausgestaltung des Fußweges auf der nördlichen Brückenseite (Aussichtspunkte) in die Gestaltung einbezogen werden.

Die Warendorfer-Str.-Brücke ist wegen ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraßenbrücke von besonderer stadtgestalterischer Bedeutung. Die moderne Interpretation des „Stadttores“ bevorzugt die Sichtweise eines integrierenden, verbindenden neuen Bauwerkes. Eine Brücke

als „Willkommensgruß“ mit einladender Wirkung ist gewünscht. Das heißt, die Benutzer/innen und Bürger/innen der Stadt erwarten ein zwar prägnantes, individuelles, jedoch leichtes, das Stadtbild unterstützendes Bauwerk.

Die Bedeutung der Brücke für den motorisierten Individualverkehr ist wegen ihrer überörtlichen Funktion hoch. Der Fahrradverkehr auf der Brücke ist mittelmäßig frequentiert, Fußgänger sind seltene Benutzer der Brücke.

In ihrer Umfeldprägung ist die Brücke, hinsichtlich ihrer landschaftlichen Einprägung nur mittelmäßig einzustufen. Es gibt ein visuelles Zusammenspiel mit der Schleuse und in Verbindung mit der Mauritzer-Eisenbahn-Brücke auch mit der Prozessionsweg-Brücke. Die urbane Einbindung ist trotz des besonderen Stellenwertes als „Stadttor-Brücke“ eher als gering einzustufen. Es gibt zwar kein direktes Zusammenspiel mit urbanen Strukturen, jedoch ist ihre Funktion im Übergangsbereich zwischen Landschaftsraum und Stadt als „einleitendes Element urbaner Strukturen“ nicht unerheblich. Bis dato gibt es bei der vorhandenen Warendorfer-Str.-Brücke diese Funktion und Wirkung auch nicht; es gibt bisher keinerlei Prägung der heutigen Brücke als „Eingangstor“ zur urbanen Innenstadt. Mit dem Neubau der Warendorfer-Str.-Brücke bietet sich auch die Chance für eine Wiederherstellung bzw. für eine Stadtreparatur im Sinne der eigentlichen Funktion der Brücke im Stadtraum. Bisher waren der „Stadteingang“ und die Kanalüberführung auf der bzw. von der Brücke aus kaum wahrnehmbar.

Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Brücken Nr. 80 und 81, die Mauritzer-Eisenbahn-Brücke und die Warendorfer-Str.-Brücke, sind aus städtebaulicher Sicht zusammen zu bewerten. Wenn es bei dem „3-Brücken-System“ bleibt, und es keine Alternativen zur Bogenbrücke für die Straße, einschließlich ihrer Nebenanlagen, gibt, ist dennoch auf die gestalterische Trennung beider Funktionen, unter Beibehaltung des architektonischen Gesamteindrucks zu achten. Die Straßenbrücke soll als eigenständiges Bauwerk wirken und sich optisch von der Eisenbahnbrücke unterscheiden – und umgekehrt, und dabei dennoch als verträgliches Nebeneinander in ein gestalterisches Gesamtbild passen.

Die Straßenbrücke sollte deshalb maximal 4 Bögen erhalten, die direkt benachbarte Eisenbahnbrücke sollte nach Möglichkeit als Hohlkastenbrücke ausgeführt werden.

Der individuell, eigenständige Charakter der Warendorfer-Str.-Brücke ist, trotz Bogenform, z. B. mit einer anderen Profilform der Hauptträger zu erreichen. Auch bei dieser Brücke sollte über Alternativen zu den in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten senkrechten Zugstäben (z. B. in X / V –Struktur) nachgedacht werden.

Auch wenn an diesem Ort keine „Sichtbeziehungen“ zu schützen sind (vgl. die Ausführungen in Kap. 2.3.6. zur Wolbecker-Str.-Brücke in Verbindung mit der Herz-Jesu-Kirche), sollte man auch hier (wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt) auf Querstreben bzw. Berührungen in den oberen Bogenbereichen verzichten.

Die Nebenanlagen (Rad- und Fußwege) sind, gemäß der Vereinbarung im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ für die Gestaltung der Hauptstraßenbrücken, innen angebracht. Die Hauptträger liegen also außen. Für die zwar wenigen Fußgänger wäre es dennoch wünschenswert, trotz der Innenlage der Nebenanlagen im mittleren Bereich der Brücke, nach Norden zur Schleuse hin, eine Art „Kanzel“ mit Aufenthaltsqualität vorzusehen.

Im Rampenbereich ist die Wiederherstellung der linearen Grünstrukturen (Alleecharakter) sicherzustellen.

Auch bei dieser Brücke gilt, ihrer Wirkung bei Tage wegen, die Forderung nach einer dezenten Farbgebung, um die gewünschte Filigranität der tragenden Teile zu unterstützen. Um der Wirkung und Nutzung bei Nacht gerecht zu werden, sollte auch hier ein integriertes, Quartier verbindendes Beleuchtungskonzept entwickelt und umgesetzt werden.

Der in den Planunterlagen dargestellte, geplante nutzbare Querschnitt der Warendorfer-Str.-Brücke (Nr. 81) mit insgesamt 21,50 m (2,25 m Fußweg, 1,50 m Radweg, 2 x 3,25 m Fahrbahn, 0,50 m Schrammbord / 0,50 m Schrammbord, 2 x 3,25 m Fahrbahn, 1,50 m Radweg, 2,25 m Fußweg) entsprach der bisherigen Anforderung der Stadt.

In Anlehnung an die aktuellen Planungen des LbStr-NRW zum angrenzenden Knoten B 51 / B 481n regt die Stadt Münster nunmehr jedoch an (s. auch Anlage F „Übersicht der neuen Brückenquerschnitte für den Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster“), die Radverkehrsführung auf der Warendorfer-Str.-Brücke analog dazu, d. h. als einseitigen gegenläufigen 3,00 m breiten Radweg auf der nördlichen Seite der Brücke auszubilden. Damit kann gleichzeitig ein Rückbau der südlichen Nebenanlagen (1,50 m Radweg, 2,25 m Fußweg) auf der Warendorfer-Str.-Brücke zu einem lediglich 0,50 m breiten Schutzstreifen erfolgen, was zu einer Flächeneinsparung von insgesamt 2,25 m führt.

Der Radverkehr ist künftig auf Höhe der Emsstr. signalgeregelt über die Warendorfer Str. auf die Nordseite zu führen. Von dort ist der Radweg stadtauswärts in beide Richtungen zu befahren und entsprechend maßnahmenbedingt herzustellen.

Die in den Planunterlagen im Rampenbereich der Warendorfer-Str.-Brücke dargestellte Mittelinsel kann zugunsten einer frühzeitigeren Spuraufteilung ersatzlos entfallen.

Die Längsneigung der Warendorfer-Str.-Brücke

- beträgt heute bei der westl. Rampe ca. 2,2 % und bei der östl. Rampe ca. 2,0 %,
- ist geplant bei der westl. Rampe mit ca. 3,0 % und bei der östl. Rampe mit 2,5 %.

Aus Sicht der Stadt Münster werden hierzu keine weiteren Anregungen vorgetragen.

Eine Verbreiterung der direkten Geh- und Radwegverbindung zwischen der Warendorfer Str. und der Straße „Wilhelmhavenufer“ auf der nördlichen Nebenrampe der Warendorfer-Str.-Brücke von geplanten 2,25 m auf das Regemaß von 2,50 m ist vorzusehen.

Die Warendorfer Str. ist eine der Hauptzufahrtsstraßen nach Münster. Dieser Bedeutung sollte daher nicht nur die Brückengestaltung, sondern auch die Straßenbegrünung gerecht werden. In Fortsetzung bzw. Ergänzung der vorhandene Gehölzstrukturen bzw. Baumreihen ist daher eine beidseitige Allee aus großkronigen Straßenbäumen neu anzulegen.

3.4. Ausbau von Straßen und Wegen

3.4.1. Stichstraße der Manfred-von-Richthofen-Str.

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 36)

Von der Manfred-von-Richthofen-Str. zweigt auf der rechten Seite des Dortmund-Ems-Kanal eine Stichstraße ab, die für die rückwärtige Erschließung der Landesfeuerwehrschule erforderlich ist. Außerdem wird der öffentliche Weg als Zufahrt zu der am rechten Ufer heute von DEK-km 68,550 bis DEK-km 70,260 vorhandene Liegestelle für das Ausflugschiff St. Monika genutzt, welche jedoch künftig entfällt.

Die Fahrbahnbreite von etwa 7,00 m wird auf 3,50 m reduziert. Die zugehörigen Anlagen werden angepasst.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zu der geplanten Maßnahme werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen. Die Baumaßnahme ist von der WSV veranlasst, sie trägt daher die Baukosten.

3.4.2 Fuß- und Radweg neben der Straße „Zum Guten Hirten“

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 36)

Neben der westlichen Rampe der Pleistermühlenweg-Brücke (Nr. 78) wird auf Forderung der Stadt Münster ein Fuß- und Radweg mit einer Breite von 2,25 m und einer Bankette von 2 x 1,00 m mit Anbindung an den Betriebsweg angelegt.

Gemäß Bauwerks- und Anlagenverzeichnis, Teil 2.2, lfd. Nr. 5.2, liegt die künftige Unterhaltungspflicht bei der Stadt Münster.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zu der geplanten Maßnahme werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen.

3.5. Flächen für Freizeit- und Erholungsfunktionen

Stellungnahme der Stadt Münster:

DEK – Ostseite, rechtes Ufer:

- km 68,530 – km 68,570 (Pumpstation)
Die Verengung des DEK-Querschnitts durch den Wechsel vom KRT-Profil zum R-Profil bei gleichzeitiger Brückenunterführung sollte westlich der Pumpstation durch zusätzliche Baumpflanzungen deutlich gemacht werden.
- km 68,580 – km 68,970 (Landesfeuerweherschule)
Wie in der o. g. vorläufigen Stellungnahme der Stadt Münster aus Oktober 2004 angesprochen, sollte der Betriebsweg in diesem Bereich nach Osten verschwenkt werden, um in Verbindung mit der Uferböschung größere Verweilflächen zwischen Wasserfläche und Weg zu erhalten. Die Gehölzkulisse vor der östlich angrenzenden Grundstücksgrenze muss jedoch in einer Mindestbreite von 5,0 m erhalten bleiben. Eine aufgelockerte Baumreihe sollte nach Verschwenkung des Weges auf dessen Westseite stehen.
- km 68,870 – km 68,980 (Rampe zur Landesfeuerweherschule)
An der Nebenrampe zur Landesfeuerweherschule sollte keine Allee gepflanzt werden. Stattdessen ist in diesem Bereich die Pflanzung einer Baumreihe entlang des Betriebsweges fortzusetzen, der auf der Rampe geführte Weg ist mit Sträuchern und Bäumen einzugrünen.
- km 69,220 (Öffentlicher Spielplatz „Gallenkamp“)
Der öffentliche Spielplatz „Gallenkamp“ wird durch die Ausbaumaßnahme auf Dauer in Anspruch genommen. Er ist der einzige öffentliche Spielplatz innerhalb des Wohngebietes zwischen DEK, Wolbecker Str. und Umgehungsstraße, und hat eine entsprechend wichtige Versorgungsfunktion. Darüber hinaus wird er gern von Erholungssuchenden am DEK aufgesucht.
Auf den Spielplatz kann deshalb zu keiner Zeit; auch nicht während der Bauphase, verzichtet werden. Vor Inanspruchnahme der vorhandenen Spielplatzfläche ist daher ein adäquater Ersatz zu schaffen. Dieser Ersatzspielplatz ist in unmittelbarer Nähe in einer Größe von mindestens 730 m² neu zu erstellen. Zwischen Spielplatz und Baustelle des DEK ist zum Schutz der Kinder ein Schutzzaun zu errichten.
Die Modalitäten hinsichtlich Planung und Herstellung des Ersatzspielplatzes sind vertraglich zu regeln (s. hierzu auch die Ausführungen in Kap. 3.1.2).
- km 69,280 – km 69,570 (von Gallenkamp bis Wald vor Str. „Zum Guten Hirten“)
In diesem Abschnitt liegt östlich des geplanten neuen Betriebsweges eine ca. 25 m breite städtische Fläche, die bisher sehr stark von Erholungssuchenden genutzt worden ist. Durch den Ausbau des DEK wird das Ufer des Kanals um ca. 1,2 m aufgehöhht, sodass sich die dann um das entsprechende Maß tiefer liegende Fläche quasi „hinter dem

Deich“ befindet, damit den Bezug zum Wasser und einen Großteil des Erholungswertes verliert.

Um den hohen Freizeit- und Erholungswert dieser Fläche auch für die Zukunft sicher zu stellen, muss sie um mindestens 1,2 m aufgefüllt und als Rasenfläche hergestellt werden. Gleichzeitig sollte in diesem Bereich der Betriebsweg nach Osten verlegt werden, um größere Verweilflächen direkt am Wasser zu erhalten.

Die den Weg begleitende Baumreihe ist in diesem Abschnitt in lockerer Anordnung mit Einzelbäumen und Baumgruppen so zu gestalten, dass sich durch weitere Pflanzmaßnahmen in den angrenzenden Flächen ein parkartiger Gesamteindruck ergibt. Vor den östlich angrenzenden Privatgrundstücken ist eine Entwässerungsmulde anzulegen. Die durch die Auffüllung entstehenden Böschungsf Flächen sind mit in eine ca. 5,0 m breite Bepflanzung mit Sträuchern einzubeziehen.

- km 69,700 – km 70,250 und km 70,500 – km 70,200 (Kleingärten am Prozessionsweg)
Die Kleingartenanlage südlich und nördlich des Prozessionsweges ist zum DEK durch vorhandene Hecken sowie Baum- und Strauchpflanzungen eingegrünt. Diese Eingrünung ist entlang der neuen Grenze zum DEK landschaftsgerecht wieder herzustellen.

DEK – Westseite, linkes Ufer:

- km 69,000 – km 69,100 (nördlich der Manfred-von-Richthofen-Str.)
An dem vom Betriebsweg zur Manfred-von-Richthofen-Str. führenden Weg ist auf die Pflanzung einer Allee zu verzichten. Stattdessen ist auf der Nordseite des Weges zum Stadtbad Ost eine Pflanzung von Bäumen und Sträuchern vorzunehmen. Zwischen Weg und DEK sind Strauch- und Baumgruppen sowie Einzelbäume in lockerer Anordnung vorzusehen.
- km 69,140 – km 69,400 (Sportzentrum Ost, östl. Greta-Bünichmann-Str.)
Zur Integration des an den DEK angrenzenden Sportparks sollte keine Pflanzung von Sträuchern parallel zum DEK erfolgen. Vielmehr ist der Parkcharakter durch die Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen so zu stützen, dass sich durch ihre Anordnung in Verbindung mit der angrenzenden vorhandenen Hintergrundbepflanzung ein Freiraum ergibt.
- km 69,500 – km 69,615 (Nebenweg zur Straße „Zum Guten Hirten“)
An der Nebenrampe zur Straße „Zum Guten Hirten“ sollte keine Allee gepflanzt werden. Stattdessen ist in diesem Bereich eine Baumreihe entlang des Betriebsweges fortzusetzen. Der auf der Rampe geführte Weg ist mit Sträuchern und Einzelbäumen einzugrünen.
- km 69,640 – km 69,970 (zwischen Straße „Zum Guten Hirten“ und Prozessionsweg)
Die westlich des Betriebsweges neu entstehenden Rasenflächen sind prädestiniert für Freizeit- und Erholung. Die Pflanzung von Sträuchern parallel zum Betriebsweg sollte entfallen, um den Bezug zum Wasser in diesem Abschnitt nicht zu stören. Die Fläche ist durch die lockere Anordnung von Einzelbäumen und von Baum- und Strauchgruppen unter Berücksichtigung des zu erhaltenden Einzelbaumes zu gestalten.
- km 70,200 (Admiral-Spee-Str.)
Der öffentliche „Spielplatz Admiral-Spee-Str.“ wird größtenteils durch ein Bau Feld für den Neubau der Brücke, Rampen etc. in Anspruch genommen. Der Spielbetrieb wird daher während der Bauzeit nicht aufrecht zu erhalten sein. Der Spielplatz ist zur Versorgung der in den angrenzenden Wohnquartieren lebenden Kleinkinder und schulpflichtigen Kinder unverzichtbar, die nächsten öffentlichen Spielplätze liegen 400 bis 500 m Luftlinie entfernt.
Es ist daher erforderlich, dass auch während der Bauzeit Spielmöglichkeiten für Kinder vorhanden sind. Diese sind ggf. auf weiter westlich gelegenen städt. Flächen über-

gangsweise zu schaffen. Nach Fertigstellung der Brücken ist der Spielplatz wiederherzustellen. Die Modalitäten hinsichtlich Planung und Neuerstellung sind vertraglich zu regeln.

3.6. Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Stellungnahme der Stadt Münster:

Nördlich der Manfred-von-Richthofen-Str. stellt der Grunderwerbsplan „vorübergehend zu beschränkende Grundstücksflächen, u. a. als Baufeld, Zuwegung, Ablagerungen“ bis ca. 17,0 m in den sog. Klosterwald sowie weiter nördlich, zwischen der Wohnbebauung der Greta-Brünichmann-Str. und dem DEK dar. Beide Flächen sind im Bebauungsplan Nr. 299 – Sportzentrum Münster-Ost als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ festgesetzt und bereits umgesetzt.

Die Inanspruchnahme dieser Flächen wird daher abgelehnt.

Die im Landschaftsraum zwischen Graelbach und der Straße „Zum Guten Hirten“ durch den Ausbau bewirkten Eingriffe in die in diesem Bereich stockenden Waldbestände sind vor Ort, nach Möglichkeit durch Anlagerung an die verbleibenden Restwaldflächen, auszugleichen. Darüber hinaus sind in diesem Landschaftsraum ausreichende Flächen zum Ausgleich für die durch den Ausbau des DEK entfallenden Flächen für Freizeit und Erholung neu bereit zu stellen.

Zum Thema „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ wird darüber hinaus auch auf die Ausführungen und Anregungen in Kap. 1.5. und Kap. 1.6. dieser Stellungnahme verwiesen.

4. Sonstige Aspekte der Ausbauplanung

4.1. KOM-Anlagen

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 37)

Am rechten Ufer befindet sich eine 5-fach Kabeltrasse einschl. KOM (= Kommunikation)-Kabel. Das 36“ Streckenkabel auf der linken Seite des Dortmund-Ems-Kanals wird nicht mehr benötigt und kann im Zuge der Baumaßnahme entfernt werden. Auf dem linken Ufer befindet sich eine Rohrtrasse Dritter.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zu der geplanten Maßnahme werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen.

4.2. Bodenaushub und Abbruchmaterial

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 38 f.)

Im Ausbaubereich fallen rund 276.300 m³ Bodenmengen an, die über und unter Wasser gewonnen werden.

Ein Teil der Bodenmassen und Schüttsteine wird innerhalb der Bundeswasserstraße zur Verfüllung von Übertiefen umgelagert.

Etwa 41.300 m³ werden als Profilierung für die Anlage des Betriebsweges benötigt. Die restliche Menge von etwa 235.000 m³ wird, wie unten dargestellt, auf Flächen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung an Land abgelagert bzw. deponiert.

Es ist vorgesehen, dass die Ablagerung von Bodenaushub der Belastungsklasse Z 1.1 auf den Ablagerungsflächen 1 und 3 und Bodenaushub der Belastungsklasse Z 1.2 und Z 2 auf der Ablagerungsfläche 2 erfolgt.

Die oben genannten Flächen sind bisher nur teilweise verfüllt.

Vor Inanspruchnahme neuer Flächen soll die Ablagerung von im Rahmen des weiteren Ausbaus der DEK-Südstrecke anfallenden Bodenaushubs auf bereits vorhandenen Ablagerungsflächen erfolgen.

Die Ablagerungsfläche 1 wurde mit Beschluss der WSD West vom 26.04.1995, Az.: A4-143.3/108, für die befristete Ablagerung von Bodenaushub aus dem Ausbauabschnitt von DEK-km 78,706 bis 84,000 (Los 14) planfestgestellt. Für die Fläche wird ein Planänderungsverfahren durchgeführt, mit dem Ziel, der dauerhaften Ablagerung von Bodenaushub aus dem Ausbau der DEK-Südstrecke gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003.

Die Ablagerungsflächen 2 und 3 wurden mit Beschluss Az.: P-143.3/120 der WSD West vom 22.07.2005 für die Ablagerung von Bodenaushub, der im Rahmen des weiteren Ausbaus der DEK-Südstrecke gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003 anfällt, planfestgestellt.

Bei Anwendung des Spülverfahrens wird, soweit es sich nicht um belastetes Material handelt, das überschüssige Spülwasser wieder dem Kanal zugeführt.

Die Beurteilung des Baggergutes anhand der Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Nr. 20 erfolgte durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG).

Bodenmengen und Verwendung:

Menge	Art	Belastung	Verwendung
41.300 m ³	Natürliche Böden	Z 0 bis Z 1.1	Anlage des Betriebsweges
113.000 m ³	Natürliche Böden	Z 0 bis Z 1.1	Ablagerungsfläche 1 und 3
115.800 m ³	Auffüllungen	Z 1.2	Ablagerungsfläche 2

6.200 m ³	Auffüllungen	> Z 2 bzw. Z 3	Deponie
Summe: 276.300 m ³			

Das durch den Ersatz der Bauwerke anfallende Abbruchmaterial wird ebenso wie das alte Schüttsteindeckwerk aufbereitet und soweit möglich der Wiederverwertung zugeführt.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die technischen Regeln „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen“, herausgegeben von der Ländergemeinschaft Abfall (LAGA), sind bei der Verwertung und Entsorgung von Bodenaushub und Baggergut zu beachten. Bodenaushub und Baggergut mit Belastungen oberhalb des LAGA - Zuordnungswertes Z 2, sind einer ordnungsgemäßen Entsorgung und Verwertung zuzuführen. Auf die Nachweisverordnung wird hingewiesen.

4.3. Altlastverdachtsflächen

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 39)

Da sich in dem durch den Ausbau betroffenen Bereich drei Altlastverdachtsflächen befinden, wurden die in diesem Bereich gemachten Baugrundaufschlüsse von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) begutachtet. Durch die Untersuchung der genommenen Proben wurde für eine Altlastverdachtsfläche eine Belastung größer Z 2 festgestellt. Die Fläche konnte in ihrer Ausdehnung eingegrenzt werden.

Die Untersuchung der genommenen Proben der beiden anderen Flächen ergab keine Auffälligkeiten. Es wurden Zuordnungswerte gemäß LAGA von Z 0 bzw. Z 1.1 ermittelt.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Alle der Unteren Bodenschutzbehörde für den Bereich des Vorhabens bekannten Altlasten bzw. Altlastverdachtsflächen sind in der Beschreibung des Vorhabens nachrichtlich berücksichtigt worden.

Sofern bei Erdarbeiten Auffüllungen festgestellt werden, ist die Untere Bodenschutzbehörde zu verständigen.

4.4. Eigentum und Unterhaltung

Planung WSA Rheine:

Die vorgesehenen Regelungen bzgl. Unterhaltungspflicht und Eigentum ergeben sich aus dem Bauwerks- und Anlagenverzeichnis (Teil 2.1 und 2.2) und dem Grunderwerbsverzeichnis (Teil 3) der Planfeststellungsunterlagen.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Die vorgesehenen Regelungen werden zur Kenntnis genommen; in Einzelfällen wird hierzu direkt Stellung genommen, z. B. in Kap. 1.11 „Betriebswege“.

4.5. Gewässerbett und zugehörige Anlagen

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 45)

Gewässerbett und zugehörige Anlagen, Betriebsweg, Böschung, Entwässerungsmulde des ausgebauten Dortmund-Ems-Kanals stehen als Betriebsgelände im Eigentum und in der Unterhaltungslast der Bundesrepublik Deutschland – Bundeswasserstraßenverwaltung (WSV).

Stellungnahme der Stadt Münster:

Hierzu werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen.

4.6. Weitere Anlagen

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 47)

Die WSV wird Eigentümerin der Flächen für die Ersatzmaßnahmen und der Ablagerungsflächen, soweit sie nicht bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland - Bundesfinanzverwaltung - stehen.

Die WSV übernimmt die Unterhaltungspflicht für die Ersatzmaßnahmen.

Die Unterhaltung von Ausgleichsmaßnahmen, Gewässerrandstreifen und Schutzstreifen entsprechend dem Begleitplan obliegt dem jeweiligen Eigentümer dieser Flächen.

Für die vorübergehend beanspruchten Flächen (Baufeldstreifen) übernimmt die WSV die Unterhaltung für die Zeit der Inanspruchnahme.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zu den geplanten Maßnahmen werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen.

4.7. Einziehung und Widmung von Straßenabschnitten

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 48)

Geänderte Straßenzüge werden dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Künftig wegfallende Teile der Straßenzüge werden eingezogen.

Stellungnahme der Stadt Münster:

Zu den geplanten Maßnahmen werden keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen.

4.8. Ausbau von Gewässern, Einleitung von Oberflächenwasser

Planung WSA Rheine:

(gem. Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen, Seite 37 und 48)

Im Rahmen der Baumaßnahme werden Entwässerungsmulden angelegt und angepasst sowie vorhandene Gräben und Bäche in Teilstrecken geändert, verlegt, angepasst oder beseitigt. Die Vorflutverhältnisse werden aufrechterhalten.

Der Gewässerausbau erfolgt nach der "Richtlinie für naturnahen Ausbau und Unterhaltung der Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen".

Die vorhandenen Einleitungen von Oberflächenwasser in den Dortmund-Ems-Kanal werden in der Regel beibehalten.¹³

Stellungnahme der Stadt Münster:

Wie im hydrogeologischen Gutachten beschrieben, werden im Süden des Untersuchungsgebietes die Grundwasserverhältnisse maßgeblich durch die von ca. DEK-km 66,300 bis DEK-km 66,900 reichende, den Kanal querende, Rinnenstruktur geprägt. In diesem Bereich strömt das Grundwasser den Kanal querend und der Rinnenstruktur folgend auf die weiter östlich gelegenen Vorfluter Honebach und Lütkebach zu.

Eine zu starke Reduzierung des Durchflussquerschnittes in der Rinne kann zum Grundwasseranstieg im Zustrom und zu einer entsprechenden Grundwasserabsenkung im Abstrom führen sowie zu einer Verringerung (insbesondere bei Trockenwetter) des Wasserzustromes in den Honebach und Lütkebach.

Aus diesem Grund sind die hydrogeologischen Verhältnisse im Bereich der Rinnenstruktur zwischen DEK-km 66,300 bis DEK-km 66,900 genauer zu untersuchen bzw. ausführlicher darzustellen. Es muss hierdurch hinreichend sicher prognostiziert werden, dass der nach dem Ausbau verbleibende Fließquerschnitt im Grundwasserleiter ausreicht, um die bestehenden Grundwasserverhältnisse zu wahren.

¹³ Die einzelnen Anlagen und Maßnahmen sowie Einzelheiten sind im Bauwerks- und Anlagenverzeichnis (Teil 2.1 und 2.2) aufgeführt.