



Amt für Grünflächen, Umwelt
und Nachhaltigkeit

28.05.2021

Ihr/e Ansprechpartner/in:

Herr Krabbe
Telefon: 492-6726
KrabbeM@stadt-
muenster.de

Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Planfeststellungsverfahren Ausbau Dortmund-Ems-Kanal Los 13

Beratungsfolge

15.06.2021	Ausschuss für Umweltschutz, Klimaschutz und Bauwesen	Vorberatung
17.06.2021	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
23.06.2021	Hauptausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

Die Stadt Münster stimmt der Planänderung zur Planfeststellung für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals Los 13 DEK-km 72,645 bis 79,350, Umgestaltung der Kanalinsel / Teilerhalt der Umfahrung und Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen zum Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft unter der Bedingung zu, dass die Linie der „temporären Umfahrung“ gem. des Beschlusses der Stadt Münster aus dem Jahr 2012 erhalten bleibt und auf die Wiederherstellung der Uferlinie der „Alten Fahrt“ verzichtet wird.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster keine Kosten entstehen. Es handelt sich um eine Baumaßnahme des Bundes.

Begründung:

1. Ausgangslage

Um die Anregung der Stadt Münster (s. Vorlage V/0818/2011/1. Erg Dortmund-Ems-Kanal – Kanalüberführung, beschlossen im Hauptausschuss am 08.02.2012) umzusetzen, beabsichtigt das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Datteln als Träger der o. g. Ausbaumaßnahme, die durch die Planfeststellungsbeschlüsse

- zum Ausbaulos 13 a vom 07.11.2000 in der Fassung der Planänderungsbeschlüsse bzw. -bescheide vom 13.02.2004, 04.08.2009 und 16.04.2020 und
- zum Ausbaulos 13 vom 12.06.1997

festgestellten Pläne für die v. g. Ausbauvorhaben zu ändern.

Die Planänderung betrifft primär den durch den Planänderungsbeschluss vom 04.08.2009 festgestellten Plan zum vollständigen Rückbau der temporären Umfahungsstrecke nach Erneuerung der Kanalbrücke Ems (KBr).

Die bisherige Planung beinhaltet den kompletten Rückbau der Umfahungsstrecke nach Fertigstellung der endgültigen Doppeltrogbrücke über die Ems. Anstelle eines Komplettrückbaus ist nunmehr ein Teilerhalt der temporär eingerichteten Umfahrung beabsichtigt. Dabei wird der südlich der Ems gelegene Teilabschnitt von DEK-km 77,774 N bis DEK-km 78,806 N teilweise erhalten.

Der nördlich der Ems auf dem Gebiet der Stadt Greven gelegene Teilabschnitt wird wie planfestgestellt vollständig zurückgebaut. Der südliche Teil der Umfahungsstrecke auf dem Gebiet der Stadt Münster soll aus wirtschaftlichen Gründen erhalten bleiben und wird zum Zweck der landschaftsgebundenen Erholung und im Sinne des Naturschutzes neugestaltet.

Die Anregung der Stadt Münster (s. Vorlage V/0818/2011/1. Erg Dortmund-Ems-Kanal – Kanalüberführung) an das Wasserstraßen-Neubauamt-Datteln (WNA) forderte:

auf den Rückbau der provisorischen Umfahungsstrecke im Bereich des KÜ Los 13 a zu verzichten und das Areal der Kanalinsel auf Grundlage der beigefügten Gestaltungsskizze (Anlage 1) nach Abschluss der Bauarbeiten herzustellen“.

Die Anregung zielte darauf ab, den wertvollen Landschaftsraum im städtischen Bereich der Kanalüberführung (KÜ) zu entwickeln und legte den Focus zum einen auf eine abgestimmte Gestaltung des Raumes für eine landschaftsgerechte Naherholung sowie zum anderen auf einen nachhaltigen Schutz der Natur in einem separaten Abschnitt. Mit dem Beschluss forderte die Stadt Münster eine Wiederherstellung des früheren Charmes und Wertes des Landschaftsraumes KÜ und regte an, nach Abschluss der Arbeiten Teile der temporären Umfahrung zu erhalten und störende Bodenablagerungen zwischen den Fahrten, die den Raum wie auch das Landschaftsbild erheblich belasten, dauerhaft auf der Deponie Coerheide zu lagern.

Mit der Vorlage V/0908/2018 stimmte der Rat diesem Kontext zu und sprach sich für den Verbleib der o. g. Bodenmassen auf der Deponie Coerheide aus. Er forderte zudem, die bisher nicht für die Allgemeinheit zugängliche Deponie landschaftsgerecht zu gestalten und für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Mit dem Beschluss legte der Rat die Grundlage für die jetzt anstehenden Planänderungen der Lose 13 und 13a. Sie ist verbunden mit der Möglichkeit, Kosten in Höhe von ca. 4 Mio. Euro für den Bund einzusparen.

Die Höhe der Einsparung hat sich gegenüber der o. g. Vorlage 2018 sogar erhöht, da eine Neuberechnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) dies überprüft hat. Für die WSV entfällt ein aufwendiger Bodentransport, der hohe Kosten verursacht hätte.

2. Umfang der Planänderung

Die beantragte Planänderung (Anlage 3) beinhaltet die Zusammenfassung der DEK-Lose 13 und 13a zum neuen Los 13. Dieses verzichtet auf den vollständigen Rückbau der temporären Umfahrung. Der südliche Teil der Umfahungsstrecke bleibt auch aus wirtschaftlichen Gründen erhalten und soll im Sinne des Naturschutzes sowie mit dem Ziel, möglichst wenig Unterhaltungsaufwand zu erzeugen, gestaltet werden.

Als zusätzliche Änderung werden an der bereits planfestgestellten Doppeltrogbrücke in allen 4 Quadranten und auf jeder der beiden Molen Böschungstreppe für Unterhaltungsarbeiten angeordnet. Im südlichen Quadranten wird die Böschungstreppe mit einem Weg ins Emsvorland verbunden.“

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 12.06.1997 ist auch die Ablagerungsfläche „zwischen den Kanälen“ nach Fertigstellung der Baumaßnahmen Los 13 und Los 13a einschl. KBr Ems für das Streckenausbaulos 13, *DEK-km 72,645 bis DEK-km 77,869* (DEK-km 72,745 bis DEK-km 77,969 nach Neuvermessung) als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme planfestgestellt worden. Sie wird durch den geplanten Teilerhalt der Umfahungsstrecke überplant. Neuer Ausgleich erfolgt gemäß LBP auf einer bundeseigenen Fläche westlich des DEK und der Rampe der Landesstraßenbrücke Nr. 92aN (L 587, Schifffahrter Damm im Kreis Steinfurt).

Nach dem Querverschub des Umfahungstrog (die Brücke der temporären Umfahrung wird in die aktive Fahrt des DEK verschoben), wird der Beton des Widerlagers südlich der Ems wie planfestgestellt abgebrochen. Zwischen der verbleibenden südlichen Umfahrung und der Ems wird ein Damm

mit einer Kronenbreite von rd. 60 m errichtet. Im Bereich dieses Dammes sowie im Bereich der ehemaligen „Alten Fahrt“ sollen die Spundwände einschließlich Verankerung zurückgebaut werden und an den verbleibenden Uferspundwänden der Umfahrungstrasse erfolgen Steinschüttungen zur Herstellung von Böschungen.

Um die ehemalige Trasse der denkmalgeschützten „Alten Fahrt“ mit möglichst geringem Aufwand wieder sichtbar zu machen, plant das WNA entlang des ehemaligen Böschungsuferes eine Sicherungsspundwand (Anlage 3). Die Spundwand soll in einen Damm eingebettet werden, der als Schilfgürtel gestaltet wird. Der im Rahmen der Arbeiten zur Umfahrung verfüllte Bereich der „Alten Fahrt“ soll um 70 cm ausgehoben werden, um die beiden verbliebenen wassergefüllten Becken wieder miteinander zu verbinden und die Linienführung und damit das Erscheinungsbild des Denkmals „Alte Fahrt“ zu erhalten.

Durch den verringerten Aushub der „Alten Fahrt“ auf eine Wassertiefe von 70 cm reduziert sich der Wasserdruck auf die alten Kanalseitendämme, sodass deren Standsicherheit und damit auch die Dichtigkeit gewährleistet werden kann. Eine Trennung der „Alten Fahrt“ von der Umfahrungstrasse wird durch das Einbringen einer Sicherungs- und Dichtungsspundwand sichergestellt. Die „Alte Fahrt“ ist nur noch über das Auslassbauwerk Gelmer mit dem DEK verbunden. Bei einer dennoch auftretenden Leckage der alten Kanalseitendämme kann der Auslass mit einem vorhandenen Schieber geschlossen und ein Auslaufen des DEK verhindert werden.

Da die Umfahrungsstrecke nach aktuellen Normen mit entsprechenden Sicherheiten bemessen und gebaut wurde, ist hier eine Abtrennung vom DEK nicht erforderlich. Um eine Einfahrt der Berufsschifffahrt zu vermeiden, wird der Einfahrtsbereich der Umfahrungsstrecke soweit eingeeengt (Spundwände und Verfüllung), dass lediglich eine Durchfahrt für Sportboote, Paddler o. ä. ermöglicht wird. Der Wasseraustausch zwischen DEK und Umfahrungsstrecke bleibt gewährleistet.

2.1 Brücke für Betriebsweg

Für die Zugänglichkeit der Kanalinsel zu Unterhaltungszwecken, für Rettungsdienste etc. bzw. um die Durchgängigkeit des Betriebsweges sicherzustellen, wird über dem Einfahrtsbereich der Umfahrungsstrecke bei DEK-km 78,186N eine kleine Brücke mit einer Fahrbahnbreite von 3 m hergestellt.

2.2 Kanalinsel

Die Fläche der ursprünglich zur Bodenablagerung geplanten Kanalinsel wird durch den Erhalt der südlichen Umfahrung verringert. Auf dem verbleibenden Gelände werden neue Betriebswege angelegt, die an das bestehende Verkehrsnetz angeschlossen werden. Sie werden über eine Breite von rd. 3 m mit einer wassergebundenen Decke befestigt. An der südlichen Mole der Kanalinsel führt der Betriebsweg über die beschriebene Brücke. Um das Netz der lokalen und regionalen Wander- und Radwegeverbindung zu ergänzen, sollen die Betriebswege auf der Kanalinsel entsprechend genutzt werden können. Ursprünglich sollten die Betriebswege der Umfahrungsstrecke vollständig zurückgebaut werden.

Zur Information der Öffentlichkeit entstehen jeweils am Zugang zur Kanalinsel Infopunkte mit Erläuterungen zum DEK, zu den Kanalbrücken und deren Bau sowie zur WSV. Im Norden wird ein Aussichtshügel (OK bei +57,00 m NHN) aus Bodenmaterial der Kanalarbeiten mit einem gewendelten Aufgang errichtet. Die Mitte der Kanalinsel wird auf +53,00 m NHN angehoben, während Wege und die restlichen Flächen bei +51,85 m NHN liegen.

2.3 Emsvorland

Die in das südliche Emsvorland hereinragenden Böschungen und Dämme werden gem. statischen Erfordernissen erstellt, der Eingriff in die Flächen dabei minimiert.

3. Bauzeit und Baudurchführung

Mit dem Teilrückbau der Umfahrung einschließlich Geländegestaltung und Bepflanzung gem. LBP, dem Herrichten der Wege und der Informations- bzw. Aussichtspunkte wird nach dem Bau des Doppeltrog und dessen Inbetriebnahme ca. 2028 begonnen und dauert bis ca. 2031.

4. Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die Umwelt

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Mit Datum vom 20.03.2020 ist gemäß § 9 Abs. 1 i.V.m. § 7 UVPG eine UVP-Vorprüfung erfolgt, um zu ermitteln, ob die geplanten Änderungen zusätzliche nachteilige oder andere nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen können. Die allgemeine Vorprüfung hat ergeben, dass von den geplanten Änderungen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind und eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Änderungsvorhaben damit nicht erforderlich ist.

4.2 Artenschutzrechtliche Prüfung (ASP)

Für die Genehmigung des geplanten Teilerhalts der Umfahungsstrecke zur Kanalbrücke Ems ist der Nachweis zu erbringen, dass das Vorhaben aus artenschutzrechtlicher Sicht genehmigungsfähig ist. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus § 44 Abs. 1, 5 und 6 BNatSchG sowie § 45 Abs. 7 BNatSchG. Es wird überprüft, wie sich die Baumaßnahme sowohl baubedingt als auch betriebs- und anlagebedingt auf die besonders und streng geschützten Arten auswirken kann. Hierzu ist vom Ingenieurbüro Landplan OS ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt worden. Im Rahmen der Vorprüfung konnten artenschutzrechtliche Verbote des § 44 BNatSchG für die folgenden planungsrelevanten Arten nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

4.2.1 Uferschwalbe:

Die Uferschwalbe besiedelt eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte in einer Steilwand im Baustellenbereich zwischen der Umfahungsstrecke und dem DEK. Diese Steilwand hat sich im Zuge von Bodenbewegungen in abgelagerten Böden der Baumaßnahme als Zwischenzustand ergeben.

Die Steilwand auf der Kanalinsel mit Brutvorkommen der Uferschwalbe soll erhalten und durch geeignete Maßnahmen (vgl. Leitfaden „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“, NRW (MKULNV NRW, 2013) gesichert werden. Die Ablagerungsfläche ist relativ schmal und weist bei wiederholtem Abstechen aufgrund der Böschungsneigung auf der flach geneigten südlichen, der Steilwand abgewandten Seite, eine immer geringere Höhe und somit auch eine immer geringere Habitateignung auf. Zudem kann nicht gewährleistet werden, dass ein senkrecht Abstechen der Steilwand ohne Nachrutschen von Material möglich ist.

Die Maßnahmen werden so lange fortgeführt, wie die Funktion der Steilwand als Nistplatz für die Uferschwalbe erhalten werden kann. Dies kann einen relativ kurzen Zeitraum während der Bauphase umfassen oder auch langfristig nach dem erfolgten Teilrückbau der Umfahung erforderlich sein.

4.2.2 Kammmolch:

Um der Gefahr einer Tötung von Kammmolchen zu begegnen, erfolgt der Rückbau der Böschungen außerhalb der Zeiträume, in dem sich in den Gewässern Laich, Larven oder erwachsene Tiere befinden. Hierfür kommt nur der Zeitraum von Oktober bis Januar in Betracht.

Maßnahme:

Bauzeitenregelung: Rückbau der Böschungen im Zeitraum von Oktober bis Januar außerhalb der Zeiträume, in dem sich in den Gewässern Laich, Larven oder erwachsene Tiere befinden. Hinsichtlich des Kammmolches werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahme keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt.

4.3 Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Um die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Verschlechterungsverbotes und die Betroffenheit der Bewirtschaftungsziele nach §§ 27, 44 und 47 WHG zu bewerten, ist im Rahmen der

Planfeststellung durch das Ingenieurbüro Landplan OS ein Fachbeitrag zur EG-Wasserrahmenrichtlinie aufgestellt worden.
Danach ist von keiner negativen Beeinflussung durch die geplanten Maßnahmen auszugehen.

4.4 FFH-Vorprüfung

Die vorgesehene Planänderung bezieht sich auf den südlich der Ems liegenden Teilbereich der Umfahrung, die südlich an das FFH-Gebiet DE-3711-301 Emsaue angrenzt.
Für die geänderte Planung der Umfahrungsstrecke ist vom Ingenieurbüro Landplan OS eine Unterlage zur FFH-Vorprüfung (Stufe I) erstellt worden.
Die erstellte FFH-Vorprüfung (Stufe I) erfolgt ausschließlich auf der Grundlage vorhandener Unterlagen und Daten zum Vorkommen von Arten und Lebensräumen sowie akzeptierter Erfahrungswerte zur Reichweite und Intensität von Beeinträchtigungen.
Die FFH-Vorprüfung hat ergeben, dass potenziell erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen und des Schutzzweckes für das FFH-Gebiet „Emsaue MS, ST“ (DE 3711-301) aufgrund der zu erwartenden Wirkungen durch den Erhalt der südlichen Umfahrung auszuschließen sind.

4.5 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Die geplante Änderungsmaßnahme betrifft den südlich der Ems gelegenen Teil der Umfahrungsstrecke KBr Ems, die die vorherige Ablagerungsfläche „zwischen den Kanälen sowie einen Teil der „Alte Fahrt“ überplant. Der geplante Verbleib eines Teilstückes der Umfahrung stellt eine Änderung zu den in Abschnitt 1.1 genannten Planfeststellungsbeschlüssen und den damit verbundenen Eingriff in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild dar.

Der ermittelte Biotopwert, der bereits planfestgestellten Lose 13 und 13a sowie der zusätzlichen Überplanung von Rad- und Gehwegen und der vorhandenen „Alten Fahrt“, ergibt vor der Planung 482.530 WE, nach der Planung 466.825 WE. Das daraus entstehende Kompensationsdefizit von 15.705 WE wird durch Maßnahmen auf der externen Kompensationsfläche Gemarkung Greven, Flur 74, Flurst. 154 tlw. kompensiert.

5 Eigentum und Unterhaltung

Die vorgesehenen Regelungen bezüglich Unterhaltungspflicht und Eigentum ergeben sich aus dem Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstigen Anlagen.

5.1 Dortmund-Ems-Kanal

Die vorgesehenen Regelungen bzgl. Unterhaltungspflicht und Eigentum des DEK ändern sich gegenüber den bisherigen Planfeststellungsbeschlüssen nicht.

5.2 Gewässerbett der verbleibenden Umfahrungsstrecke einschl. Kanalinsel

Das Gewässerbett und die Kanalseitendämme (einschl. Betriebswegen, Aussichtshügel, Informationspunkten, Böschungen, Sickermulden bzw. Kanalseitengräben und Schutzstreifen) der verbleibenden südlichen Umfahrungsstrecke stehen als Betriebsgelände im Eigentum und in der Unterhaltung der Bundesrepublik Deutschland – Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).

5.3 Brücke für den Betriebsweg

Das Kreuzungsbauwerk befindet sich auf Grundflächen, die im Eigentum und in der Unterhaltungspflicht der Bundesrepublik Deutschland – Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sind. Entsprechend wird auch die Brücke (Überbau einschl. Geländer, Fahrbahnübergänge, Fahrbahnbefestigung, Entwässerung des Bauwerks, Widerlager mit ihren Gründungen) in das Eigentum und die Unterhaltung der WSV aufgenommen.

5.4 Gewässerbett der „Alten Fahrt“

Das Gewässerbett und die Kanalseitendämme (einschl. Betriebswege, Böschungen, Sickermulden bzw. Kanalseitengräben und Schutzstreifen) der „Alten Fahrt“ stehen als Betriebsgelände im Eigentum und in der Unterhaltung der Bundesrepublik Deutschland – Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).

5.5 Gewässerbett der Ems

Das Land Nordrhein-Westfalen bleibt Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger des Gewässerbettes unterhalb der Kanalbrücke.

6. Entscheidungsvorschlag

Der beantragten Planänderung wird aus Sicht der Verwaltung nur zugestimmt, wenn die bauzeitliche Abfolge des Kanalausbaues im Landschaftsraum ablesbar bleibt und die Wiederherstellung der Uferlinie der „Alten Fahrt“ unterbleibt. Die bauliche Nachvollziehbarkeit unterschiedlicher Entwicklungsstadien des Kanalbaues kann durch den trennenden und begehbaren Wall zwischen „Alter Fahrt“ und temporärer Umfahrung nicht gewährleistet werden. Die vorgelegte Planung steht somit im Widerspruch zur abgestimmten Zielsetzung im Sinne des Votums der Stadt Münster.

In der Vorlage V/081/2011/1.Erg der Stadt Münster ist dargestellt, dass die „temporäre“ Umfahrung nach Aufgabe der verkehrlichen Nutzung als optisches Landschaftselement erhalten bleibt. In einem großen Abschnitt wurde die „Alte Fahrt“ durch den Bau der temporären Umfahrung beansprucht, sodass ihr Verlust die jüngste Entwicklung der baulichen Veränderungen dokumentiert. Der Entwurf der Stadt Münster entwickelte den Raum nördlich der Gitttruper Straße als Archiv (Anlage 4) mit der Kanaltrasse der 1. Generation, die vor ca. 120 Jahren entstand, die heute aktiv genutzte Fahrt der 2. Generation bis zur jetzigen Baumaßnahme als Dokument der 3. Generation. Der aktuell zwischen der „Alten Fahrt“ und der temporären Umfahrung ins Verfahren eingebrachte Wall zerstört diese Intension. Die Uferlinie der ehemaligen „Alten Fahrt“ wird im WNA-Entwurf durch einen Wall mit Weg, Steinschüttung und einer verdeckten Spundwand eingebaut und betont den verlorenen alten Verlauf. Er wird ausschließlich für den Rückbau hergestellt und hat keinen Bezug zum Ausbau. Zukünftig würde der Wall das Landschaftsbild dominieren und die Ablesbarkeit der baulichen Entwicklung behindern.

Das Umfeld der „Alten Fahrt“ soll gemäß den Abstimmungen und Nutzungskonzepten außerdem dem Naturschutz vorbehalten bleiben. Für seine wirksame Entwicklung müssen daher Beunruhigungen und Bedrohungen vermieden werden. Der Wall eröffnet jedoch ein Angebot, das schutzwürdige Gebiet zu erschließen und behindert das eigentlich erreichbare Entwicklungspotenzial für den Naturschutz. Er steht konträr zur Kompensationsfunktion des Raumes. Nach der intensiven Bautätigkeit bis 2031 muss die „Alte Fahrt“ das ökologische Aufwertungspotenzial zum Schutz von Pflanzen und Tieren gem. LBP als Reproduktions- und Rückzugsraum zurückgewinnen können.

Aus Sicht der Stadt Münster ist die Planung zu ändern. Die östliche Grenze der temporären Umfahrung ist ohne Wall zu erhalten, sodass keine Trennung zwischen den beiden Fahrten entsteht. Gegen den 70 cm starken Bodenabtrag aus der „Alten Fahrt“ werden zur Optimierung des Natur- und Wasserhaushaltes keine Bedenken erhoben. Sofern dieser Anregung gefolgt wird, kann der geänderten Planung eine Zustimmung in Aussicht gestellt werden.

Zu den denkmalpflegerischen Aspekten im Hinblick auf den Umgang mit der „Alten Fahrt“ und im Anschluss an das alte Emsüberbrückungsbauwerk ist die Bezirksregierung Münster als zuständige Denkmalbehörde zusammen mit der LWL-Denkmalpflege einzubinden.

I.V.

Gez.

Matthias Peck
Stadtrat

Anlagen:

1. Beschlussvorlage V/0818/2011/ Erg. und Karte zum Beschluss der Stadt Münster vom 08.02.2021
2. LBP Maßnahmenplan
3. Ausbauplanung und Schnitt
4. Lage im Raum und bauliche Entwicklung