

**beglaubigte Abschrift**  
**Planfeststellungsbeschluss**

**A.**

**I. Feststellung der Pläne**

Die von der Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Westdeutsche Kanäle, Standort Rheine, vormals Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine) - im folgenden Träger des Vorhabens (TdV) genannt - vorgelegten Pläne für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanal (DEK) durch Ersatz der Prinz-Brücke Nr. 66 bei DEK-km 62,423 werden gemäß § 14b des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.05.2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3901), in Verbindung mit § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 24 Abs. 3 des Gesetzes vom 25.06.2021 (BGBl. I S. 2154) mit den sich aus diesem Beschluss ergebenden Änderungen und Ergänzungen im Einvernehmen mit der Bezirksregierung Münster planfestgestellt.

Die festgestellten Pläne als Bestandteile des Beschlusses umfassen folgende Unterlagen:

1. Teil 1a: Erläuterungsbericht  
in der geänderten Fassung (siehe A.II.1)
2. Teil 2a: Bauwerks- und Anlagenverzeichnis  
in der geänderten Fassung (siehe A.II.2)
3. Teil 3a: Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan  
in der geänderten Fassung (siehe A.II.3)
4. Teil 4a: Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und  
Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)  
in der geänderten Fassung (siehe A.II.4)

5. Teil 4.1: Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP)  
(siehe A.II.5)
6. Teil 4.2: Ergänzende Stellungnahme zur Artenschutzprüfung (ASP)  
(siehe A.II.6)
7. Zeichnungen:
- Blatt-Nr. 1a Übersichtskarte  
Maßstab 1:100.000  
(ersetzt Blatt-Nr. 1, siehe A.II.7)
  - Blatt-Nr. 2a Übersichtslageplan  
Maßstab 1:25.000  
(ersetzt Blatt-Nr. 2, siehe A.II.7)
  - Blatt-Nr. 3a Lageplan  
Maßstab 1:250  
(ersetzt Blatt-Nr. 3, siehe A.II.7)
  - Blatt-Nr. 4a Bauwerksplan  
Maßstab 1:100 / 200  
(ersetzt Blatt-Nr. 4, siehe A.II.7)
  - Blatt-Nr. 5a Längsschnitt, Hauptrampe  
Längsschnitte Straßenanbindung zum  
Gewerbegebiet  
Maßstab 1:1.000 / 100  
(ersetzt Blatt-Nr. 5, siehe A.II.7)
  - Blatt-Nr. 6a Längsschnitte, Nebenrampe und Radweg  
Längsschnitt Rad- und Fußweg  
Maßstab 1:1.000 / 100  
(ersetzt Blatt-Nr. 6, siehe A.II.7)
  - Blatt-Nr. 7a Regelquerschnitt, Hauptrampe  
Regelquerschnitt, Straßenanbindung zum  
Gewerbegebiet  
Maßstab 1:50 / 50  
(ersetzt Blatt Nr. 7, siehe A.II.7)

## **II. Planänderungen und -ergänzungen**

1. Der Erläuterungsbericht gilt in der vollständig geänderten Fassung.
2. Das Bauwerks- und Anlagenverzeichnis gilt in der vollständig geänderten Fassung.
3. Das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan gelten in der vollständig geänderten Fassung.
4. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) gelten in der vollständig geänderten Fassung.
5. Die Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) wird zusätzlich eingefügt.
6. Die Ergänzende Stellungnahme zur Artenschutzprüfung (ASP) wird zusätzlich eingefügt.
7. Die Zeichnungen Blatt-Nr. 1 bis Blatt-Nr. 7 werden durch die Zeichnungen Blatt-Nr. 1a bis Blatt Nr. 7a vollständig ersetzt.
8. Der Schalltechnische Bericht (Teil 5) entfällt infolge der Planänderung ersatzlos.

## **III. Hinweise, Auflagen und Anordnungen**

1. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen in Hinblick auf alle von ihm berührten öffentliche Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

2. Die Eigentümer und Nutzungsberechtigten haben gemäß § 16 Abs. 1 WaStrG nach rechtzeitiger Ankündigung (§ 16 Abs. 2 WaStrG) zu dulden, dass ihre Grundstücke betreten und vorübergehend benutzt werden, soweit dies zur Vorbereitung oder Durchführung des Vorhabens erforderlich ist. Soweit dadurch unmittelbare Vermögensnachteile entstehen, besteht ein Anspruch auf Entschädigung (§ 16 Abs. 3 WaStrG).
3. Beginn und Durchführung der Bauarbeiten haben unter Beachtung der geltenden naturschutzrechtlichen Bestimmungen zu erfolgen. Die Hinweise und Auflagen des LBP sind einzuhalten.
4. Die erforderlichen CEF-Maßnahmen sowie die weiteren in der Artenschutzprüfung (ASP) aufgeführten Maßnahmen sind mit dem Amt für Grünflächen und Umweltschutz der Stadt Münster einvernehmlich festzulegen und in den landschaftspflegerischen Ausführungsplan zu integrieren. Zur Sicherung der Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Ausgleich von Beeinträchtigungen gemäß § 15 BNatSchG einschließlich der fachgerechten Umsetzung der LBP-Maßnahmen zur Einhaltung der Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs.1 BNatSchG ist eine Ökologische Baubegleitung einzusetzen.
5. Die Pflanzmaßnahmen und Ansaaten sind mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Münster abzustimmen.
6. Für den geplanten Baubereich liegen seitens des Kampfmittelbeseitigungsdienstes (KBD) Westfalen-Lippe Erkenntnisse über eine Kriegsbeeinflussung (Bombardierung) vor. Die Vorgaben des KBD bei gravierenden Erdeingriffen sowie die Technische Verwaltungsvorschrift für Kampfmittelbeseitigung im Land NRW sind zu beachten.
7. Die gestalterischen Details der Geh- und Radwege auf dem neuen Brückenbauwerk, insbesondere Markierungen, Piktogramme, Färbung des Oberflächenmaterials, Barrierefreiheit und Beleuchtung (unter Beachtung der artenschutzrechtlichen Anforderungen an die Beleuchtung) sind im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt Münster abzustimmen.
8. Die Abnahme der forstlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgt mit der örtlich zuständigen Revierleitung des Landesbetriebs Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Münsterland.
9. Erste Erdbewegungen sind 2 Wochen vor Beginn dem LWL-Archäologie für Westfalen – Außenstelle Münster – An den Speichern 7, 48157 Münster, schriftlich mitzuteilen. Dem LWL-Archäologie für Westfalen – Außenstelle Münster (Telefon 0251/591-8911) oder der Stadt Münster als Untere

Denkmalbehörde sind Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) unverzüglich zu melden. Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§15, 16 (§§ 14 ff. ab 01.06.2022) Denkmalschutzgesetz (DSchG) NRW). Dem LWL-Archäologie für Westfalen oder ihren Beauftragten ist das Betreten des betroffenen Grundstücks zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 28 (§26 ab 01.06.2022) DSchG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.

10. Vor dem Rückbau des alten Brückenbauwerks ist in Abstimmung mit der Denkmalbehörde der Bezirksregierung Münster und mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) eine Dokumentation (Fotodokumentation und Aufmaß) des Brückenbauwerks durchzuführen.
11. Die Betreiber von Wasserentnahmestellen im Bereich der Baumaßnahme sind aufgrund eines möglichen Anstiegs von Schwebstoffen im Wasser während der Maßnahme zu beteiligen.
12. Die Anpassung der vorhandenen Wasserversorgungsleitung DN 150 und der Gashochdruckleitung DN 200 sowie des Lichtwellenleiter-Kabels auf der östlichen DEK-Seite und des Beleuchtungskabels im Bereich der Anbindungspunkte der neuen Brücke, darüber hinaus der Wasserversorgungsleitung DN 50 und des Niederspannungskabels 3x95/95 zur Versorgung des Gebäudes Osttor 3/3a an die neue Brückenanlage hat in Abstimmung mit der Münster Netz GmbH und hinsichtlich des Beleuchtungskabels zusätzlich mit der Stadt Münster zu erfolgen.
13. Der im Baubereich befindliche Regenwasserkanal DN 600 bzw. DN 200 ist in Abstimmung mit der Stadt Münster an die neue Brücke anzupassen.
14. Im Baubereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH, die infolge der Baumaßnahmen zu sichern sind. Entsprechende Schutzmaßnahmen sind einzuhalten. Soweit erforderlich, ist eine Grunddienstbarkeit auf Grundstücken der WSV zugunsten der Telekom Deutschland GmbH mit Sitz in Bonn einzutragen.
15. Für den Fahrrad- und Fußverkehr auf den Kanalbetriebswegen ist während der Bauzeit eine geeignete Umleitung vorzusehen.

16. Die Grundstücke für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind der Unteren Landschaftsbehörde zur Führung des Kompensationsverzeichnisses nach Maßgabe des § 34 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) NRW mitzuteilen.
17. Die erforderliche Kreuzungsvereinbarung mit der Stadt Münster ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abzuschließen.
18. Die notwendigen Vereinbarungen über Grunderwerb und temporäre Inanspruchnahmen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abzuschließen.
19. Beginn und Ende der Bauarbeiten sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen. Der Träger des Vorhabens hat die plangemäße Ausführung der Baumaßnahmen zu überwachen.
20. Die Beachtung und Einhaltung der vorstehenden Hinweise, Auflagen und Anordnungen ist nach Maßgabe der Planfeststellungsbehörde (Vollzugskontrolle) zu dokumentieren.

#### IV. Entscheidungen

1. Der Forderung der **Bezirksregierung Münster**, das denkmalgeschützte Brückenbauwerk zu erhalten, kann nicht entsprochen werden. Den übrigen Forderungen, soweit diese infolge der Planänderung und der damit einhergehenden Überarbeitung der Planunterlagen keine Erledigung gefunden haben, ist durch entsprechende Auflagen und Anordnungen unter Teil A.III. in den Ziffern 3, 4 und 10 Rechnung getragen worden.
2. Der Forderung der **Stadt Münster**, das denkmalgeschützte Brückenbauwerk zu erhalten, kann nicht entsprochen werden. Den übrigen Forderungen und Hinweisen ist infolge der Planänderung in Abstimmung mit der **Stadt Münster** und den diesbezüglich überarbeiteten Planunterlagen sowie durch entsprechende Auflagen und Anordnungen unter Teil A.III., Ziffern 3, 4, 5, 6, 7, 10, 12 und 13 gefolgt worden.
3. Der Forderung des **Landschaftsverbands Westfalen-Lippe (LWL), Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen**, hinsichtlich des

Erhalts des denkmalgeschützten Brückenbauwerks kann nicht entsprochen werden. Dem Denkmalschutzinteresse wird durch die Auflage unter Ziffer A.III.10 Rechnung getragen.

4. Der Bitte des **Wasserverbands Westdeutsche Kanäle** ist entsprochen worden. Auf Ziffer A.III.11 wird hingewiesen. Einer weitergehenden Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es daher nicht.
5. Den Hinweisen des **Landesbetriebs Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Münsterland**, wird infolge der Planänderung und der damit einhergehenden Überarbeitung der LBP/UVU – Unterlagen entsprochen. Auf Ziffer A.III.8 wird hingewiesen. Auf eine weitergehende Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss kann daher verzichtet werden.
6. Den Bedenken und Forderungen des **Naturschutzbundes Münster e.V. (NABU)** ist infolge der Planänderung entsprochen worden. Eine weitergehende Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss ist daher nicht erforderlich.
7. Den Hinweisen und Forderungen der **Münster Netz GmbH** ist entsprochen worden. Auf Ziffer A.III.12 wird hingewiesen. Einer weitergehenden Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es nicht.
8. Den Hinweisen und Forderungen der **Deutsche Telekom Technik GmbH** ist weitgehend entsprochen worden (vgl. Ziffer A.III.14). Hinsichtlich der Kostentragung wird auf die bestehenden Nutzungsverträge bzw. Genehmigungen unter Berücksichtigung der geltenden Gesetzes- und Verordnungslage verwiesen, soweit sich die Leitungen in bzw. auf WSV-eigenen Grundstücken befinden. Entsprechende Verhandlungen finden außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens statt, vgl. § 75 VwVfG.
9. Den Bedenken und Anregungen von **Bündnis 90/Die Grünen/GAL** ist infolge der Planänderung entsprochen worden. Nach Abgabe einer entsprechenden Erledigungserklärung im Erörterungstermin ist eine Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.
10. Die vom Einwendenden unter der Ziffer **E2** erhobene Einwendung gegen die ursprüngliche Vorzugsvariante 5 und insbesondere gegen die Inanspruchnahme einer Waldfläche am DEK hat sich infolge der Planänderung erledigt. Nach Abgabe einer entsprechenden Erledigungserklärung im Erörterungstermin ist eine Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.

11. Die von der Einwendenden unter der Ziffer **E7** erhobene Einwendung gegen die ursprüngliche Vorzugsvariante 5 und insbesondere gegen die Inanspruchnahme einer Waldfläche am DEK hat sich infolge der Planänderung erledigt. Nach Abgabe einer entsprechenden Erledigungserklärung im Erörterungstermin ist eine Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.
12. Die vom Einwendenden unter den Ziffern **E10 / E10a** erhobene Einwendung gegen die ursprüngliche Vorzugsvariante 5 und insbesondere gegen die Inanspruchnahme einer Waldfläche am DEK hat sich infolge der Planänderung erledigt. Nach Abgabe einer entsprechenden Erledigungserklärung im Erörterungstermin ist eine Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.
13. Die von der Einwendenden unter der Ziffer **E11** erhobenen Einwendungen gegen die ursprüngliche Vorzugsvariante 5 und insbesondere gegen die Inanspruchnahme einer Waldfläche am DEK hat sich infolge der Planänderung erledigt. Nach Abgabe einer entsprechenden Erledigungserklärung im Erörterungstermin ist eine Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.
14. Die vom Einwendenden unter der Ziffer **E1** erhobene Einwendung gegen die ursprüngliche Vorzugsvariante 5 und insbesondere gegen die Inanspruchnahme einer Waldfläche am DEK hat mit der Planänderung ihre Erledigung gefunden. Infolge der neuen Vorzugsvariante 1 (vgl. B.III.5.c) bleibt der Wald erhalten. Einer Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es daher nicht.
15. Die von den Einwendenden unter Ziffer **E3, E4, E5, E6, E8 und E9** erhobenen Einwendungen gegen die ursprüngliche Vorzugsvariante 5 und insbesondere gegen die Inanspruchnahme einer Waldfläche am DEK haben mit der Planänderung ihre Erledigung gefunden. Infolge der neuen Vorzugsvariante 1 (s. B.III.5.c) bleibt der Wald erhalten. Dem Hinweis auf eine mangelnde Bürgerbeteiligung wird nicht gefolgt.
16. Die von den Einwendenden unter der Ziffer **E12, E13, E14, E15, E16, E17, E18, E19 und E110** erhobenen Einwendungen gegen die ursprüngliche Vorzugsvariante 5 und insbesondere gegen die Inanspruchnahme einer Waldfläche am DEK haben mit der Planänderung ihre Erledigung gefunden. Infolge der neuen Vorzugsvariante 1 (s. B.III.5.c) bleibt der Wald erhalten. Einer Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es daher nicht.
17. Die von den Einwendenden unter der Ziffer **E20 – E109 und E111 – E141** erhobenen Einwendungen gegen die ursprüngliche Vorzugsvariante 5 und insbesondere gegen die Inanspruchnahme einer Waldfläche am DEK haben sich mit der Planänderung erledigt. Infolge der neuen Ausbauvariante 1 (s.



B.III.5.c) bleibt der Wald erhalten. Einer Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es somit nicht.

## V. Kostenentscheidung

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht kostenfrei.

### B.

#### I. Beschreibung der Maßnahmen

##### 1. Prinz-Brücke Nr. 66

Die vorliegenden Pläne umfassen den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanal durch Ersatz der Prinz-Brücke Nr. 66 bei DEK-km 62,423 mit folgenden Einzelmaßnahmen:

- Neubau der Prinz-Brücke Nr. 66 bei DEK-km 62,423
- Abbruch der vorhandenen Prinz-Brücke Nr. 66 bei DEK-km 62,405
- Anpassen der Rampen und Straßenabschnitte sowie der Rad- und Fußwege an die neue Brücke
- Anpassen der Versorgungsleitungen und Kabel
- Anpassen der Entwässerung
- Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

##### a) Bestand

Die ursprüngliche Prinz-Brücke Nr. 66 wurde mit dem Bau des DEK von 1892 - 1899 als Wegebrücke errichtet und im Jahre 1945 in den letzten Kriegstagen gesprengt.

Im Jahre 1946 wurde der zunächst für die „Karl-Lehr-Brücke“ in Duisburg im Jahre 1907 errichtete und im Jahre 1932 verstärkte Überbau von der Ruhr nach Hiltrup an den DEK umgesetzt und umgebaut. Die Gehwege wurden nach innen gelegt, wodurch sich die Fahrbahnbreite von 8,50 m auf 6,00 m reduzierte.

Die genietete Stahlträgerbrücke ist als Zweigelenkfederwerkbogen mit untenliegender Fahrbahnplatte konstruiert. Das Brückenbauwerk ist an den Auflagern mit Aufstandsportalen verstärkt. Die Aussteifung erfolgt über obere und untere Windverbände. Die Fahrbahn ist als Betonplatte auf Buckelblechen

ausgebildet, die über Längs- und Zwischenquerträger auf die Hauptquerträger der Brücke aufgelagert ist.

Die lichte Weite der vorhandenen Prinz-Brücke beträgt 48,40 m. Die Nutzbreite zwischen den Geländern beträgt 9,00 m, die Fahrbahnbreite beträgt 6 m. Die Breite der Gehwege beträgt jeweils 1,50 m. Die Brückendurchfahrtshöhe ist derzeit mit 4,10 m über dem oberen Grenzwasserstand G<sub>Wo</sub> (= NN + 56,90 m) ausgewiesen.

Über die Prinz-Brücke führt die Stadtstraße Osttor als einzige Zufahrtstraße zu dem Gewerbegebiet in Münster-Hiltrup, welches zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und der Bahnstrecke Münster-Hamm gelegen ist. Die Brücke stellt zudem eine direkte Verbindungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer zwischen Hiltrup-Ost und dem Bahnhof Münster-Hiltrup dar. Der Bahnhof, die Schulen und Kindergärten sowie das Zentrum von Münster-Hiltrup sind für den nicht-motorisierten Verkehr in Verlängerung der Prinz-Brücke durch eine Bahnunterführung zu erreichen.

Im Überbau der Prinz-Brücke befinden sich folgende Versorgungsleitungen:

- Gashochdruckleitung DN 200 der Stadtwerke Münster GmbH
- Wasserleitung DN 150 der Stadtwerke Münster GmbH
- Gleisfeldleuchten der Stadt Münster
- Fernmeldekabel der Deutschen Telekom

Das filigrane Brückenbauwerk ist durch Treibrost sehr stark in Mitleidenschaft gezogen. Die nach DIN 1076 durchgeführten Bauwerksprüfungen zeigen eine ständige Ausweitung und Verstärkung der Rostschäden. Nach Überprüfung durch Sachverständige weist das Brückenbauwerk erhebliche Mängel auf, die die Standsicherheit und die Gebrauchsfähigkeit massiv einschränken. Zudem wurden im Zuge der Untersuchung auch erhebliche Schäden an den Bogenfußpunkten festgestellt.

Zwar wurden in den vergangenen Jahren bereits Verstärkungen im Bogenbereich vorgenommen und eine Hilfskonstruktion an den Bogenfußpunkten angebracht sowie das Zugband durch parallel verlaufende und separate Zugbänder unter Einbau von zusätzlichen Fußverstärkungspunkten entlastet. Diese Sicherungsmaßnahmen und die bereits vorgenommenen Verkehrsbeschränkungen, demzufolge das zulässige Gesamtgewicht auf der Brücke auf 30 t beschränkt worden ist, Begegnungsverkehr für LKW auf der Brücke zu unterlassen und zudem ein Mindestabstand von 60 m auf der Brücke einzuhalten ist, können das Brückenbauwerk allerdings nur für eine beschränkte Zeit erhalten.

Die festgestellten Schäden und deren Zunahme werden in absehbarer Zeit dazu führen, dass die Brücke für den Fahrzeugverkehr gesperrt werden muss. Als Folge einer Sperrung wäre das Gewerbegebiet vollständig vom Verkehr abgetrennt, die Verbindung für den nicht-motorisierten Verkehr zwischen dem Bahnhof und Hiltrup-Ost würde unterbrochen.

Im Bereich der Prinz-Brücke ist eine Wasserspiegelbreite von 42,00 m vorhanden. Bei dem vorhandenen Kanalquerschnitt handelt es sich um ein Rechteckprofil mit beidseitiger Spundwandeneinfassung.

Der Normalwasserstand (NW) im Bereich der Baumaßnahme liegt bei NN + 56,50 m, der obere Betriebswasserstand (BWo) liegt bei NN + 56,85 m, der untere Betriebswasserstand (BWu) liegt bei NN + 56,30 m, der obere Grenzwasserstand (GWo) liegt bei NN + 56,90 m, der untere Grenzwasserstand liegt bei NN + 56,05 m.

Die Schwankungen zwischen NW und BWu bzw. BWo werden durch häufige und länger anhaltende Wasserspiegelschwankungen, verursacht durch Wasserbewirtschaftung sowie Wind- und Fließgefälle, erzeugt. Die Grenzwasserstände berücksichtigen zusätzliche kurzzeitige Wasserspiegelschwankungen, die durch Schleusungen und den Schifffahrtsbetrieb verursacht werden.

Die Wasserspiegelbreite von 42 m im Rechteckprofil wird durch die vorliegende Baumaßnahme nicht verändert.

#### b) Maßnahmen

Die neue Prinz-Brücke wird infolge der durchgeführten Variantenuntersuchung bei DEK-km 62,423 in Parallellage ca. 18 m nördlich der vorhandenen Brücke errichtet.

Der neue Überbau wird als geschweißte stählerne Stabbogenbrücke ausgeführt. Die Fahrbahnplatte wird als Stahlfahrbahn mit orthotroper Platte ausgebildet. Das neue Brückenbauwerk weist eine lichte Weite von 54,20 m zwischen den Widerlagern auf. Die Breite zwischen den Geländern beträgt 12,50 m, die Fahrbahn erhält eine Breite von 6,50 m. Der kombinierte Rad- und Gehweg auf der Nordseite weist eine Breite von 5,25 m auf, auf der Südseite entsteht ein Gehweg mit 0,75 m Breite. Die Brückendurchfahrtshöhe beträgt 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand GWo.

Die Querneigung der Fahrbahn wird mit einem Dachprofil von jeweils 3% ausgeführt. Die Gehwege haben ein einseitiges Quergefälle von jeweils 2,5%, das Längsgefälle wird maximal 6,0 % betragen.

Die Stahlfahrbahn erhält als Abdichtung eine Dichtungsschicht aus Reaktionsharz, auf die 3,5 cm Gussasphalt als Schutzschicht und eine 3,5 cm starke Verschleißschicht aufgebracht werden.

Die Entwässerung der Brückenfläche erfolgt bei der vorgesehenen Querneigung entlang der Schrammborde über Brückenabläufe, die über Rohrleitungen an die vorhandenen Vorfluter angeschlossen werden.

Das Geländer neben dem südlichen Gehweg wird mit einer Höhe von 1,10 m erstellt, das Geländer neben dem nördlichen Rad- und Gehweg wird mit einer Höhe von 1,30m ausgeführt.

Die neu zu erstellende Anbindung der Stadtstraßen Osttor (Hauptrampe) und Föhrenstraße sowie der Radweg West (Nebenrampen) erfolgt unter Berücksichtigung der veränderten Lage der neuen Prinz-Brücke und in Anpassung an die neue Brückendurchfahrtshöhe. Der jeweils vorhandene Ausbaustand der Stadtstraßen und

des westlichen Rad- und Gehweges wird bei der Anpassung berücksichtigt.

Neben den Flügelwänden der Brückenwiderlager werden je Widerlager zwei Zugangstreppen zu den Betriebswegen des DEK angelegt.

Infolge der Baumaßnahmen werden die im Baubereich vorhandenen Versorgungsleitungen (s.o. B.I.1.a) von den Versorgungsunternehmen entfernt und an das neue Brückenbauwerk angepasst. Die bestehenden öffentlich-rechtlichen Genehmigungen und privatrechtlichen Vereinbarungen werden entsprechend angepasst.

Die beidseitig des DEK befindlichen Betriebswege werden während der Baumaßnahme teilweise bzw. komplett gesperrt. Auf die Sperrung der Betriebswege wird durch entsprechende Ausschilderung hingewiesen, eine Umfahrung wird eingerichtet.

Im Zuge des Vorhabens werden auch Grundstücke benötigt, die nicht im Eigentum der WSV stehen. Die Grundstücksinanspruchnahme erfolgt als:

- Flächenerwerb
- dauernde Flächenbeschränkung sowie
- vorübergehende Flächenbeschränkung

und ist im Grunderwerbsverzeichnis/Grunderwerbsplan (Unterlage Teil 3a) dargestellt.

Der Erwerb der benötigten Flächen findet aufgrund privatrechtlicher Vereinbarungen statt. Die Bestimmung des künftigen Eigentums an den dauernd zu beschränkenden Flächen erfolgt aufgrund freier Vereinbarungen mit den Beteiligten. Die vorübergehend zu beschränkenden Flächen werden im Zuge der Baudurchführung benötigt und nach Abschluss der Baumaßnahme rekultiviert zurückgegeben. Vertragliche Regelungen über den Grunderwerb und Entschädigungen für erforderliche Flächenbeschränkungen werden gemäß § 75 VwVfG außerhalb des Planfeststellungsverfahrens getroffen.

Die Baumaßnahmen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) dar. Zum Ausgleich des Eingriffs sind Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen, die detailliert in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) dargestellt sind (Unterlagen Teil 4a und Teil 4.1) und unter B.III.3. bewertet werden.

### c) Bauablauf

Der zeitliche Bauablauf wird mit Baubeginn ab 2023 auf voraussichtlich 18 Monate angesetzt. Die Baumaßnahme erstreckt sich auf beide Seiten des DEK und befindet sich in der Hauptsache im Bereich der vorhandenen Prinz-Brücke.

Das neue Kreuzungsbauwerk wird als geschweißte stählerne Stabbogenbrücke ausgeführt und ca. 18 m nördlich der bestehenden Prinz-Brücke errichtet.

Die Brückenmontage wird mit Hilfe eines anzulegenden temporären Montagedamms vollzogen. Dieser wird zwischen der Straße „Osttor“ und dem zur Bahnüberführung verlaufenden Radweg im Bereich des dort befindlichen Feldgehölzes angelegt. Anschließend wird die neue Brücke auf die neuen Widerlager gehoben. Beidseitig, d.h. auf der West- und auf der Ostseite der Brückenanlage, werden neue Geh- und Radwege in Betonsteinpflasterausführung mit einem maximalen Längsgefälle von 6,0 % angeschlossen. Das Längsgefälle der westlichen Geh- und Radwegrampe zur Bahnunterführung wird mit 5,3 % beibehalten.

Der geplante Bauablauf stellt sich im Wesentlichen wie folgt dar:

- Freimachen der Baufläche
- Abtragen und Zwischenlagern des Oberbodens
- Einrichten der Baustelle
- Herstellen der neuen Widerlager im Westen und im Osten
- Schütten eines Montagedamms auf der westlichen Kanalseite
- Einschwimmen des neuen Überbaus
- Rückbau des Montagedamms
- Herstellen der Straßenanbindungen (Nobelstraße, Osttor und Föhrenweg)
- Anschließen der Geh- und Radwege an die neue Brücke
- Abbruch des alten Überbaus und der alten Widerlager
- Räumen der Baustelle
- Bepflanzen der Freiflächen gemäß LBP

Die vorhandene Prinz-Brücke wird erst dann für den öffentlichen Verkehr gesperrt und anschließend abgerissen, nachdem die neue Prinz-Brücke fertiggestellt und für den öffentlichen Verkehr freigegeben ist. Im Zuge der Bauarbeiten, insbesondere bei der Herstellung der neuen Straßenanbindungen, wird es zu vorübergehenden Verkehrsbeeinträchtigungen kommen. Zudem werden die Betriebswege entlang des DEK im Zuge der Baumaßnahme für unterschiedliche lange Zeiten gesperrt. Soweit erforderlich, werden Umleitungsstrecken dem Bauablauf entsprechend frühzeitig ausgeschildert und bekanntgegeben.

## 2. Dortmund-Ems-Kanal (DEK)

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) wurde von 1892 bis 1899 gebaut und am 11.08.1899 für Schleppkähne mit einer Tragfähigkeit von bis 750 t in Betrieb genommen. Damals schloss der 265 km lange Kanal das östliche Ruhrgebiet an den Seehafen Emden an. Nach dem Bau weiterer Kanäle wie dem Rhein-Herne-Kanal (1906 – 1914), dem Wesel-Datteln-Kanal (1915 – 1939) und dem Mittellandkanal (1906 – 1942) nahm die Bedeutung des DEK ständig zu. Heute bildet der DEK das Rückgrat des westdeutschen Kanalnetzes. Er wird unterteilt in die DEK-Nordstrecke zwischen Papenburg und der Abzweigung in den Mittellandkanal und die DEK-Südstrecke von Bergeshövede bis Dortmund, die das Rhein-Ruhrgebiet mit den Binnenwasserstraßen in Nord- und Ostdeutschland verbindet.

Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens und der Ablösung der langsamen Schleppschiffahrt durch die Motorschiffahrt wurde der erste Ausbau des DEK, beginnend in den 1930er Jahren, erforderlich. Am 02.04.1959 wurde der DEK für das 1000 t-Schiff freigegeben und am 01.05.1962 erfolgte die Freigabe für das

Europaschiff mit einer Tragfähigkeit von 1.350 t bei einer Länge von 85 m, einer Breite von 9,50 m und einem Tiefgang von 2,50 m.

Der DEK ist Bindeglied der durchgehenden Ost-West Wasserstraßenverbindung vom Rhein nach Berlin, für die im Rahmen des „Verkehrsprojekts 17 Deutsche Einheit“ der Mittellandkanal (MLK) zur Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut wurde und der Elbe-Havel-Kanal im Ausbau ist. Dem Ausbau nach der Wasserstraßenklasse Vb liegen Großmotorgüterschiffe mit einer Länge von 110 m und einer Breite von 11,40 m bei einem Tiefgang von 2,80 m sowie Schubverbände mit einer Länge von 185 m und einer Breite von 11,40 bei einem Tiefgang von 2,80 m zugrunde. Die im westlichen Anschluss an den MLK befindliche DEK-Südstecke wird derzeit zur Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut und ist in großen Teilen bereits fertig gestellt.

Damit entspricht der weit fortgeschrittene Ausbau der DEK-Südstrecke dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP-Projekt W48), welcher den Ausbau des DEK für das übergroße Großmotorgüterschiff (Länge 135 m, Breite 11,40 m) und den Schubverband (Länge 185 m, Breite 11,40 m) mit Abladetiefen von 2,80 m vorsieht.

Neben dem Ausbau des DEK durch Querschnittserweiterungen und Profilanpassungen entsprechend der Wasserstraßenklasse Vb ist zu berücksichtigen, dass nicht überall die erforderliche Brückendurchfahrtshöhe vorhanden ist. Nach dem Erlass des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24.08.2015 (WS 12/5257.14/0) ist eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem definierten oberen Grenzwasserstand (GWo) vorzusehen. Überdies befinden sich etliche Brücken in einem schlechten baulichen Zustand (altersbedingt und/oder durch dauerhafte Überbeanspruchung) und müssen kurz- und mittelfristig ersetzt werden.

Hier von ist auch die bestehende Prinz-Brücke betroffen, die mit einer Durchfahrtshöhe von 4,10 m über GWo die erforderliche Mindestdurchfahrtshöhe um mehr als 1 m unterschreitet und zudem durch massiven Rostbefall stark geschädigt ist.

## **II. Verfahren**

Das Vorhaben erfüllt den Tatbestand des § 12 Abs. 2 WaStrG, da es sich um eine Maßnahme zur wesentlichen Umgestaltung einer Bundeswasserstraße handelt. Das Ausbaumerkmal ist gemäß § 12 Abs. 2 Satz 1 WaStrG auch erfüllt, da hier eine Kreuzung mit einer Bundeswasserstraße wesentlich umgestaltet wird. Für ein solches Vorhaben ist ein Planfeststellungsverfahren nach den Vorschriften der §§ 14 ff. WaStrG durchzuführen.

Das für den vorgenannten Ausbau erforderliche Planfeststellungsverfahren ist von der zuständigen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) nach den Bestimmungen des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vorbereitet, eingeleitet und durchgeführt worden.

Die vorgeschriebenen Förmlichkeiten des Verfahrens sind beachtet worden.

Die Planunterlagen haben in der Zeit

vom 05.05.2014 bis 04.06.2014  
jeweils einschließlich

während der Dienststunden zur allgemeinen Einsicht bei der

1. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Münster, Zimmer Nr. 137, Cheruskerring 11, 48147 Münster
2. Stadt Münster, Kundenzentrum Planen-Bauen-Umwelt im Erdgeschoss des Stadthauses 3, Albersloher Weg 33, 48155 Münster

ausgelegen.

Die Auslegung der Planunterlagen ist ortsüblich durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Münster Nr. 8 vom 25.04.2014 bekannt gemacht worden.

Der Bekanntmachungstext und die Planunterlagen sind gemäß § 27a VwVfG ab dem 25.04.2014 und innerhalb des vorgenannten Auslegungszeitraums auch im Internet zugänglich gemacht worden.

Die Anhörung zu den ausgelegten Planunterlagen gilt gleichzeitig als die Einbeziehung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 18.03.2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Art. 14 des Gesetzes vom 10.09.2021 (BGBl. I S. 4147).

Gemäß § 14a WaStrG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG sind von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die nachfolgend aufgeführten Behörden bzw. Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, um Stellungnahme gebeten worden:

1. Bezirksregierung Münster
2. Stadt Münster
3. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Sparte Verwaltungsaufgaben
4. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Sparte Bundesforst
5. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Sparte Facility Management
6. Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt Münsterland
7. Der Direktor der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen als Landesbeauftragter, Bezirksstelle für Agrarstruktur Münsterland
8. Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Baumanagement Düsseldorf
9. Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen
10. Wasserverband Westdeutsche Kanäle
11. Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.
12. Bundesverband der Selbständigen –Abt. Binnenschifffahrt e.V.
13. DB Netz AG
14. Stadtwerke Münster GmbH
15. Deutsche Telekom

16. Landesbüro der Naturschutzverbände NRW

Nach Auslegung der Planunterlagen innerhalb des vorgenannten Zeitraums hat zusätzlich als ergänzende Planunterlage ein „Schalltechnischer Bericht“ in der Zeit

vom 25.09.2017 bis 24.10.2017  
jeweils einschließlich

während der Dienststunden zur allgemeinen Einsicht bei der

1. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Münster, Zimmer Nr. 137, Cheruskerring 11, 48147 Münster
3. Stadt Münster, Kundenzentrum Planen-Bauen-Umwelt im Erdgeschoss des Stadthauses 3, Albersloher Weg 33, 48155 Münster

ausgelegen.

Die Auslegung des Schalltechnischen Berichts ist ortsüblich durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Münster Nr. 16 vom 15.09.2017 bekannt gemacht worden.

Der Bekanntmachungstext und der „Schalltechnische Bericht“ sind gemäß § 27a VwVfG ab dem 25.09.2017 und innerhalb des vorgenannten Auslegungszeitraums auch im Internet zugänglich gemacht worden.

Die Anhörung zu den ausgelegten Planunterlagen gilt gleichzeitig als die Einbeziehung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 9 Abs. 1 UVPG.

Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat der TdV beabsichtigt, eine Planänderung durchzuführen. Anstelle der ursprünglichen Vorzugsvariante 5 unter Inanspruchnahme einer Waldfläche am DEK zur Errichtung einer Straßenanbindung zum Gewerbegebiet Nobelstraße ist nunmehr der Ausbauvariante 1 mit Neubau der Prinz-Brücke in Parallellage zur alten Brücke ohne Errichtung einer zusätzlichen Straßenanbindung zum Gewerbegebiet Nobelstraße der Vorzug gegeben worden.

Zu diesem Zweck wurden mit Schreiben vom 05.06.2019 die **Bezirksregierung Münster**, die **Stadt Münster** und die **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bundesforstbetrieb Rhein-Weser** gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG von der Planänderung unterrichtet und um Abgabe einer Stellungnahme gebeten.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen sind im Planfeststellungsbeschluss keine Angaben zur Person der gemäß § 14a WaStrG i.V.m. § 73 Abs. 4 und 5 VwVfG am Verfahren Beteiligten enthalten. Diesem Personenkreis sind - soweit von ihnen Einwendungen bzw. Stellungnahmen abgegeben worden sind- persönliche Kennziffern zugeordnet worden, über die die Beteiligten in dem Anschreiben, mit dem der Planfeststellungsbeschluss zugestellt wird, informiert werden.



Nach abschließender Prüfung und Auswertung aller im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen einschließlich der gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG eingeholten Stellungnahmen sind der Plan in der Ausbauvariante 1 sowie die Stellungnahmen und Einwendungen im Erörterungstermin am 13.11.2019 mit den anwesenden Beteiligten und dem TdV gemäß § 14a WaStrG in Verbindung mit § 73 Abs. 6 VwVfG erörtert worden.

Der Erörterungstermin wurde im Verkehrsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland Heft 20 vom 31.10.2019 sowie im Amtsblatt der Stadt Münster Nr. 21 vom 31.10.2019 öffentlich bekannt gemacht.

Bezüglich des Ergebnisses der Erörterung wird auf die allen Verhandlungsteilnehmern und Verhandlungsteilnehmerinnen übersandte Niederschrift vom 13.11.2019 verwiesen.

Die Änderungen der Planunterlagen beruhen auf den Stellungnahmen und Einwendungen im Planfeststellungsverfahren.

Im Übrigen ist den Forderungen und Anregungen, soweit sie nicht in den geänderten Planunterlagen Berücksichtigung (siehe A.II.1 – A.II.8) fanden oder soweit sie nicht zurückgenommen oder zurückgewiesen wurden, durch Hinweise, Auflagen und Anordnungen (siehe A.III.1 –A.III.20) Rechnung getragen worden.

Soweit den Forderungen und Hinweisen in den Stellungnahmen der am Verfahren beteiligten Behörden bzw. Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, sowie den Einwendungen nicht entsprochen werden konnte, wird auf die Einzelentscheidungen unter A.IV. verwiesen.

Die mit den betroffenen Leitungsbetreibern und Grundeigentümern abzuschließenden Vereinbarungen zur Leitungsanpassung bzw. zwecks Grundstückinanspruchnahme sowie die zwischen den Kreuzungsbeteiligten (**WSV und Stadt Münster**) abzuschließende Kreuzungsvereinbarung nach den Vorschriften der §§ 40 ff. WaStrG sind in Anwendung des § 75 VwVfG außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens abzuschließen.

### **III. Entscheidungsgründe**

- I. Gründe, aus denen die Planfeststellung gemäß § 14b Abs. 1 Nr. 6 WaStrG zu versagen gewesen wäre, liegen nicht vor. Das Bauvorhaben dient dem Wohl der Allgemeinheit und verstößt nicht gegen Fachplanungsgesetze. Die Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander führte zur Feststellung des vom Träger des Vorhabens vorgelegten Planes. Das hiermit verfolgte öffentliche Interesse an dem Ausbau einer Bundeswasserstraße dergestalt, dass sie sowohl bestimmte Schiffsgrößen aufnehmen als auch der Güterumschlag optimiert werden kann, überwiegt aufgrund der Wettbewerbsfähigkeit und der

Leistungsfähigkeit einer Wasserstraße im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange auch in denjenigen Fällen, wo diesen ein hoher Wert beigemessen werden muss.

Es ist hier zu berücksichtigen, dass die Binnenschifffahrt eine tragende Säule des Gütertransports innerhalb Europas darstellt. Die Transportleistung in Deutschland entspricht seit Jahren annähernd der Transportleistung der Bahn. Beim transeuropäischen Warenaustausch rangiert die Transportleistung der Binnenschifffahrt sogar deutlich vor der Eisenbahn. Aktuelle Prognosen zur Verkehrsentwicklung in der Europäischen Gemeinschaft zufolge wird die Binnenschifffahrt auch unter den Aspekten Verkehrsverlagerung und kombinierter Verkehr weiter an Bedeutung für den innerdeutschen und transeuropäischen Warentransport gewinnen. Diese Bedarfseinschätzung ist durch die Deutsche Einheit nachhaltig bestätigt worden, da Verkehrsströme in Ost-West-Richtung in den Vordergrund getreten sind. Zudem gilt die Binnenschifffahrt aufgrund des hohen Transportvolumens pro Verkehrseinheit (Schiff/Schubverband) als ausgesprochen umweltfreundlich.

Mit der Aufnahme der DEK-Südstrecke von Bergeshövede bis Dortmund in die Anlage 2 zu § 14e Abs. 1 WaStrG als Bundeswasserstraße mit ausnahmsweise erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts hat der Bundesgesetzgeber die Verwirklichung des Ausbauvorhabens als besonders eilbedürftig festgelegt. Gleichzeitig liegt hierin die gesetzgeberische Aussage, dass der Ausbau der in der Anlage 2 aufgeführten Bundeswasserstraßen zumindest einer der in § 14e Abs. 1 WaStrG genannten fachplanerischen Zielsetzungen entspricht und daher eine besondere Bedeutung für die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsweginfrastruktur aufweist. Mit der Einführung des § 14e Abs. 1 WaStrG durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 (BGBl. I S. 2833) wird die Bedarfsfeststellung im Sinne der Planrechtfertigung für die in der Anlage 2 aufgeführten Bundeswasserstraßen bereits durch den Gesetzgeber maßgeblich konkretisiert.

Diese gesetzliche Bedarfsfeststellung gilt auch für das vorliegende Ausbauvorhaben, welches innerhalb der DEK-Südstrecke liegt und sich unmittelbar an den Ausbau der Stadtstrecke Münster anschließt.

Der Ausbau der DEK-Südstrecke von Henrichenburg bis Bergeshövede ist bereits 1985 als Vorhaben mit vordringlichem Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden. Die Fortführung des Ausbaus ist als Vorhaben mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 1992 sowie im Bundesverkehrsplan 2003 ausgewiesen und im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 als Projekt W48 fortgeschrieben worden, da die Südstrecke des DEK eine der verkehrsreichsten Schifffahrtskanäle Deutschlands darstellt. Im Jahre 2020 wurden an der Schleuse Münster 14.256 Schiffe gezählt.

Im westdeutschen Kanalnetz und damit auch auf dem DEK ist es in den vergangenen Jahrzehnten zu einem tiefgreifenden Strukturwandel gekommen. Die bis zum 2. Weltkrieg vorherrschenden langsam fahrenden Schleppzüge wurden zunächst durch schnellfahrende Motorgüterschiffe abgelöst. Seit Beginn der 60er Jahre ist ein neuer Trend zu erkennen. Zunächst auf dem Rhein, später auch auf einzelnen

Nebenwasserstraßen des Rheins, hat sich der Schubverband als völlig neues Transportsystem durchgesetzt.

Um zu verhindern, dass die Binnenschifffahrt ihre überragende Bedeutung für die Industrie in Nordrhein-Westfalen und insbesondere für das Ruhrgebiet verliert, haben das Land NRW und der Bund in mehreren Regierungsabkommen (1965, 1992) vereinbart, die westdeutschen Kanäle so auszubauen, dass sie den Anforderungen der modernen Binnenschifffahrt genügen und den Verkehr mit Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden mit einer Länge bis zu 185 m, einer Breite bis 11,40 m und einer Abladetiefe bis zu 2,80 m entsprechend der Wasserstraßenklasse Vb ermöglichen.

Schubverbände bestehen aus einem Schubboot oder einem schiebenden Motorgüterschiff und 2 bis 6 Leichtern. Bei einer Abladetiefe von 2,80 m liegt die Tragfähigkeit eines solchen Verbandes zwischen 4.000 t (einspuriger Verband auf den Kanälen) und 12.000 t (mehrspuriger Verband auf dem Rhein).

Neuerdings setzt sich auch der Containertransport auf Binnenschiffen durch, der neben der nötigen Abladetiefe der Schiffe auch entsprechende Brückendurchfahrtshöhen erfordert.

Um die große Bedeutung der Binnenschifffahrt bei der Bewältigung des ständig steigenden Güterverkehrs zu erhalten und nach Möglichkeit noch zu erhöhen, ist neben einer Anpassung des Kanalquerschnitts insbesondere die Erweiterung des Lichtraumprofils mit Blick auf die neuen und größeren Motorschiffe / Schubeinheiten und neuen Transportsysteme wie dem Containerverkehr erforderlich. Der Schifffahrt wird es dadurch ermöglicht, die Kanäle mit wirtschaftlichen Fahrzeugen bei entsprechenden Transportkapazitäten zu befahren.

Anderenfalls wäre mit einer drastischen Einschränkung, wenn nicht gar dem Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu rechnen, wodurch wiederum eine Verlagerung des Transportaufkommens auf andere, weniger umweltfreundliche Verkehrsträger, insbesondere auf den LKW, veranlasst würde. Zur Vermeidung dieser insbesondere aus Sicht der Umwelt nachteiligen Verkehrsverlagerung sind seit dem 01.01.2019 die Schifffahrtsabgaben sowie Hafen- und Ufergelder auf den abgabepflichtigen Bundeswasserstraßen entfallen.

Zu beachten war ferner, dass der schlechte bauliche Zustand der Prinz-Brücke Nr. 66 bei fortschreitendem Verfall und die niedrige Durchfahrtshöhe von nur 4,10 m über GWO ein erhöhtes Gefahrenpotenzial sowohl für den kreuzenden (Schwerlast-) Fahrzeugverkehr auf der Brücke als auch für den Schiffsverkehr darstellen kann. Selbst bei einer Sperrung der Brücke für den Fahrzeugverkehr verbliebe das Risiko einer Schiffsanfahrung, dem die Brücke zustandsbedingt nicht standhalten könnte. Die Folgen einer solchen Havarie wären nicht nur aufgrund von Gefahrstofftransporten auf dem DEK unabschätzbar. Brückenanfahrungen zählen bei den Havarien im westdeutschen Kanalnetz zu den häufig unterschätzten Risiken, wie die statistische Auswertung aller Havarien zeigt. Es kollidieren wesentlich weniger häufig Schiffe mit Schiffen als vielmehr Schiffe mit Anlagen. Im Jahre 2011 wurden über 20 Brückenanfahrungen im westdeutschen Kanalnetz erfasst, hiervon entfielen 12 Havarien auf den Dortmund-Ems-Kanal.

Die Prinz-Brücke wurde zuletzt im Jahre 2016 von einem Schiff gerammt, welches die Durchfahrtshöhe trotz Information (z.B. ELWIS – Elektronischer Wasserstraßeninformationsservice der WSV) und Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit (Markierung an der Brücke) nicht beachtet hatte. Die Anfahrt verlief glimpflich und es blieb bei Sachschäden. Ein Schiffsunfall an der Kunkemühler Brücke am DEK bei Emsbüren im Jahre 2020, bei der die Brücke vollständig zerstört wurde, belegt jedoch, dass derartige Anfahrungen gravierende Auswirkungen bis hin zum Totalausfall der Brücke nach sich ziehen können.

Neben den unmittelbaren Auswirkungen durch eine Brückenanfahrt, bei der auch Menschenleben auf dem Spiel stehen können, müssen auch die mittelbaren Folgen durch eine Sperrung des DEK bis zur vollständigen Havariebeseitigung berücksichtigt werden, die unter Umständen zu einer auch längerfristigen Sperrung des DEK führen könnten. Außerdem würde das Gewerbegebiet Nobelstraße bei Ausfall der Prinz-Brücke für eine unbestimmte Zeit vom Straßennetz der Stadt Münster abgeschnitten.

Der vorgesehene Ausbau des DEK durch Neubau der Prinz-Brücke Nr. 66 zur Verbesserung der Verkehrssituation führt daher auch zu einer Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.

## 2.

Der Forderung der Bezirksregierung Münster, des Landschaftsverbands Westfalen-Lippe (LWL), Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen und der Stadt Münster, die denkmalgeschützte Prinz-Brücke zu erhalten, konnte nicht gefolgt werden.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass dem öffentlichen Belang des Denkmalschutzes ein hohes Gewicht zukommt. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Prinz-Brücke neben der kulturhistorischen Bedeutung auch eine verkehrliche Bedeutung als Kreuzungsbauwerk innehat. Zu prüfen ist insbesondere, ob ein Erhalt oder eine Ertüchtigung des Brückenbauwerks oder von Bauwerksteilen technisch und wirtschaftlich möglich ist. Hierbei ist zu beachten, dass die erforderliche Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m über G<sub>Wo</sub> vorliegend um mehr als einen Meter unterschritten wird und ein Verbleib des vorhandenen Bauwerks an Ort und Stelle keine Option darstellt, da hierdurch weder dem Ausbauziel nach der Wasserstraßenklasse Vb als vordringlichem Bedarf nach dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan entsprochen wird noch die Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs erfüllt werden. Soweit eine Anpassung der vorhandenen Brücke an die erforderliche Durchfahrtshöhe (sog. Brückenanhebung) in Betracht zu ziehen war, bei der das Brückenbauwerk gewissermaßen auf höhere Brückenwiderlager gesetzt wird, musste geprüft werden, ob und inwiefern das Bauwerk eine solche Brückenanhebung überstehen würde. Maßgeblich ist hierfür der Zustand des Bauwerks, der sich altersbedingt sowie durch Kriegseinwirkungen und Fahrzeuganprall verursacht, als schlecht darstellt. Seit 1995 wurden zur Standsicherheit und Restlebensdauer der Brücke mehrere Gutachten erstellt. Im Jahre 1995 wurde eine Restlebensdauer bis zum Jahre 2026 berechnet. Unberücksichtigt blieben aber vorhandene Schäden, wie z.B. durch Kriegseinwirkung oder Korrosion. In den darauffolgenden Jahren verschlechterte sich der Zustand durch fortschreitende Korrosion. Eingehende Untersuchungen in den Jahren 2007 bis 2011 kamen zu dem Ergebnis, dass das Tragwerk der Brücke dringend sanierungsbedürftig ist und der Korrosionsschutz erneuert werden muss. Aufgrund der fortgeschrittenen Korrosion

und Schädigungen der Querträgeranschlüsse an die Hauptträger durch Kriegseinwirkung, Schäden an Hauptträgerzuggurten, Bögen und Tonnenblechen sowie Anfahrschäden an den Untergurten durch Schiffsanprall wurde die Nutzung der Brücke auf eine Belastung von maximal 30 t und Einbahnverkehr beschränkt. Als Ergebnis einer weiteren Untersuchung im Jahre 2009 wurde eine Restlebenszeit von 18 Monaten ermittelt. Daraufhin wurden die Brückenbögen durch Versteifungsbleche verstärkt. Im Jahre 2010 wurden Abrostungen an Bodenfußpunkten festgestellt, die in der Folge durch Anbringung von Zügelgurten entlastet wurden. Infolge dieser Maßnahmen konnte eine Restlebensdauer der Brücke von weiteren 3 Jahren angesetzt werden.

Laut Gutachten zur Sanierbarkeit und Kostenermittlung der Sanierungsvarianten vom 29.12.2011 gelten sämtliche Maßnahmen zur Ertüchtigung des Tragwerks lediglich als Notmaßnahmen, um die Tragsicherheit des Bauwerkes temporär wiederherzustellen. Im Ergebnis nachvollziehbar ist ein dauerhafter Betrieb aufgrund des Alters und der Konstruktionsart bei den vorhandenen Schäden nicht mehr möglich, zumal die vorhandene Weite des Brückenbauwerks von 48,40 m ohnehin nicht ausreichend ist, da nach den Ausbaurichtlinien für den Kanalausbau eine lichte Weite von 54,20 m zwischen den Widerlagern erforderlich ist.

Kam danach die Weiterverwendung des Brückenbauwerks im Rahmen einer Brückenanhebung nicht in Betracht, so war anschließend zu untersuchen, inwiefern eine umfängliche Sanierung des Bauwerks unter Beseitigung aller Schäden vorgenommen werden könnte. Das vorgenannte Gutachten zur Sanierung des Tragwerks ist unter Berücksichtigung der bekannten Schäden davon ausgegangen, dass mindestens 30-50% aller Bauteile ausgetauscht werden müssten. Letztlich würde sich der Sanierungsumfang erst im Laufe der Sanierung selbst bestimmen lassen, eine nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten durchzuführende Sanierung stehe danach zumindest in Frage. Eine Weiternutzung wäre allerdings auch nach erfolgter Sanierung nur für einen überschaubaren Zeitraum (ca. 20 – 30 Jahre) möglich, da die verbleibenden Bauteile aufgrund der Ermüdung des Grundmaterials (Ermüdungsrisse) nur noch begrenzt haltbar sind. Inwiefern ein Technologiefortschritt in der Zukunft den dauerhaften Sanierungserfolg gewährleisten kann, muss hier unbeachtet bleiben, denn eine solche Technologie existiert zum jetzigen Zeitpunkt nicht und es ist weder bekannt noch ersichtlich, ob und wann diese eingesetzt werden kann, um auch schwer geschädigte Brückenbauwerke, wie die hier vorliegende Brücke, erfolgreich und dauerhaft zu sanieren.

Ein uneingeschränkter weiterer Betrieb unter ermüdungsrelevanter Straßenbelastung mit Schwerlastverkehr ist daher auch nach einer Teilsanierung nicht möglich. Auch eine Nutzung des sanierten Bauwerks als Rad- und Fußwegbrücke würde die üblicherweise anzustrebende Lebensdauer eines Neubaus von 100 Jahren nur etwa zur Hälfte erreichen. Danach wäre erneut eine Sanierung mit ungewissem Erfolg bzw. ein vollständiger Neubau durchzuführen. In Anbetracht des unsicheren Sanierungserfolges und der in jedem Falle nur begrenzten Nutzbarkeit einer sanierten Brücke, die nach 20 - 50 Jahren erneut erhebliche Investitionen auslösen würde, welche den Umfang der hier vorliegenden Maßnahme erreichen oder überschreiten, kann von einer wirtschaftlich vertretbaren Instandsetzung der vorhandenen Prinz-Brücke nicht ausgegangen werden. Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Weiterverwendung eines sanierten Brückenbauwerks nach erfolgter Brückenanhebung um mehr als einen Meter eine barrierefreie Überquerung der Prinz-Brücke nicht ermöglichen könnte. Das nach der DIN 18040-1 maximal zulässige Längsgefälle von 6% Steigung würde aufgrund der Bauweise des vorhandenen Brückenbauwerks und infolge der Anschlusspunkte der

Rampen an die vorhandene Straßenführung und Bebauung, insbesondere die Rampe zur Radwegunterführung im Bereich der Bahngleise, deutlich überschritten.

Zudem würden sämtliche Varianten, die den denkmalgerechten Erhalt der vorhandenen Prinz-Brücke zum Gegenstand haben, zumindest vorübergehend eine zusätzliche Verkehrsanbindung (Behelfsbrücke oder Straßenrampe) des Gewerbegebietes Nobelstraße erfordern, da das Brückenbauwerk sowohl im Rahmen einer Anhebung wie auch im Falle der Sanierung für einen längeren Zeitraum (bis zu 16 Monate) entfernt werden müsste und das Gewerbegebiet aufgrund der Insellage anderenfalls vom Straßennetz abgeschnitten wäre.

Soweit von den Denkmalschutzbehörden der Erhalt der Prinz-Brücke bei gleichzeitiger Anbindung des Gewerbegebiets Nobelstraße über eine Straßenrampe an die vorhandene Osttor-Brücke favorisiert wird, bleibt festzuhalten, dass diese Variante im Laufe des Verfahrens aufgrund des schweren und vermeidbaren Eingriffs in die geschützte Waldfläche am DEK gemäß § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Fassung vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3908), verworfen worden ist. Die nunmehr verfolgte konfliktarme Ausbauvariante 1, die nicht zuletzt auf den Standpunkt der Stadt Münster zurückzuführen ist, sieht eine Inanspruchnahme des Waldes nicht mehr vor.

Auch die Errichtung einer vorübergehenden Behelfsbrücke anstelle einer Straßenrampe war abzulehnen, da diese neben erheblichen Zusatzkosten für die temporären Widerlager, Rampen und den Überbau auch einen zusätzlichen Eingriff in Natur und Umwelt bedeuten würden, der jedoch gemäß § 15 BNatSchG zu vermeiden ist und bei Ausführung der vorgesehenen Variante vermieden werden kann. Zudem müssten diese Maßnahmen bei Erreichen der Restnutzungsdauer erneut durchgeführt werden, wodurch ein erneuter Eingriff ausgelöst würde, der wiederum vermieden werden müsste.

Bei zusammenfassender Betrachtung überwiegen der hohe Stellenwert des Natur- und Umweltschutzes sowie das Sanierungsrisiko und die erheblichen Mehrkosten einer Sanierung bei begrenzter Restnutzung und insbesondere das vordringliche Ausbauziel mit einer Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m über G<sub>Wo</sub> die einer Bauausführung entgegenstehenden Belange des Denkmalschutzes. Eine Weiternutzung des bestehenden Bauwerkes ist technisch nicht möglich und eine Sanierung ist unter keinem Gesichtspunkt als wirtschaftlich vertretbar zu bewerten. Auch unter Berücksichtigung der Kosten für Unterhaltung und Neubau sowie der Auswirkungen infolge der zu ändernden Höhenlage, die bei Erhalt des vorhandenen Brückenbauwerkes zusätzliche Stützwände an den Bauwerksenden erfordern und dadurch die Erreichbarkeit angrenzender Grundstücke zumindest erschweren und darüber hinaus den Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht entsprechen würde, war der hier gewählten Ausbauvariante 1 unter Rückbau der alten Prinz-Brücke der Vorzug zu geben.

Einer gesonderten Erlaubnis der Denkmalschutzbehörden bedarf es gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) NRW (ab 01.06.2022: § 9 Abs. 4 Satz 1 DSchG NRW) nicht.

Dem Denkmalschutzinteresse ist im Übrigen durch die Auflage zur Erstellung einer angemessenen Dokumentation zur Prinz-Brücke durch den TdV in Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden der Bezirksregierung Münster und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL), s.o. A.III.10, Rechnung getragen worden.

### 3. Einwendungen

Die von den Einwendenden mit den Kennziffern **E3, E4, E5, E6, E8** und **E9** erhobene Forderung nach einer weitergehenden Bürgerbeteiligung war zurückzuweisen. Die gesetzlich vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG ist durchgeführt worden. Der TdV hat am 06.03.2012 in der Stadthalle Münster-Hiltrup eine erste Bürgerinformation veranstaltet. Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens sind die Planunterlagen in der Zeit vom 05.05.2014 bis 04.06.2014 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt worden. Die Auslegung der Planunterlagen wurde zuvor ortsüblich bekannt gemacht. Ergänzend zur Auslegung der Planunterlagen wurde seitens des TdV am 14.05.2014 eine weitere Bürgerinformation in der Stadthalle Münster-Hiltrup durchgeführt. Die ergänzende Auslegung des Schalltechnischen Berichts in der Zeit vom 25.09.2017 bis 24.10.2017 wurde ebenfalls zuvor ortsüblich bekannt gegeben. Schließlich wurde am 13.11.2019 ein Erörterungstermin durchgeführt, der ebenfalls zuvor ortsüblich bekannt gemacht wurde. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung und die Durchführung des Anhörungsverfahrens haben den Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprochen und können daher nicht beanstandet werden.

4. In die Abwägung einzustellen waren neben den öffentlichen und privaten Belangen insbesondere Belange des Landschafts- und Naturschutzes. Die durch das Vorhaben bedingten Auswirkungen auf die Natur, den Menschen sowie auf die Landschaft sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) einschließlich der artenschutzrechtlichen Untersuchung ermittelt worden. Die im Zuge des Ersatzes notwendigen Maßnahmen untergliedern sich in Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen, Wiederherstellungsmaßnahmen, Gestaltungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen.
5. Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

#### a) Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Ortsteil Hiltrup der Stadt Münster beidseitig des DEK im Bereich der Landstraße L885. Im Osten und Westen reicht es bis in die Wohnsiedlungsbereiche hinein, während es im Norden und Süden durch gewerbliche Flächen und Waldflächen begrenzt wird.

Das Gebiet ist der naturräumlichen Haupteinheit „Kernmünsterland“ und der Untereinheit „Wolbecker Ebene“ zuzuordnen. In dieser Untereinheit sind aufgrund des Sandlösses und der Sande diluvialer und alluvialer Herkunft meist Böden mit mäßigem bis geringen Basengehalt anzutreffen, die teils auch durch Sauerbleiche geprägt sind. Der Untergrund im Untersuchungsgebiet ist durch eine Grundmoräne aufgebaut, die sich aus Mergel, Ton und Schluff zusammensetzt. Daraus haben sich großflächig Stauwasserböden gebildet.

Als potenzielle natürliche Vegetation ist für diesen Bereich der artenarme Sternmieren-Eichenhainbuchenwald angegeben. Als die Baumschicht beherrschend sind neben der Stieleiche, Hainbuche und Buche auch von meist untergeordneter Bedeutung Vogelkirsche, Schwarzerle, Esche, Bergahorn Eberesche, Hasel, Weißdorn, Faulbaum und Brombeere verzeichnet.

Die Höhenunterschiede im Untersuchungsgebiet sind von Natur aus gering und werden lediglich durch menschengemachte Bauwerke wie die Dämme der Landesstraße L885 und die Eintiefung des DEK bestimmt.

Die klimatischen Verhältnisse können als ozeanisch geprägt und mäßig feucht bezeichnet werden, der Wind weht überwiegend aus Südwest.

Die Nutzungen im Plangebiet sind durch Verkehrsflächen (Straßen, Schienen, Wasserstraße) und bebaute Areale für die Wohn- und Gewerbenutzung geprägt. Es sind darüber hinaus verschiedene Typen von Gehölzflächen wie Wald, Böschungsgehölze sowie ebenerdige Gehölzflächen und Gebüsch vorhanden, die wiederum häufig von Säumen flankiert werden. Als große Wasserfläche ist der DEK zu nennen.

Schutzgebiete und besonders geschützte Bereiche von Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten oder Natura 2000-Gebieten sind im Untersuchungsgebiet nicht verzeichnet. Ebenfalls sind keine Naturdenkmäler, geschützte Landschaftsteile, Flächen des Biotopkatasters der LANUV oder nach § 62 Landschaftsgesetz (LG) NRW geschützte Biotope vorhanden. Allerdings weist die Biotopkartierung der Stadt Münster die flächenhaften Gehölzbiotope im Untersuchungsgebiet als schutzwürdige Biotope aus. Es sind dies die beiden Eichen-Hainbuchenwaldflächen im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets, die Gehölzflächen im Bereich der Böschungen der L885 sowie die Gehölzflächen zwischen der Straße Osttor und dem ortsteilverbindenden Geh-/Radweg.

Die Prinz-Brücke ist seit dem 13.05.2005 gemäß § 3 (§ 23 ab 01.06.2022) DSchG NRW unter der Objektnummer 941 in der Denkmalliste der Stadt Münster eingetragen, da der Brücke eine verkehrs- und technikgeschichtliche sowie wissenschaftliche Bedeutung als Stahlbogenbrücke zukommt. Weitere Denkmäler oder Bodendenkmäler existieren im Untersuchungsbereich nicht.

## b) Schutzgüter

Zur Feststellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgüter ist eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) durchgeführt worden. Die UVU umfasst



sämtliche UVPG-Schutzgüter und beinhaltet eine Darstellung und Bewertung der Schutzgüter im Sinne einer ökologischen Risikoanalyse zur Beurteilung der ökologischen Nutzungsverträglichkeit des Vorhabens.

Als Schutzgüter sind hier

- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Boden
- Grundwasser und Oberflächengewässer
- Klima und Luft
- Landschaftsbild sowie
- Menschen

aufzuführen, die den Gegenstand der UVU bilden.

Die Untersuchung hat dabei gezeigt, dass lediglich ein Bereich mit sehr hoher Bedeutung vorhanden ist. Es handelt sich dabei um die Prinz-Brücke, die aus Sicht des Schutzgutes Kulturgüter aufgrund ihres Status als Baudenkmal entsprechend geschützt ist. Bereiche mit hoher Bedeutung aus der Sicht unterschiedlichster Schutzgüter sind die Waldflächen im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes und die Gehölzflächen zwischen Osttor und Radweg, teils aber auch andere Flächen wie z.B. der DEK, der aus Sicht der Erholung eine hohe Bedeutung einnimmt. Aus artenschutzrechtlicher Sicht besitzen der Stadtteilpark bzw. der Waldbereich im Nordosten des Plangebietes eine hohe Bedeutung. Den übrigen Bereichen kommt eine mittlere Bedeutung zu. Es verbleibt die Prinz-Brücke als sehr bedeutungsvolles Element, für deren Verlust entsprechende Regelungen zu treffen sind. Aus der Sicht aller anderen Schutzgüter, insbesondere der von Natur und Landschaft, muss ein Eingriff in den Stadtteilpark und die Waldbereiche vermieden werden. Alle weiteren Beeinträchtigungen verursachen – je nach Wertigkeit der Funktionen – mehr oder minder ausgeprägte Konflikte, die jedoch in der Regel zu minimieren und ausgleichbar sind, so dass letztlich keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben müssen.

Sowohl mit Beginn der Bauarbeiten als auch nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme sind verschiedene bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu erwarten. Diese reichen vom Verlust von Gehölzflächen mit ihren spezifischen Biotopfunktionen, über die Versiegelung von Böden bis hin zur Umnutzung von Flächen, die derzeit für die Naherholung zur Verfügung stehen. Diese teils dauerhaften, teils zeitlich befristeten Beeinträchtigungen entstehen zum einen durch den Bauprozess und zum anderen durch die damit verbundene Neuversiegelung, d.h. durch die Existenz von Baumasse und künstlichen Materialien, darüber hinaus aber auch durch die Inanspruchnahme von Flächen beispielsweise Straßenseitendämme, durch die die vorhandene Nutzung verändert und dem Betrieb (Verkehr) zugeführt wird.

Im Hinblick auf die betroffenen Schutzgüter sind dadurch folgende spezifische Wirkfaktoren zu erwarten:

Als baubedingte Wirkfaktoren kommen der Baubetrieb durch optische und akustische Störwirkungen, Erschütterungen und Schadstoffemissionen sowie mit der Inanspruchnahme von Freiflächen (u.a. für die Baustelleneinrichtung, Montagefläche und Materiallager) und Zwischen-/Endlagerung von Erdmaterial in Betracht. Ferner

zählt hierzu die Entfernung der Vegetation und des Oberbodens und weiterer tierökologisch relevanter Strukturen.

Zu den anlagebedingten Wirkfaktoren zählen die dauerhafte Beanspruchung von Lebensräumen vor allem durch Fahrbahnen/Zufahrten und Brückenwiderlager sowie durch Böschungen, Säume und Mulden.

Als betriebsbedingte Wirkfaktoren sind Lärm und die optische Störwirkung durch Licht zu benennen.

Im Einzelnen werden die zu erwartenden Wirkungen auf die Schutzgüter wie folgt beschrieben:

#### Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der heutige Vegetationsbestand wird im Bereich des Baufeldes zur Einrichtung der Baustelle, der Zwischenlagerung von Mutterboden, der Einrichtung von Flächen für den Baubetrieb und Lagerflächen soweit wie notwendig entfernt. Hiervon sind unterschiedliche Biotopstrukturen in Form von Baumreihen, älteren Gehölzflächen, Gebüsch und grasartigen Säumen betroffen. Die Biotopfunktionen dieser Flächen gehen damit zunächst verloren. Auch durch neue Straßenanschlüsse/Rampen sind kleinflächige Neuversiegelungen vorgesehen. Darüber hinaus sind im gesamten Baufeld Beeinträchtigungen zu erwarten, die nach Beendigung der Bauarbeiten durch teils gleichartige, teils durch andere Vegetationsformen ersetzt werden.

#### Boden

Durch die geplante Maßnahme werden teilweise von Menschenhand geschaffene Böden, aber auch natürlich gewachsene Böden im Anspruch genommen. Unabhängig von ihrer Entstehung weisen diese Böden heute verschiedene ökologische Funktionen auf, die durch Abtrag, Ablagerung und teilweise Neuversiegelung beeinträchtigt werden. Von einem Verlust oder einer Einschränkung der ökologischen Bodenfunktionen ist in diesen Bereichen auszugehen. Während der Bauphase sind Beeinträchtigungen des Bodens und seiner ökologischen Funktionen vorwiegend durch Ablagerung und Abtrag einerseits sowie Aufschüttungen und Befestigungen im Bereich der Baufeldstreifen andererseits zu erwarten.

#### Grundwasser und Oberflächengewässer

Beeinträchtigungen des Grundwassers sind grundsätzlich nicht zu befürchten, da die vorhandenen Grundwasservorkommen unbedeutend sind und auch die Neuversiegelung in keiner nennenswerten Größenordnung zunimmt. Eine bedeutende Einschränkung der Grundwasserneubildung mit Auswirkungen über den lokalen Standort hinaus ist durch die Maßnahme nicht zu erwarten. Aus qualitativer Sicht können mögliche Beeinträchtigungen durch Erosion und Abschwemmung von Bodenmaterial nach entsprechenden Niederschlagsereignissen erfolgen, von denen die aquatischen Biozöosen des DEK durch Schwebstoffe betroffen sein können.

#### Klima und Luft

Eine Beeinträchtigung der klimaökologischen Funktionen ist nicht zu erwarten, da bereits heute ein Brückenbauwerk vorhanden ist. Aus dem Vergleich zwischen dem geplanten Endzustand und dem Bestandsbauwerk lassen sich keine gravierenden

Änderungen ableiten. Aus lufthygienischer Sicht sind mit Ausnahme der zeitlich befristeten Emissionen durch Baumaschinen und Fahrzeuge keine Beeinträchtigungen anzunehmen.

#### Landschaftsbild

Die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild ergeben sich in erster Linie aus dem Neubau der Prinz-Brücke und dem Vorhandensein von Maschinen während der Bauphase mit Lärm, Unruhe und Erschütterung, wobei deren Wirkung als kurzfristig einzustufen ist. Langfristig ergeben sich aufgrund der vorgesehenen Eingrünungsmaßnahmen und neuer Vegetationsformen keine gravierenden Änderungen für das Landschaftsbild. Ein wesentlicher Unterschied besteht durch die technische Gestaltung der Brücke, da die heutige Stahlträger-Bogenbrücke durch eine moderne Bogenbrücke ersetzt wird.

Inwieweit diese Veränderung als Beeinträchtigung zu bewerten ist, hängt vom subjektiven Empfinden des Betrachters ab. In diesem Zusammenhang ist allerdings zu bedenken, dass schon heute aufgrund der in unmittelbarer Nähe zur Prinz-Brücke befindlichen und in Stahlbeton ausgeführten Hochbrücke der L885 eine deutliche Prägung der Landschaft und Überprägung der bestehenden Prinz-Brücke vorhanden ist, so dass die ästhetische Eigenart dieses Bauwerks deutlich überformt ist.

#### Mensch

Die Wohnumfeld- und Erholungsfunktionen (Regeneration im Freiraum) werden im Baubereich während der Bauphase durch Lärm, Staub und andere Immissionen sowie Unruhe und Störungen eingeschränkt. Auch die Durchgängigkeit der Kanalseitenwege wird zeitlich befristet unterbrochen. Mit vorübergehenden Verkehrsbeeinträchtigungen im Bereich der Prinz-Brücke wird während der Bauphase ebenfalls zu rechnen sein. Nach Abschluss der Bauarbeiten und der Inbetriebnahme der neuen Brücke werden die derzeitigen Erholungsfunktionen wiederhergestellt sein. Infolge der Verbreiterung des Rad- und Gehweges auf der neuen Prinz-Brücke wird indes eine Verbesserung der Verkehrssituation insbesondere für den Fahrradverkehr eintreten.

#### c) Variantenvergleich

Für den Ersatz der Prinz-Brücke Nr. 66 wurden verschiedene Varianten aufgestellt. Da die Querung des DEK in diesem Bereich und insbesondere die Anbindung des Gewerbegebiets Nobelstraße aufgrund der Insellage zwischen der Bahnlinie und dem DEK sichergestellt sein muss, wurde eine Nullvariante, bei der das Kreuzungsbauwerk ersatzlos entfallen würde, ausgeschlossen.

Es wurden fünf unterschiedliche Varianten unter Berücksichtigung der räumlichen Zwänge, insbesondere der Bahnlinie, der Hochbrücke der L885 und des DEK untersucht, die nachfolgend beschrieben und sodann bewertet werden.

##### Variante 1

Diese Variante hat den Neubau der Prinz-Brücke im südlichen Bereich zwischen der bestehenden Prinz-Brücke und der Hochbrücke der L885 zum Gegenstand. Die Verkehrsführung erfolgt im westlichen Bereich über einen Anschluss an die

Nobelstraße, im östlichen Bereich wird der Verkehr über die neuen Rampen an den Föhrenweg, die Straße Osttor und die dortigen Anliegerstraßen angeschlossen.

#### Variante 2

Diese Variante sieht den Neubau der Prinz-Brücke nördlich der Hochbrücke der L885 vor. Der Verkehr wird im westlichen Bereich an die Nobelstraße angeschlossen und im östlichen Bereich an die vorhandene Rampe zwischen der Straße Osttor und der L885 angebunden. Eine dauerhafte Nutzung von Waldflächen ist erforderlich.

#### Variante 3

Diese Variante sieht wie die Variante 2 den Neubau der Prinz-Brücke nördlich der Hochbrücke der L885 vor. Im westlichen Bereich ist ein Anschluss an die Nobelstraße vorgesehen, im östlichen Bereich erfolgt der Anschluss über die vorhandene Rampe zwischen der Straße Osttor und der L885. Der Föhrenweg wird über eine neue Kreuzungsanlage angeschlossen. Eine dauerhafte Inanspruchnahme von Waldflächen ist erforderlich.

#### Variante 4

Diese Variante sieht neben dem Neubau der Prinz-Brücke als Rad- und Fußweg eine Straßenanbindung über eine neue Rampe an die L885 vor. Der Verkehr wird zunächst parallel zum DEK geführt und sodann unter der Hochbrücke der L885 über eine Rampe mit Linksabbiegerspur an die L885 angeschlossen. Für diese Variante wird u.a. ein Waldbiotop dauerhaft in Anspruch genommen.

#### Variante 5

Diese Variante sieht ähnlich wie die Variante 4 den Neubau einer Rad- und Fußwegbrücke und eine Straßenanbindung über eine neue Rampe mit Linksabbiegerspur an die L885 vor. Die Verkehrsführung erfolgt über die verschwenkte Nobelstraße, die mittels einer Rampe direkt an die L885 angeschlossen wird. Diese Variante erfordert u.a. die dauerhafte Nutzung einer Waldbiotopfläche.

Alle fünf Varianten verfolgen das gemeinsame Ziel, eine neue DEK-Querung als Ersatz für die bestehende Prinz-Brücke zu schaffen. Zur Bestimmung der verträglichsten Lösungsmöglichkeit wurde zunächst unabhängig von technischen, städtebaulichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Faktoren ein Vergleich der Varianten aus rein ökologischer Sicht vorgenommen. Das Ergebnis des Variantenvergleichs dient neben weiteren Beurteilungskriterien als wesentlicher Grundstein zur Bestimmung der Vorzugsvariante.

Für das Schutzgut Pflanzen/Biotop zeigt sich, dass insbesondere die Flächenanteile mit einem hohen bzw. mittleren Risiko bei den Varianten 4 und 5 größer sind als bei den anderen untersuchten Varianten. Dies ergibt sich durch den hohen Anteil der Inanspruchnahme bedeutungsvoller Waldflächen/Waldbiotope. Die Variante 1 erzeugt in diesem Zusammenhang die mit Abstand geringsten Konflikte. Bei dieser Variante sind die Flächenanteile mit hohem Risikograden deutlich geringer ausgeprägt als bei den übrigen Varianten. Aus Sicht des Schutzgutes Pflanzen/Biotop belegt die

Variante 1 den ersten Rangplatz, gefolgt von den Varianten 2 und 3. Die Varianten 4 und 5 belegen aufgrund der von ihnen ausgehenden Risiken den 4. und 5. Rang.

Beim Schutzgut Boden stellen sich die ermittelten Risikowerte für die untersuchten Varianten ähnlich deutlich dar wie beim zuvor untersuchten Schutzgut Pflanze, obwohl der Versiegelungsanteil bei allen Varianten ähnliche Größenordnungen einnimmt. Damit der Inanspruchnahme von Flächen, z.B. durch Seitendämme, zugleich aber auch die bodenökologischen Funktionen beeinträchtigt werden, ergeben sich über diesen Aspekt bedeutsame Unterschiede bei den Varianten. Die Varianten 4 und 5 weisen diesbezüglich die höchsten Flächenanteile mit entsprechenden Beeinträchtigungen auf, mit der Folge, dass sie wiederum die letzten Rangplätze belegen. Die Variante 1 ist durch den zweithöchsten Anteil an Versiegelungsflächen gekennzeichnet, allerdings sind diese zu einem erheblichen Teil auf bereits versiegelten Flächen ohne Bodenfunktionen geplant. Insgesamt weist sie die geringsten Konflikte auf, so dass sie für das Schutzgut Boden den ersten Rang belegt. Die Varianten 2 und 3 folgen auf den Rängen 2 und 3.

Der Variantenvergleich beim Schutzgut Wasser weist die Varianten 4 und 5 als die insgesamt günstigsten aus, da diese Flächen beanspruchen, die vergleichsweise eine geringere Grundwasserneubildung und somit eine geringere hydrogeologische Bedeutung aufweisen. Es folgt die Variante 2, die sich im Vergleich etwas verträglicher darstellt als die verbleibenden Varianten 1 und 3, die sich den vierten Rangplatz teilen.

Für die Schutzgüter Klima/Luft und Landschaftsbild ergibt sich wiederum eine Rangfolge, die bis auf marginale Unterschiede dem Ergebnis beim Schutzgut Pflanzen/Biotope entspricht. Die Variante 1 belegt den 1. Rang gefolgt von den anderen Varianten auf den Rangplätzen 2 – 5.

Für den Menschen sind neben der wichtigen Wohn-/Wohnumfeldfunktion auch Erholungsaspekte von Bedeutung, so dass beide Teilbereiche in die Bewertung der Varianten einfließen müssen. Aus Sicht der Wohn-/Wohnumfeldfunktion sind Wohnquartiere im Nordwesten und im Südosten des Untersuchungsgebietes von Bedeutung. Während die Variante 1 im Nordwesten keine Beeinträchtigung auslöst, sind für die übrigen Varianten z.T. deutliche Beeinträchtigungen zu verzeichnen. Im Bereich des Osttors weisen die Varianten 2-5 jedoch Vorteile auf, da sie keine Beeinträchtigungen auslösen. Bei der Erholungsfunktion ist die Variante 1 tendenziell am ungünstigsten, da während der Bauphase beide Kanalseitenwege temporär in Anspruch genommen werden und zeitlich befristet nicht zugänglich sind. In der Gesamtreihenfolge für das Schutzgut Mensch wird die Variante 2 als die günstigste Variante ausgewiesen, gefolgt von den Varianten 5, 3, 4 und 1.

Beim Schutzgut Tiere/Habitate wurden im Bereich des auf der Ostseite des DEK liegenden Waldes die meisten Tierarten nachgewiesen, u.a. auch Brutstätten planungsrelevanter Arten wie die des Mittelspechtes. Innerhalb der Artenschutzprüfung wird ausgeführt, dass die teilweise und wenn auch nur randbezogene Inanspruchnahme dieses Waldes nicht nur zu einem Flächenverlust, sondern zu einem deutlich stärker zu wertenden Störungspotenzial führt. Dies wiederum kann die Habitatqualität des Waldes insbesondere für den Mittelspecht so weit einschränken, dass die Aufgabe seines Reviers nicht ausgeschlossen werden kann. Außerdem besitzt diese Waldfläche auch für Fledermäuse eine hohe Bedeutung

insbesondere als Jagdgebiet, zugleich aber auch als Quartierstandort des Braunen Langohrs. Daher stellen sich die Varianten 2 und 3 im Rahmen des Vergleichs als die mit Abstand ungünstigsten Planungsvarianten dar, zumal Artenschutzkonflikte nicht ausgeschlossen werden können. Die durch die Varianten 4 und 5 überplante Waldfläche im Nordwesten des Untersuchungsgebietes weist eine deutlich geringere Wertigkeit hinsichtlich der Habitatqualität als Brutstandort für Vögel und auch als Jagdraum für Fledermäuse auf. Allerdings sind auch hier aufgrund des Alters und der Struktur des Waldbestandes Potenziale vorhanden. Die Variante 5 erhält den Rangplatz 2, die Variante 4 den Rangplatz 3. Die geringsten Konflikte für die Fauna sind durch die Variante 1 zu erwarten, da dort lediglich Allerweltsarten bei den Vögeln nachgewiesen wurden und die in Anspruch zu nehmenden Flächen aufgrund ihrer Größe insgesamt auch für die Fledermäuse nur eine geringe Bedeutung als Jagdgebiet aufweisen.

In der Gesamtschau ist festzustellen, dass aus ökologischer Sicht durch die Variante 1 die geringsten Konflikte entstehen. Alle anderen Varianten folgen mit zum Teil großem Abstand. Deren Konfliktpotenzial ist in der Summe deutlich höher, wobei dort unterschiedliche Schwerpunkte ausgeprägt sind. So ist bei Betrachtung der Risikostufen die Variante 2 auf den zweiten Rangplatz zu setzen, da sie sich aus gesamtökologischer Sicht insgesamt deutlich günstiger darstellt als die weiteren Varianten. Die Varianten 4 und 5 belegen zusammen den letzten Platz, da sie ähnlich hohe Risikopotenziale für die Schutzgüter aufweisen. Den Platz 3 erreicht die Variante 3, allerdings mit nur geringfügigen Vorteilen zu den beiden Letztplatzierten. Insgesamt jedoch verursachen die Varianten 3, 4 und 5 deutlich ausgeprägte Konflikte insbesondere aufgrund der teilweisen Inanspruchnahme ökologisch wertvoller und damit schutzwürdiger Waldbestände (vgl. auch Umweltkataster der Stadt Münster), von denen der Stadteilpark aus Sicht der Naherholung ebenfalls eine hohe Bedeutung aufweist.

Unter Berücksichtigung des Artenschutzes sind die beiden Varianten 2 und 3 als besonders problematisch einzustufen, da sie in essentiell wichtige Lebensräume planungsrelevanter Arten (Mittelspecht und Braunes Langohr) eingreifen und nach Realisierung einer dieser beiden Varianten das Vorkommen dieser Arten langfristig nicht sichergestellt werden kann.

Neben den rein ökologischen Aspekten waren im Zuge des Variantenvergleichs weitere Faktoren zu würdigen. Dazu zählen insbesondere bauliche, verkehrliche, verkehrssicherungstechnische und wirtschaftliche Argumente.

Bei deren Berücksichtigung zeigt sich, dass den ökologischen Vorteilen der Variante 1 auch Nachteile gegenüberstehen. So sind bei der Variante 1 verkehrliche Einschränkungen während der Bauzeit zu erwarten, da die notwendigen Baugruben eine entsprechend angepasste Verkehrsführung notwendig machen. Da Fußgänger und Radfahrer die Montageflächen kreuzen müssen, sind hier besondere Verkehrssicherungsmaßnahmen erforderlich, die bei Umsetzung der Varianten 2, 3 und 5 in dem Umfang entfallen würden. Da auch der Straßenverkehr während der Bauzeit über die Prinz-Brücke abgewickelt werden muss, sind im Kreuzungspunkt von Radweg und Straße nach wie vor entsprechende Verkehrsriskien vorhanden, weil Fußgänger und Radfahrer die Straße dort überqueren müssen. Angesichts der vergleichsweise niedrigen Verkehrszahlen für den motorisierten Verkehr und der seit langem bestehenden Verkehrssituation im Bereich der Prinz-Brücke entstehen im

Zuge der Bauausführung jedoch keine neuen und keine derart hohen Risiken, dass eine Bauabwicklung nach der Variante 1 unbedingt auszuschließen wäre.

Mit Blick auf die veranschlagten Gesamtkosten bestehen ebenfalls Vorteile zu Gunsten der Variante 5, die vom TdV zunächst als Vorzugsvariante präferiert wurde.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hat sich die Variante 5 allerdings als städtebaulich höchst problematisch dargestellt, so dass sich die Stadt Münster als Kreuzungsbeteiligte an der Prinz-Brücke und Eigentümerin der betroffenen Waldfläche entschieden hat, anstelle der zunächst favorisierten Ausbaulösung mit einer zusätzlichen Straßenanbindung zur L885 (Variante 5) nunmehr den Neubau der Prinz-Brücke im Bereich der bestehenden Prinz-Brücke entsprechend der Variante 1 mit zusätzlich erweitertem Rad- und Fußweg auf der Brücke zu fordern.

Dieser geringfügig modifizierte Variante 1, die eine Verbreiterung des Brückenbauwerks für einen kombinierten Rad- und Fußweg auf der Nordseite der Brücke auf 5,25 m vorsieht, war daher angesichts der ökologischen Vorteile als umweltverträglichste und zugleich konfliktärmste Lösung der Vorzug zu geben, so dass sich der TdV unter Beachtung des Vermeidungsgebotes nach § 15 BNatSchG und in Abstimmung mit der an der Kreuzung gemäß §§ 41 WaStrG beteiligten Stadt Münster entschieden hat, die hier beschriebene Variante 1 mit zusätzlicher Anpassung an den Fahrradverkehr entsprechend der Ausbauforderung der Stadt Münster weiter zu verfolgen.

#### d) Artenschutz

Im Rahmen der aktualisierten Artenschutzprüfung war zu untersuchen, inwiefern artenschutzrelevante Konflikte auftreten und wie diese Konflikte vermieden werden können.

Ausgehend von der Biotopstruktur innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden die vorhandenen Lebensraumtypen, Habitatstrukturen und das Artenspektrum beschrieben. Insbesondere waren die planungsrelevanten Arten, die im Landschaftsraum auftreten bzw. für das Messtischblatt 4011-04 Münster gemeldet sind und daher grundsätzlich auch im Untersuchungsgebiet auftreten können, sowie die Arten, die im Zuge der faunistischen Untersuchungen ermittelt werden konnten, in die Prüfung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote einzubeziehen.

Bei den Fledermäusen ist festzustellen, dass ein breites Artenspektrum vorhanden ist und die bereits 2007 nachgewiesenen Arten bestätigt werden konnten. Es ist zudem zu vermuten, dass das Braune Langohr und beide Bartfledermausarten auftreten.

Für die planungsrelevanten Vogelarten kann festgestellt werden, dass einige Arten aufgrund der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Lebensräume, Habitatstrukturen und der hohen Störintensität grundsätzlich nicht bzw. nicht regelmäßig und allenfalls als sporadische Nahrungsgäste oder Durchzügler zu erwarten sind. Weitere Vögel wie der Mittelspecht nutzen Nisthöhlen, die in Stämmen oder starken Ästen von Laubhölzern angelegt werden, die im nordöstlichen Teil des Bürgerwaldes außerhalb des Untersuchungsgebietes anzutreffen sind. Der Kleinspecht nutzt Nisthöhlen in altem Baumbestand und ist im Untersuchungsgebiet nicht völlig auszuschließen, allerdings wird die Wahrscheinlichkeit des Vorkommens als relativ gering eingeschätzt. Als potenziell betroffen wird der Star behandelt, der bereits in der Kartierung von 2012 als Brutvogel nachgewiesen werden konnte. Weitere Arten

konnten nicht nachgewiesen werden, es wird aber nicht ausgeschlossen, dass sich insbesondere die Mehlschwalbe am Rande des Untersuchungsgebietes an Wohngebäuden einfindet.

Die Betroffenheitsanalyse der Artenschutzprüfung hat gezeigt, dass sich bei den Baumaßnahmen zum Ersatz der Prinz-Brücke eine Schädigung von Tieren und ihrer Entwicklungsformen ergeben kann, die Beeinträchtigung und der Verlust von Lebensstätten möglich ist und Störungen nicht ausgeschlossen sind.

Bei der hier vorgesehenen Bauausführung entsprechend der Variante 1 wird die alte Prinz-Brücke zurückgebaut. Das Feldgehölz zwischen Rad- und Gehweg, der Straße Osttor und der dazwischenliegenden Fußwegeverbindung wird neben weiteren kleineren Gehölzen entfernt werden müssen. Es werden daher Maßnahmen erforderlich, die die artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen vermeiden. Dies sind einerseits vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) und andererseits während der Baudurchführung zu beachtende Vermeidungsmaßnahmen sowie die besondere Beleuchtung, auch für die Zeit nach Fertigstellung der Baumaßnahme, wie sie in der Artenschutzprüfung aufgeführt und beschrieben werden.

Abschließend ist festzuhalten, dass bei Umsetzung der aufgezeigten Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen keine artenschutzrelevanten Eingriffstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten sind.

#### e) Landschaftspflegerische Maßnahmen

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) hat zum Ziel, die ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten darzustellen und zu bewerten. Er soll die Art, den Umfang und den zeitlichen Ablauf des Eingriffs sowie die Maßnahmen zur Minderung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen in Text und Karte darstellen.

Die Zielsetzung des LBP wird zum einen durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie durch Schutzmaßnahmen erreicht. Die Wahl der Ausbauvariante 1 unter Berücksichtigung der UVU-Ergebnisse stellt dabei schon im Vorfeld der Baumaßnahme eine Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen dar, die hinsichtlich der Umweltauswirkungen als die verträglichste Lösung zu bewerten ist.

Konkrete Maßnahmen der Konfliktvermeidung beziehen sich darüber hinaus auf die im Vorhabenbereich verbleibenden, nicht überplanten erhaltens- und schützenswerten Bestandteile des Naturhaushaltes. Es handelt sich dabei um die Gehölzbestände südlich der L885 und insbesondere um die auf der Nordwestseite gelegene Waldfläche, die weder für das Vorhaben selbst noch für Baufeldzwecke in Anspruch genommen werden sollen. Diese Bereiche dürfen während der Bauphase nicht genutzt werden.

Zur Minimierung des Eingriffs werden vorliegend folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Planung einer straff organisierten Baustellenabwicklung zur Verringerung baubedingter Immissionen und zur Verkürzung der Bauzeit



- Beschränkung der Baufeldräumung, insbesondere die Rodung von Hecken, Wallhecken und Gebüsch sowie das Fällen von Bäumen mit Horsten und Bruthöhlen auf die Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar zum Schutz der Brutvögel
- Auswahl der Baustelleneinrichtung mit Lagerplätzen auf den ökologisch geringwertigen und zugänglichen Flächen auf der östlichen DEK-Seite
- Verbot von Pestiziden und sonstigen Giften bei der Pflege der nach Fertigstellung der Baumaßnahme herzustellenden Pflanzflächen

Die Schutzmaßnahmen, die während der Zeit der Baumaßnahme die Schutzgüter vor Störungen, Beeinträchtigungen und Gefährdungen durch unterschiedlichste Arbeiten im Bereich der Prinz-Brücke, der Baustelleneinrichtungen und Bodenlagerflächen ausreichend schützen, zielen vorliegend in erster Linie auf den Schutz der wertvollen Landschaftselemente ab, die bei entsprechender Berücksichtigung ohne erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen erhalten werden können. Es handelt sich dabei um Baumstandorte und Gehölzflächen gemäß Darstellung im LBP, die durch entsprechende Vorkehrungen wie z.B. Bauzaun, Stammschutz, Absperrgitter usw. während der Baudurchführung zu sichern sind. Maßgeblich sind hierbei die einschlägigen Richtlinien und Normen, wie z.B. in der DIN 18920 bzw. RAS-LG4 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen, *FGSV 1999*).

Die Ziele des LBP werden darüber hinaus durch Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen erreicht.

Zu den im LBP dargestellten Gestaltungsmaßnahmen zählen:

- Gehölzanpflanzungen zur Eingliederung der Böschungen und des Straßenbauwerks im Bereich der Rampe zum neuen Brückenbauwerk auf der Westseite sowie der Brücken- und DEK-Seitenflächen
- Ansaat von Standardrasen auf der Fahrbahnbankette und entlang von Wegen
- Ermöglichung einer gesteuerten Sukzession in einem Teilbereich des rekultivierten Baufeldes auf beiden DEK-Seiten
- Ansaat von Landschaftsrasen auf den DEK-Seitenflächen und allen Übergangsflächen
- Entsiegelung und Rekultivierung von nicht mehr benötigten, bereits versiegelten Flächen
- Pflanzung von 6 Einzelbäumen zur Anlage punktueller Landschaftselemente und zur Anreicherung des Landschaftsbildes.

Bei der Ermittlung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ist eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung zu erstellen, wobei für den Eingriff die

- Neuversiegelung durch die Fahrbahnen und Brückenwiderlager
- dauerhafte Inanspruchnahme höherwertiger Biotope durch Seitenböschungen, Säume und Mulden
- temporäre Inanspruchnahme höherwertiger Biotope durch das Baufeld mit Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen und Oberbodenlagerflächen

von Bedeutung sind.

Für das in Anspruch zu nehmende Straßenbegleitgrün an der L885 ist kein funktionaler Ausgleich erforderlich, da es durch die Neubepflanzung an sich ausgeglichen wird. Kompensationsrelevant ist lediglich die Neuversiegelung.

Die Bepflanzung der neu anzulegenden Böschungen im Bereich der westlich gelegenen Rampe (vor allem westlicher Teil der Straße Osttor) wird mit Hilfe entsprechender Gehölze und einer Einsaat mit Landschaftsrasen im oberen Teil der Böschung in herkömmlicher Weise erfolgen. Dadurch wird eine ausreichende qualitativ-funktionale Kompensation erreicht.

Die Berechnung des Gesamteingriffs der technisch angepassten Variante 1, bei der die eingriffsvermeidenden Aspekte bereits berücksichtigt werden, ergibt nach dem LANUV-Bewertungsmodell einen Gesamtflächenwert von 19.200 Punkten, die entsprechend zu kompensieren sind.

Für die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen stehen innerhalb des Plangebietes keine geeigneten Flächen zur Verfügung. Die Kompensation der beeinträchtigten und verlorengegangenen Funktionen des Naturhaushalts erfolgt daher außerhalb des Plangebietes durch Bereitstellung einer entsprechenden Ausgleichsfläche als Teil eines Kompensationsflächenpools. Es handelt sich um eine Fläche nördlich des Stadtgebietes Münsters in der Gemarkung Greven, die aus landschaftsökologischer Sicht unter der Voraussetzung einer Wiederherstellung der natürlichen Wasserverhältnisse und der Entwicklung lebensraumtypischer Laubwaldtypen als geeignet beurteilt wurde.

Diese nach Süden ausgerichtete Fläche weist einen Gleyboden auf und besitzt eine Gesamtgröße von 31.090 m<sup>2</sup>, von der für den vorliegend ermittelten Eingriff eine Teilfläche mit einer Größe von ca. 6.200 m<sup>2</sup> bereitgestellt wird. Neben dem naturschutzfachlichen Ausgleich wird dort auch die Herstellung einer ausgeglichenen Waldbilanz erfolgen.

Als Kompensationsmaßnahmen sind die Entwicklung eines naturnahen Laubwaldes mit Waldrand aus lebensraumtypischen Gehölzen sowie eines naturnahen Saums geplant. Im Einzelnen sind dies:

- Aufforstung und Entwicklung eines naturnahen Eichen-Birkenwaldes auf Acker mit einem Aufwertungsfaktor von 4 auf einer Fläche von 2.463 m<sup>2</sup>
- Pflanzung heimischer Gehölze zur Entwicklung eines naturnahen Waldrandes auf Acker mit einem Aufwertungsfaktor von 4 auf einer Fläche von 2.142 m<sup>2</sup>
- Entwicklung eines extensiven Saumes auf Acker mit einem Aufwertungsfaktor von 3 auf einer Fläche von 1.586 m<sup>2</sup>

Bei Umsetzung dieser Maßnahmen wird ein Ausgleichswert von 23.178 Wertpunkten erreicht. Gegenüber dem Gesamtflächenwert des Eingriffs von 19.200 Punkten ergibt sich ein Wertüberschuss von 4.558 Punkten.

Unter Berücksichtigung aller Maßnahmen kann somit nicht nur ein vollständiger Ausgleich, sondern auch ein Überschuss erzielt werden.

## 6. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die mit dem Ersatz der Prinz-Brücke verbundenen Auswirkungen einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen. Im direkten Umfeld des Vorhabens sind verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen durch das geplante Vorhaben und zum Schutz der bestehenden Strukturen und Funktionen dargestellt worden. Unter Berücksichtigung der verträglichsten Ausbauvariante 1 führen die Maßnahmen zusammen mit den Gestaltungsmaßnahmen zu einer Reduzierung des Gesamteingriffs, zu einer soweit wie möglich verträglichen Abwicklung der Maßnahmen sowie zu einer Neugestaltung des Landschaftsbildes im Bereich der Eingriffsflächen.

Im unmittelbaren Umfeld der Prinz-Brücke stehen die für die notwendigen Kompensationsmaßnahmen geeigneten und ausreichend großen Flächen nicht im erforderlichen Umfang zur Verfügung. Diese Maßnahmen werden daher nördlich der Ems am nördlichen Rand der Stadtgrenze Münsters unter anderem durch die Entwicklung eines naturnahen Waldbestandes umgesetzt, wodurch ein vollständiger Ausgleich im Sinne des § 30 Landesnaturschutzgesetzes (LNatSchG) NRW erreicht und darüber hinaus ein Wertüberschuss erzielt wird.

Artenschutzrelevante Eingriffstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG sind bei Berücksichtigung und Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen nicht zu erwarten.

Mit der Gesamtheit aller Maßnahmen werden die Verluste und Beeinträchtigungen der Biotope, die Störung von Funktionszusammenhängen des Naturhaushalts, die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie die artenschutzrechtlichen Konflikte soweit wie möglich vermieden und vermindert bzw. ausgeglichen.

Nach Abschluss aller Maßnahmen verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wiederhergestellt.

Die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 Satz 2 und 4 UVPG wird daher festgestellt.

Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgeschlagenen Maßnahmen ist es gelungen, den erforderlichen Ausgleich für die Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild herzustellen, so dass die gesetzlichen Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes und des Landesnaturschutzgesetzes NRW vollständig erfüllt sind.

Das Benehmen mit der Bezirksregierung Münster als Höhere Naturschutzbehörde gemäß dem Landesnaturschutzgesetz NRW wurde hergestellt.

## 7. Die Bezirksregierung Münster hat mit Schreiben vom 05.07.2022, Aktenzeichen 54.13.03-208/2014.0002, gemäß § 14 Abs. 3 WaStrG das Einvernehmen sowohl in

landeskultureller als auch in wasserwirtschaftlicher Hinsicht zum festgestellten Plan erklärt.

8. Die Kostenentscheidung folgt aus § 8 Abs. 1 Bundesgebührengesetz vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 16.07.2021 (BGBl. I S. 3019) geändert worden ist.
9. Die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich aus § 80 Abs. 2 Nr. 3 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Neufassung vom 19.03.1991 BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 08.10.2021 (BGBl. I S. 4650) in Verbindung mit § 14e Abs. 2 WaStrG.

### C.

#### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim

**Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig**

erhoben werden.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für die Bundeswasserstraße Dortmund-Ems-Kanal (Südstrecke), die in Anlage 2 des Bundeswasserstraßengesetzes genannt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht gestellt und begründet werden.

#### **Hinweise auf die Bekanntmachung und die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses**

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Planfeststellungsbehörde (Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr der Bundesrepublik Deutschland) sowie in zwei örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Darüber hinaus erfolgt eine Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Münster.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie einer Ausfertigung des festgestellten Planes wird bei der Stadt Münster zwei Wochen

lang zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden in der öffentlichen Bekanntmachung mitgeteilt und ortsüblich bekannt gemacht. Der festgestellte Plan kann während dieser Zeit auch bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Cheruskerring 11, 48147 Münster, eingesehen werden. Auf die zum Zeitpunkt der Auslegung gültige Coronaschutzverordnung NRW und die sich daraus ergebenden Schutzmaßnahmen wird vorsorglich hingewiesen.

Der Beschluss gilt mit dem Ende der Auslegungsfrist allen Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt (§ 74 Abs. 5 Satz 3 VwVfG), soweit der Beschluss nicht individuell zugestellt wurde.

Der Beschluss und die Planunterlagen stehen darüber hinaus auch im Internet unter der Adresse: <https://gdws.wsv.bund.de> in der Rubrik „Service“ unter „Planfeststellung“ / „Planfeststellungsverfahren“ zur Verfügung. Im Zweifel ist der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen maßgeblich (§ 27a Abs. 1 Satz 4 VwVfG).

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Cheruskerring 11, 48147 Münster schriftlich oder elektronisch angefordert werden.

Münster, den 05.07.2022  
Az.: 3400P-143.3/0173

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
Münster  
Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Im Auftrag

(Nissen)  
Oberregierungsrat

Die Übereinstimmung mit der  
Erstausfertigung wird beglaubigt

Münster, den 05.07.2022

  
Verwaltungsfachangestellte

