

Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Cheruskerring 11

48147 Münster

Az.: 3800R22-422.03/DEK-003-00

Bekanntgabe

der Feststellung über das Nichtbestehen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG für den Teilrückbau und die Verfüllung der alten Kammer III der Schleusenanlage Münster am Dortmund-Ems-Kanal (DEK) in DEK-km 71,495 einschließlich Ersatz der 5. Dingstiegen-Brücke Nr. 86 in DEK-km 71,615 durch einen Erddamm

Die Erforderlichkeit zur Durchführung einer Vorprüfung im Einzelfall ergibt sich auf Grund der §§ 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 i.V.m. § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2, Abs. 4, 7 Abs. 1 S. 2 UVPG und Anlage 3 UVPG.

I.

Für das o.g. Vorhaben wurde nach einer Vorprüfung festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

II.

Die Bundesrepublik Deutschland (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Westdeutsche Kanäle beabsichtigt o.g. Maßnahme durchzuführen.

Die Schleusenanlage Münster am DEK, die sich im nördlichen Stadtgebiet befindet, bestand ursprünglich aus drei Schleusenkammern. Die Kammer III wurde als letzte Schleusenkammer zwischen 1919 und 1926 am östlichsten Standort errichtet. Die alten Kammern I und II wurden bereits durch eine moderne Zwillingschleuse ersetzt. Die Kammer III wird seitdem nicht mehr benötigt und wird auf Grund mehrerer Vorfälle, bei denen die veraltete Steuerungstechnik eine Fehlsteuerung verursachte, auch nicht mehr genutzt. Eine Reparatur/Instandhaltung der Kammer III wird nicht als zweckmäßig und wirtschaftlich erachtet. Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs kann nicht sichergestellt werden. Deshalb soll eine endgültige Außerbetriebnahme der Kammer III durch einen Teilrückbau und Verfüllung erfolgen.

Die wesentlichen Gründe dieser Feststellung sind:

1. Merkmale des Änderungsvorhabens

Die Schleusenkammer III der Schleusenanlage Münster ist 223 m lang und 12 m breit. Geplant ist ein Rückbau oberhalb der Schleusenplanie, der sämtliche Einbauten bzw. Ausstattungsgegenstände umfasst, die vollständig abgebaut einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden.

Zur Trockenlegung der Schleusenanlage werden Querdämme im Ober- und Unterwasser als Dichtungs- bzw. Sicherungselement hergestellt. Die erforderlichen Bodenmassen werden überwiegend auf dem Schiffsweg herantransportiert. Alle zur Verwendung kommenden Bodenmassen werden entsprechend ihrem vorgesehenen Einsatz nach ErsatzbaustoffV ausgewählt. Während der Bauphase wird der Verkehr auf dem Schleusengelände über eine Behelfsumfahrung, die sich direkt im südlichen Anschluss der heutigen Dingstiegen-Brücke befindet, geführt. Dafür wird frühzeitig ein weiterer Querdamm angelegt.

Die Verfüllung der Kammer III erfolgt vom Oberwasser aus mit Bodenmaterial, das über den Schiffsweg herantransportiert wird. Die Verfüllung erfolgt bis auf Höhe der Plattform in NN + 57,50 m. Auf diese und den angrenzenden Kammerwänden werden dann noch 20 cm Oberboden angedeckt. Die Verfüllung unterhalb der Eisenbahnbrücke erfolgt bis zur Höhe der vorhandenen Ufereinfassungen. Sämtliche Abbruchmaterialien und Sedimente des DEK in der Schleusenkommer sowie im Unterwasser bis zum Querdamm werden auf Grundlage einer entsprechenden Schadstoffanalyse verwertet bzw. entsorgt.

Die geschätzte Flächeninanspruchnahme für die Maßnahme beträgt ca. 5.600 m². Es werden umfangreiche Materialbewegungen in einer Größenordnung von 45.800 m³ erforderlich sein. Voraussichtlich wird es zu zwischenzeitlichen Neuversiegelungen von 464 m² kommen. Der Umfang der Abrissarbeiten bzw. Umfang der Entsiegelung/Rückbau liegt bei 188 m². Die Dauer der Bauzeit wird auf ein halbes Jahr geschätzt.

Durch die Maßnahme wird es zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie der Lärm- und Schadstoffemissionen durch LKW und Baggereinsatz kommen. Durch die Verfüllung der Kammer kommt es zu einer Änderung an einem Gewässer.

2. Standort des Änderungsvorhabens

Der Standort der Schleusenkommer III ist der Teil der Schleusenanlage Münster, die durch den DEK als Wasserstraße, befestigte Flächen und Gebäude mit technischer Infrastruktur gekennzeichnet ist. Östlich der Schleusenanlage befindet sich die Straße Dingstiege und eine dort angrenzende Wohnbebauung mit großen Gärten und südlich davon eine große Ackerfläche. Die baubedingten Prozesse (Rückbau oberirdischer Anlagenteile und die Verfüllung mit Bodenmassen) werden mit Störungen, Lärm und Immissionen durch Baumaschinen und An- und Ablieferungsverkehr für die Anwohner einhergehen.

Es gibt Lebensräume und Funktionsbeziehungen mit besonderer Bedeutung für Tiere, was sich aus dem Fachbeitrag Artenschutz ergibt. Dort sind 62 potenziell vorkommende planungsrelevante Arten (zwölf Fledermausarten, 44 Vogelarten, vier Amphibienarten, eine Reptilienart und eine Schmetterlingsart) aufgelistet. Nach Ausschluss der nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit oder nicht im Untersuchungs- und Planungsgebiet vorkommen Arten verbleiben sechs Fledermausarten, sechs Vogelarten und eine Reptilienart. Zudem ist innerhalb der Schleusenkommer auch mit einem Vorkommen von Fischarten zu rechnen, die allerdings artenschutzrechtlich nicht relevant sind, da sie nicht dem strengen Schutzregime des Bundesnaturschutzgesetz unterliegen.

Im Grenzbereich zwischen Schleusengelände und östlich angrenzender Dingstiege befinden sich zehn mächtige Platanen.

Von Anpflanzungen auf benachbarten Kompensationsflächen werden zwei Solitärbäume in Säulenform temporär und ein Teil einer Strauchpflanzung entlang der Bahn dauerhaft beeinträchtigt.

3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die Vorhabenträgerin hat geeignete Angaben zu den Merkmalen des Vorhabens und des Standortes sowie zu den möglichen Umweltauswirkungen des Vorhabens gemacht. Erhebliche nachteilige Auswirkungen hinsichtlich Art und Ausmaß, Schwere und Komplexität, Wahrscheinlichkeit sowie Dauer und Häufigkeit sind nicht zu erwarten.

Für das Schutzgut Mensch treten keine erheblich nachteilige Auswirkungen auf. Um die Störungen durch die baubedingten Prozesse (Rückbau oberirdischer Anlagenteile und die Verfüllung mit Bodenmassen) möglichst zu verringern, wird in der Screeningunterlage im Vorfeld der Maßnahme die Entwicklung eines entsprechenden Baustellenmanagements empfohlen, das die Zielsetzung eines möglichst kurzen, reibungslosen und durch wenige Immissionen gekennzeichneten Bauablaufs aufzeigt. Dadurch lassen sich erheblich nachteilige Auswirkungen vermeiden. Bei dem Baustellenmanagement handelt es sich um eine Vorkehrung des Vorhabenträgers i.S.d. § 7 Abs. 5 S. 1 UVPG, die im Rahmen der Vorprüfung Berücksichtigung findet.

Auch sind keine erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere zu erwarten. Beeinträchtigungen können für sechs Fledermausarten, sechs Vogelarten und eine Reptilienart auftreten. Bei vollständiger Umsetzung der artspezifischen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen für diese Arten ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen auf diese ausreichend gemindert oder gänzlich vermieden werden und dass damit auch die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Bei den artspezifischen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen handelt es sich um Vorkehrungen des Vorhabenträgers i.S.d. § 7 Abs. 5 S. 1 UVPG, die im Rahmen der Vorprüfung Berücksichtigung finden. CEF-Maßnahmen können in diesem Rahmen berücksichtigt werden, sofern deren Wirkung offensichtlich gegeben ist.

Des Weiteren ist innerhalb der Schleusenkammer auch mit einem Vorkommen verschiedener Fischarten zu rechnen, die aber nicht dem strengen Schutzregime des Bundesnaturschutzgesetz unterliegen. Davon abgesehen kann eine Verletzung oder Tötung einzelner Tiere durch Abfangen oder Abkeschern bei entsprechendem Niedrigwasserstand weitestgehend vermieden werden. Die Tiere sollten – soweit dies möglich ist – in das Unterwasser verbracht werden. Auch hierbei handelt es sich um eine Vorkehrung des Vorhabenträgers i.S.d. § 7 Abs. 5 S. 1 UVPG, die im Rahmen der Vorprüfung Berücksichtigung findet.

Ebenso wenig treten für das Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt erheblich nachteilige Beeinträchtigungen auf. Die zwischen Dingstiege und Schleusenkammer III wachsenden Platanen werden nach Angaben des Vorhabenträgers durch entsprechende Maßnahmen, wie z.B. das Aufstellen von Bauzäunen oder anderweitig geeigneter Sicherungsmaßnahmen während der Bauphase geschützt. Auch der temporäre Verlust von zwei Solitäräumen in Säulenform und der dauerhafte Verlust eines Teils der Strauchpflanzung entlang der Bahnanlage, ist in der Screeningunterlage nicht als erheblich nachteilige Beeinträchtigung eingestuft worden.

Für das Schutzgut Fläche und Boden sind ebenfalls keine erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen zu erwarten. Alle zur Verwendung kommenden Bodenmassen werden entsprechend ihrem vorgesehenen Einsatz nach ErsatzbaustoffV ausgewählt.

Auch für die übrigen Schutzgüter Wasser, Luft, Klima, Landschaft und kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind keine erheblich nachteiligen Auswirkungen zu erwarten. Gleichfalls werden die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern nicht beeinträchtigt.

III.

Die Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 S. 1 UVPG nicht selbstständig anfechtbar. Die der Feststellung zugrunde liegenden Unterlagen können bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Cheruskerring 11, 48147 Münster nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Im Auftrag

Janowski-Grüber