

Absender:

---

---

---

An:

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
- Außenstelle West-  
Cheruskerring 11  
48147 Münster

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

**Eingabe und Einwand im Planungsverfahren „Ersatz der Prinz-Brücke Nr. 66 bei DEK-km 62.405 im Zuge der Stadtstraße „Osttor“ durch eine Geh- und Radwegbrücke bei DEK-km 62.423 einschließlich Neubau einer Straßenanbindung zum Gewerbegebiet Nobelstraße“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Oktober 2018 erklärte der Vorhabenträger zum oben genannten Bauvorhaben (Ersatz der Prinz-Brücke in Münster-Hiltrup) laut Medienberichten und gegenüber der Stadt Münster, dass die Planungsvariante 5 (sog. „Vorzugsvariante“) aufgrund ökologischer Bedenken und weggefallener Ausgleichsflächen nicht weiter verfolgt werde – stattdessen soll nun die Planfeststellung für einen vollwertigen Brückenneubau (Planungsvariante 1) vorangetrieben werden.

Trotz dieser Bekanntmachung gibt es laut Medienberichten (vgl. z.B. Westfälische Nachrichten vom 01.12.2018 und 20.12.2018) weiterhin Bestrebungen seitens der Lokalpolitik und der Stadt Münster, die Planungsvariante 5 zu realisieren. Hierzu seien u.a. Gespräche bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn geplant.

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen erhebe ich daher hiermit vorsorglich Einwendungen gegen die Planungsvariante 5 (Geh- und Radwegbrücke einschließlich Neubau einer separaten Straßenanbindung).

Die Planungsvariante 5 ist aus zahlreichen planerischen wie ökologisch gravierenden Folgen zurückzuweisen.

**1. Ökologische Aspekte:**

Die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) aus 2013 ist aus meiner Sicht veraltet und wird der Situation vor Ort in verschiedenen Aspekten nicht gerecht:

- a) Die UVU weist dem Waldstück nördlich der L885 zwischen DEK und Eisenbahnlinie eine untergeordnete ökologische Bedeutung zu. Diese Einschätzung ist zurückzuweisen. Das Waldstück bildet sich aus einem ökologisch intakten, über 150 Jahre alten Eichen-Hainbuchen-Wald. Das Waldstück kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern ist vielmehr **Teil eines zusammenhängenden Waldgebietes** (auf früheren Karten auch als „Hiltruper Wald“ verzeichnet), das zunächst durch Bau des DEK und Eisenbahnlinie, später durch Bau der L885 weiter eingeschränkt wurde. Das Waldgebiet ist daher nicht separat, sondern als unmittelbar zusammenhängender Teil mit dem

sog. „Waldpark“ östlich des DEK zu sehen. Auch das Umweltgutachten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung kam zur richtigen Feststellung, dass das von Planungsvariante 5 überplante Waldstück in unmittelbarem Zusammenhang mit dem sog. „Waldpark“ zu sehen ist und wechselseitig als Brut- und Jagdrevier u.a. durch Spechte und (bedrohte) Fledermausarten fungiert.

- b) Aufgrund dieses ökologischen Zusammenhangs als Teilstück eines größeren Waldgebietes kommt dem überplanten Waldstück eine **ökologisch wertvolle Funktion** zu. Größere zusammenhängende Waldflächen innerhalb geschlossener Ortschaften und Siedlungsflächen sind selten geworden. Sie üben wichtige Funktionen zur Regulierung des örtlichen **Mikroklimas** und als Schadstoff-Filter aus. So hat das überplante Waldstück beispielsweise den vergangenen „Hitzesommer 2018“ aufgrund des intakten Mikroklimas ohne Schäden überstanden - im Gegensatz zu vielen siedlungsnahen Grünflächen, die durch die langfristigen Hitzeeinwirkungen erheblich beschädigt und gar zerstört wurden.

Diese Aspekte wurden in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt. Auch wurde nicht berücksichtigt, dass diese positiven Effekte auf das Mikroklima bei Planungsvariante 5 wegfallen würden. Etwaige Zusatzbelastungen durch erhöhte CO<sub>2</sub>- und Schadstoffbelastungen in der Umwelt sowie eine verstärkte Erhitzung durch zusätzliche Flächenversiegelungen vor Ort könnten auch durch etwaige „Ausgleichsflächen“ fernab der Stadt nicht kompensiert werden.

Aus diesem Grund ist auch die Schlussfolgerung der UVU, dass keine Beeinträchtigungen der klimaökologischen Funktionen im Vergleich zwischen geplantem Endzustand und heutiger Ausgangssituation zu erwarten seien (vgl. S. 46 UVU), zurückzuweisen. Hinsichtlich der Lufthygiene geht die UVU lediglich irrig von einer temporären, zeitlich befristeten Emission durch Baumaschinen aus, vernachlässigt jedoch die (langfristige Filter-) Funktion des bedrohten Waldstücks für das lokale Mikroklima.

- c) Das bedrohte Waldgebiet bietet Brut- und Lebensraum für zahlreiche bedrohte Arten. Das Waldgebiet ist Lebensraum für **Mittelspechte**.

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführte Artenschutzprüfung kam zu folgendem Ergebnis:

*Vom Mittelspecht gelang ein Brutnachweis im Untersuchungsgebiet. Der Neststandort befand sich vermutlich in der nordöstlichen Hälfte des östlich vom Kanal gelegenen Waldes, aus dem auch weitere Registrierungen u. a. eines Jungvogel vorliegen. **Westlich des Kanals gelang keine Beobachtung und es ist somit wahrscheinlich, dass dieser Bereich zumindest zur Brutzeit nicht regelmäßig aufgesucht wird.** Der Wald östlich vom Kanal weist aufgrund seiner Baumzusammensetzung und deren Alter sowie der Größe von neun Hektar günstig Lebensbedingungen für den Mittelspecht auf (vgl. JÖBGES & KÖNIG 2001). (vgl. S. 15 der Artenschutzprüfung vom 3.06.2013)*

Dieses Untersuchungsergebnis ist zurückzuweisen. Im bedrohten Waldstück westlich des Kanals existieren (Stand Oktober 2018) **-3- Habitatbäume, die allesamt jüngst bewohnte Bruthöhlen von Mittelspechten aufweisen**. Entgegen der Artenschutzprüfung existieren somit im bedrohten Waldstück sehr wohl Brutnester des Mittelspechts.

Aufgrund dessen ist auch die Schlussfolgerung, dass diese Tiere nicht gestört würden, zurückzuweisen:

*Beim Mittelspecht sowie bei europäischen Vogelarten im Allgemeinen kann es in der Bauphase zu optischen und akustischen Signalen kommen, wobei eine Störung des Mittelspechts am*

*Brutplatz durch die wahrscheinliche Lage der Bruthöhle relativ weit östlich vom Kanal ausgeschlossen werden kann  
(vgl. S. 21 der Artenschutzprüfung vom 3.06.2013)*

*(...)*

*Die beseitigten Baumbestände im Bereich der neuen Auffahrt und des Baufeldes haben für den Mittelspecht keine essentielle Bedeutung als Nahrungsrevier oder Bruthabitat. (...)  
(vgl. S. 25 der Artenschutzprüfung vom 3.06.2013)*

Es steht stattdessen vielmehr zu befürchten, dass durch eine etwaige Rodung des überplanten Waldgebietes ein signifikanter Eingriff in den Lebensraum dort aufhältiger Mittelspechte erfolgen würde. Es steht zu befürchten, dass Brutplätze zerstört und damit dauerhaft der Natur entzogen würden.

Mittelspechte sind gem. EU-Vogelschutzrichtlinie geschützt. Sie gelten als streng geschützte Tierart i.S.d. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG. Gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten besonders geschützter Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Entgegen der Schlussfolgerung der Artenschutzprüfung ist nach meiner Einschätzung daher sehr wohl der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tangiert, wenn es zu einer Rodung des durch Planungsvariante 5 überplanten Waldgebiets käme.

Auch die Bereitstellung etwaiger Ausgleichsflächen schafft hier keinen Ausnahmetatbestand. Mittelspechte benötigen sogenannte „Habitatbäume“. Dies sind ökologisch wertvolle Bäume mit einem üblichen Mindestalter ab ca. 100 Jahren, die aufgrund ihrer Beschaffenheit einen geeigneten Lebensraum für Spechtarten aufweisen. Es ist daher für den Fortbestand des Mittelspechts essentiell, für den Erhalt von Altholzbeständen zu sorgen (vgl. Grüneberg et al.: Rote Liste der gefährdeten Brutvogelarten in Nordrhein-Westfalen, 2016). Der Mittelspecht bildet hierbei eine sog. Schlüsselart: Durch Bearbeitung der Bäume prägt der Specht seinen unmittelbaren Lebensraum, was wiederum weiteren Drittartarten überhaupt erst eine Lebensgrundlage ermöglicht.

Im Falle der Rodung des Waldstücks wären diese ökologisch wertvollen Habitatbäume dauerhaft zerstört. Etwaige Ausgleichsflächen würden entsprechend bis zu 100 Jahre benötigen, bis eine gleiche Qualität an Lebensraum entsteht, die Lebensgrundlage für Mittelspechte bilden können. Aufgrund der Zerstörung von Bruthöhlen im Waldstück westlich des Kanals und den erheblichen Einschränkungen im Zuge der Bautätigkeit steht außerdem zu befürchten, dass Brutpaare nicht nur aus dem unmittelbar betroffenen Waldstück, sondern großräumig vertrieben werden.

**Ich erachte daher die etwaige Rodung des Waldstücks als einen Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG aufgrund der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders geschützter Arten, der nicht durch etwaige Ausnahmetatbestände geheilt werden könnte. Eine etwaige Rodung erachte ich daher rechtswidrig.**

- d) Weiterhin leben im Gebiet verschiedene **Fledermäuse**: Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden Braunes Langohr, Breitflügel-Fledermaus, Großer Abendsegler, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus im Untersuchungsgebiet nachgewiesen, weiterhin im Jahr 2007 die Rauhhautfledermaus und der Kleine Abendsegler (vgl. S. 10 UVU). Nicht sicher nachgewiesen, jedoch fest zu erwarten sind dort Bartfledermäuse der Art *Myotis*.

Bei allen genannten Fledermausarten handelt es sich um **streng geschützte Arten** i. S.d. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG. Zudem handelt es sich durchweg um streng geschützte Arten i.S.d. Anhang IV zur FFH-Richtlinie der Europäischen Union.

Die Art *Myotis* gilt zudem laut Roter Liste als (stark) gefährdet, der Erhaltungszustand gilt als ungünstig/unzureichend. Im Randbereich des von der Rodung bedrohten Waldstücks wurden insbesondere Zwergfledermäuse und Breitflügel-Fledermäuse (vgl. S. 9 Fledermausgutachten Donning 2013) nachgewiesen, die ebenfalls zu den streng geschützten Arten zählen.

Zwar konnten die durchgeführten Artenschutzprüfungen im Bereich der Westseite des Kanals (bedrohtes Waldstück) keine Fledermaus-Quartiere eindeutig nachweisen, allerdings ist laut Fledermausgutachten allerdings ausdrücklich mit einer Quartiernutzung im bedrohten Waldstück zu rechnen:

*Für weitere Baumhöhlen bewohnende Arten ist im Baumbestand auch auf der Westseite des Kanals mit einer Quartiernutzung zu rechnen; insbesondere sind hier Wasserfledermaus, Teichfledermaus, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler und Rauhhautfledermaus zu nennen. (S. 13 Fledermausgutachten Donning 2013)*

Zwar ließe sich hinsichtlich der Fledermäuse der Verbotstatbestand i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG dadurch umgehen, dass die Bauzeit auf die Winterruhe der Fledermäuse verlegt wird und vor dem Fällen der Bäume eine ökologische Baubegleitung (Prüfung der Bäume auf Anwesenheit von Winterquartieren) durchgeführt wird – allerdings dürfen aktiv genutzte Quartiere nicht gestört werden, ein Eingriff wäre erst nach Verlassen der Fledermäuse zulässig (vgl. S. 22 d. Artenschutzprüfung vom 3.06.2013).

Da laut den vorliegenden Gutachten mit Quartieren im bedrohten Waldstück gerechnet werden muss, ist daher zu erwarten, dass sich während einer möglichen Bau- bzw. Rodungsphase **erhebliche Verzögerungen** ergeben werden. Die Planung unterläge daher erheblichen zeitlichen **Unsicherheiten**.

Zusätzlich ist festzuhalten, dass -trotz Vorsichtsmaßnahmen und Baubegleitung- dennoch potentieller Jagd- und Lebensraum für streng geschützte Fledermausarten langfristig zerstört würde. In Anbetracht dessen, dass die Vorzugsvariante lediglich aus politischen und pragmatischen Gründen bevorzugt wird, jedoch verkehrlich oder planerisch nicht zwingend nötig ist, erscheint mir die Rodung des bedrohten Waldstücks zu Lasten dort aufhältiger, streng geschützter Arten **unverhältnismäßig**.

- e) Auch die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung vorgenommene Bewertung des **Schutzgutes Wasser** vermag nicht zu überzeugen: Im Variantenvergleich (vgl. S. 48-49 UVU) wird die Planungsvariante 5 für das Schutzgut Wasser als günstigere Variante dargestellt, als die alternative Planungsvariante 1:

*Der Variantenvergleich beim Schutzgut Wasser weist die Varianten 4 und 5 als die insgesamt Günstigsten aus, da diese Flächen in Anspruch nehmen, die vergleichsweise eine geringere Grundwasserneubildung und damit eine geringere hydrogeologische Bedeutung aufweisen. Es folgt die Variante 2, die sich im Vergleich etwas verträglicher darstellt als die beiden verbleibenden Varianten 1 und 3, die gemeinsam auf dem vierten Rangplatz rangieren. (vgl. S. 49 UVU)*

Diese Bewertung ist zu kritisieren: Die Planungsvariante 5 überplant große Teile des nordwestlichen Waldstücks. Dieses Waldstück wird laut der UVU mit Grundwasserneubildungswerten von 100-200mm/a beziffert und damit insgesamt einer geringen bis mittleren Bedeutung für das Schutzgut Wasser zugeordnet. Der Dortmund-Ems-Kanal mit unmittelbarem Umfeld ist hingegen für die Grundwasserneubildung als gänzlich von „sehr geringer Bedeutung“ (Grundwasserneubildung 0-100mm/a) einzustufen (vgl. S. 23 UVU). Gleichzeitig sollen durch die Planungsvariante 5 dauerhaft große Bereiche eines für Grundwasserneubildung (in geringem Umfang) geeigneten

Gebietes versiegelt werden, während die Planungsvariante 1 lediglich ein Oberflächengewässer überspannt und im Übrigen lediglich unbedeutende, angrenzende Offenlandbiotope beeinträchtigt.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung kommt hier (vgl. S. 48 UVU) nun dennoch zur undifferenzierten Schlussfolgerung, dass die Planungsvariante 5 trotz dauerhafter Versiegelung tausender Quadratmeter Wald- und Gehölzflächen für das Schutzgut Wasser von geringerer Beeinträchtigung sein soll, als der alternative 1:1 Ersatz der derzeitigen Prinzbrücke (Planungsvariante 1). Diese Schlussfolgerung ist nicht hinreichend dargelegt und daher zu kritisieren.

Zwar weist die UVU ergänzend darauf hin, dass sich für Oberflächengewässer Beeinträchtigungen aus möglicher Erosion und Anschwemmung von Bodenmaterial während der Bauphase ergeben könnten (vgl. S. 46 UVU) - eine derartige (temporäre!) Beeinträchtigung trifft jedoch auf alle Planungsvarianten zu und vermag nicht zum einseitigen Nachteil der Variante 1 ausgelegt werden.

**Ich wende daher ein, dass die Umweltverträglichkeitsuntersuchung die Planungsvariante 1 unangemessen benachteiligt und gleichzeitig die Vorzugsvariante (Planvariante Nr. 5) unangemessen und nicht nachvollziehbar bevorteilt.**

## 2. Weitere planerische, gutachterliche und organisatorische Aspekte:

- a) Hinsichtlich der Prüfung des „**Schutzgut Mensch**“ untersucht die UVU zwei wesentliche Aspekte: Die Auswirkungen auf das Wohnumfeld sowie Auswirkungen auf Erholungsfaktoren. Das „Schutzgut Mensch“ umfasst Auswirkungen auf die Grundbedürfnisse Wohnen, Schlafen, und Erholen. Hieraus wird eine „Gesamtrangfolge Mensch“ gebildet, bei der die Planungsvariante 1 (vollwertiger Ersatz der Prinzbrücke) insgesamt am ungünstigsten abschneidet, während die Vorzugsvariante (Variante 5) insgesamt den zweiten Platz belegt.

Die UVU erläutert zutreffend, dass Wohnumfelder allgemein maßgeblich durch Umweltbelastungen wie Lärm, Abgase und Verkehr belastet werden. Konkret beurteilt die UVU zutreffend, dass die vorhandene Wohnbebauung im Umfeld der Prinzbrücke bereits heute einer langfristigen Vorbelastung durch den derzeitigen Zustand der Prinzbrücke ausgesetzt ist. Es findet -je nach Planungsvariante- lediglich eine Verlängerung der verkehrsbedingten Einflussfaktoren statt. Wichtig: Keine der fünf Planungsvarianten würde die derzeitige Situation verschlechtern

Hinsichtlich der Bewertung der **Erholung** führt die UVU aus:

*„Die Erholungsfunktion ist auf den Menschen ausgerichtet und beschreibt die Möglichkeit, einen Raum für Erholungszwecke zu nutzen. Entscheidend sind insbesondere die Ausstattung des Raumes mit erlebbaren und interessanten Strukturen, die der Erholungsuchende als anregende und schöne Landschaftselemente empfindet und die ihn motivieren, den Raum für Erholungszwecke zu nutzen. (...)“ (S. 32 UVU).*

**Dass die Planungsvariante 1 hier an ungünstigster, letzter Stelle landet, ist nicht nachvollziehbar:**

Als Begründung führt die UVU lediglich an, dass die Seitenwege des DEK *während der Bauphase* in Anspruch genommen würden und daher zeitlich befristet nicht zugänglich seien (vgl. S. 50 UVU). Dieser Umstand trifft jedoch in unterschiedlichem Maße auf alle Planungsvarianten zu und darf nicht einseitig zu Lasten der Variante 1 ausgelegt werden. **Die UVU widerspricht sich an dieser Stelle selbst**, da sie zuvor ausdrücklich darlegt, dass baustellenbedingte Beeinträchtigungen

lediglich temporär sind und nach Abschluss der Bautätigkeiten alle Erholungsmöglichkeiten uneingeschränkt wiederhergestellt werden (vgl. S. 47 UVU). Weshalb die Planungsvariante 1, die nach Fertigstellung 100 Jahre Nutzung ausgerichtet ist, an dieser Stelle lediglich aufgrund einer temporären, 12-monatigen Bauzeit eine massive -einseitige- Abwertung im „Erholungsfaktor“ erfährt, bleibt unbegründet.

Weiterhin führt die UVU hingegen zugunsten der Vorzugsvariante 5 aus, dass diese mit den geringsten Konflikten auskomme, da die in Anspruch genommene Waldfläche für die Erholungsfunktion mangels erschlossener Wegverbindungen nur eine untergeordnete Rolle spiele (vgl. S. 50 UVU). Auch diese Bewertung ist nicht nachvollziehbar. Entgegen der Einschätzung wird das fragliche Waldstück sehr wohl von Spaziergängern zu Erholungszwecken genutzt.

**Im Ergebnis ist das Vergleichsergebnis des Schutzgutes Mensch daher zurückzuweisen und methodisch wie inhaltlich zu kritisieren.** Eine temporäre, baubedingte Einschränkung, die alle Planungsvarianten gleichermaßen teilen, wird einseitig zulasten der Planungsvariante 1 ausgelegt. Eine dauerhafte Zerstörung von Waldflächen, die grundsätzlich zur Naherholung geeignet sind und hierfür auch genutzt werden, wird der Vorzugsvariante 5 hingegen nicht nachteilig angelastet. **Es entsteht hierdurch Grund zur Annahme, dass die Bewertung an dieser Stelle einseitig zugunsten der Vorzugsvariante (Nr. 5) getroffen wurde.**

Der Vollständigkeit halber weise ich zudem darauf hin, dass die UVU fälschlicherweise davon ausgeht, dass im Untersuchungsgebiet keine „(...) Bau- oder Bodendenkmäler existieren (...); auch sind keine aus historischer Sicht wertvollen und erhaltenswerten Landschaftsbestandteile vorhanden“ (S. 34 UVU). Entgegen dieser Schilderung befinden sich im nordöstlichen Waldpark Überreste und Fundamente des ehemaligen NS-Zwangsarbeiterlagers „Waldfrieden“. Diese sind zwar nicht als Bau- oder Bodendenkmal geschützt, jedoch allgemein bekannt, historisch wertvoll, finden teilweise im örtlichen Schulunterricht Bezug und sind seit einigen Jahren mit öffentlich geförderten Informationstafeln und einer Gedenksäule versehen. Da diese historische Stätte jedoch von keiner der fünf Planungsvarianten beeinträchtigt wird, ist dieser inhaltliche Mangel der UVU in der Sache zu vernachlässigen.

- b) Hinsichtlich der Planungsvariante 5 mache ich weiterhin folgenden **Planungsfehler** geltend: Das neu zu errichtende „Auffahrtsohr“ schließt am unteren Ende an die bestehende Nobelstraße an. Die Nobelstraße führt in ihrem Verlauf allerdings über eine Überführung, welche den Fußgänger- und Radwegtunnel („Bahnhofsunterführung“) quert. Diese querende Überführung ist derzeit nicht für einen Begegnungsverkehr ausgelegt, sondern ist als Engstelle zu klassifizieren und kann nur einseitig befahren werden, während entgegenkommende Verkehrsteilnehmer warten müssen. Derzeit ist dieser Umstand unproblematisch, da es sich um eine Sackgasse handelt, die nur von Anliegerverkehr bedient wird. Durch ein „Auffahrtsohr“ ist mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung an dieser Engstelle zu rechnen. Die Engstelle wäre hierfür unterdimensioniert und müsste erweitert bzw. verbreitert werden. **In den Planungsunterlagen des WSA Rheine ist eine solche Verbreiterung der Überführung Nobelstraße nicht verzeichnet!** Im Ergebnis stünde daher zu befürchten, dass etwaige Folgekosten dieser Fehlplanung nachträglich auf die Stadt Münster übergehen würden.

- c) **Kosten: Die Planungsvariante 5 ist nicht die günstigste!** Entgegen der Verlautbarungen kann die Vorzugsvariante 5 nicht als günstigste Planungsvariante ausgewiesen werden. Diese Behauptung käme ausschließlich in Betracht, wenn das isolierte Budget der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung herangezogen wird, das ausschließlich durch den Brückenneubau belastet wird. Im Rahmen einer Bürgerinformation 2012 wurden die Kosten für die Vorzugsvariante 5 auf zirka 1,7 Millionen Euro beziffert. Wesentliche Aufwendungen für Grunderwerb von Ausgleichsflächen und Aufforstungs-/Ausgleichsmaßnahmen können nicht beziffert werden. Werden die tatsächlichen Straßenbaukosten für das Auffahrtsohr, sämtliche ergänzenden Anschlussmaßnahmen, die auf den Straßenbaulastträger übergehenden dauerhaften Reinigungs- und Instandhaltungskosten und insbesondere Folgekosten wie eine erforderliche Verbreiterung der Überführung Nobelstraße (siehe vorheriger Punkt) hinzugezogen, ist nicht mehr davon auszugehen, dass die Vorzugsvariante Nr. 5) im Vergleich weiterhin die günstigste wäre. Zwar sagt das WSA im Erläuterungsbericht die Erstattung etwaiger Mehraufwendungen für den Unterhalt zugunsten der künftig Unterhaltspflichtigen zu (vgl. S. 12 Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren vom 25.03.2014), eine seriöse, langfristige Berechnung liegt jedoch nicht vor.

**Ich kritisiere daher, dass** das WSA als Planungsbehörde ausschließlich die auf ihren Haushalt entfallenden, unmittelbaren Baukosten berücksichtigt, jedoch (langfristige) **Mehraufwendungen durch Ausklammerung von Projektkosten außer Acht gelassen werden** und hierdurch seitens der Planungsbehörde die vermeintlichen Kosten der Vorzugsvariante gesenkt werden, um die Realisierung der Vorzugsvariante zu ermöglichen.

- d) **Fehlerhafte Abwägung und Schwerpunktsetzung bei Auswahl der Vorzugsvariante:** Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung führt im Ergebnis ausdrücklich aus, dass unter Gesamtbetrachtung aller ökologischen und menschlichen Faktoren die Planungsvariante 1 („Brücke für alle“) als die geeignetste Variante erscheint. Sie belegt die Rangfolge 1. **Die Vorzugsvariante 5 hingegen wird ausdrücklich als schädlichste Planungsvariante bewertet** (vgl. S. 52 UVU).

Die Vorzugsvariante 5 wurde vielmehr seitens der Planungsbehörde ausschließlich aus baulichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Argumenten ausgewählt (vgl. S. 53 UVU):

*Neben den rein ökologischen Belangen wurden im Zuge des weiteren Variantenvergleichs, der nicht Gegenstand der vorliegenden UVU ist, weitere Aspekte gewürdigt. Dazu zählen insbesondere bauliche, verkehrliche, verkehrssicherungstechnische und wirtschaftliche Argumente. Diese wurden seitens des WSA Rheine näher beleuchtet.*

*Bei deren Berücksichtigung wird deutlich, dass den ökologischen Vorteilen der Variante 1 auch eine Reihe von Nachteilen entgegenstehen. So sind bei der Variante 1 starke **verkehrliche Einschränkungen während der Bauzeit** zu erwarten, da die notwendigen Baugruben eine entsprechend angepasste Verkehrsführung notwendig machen. **So müssen Fußgänger und Radfahrer die Montageflächen kreuzen**, so dass hier aus insbesondere aus verkehrssicherungstechnischer Sicht ein besonderer Schutz erforderlich wird. Außerdem muss die neue Brücke wegen der sich ergebenden Kurvenlage verbreitert werden und es ergeben sich vergleichsweise gegenüber der heutigen Situation steilere Rampen. Da auch der Straßenverkehr nach wie vor über die Prinzbrücke abgewickelt werden muss, sind im Kreuzungspunkt von Straße und Radweg nach wie vor **hohe Verkehrsrisiken vorhanden, da Fußgänger und Radfahrer die Straße dort überqueren** müssen.*

*Im Vergleich dazu wird bei der Variante 5 der Straßenverkehr und Radverkehr entkoppelt, so dass mit dieser Alternative eine **Unfallgefährdung** nahezu ausgeschlossen werden kann. Auch ergeben sich keine besonderen Anforderungen oder langfristigen Einschränkungen während der Bauzeit, die besondere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit, Wegeführung und -sicherung notwendig machen würden. Darüber hinaus sind aus rein technischer Sicht deutlich geringere Stützwände erforderlich, ein Aspekt, der auch die **Baukosten** mindert.*

*Im Hinblick auf die entstehenden **Gesamtkosten** bestehen ebenfalls deutliche Vorteile zugunsten der Variante 5, so dass diese von Seiten des Vorhabenträgers letztendlich als Vorzugsvariante präferiert wird.*

*(s. 53 Umweltverträglichkeitsuntersuchung)*

**Diese Argumentation ist vollends zurückzuweisen:** Wie bereits unter 2c dargelegt, konnte die Planungsbehörde nicht plausibel darlegen, dass bei Berücksichtigung der entstehenden **Gesamtkosten** tatsächlich „deutliche Vorteile“ zugunsten der Vorzugsvariante vorlägen. Vielmehr können die tatsächlichen Gesamtkosten der Vorzugsvariante zum derzeitigen Stand in keiner Weise seriös beziffert werden – im Gegensatz zur Planungsvariante 1, für die insbesondere nur in geringem Maße Grundstücksankäufe oder Ausgleichsflächen erforderlich wären.

Auch ist zu kritisieren, dass die zu erwartenden **verkehrlichen Einschränkungen während der Bauzeit** zu einer einseitigen Bevorzugung bestimmter Planungsvarianten führen. Grundsätzlich sind alle Planungsvarianten von baubedingten Einschränkungen auf die Umgebung – wenn auch von unterschiedlicher Intensität - verbunden. Aus ökologischer wie aus gesellschaftlicher Perspektive erscheint es ermessensfehlerhaft, wenn Einschränkungen während einer 12-18 monatigen Bauzeit über ein Brückenbauprojekt entscheiden, das auf eine Lebensdauer von 100 Jahren angelegt ist (vgl. S. 14-15 des Erläuterungsberichts zum Planfeststellungsverfahren vom 25.03.2014).

Hinsichtlich der **Fußgänger- und Radwegverbindungen** ist zudem zwischenzeitlich eine geänderte Sachlage eingetreten: Zum Zeitpunkt der Projektplanung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bildete die Prinzbrücke die einzige Geh- und Radwegverbindung zwischen Hiltrup-Mitte und Hiltrup-Ost. Durch Beschluss des Rates der Stadt Münster ist vor einigen Jahren auf der Hochbrücke L885 (Osttor) ein neuer Geh- und Radweg errichtet worden, der eine zusätzliche Wegeverbindung für den nichtmotorisierten Verkehr zwischen Hiltrup-Mitte und Hiltrup-Ost erschließt. Die Prinzbrücke ist seitdem nicht mehr die einzige Ost-West-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Diese geänderte Ausgangslage hätte auch Auswirkungen auf die Bauphase einer neuen Prinzbrücke: Neben einem seitdem verringerten Fußgänger- und Radfahreraufkommen an der Baustelle könnte zudem der Fußgänger- und Radwegverkehr während der Bauphase über die Hochbrücke umgeleitet werden, wodurch aufwändige Verkehrssicherungsmaßnahmen gemindert werden könnten.

Auch das Argument der „**Verkehrssicherheit**“ durch Kreuzungsverkehr vermag nicht zu überzeugen: Zwar handelt es sich bei der Einmündung des (in die Bahnunterführung führenden) Radwegs an der Prinzbrücke um einen verkehrlich neuralgischen Punkt. Allerdings handelte es sich bei dieser Örtlichkeit noch nie um einen Unfallschwerpunkt oder um einen Gefährdungspunkt aus verkehrspolizeilicher Sicht. So teilt die Polizei Münster ausdrücklich mit, dass an dieser Stelle kein Handlungsbedarf bestehe. In einem Auswertungszeitraum 2014-2018 ereignete sich an dieser Stelle kein einziger registrierter Verkehrsunfall. Eine vermeintliche Unfallgefährdung kann an dieser Stelle daher nicht konkretisiert werden. Sofern dieser verkehrlich neuralgische Punkt im Sinne des Wohlbefindens aller Verkehrsteilnehmer „entschärft“ werden soll, wären daher alternative verkehrsplanerische Maßnahmen in Einvernehmen zwischen Planungsbehörde und Stadt Münster zu treffen – beispielsweise eine Fahrradstraße mit Vorrangregelung für den nichtmotorisierten Verkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrbahnverschnenkungen oder farbige Bodenmarkierungen.

Im Ergebnis vermögen daher die vorgebrachten Argumente zugunsten der Vorzugsvariante nicht zu überzeugen. Insbesondere sind sie nicht imstande, die erheblichen ökologischen Auswirkungen des „Auffahrtsohres“ zu rechtfertigen.



## Zusammenfassung

Abschließend stelle ich daher fest, dass das Planungsverfahren zur Prinzbrücke erhebliche Mängel und Formfehler enthält.

Die ökologischen Auswirkungen der Vorzugsvariante sind gravierender, als im Planfeststellungsverfahren dargelegt. Entgegen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung leben im bedrohten Waldstück besonders geschützte Tierarten i.S.d. § 7 Nr. 14 BNatSchG. Eingriffe in diesen Lebensraum sind daher § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verboten. Für einen Ausnahmetatbestand wären umfassende Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, die hier im konkreten Fall jedoch nicht realisierbar sind.

Weiterhin wende ich ein, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung Schutzgüter teilweise ungerechtfertigt zugunsten der Planungsvariante 5 ausgelegt wurden, um diese aus politischen Gründen realisieren zu können.

Im Ergebnis handelt es sich bei der Planungsvariante 1 um die einzig realisierbare Variante. Die Umweltverträglichkeitsprüfung spricht sich ausdrücklich für Variante 1 und gegen die Variante 5 aus. Ich kritisiere, dass die Planungsbehörde trotz eindeutiger Sachlage dennoch die Variante 5 zur Vorzugsvariante bestimmt hat. Die Argumente zugunsten der Vorzugsvariante sind jedoch ebenfalls nicht haltbar.

Aus vorgenannten Gründen erachte ich die Planungsvariante 5 für unverhältnismäßig und daher für rechtswidrig. Unter den derzeitigen Voraussetzungen und auf Grundlage der bestehenden Planungen halte ich die Planungsvariante 5 für nicht realisierbar. Ich fordere Sie daher auf, die Planungsvariante 1 als ökologisch verträglichere Variante umzusetzen.

Ich bitte um schriftliche Stellungnahme und Einladung zu einem Erörterungstermin, sofern die Planungsvariante 5 weiterverfolgt werden sollte.

Vorsorglich weise ich daher darauf hin, dass ich mir im Falle einer weitergehenden Planfeststellung für die Planungsvariante 5 die Einlegung weitergehender Rechtsmittel einschließlich des Verwaltungswegs vorbehalten.

Mit freundlichen Grüßen

---

Name, Unterschrift