

# Bezirksregierung Münster



Az. 54.09.01.04 - 013

## Planfeststellungsbeschluss

für das Vorhaben

**Neubau eines Hafenbeckens im Hochwald Gewerbepark mit Anschluss an den Mittellandkanal**

zwischen Kanalkilometer 8,3 und 8,4

auf dem Gebiet der Gemeinde Recke

Münster, 11.03.2024

## Inhaltsverzeichnis

Übersichtskarte	1
A. Entscheidung	2
I. Gegenstand der Entscheidung	2
I.1 Tenor	2
I.2 Wirkung der Planfeststellung	2
I.3 Verbindlichkeitserklärung von Zusagen	2
I.4 Vorbehalte und Befristungen	3
I.5 Kompensationsmaßnahmen	3
I.6 Entscheidung über Einwendungen	4
I.7 Kostenentscheidung	4
II. Festgestellte Planunterlagen	4
III. Nebenbestimmungen	5
III.1 Allgemeines	5
III.2 Bauausführung	5
III.3 Wasserwirtschaft	7
III.4 Natur- und Landschaftsschutz	7
III.5 Wasserstraßen- und Schifffahrtsrecht	8
III.6 Immissionsschutz	17
IV. Hinweise	17
B. Begründung	19
I. Entscheidungsgrundlagen	19
I.1 Beschreibung des Vorhabens	19
I.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	20
I.3 Durchführung des Planfeststellungsverfahrens	21
I.3.1 Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens	21

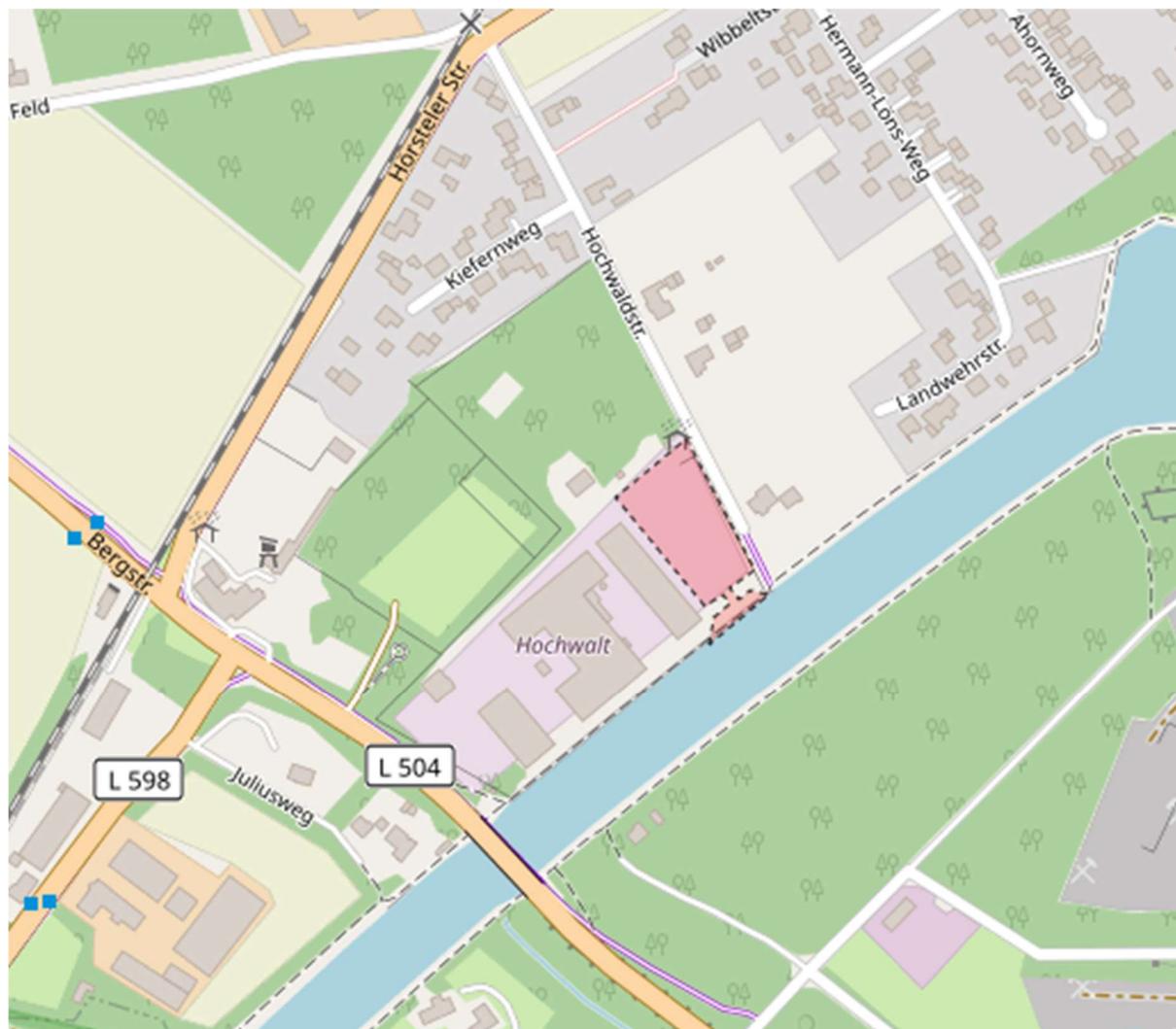
---

I.3.2	Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	21
I.3.3	Umfang der Planfeststellung	22
I.3.4	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	22
I.3.4.1	Antragstellung	22
I.3.4.2	Auslegung der Planunterlagen	22
I.3.4.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	23
I.3.4.4	Erörterungstermin	23
II.	Rechtliche und fachliche Würdigung	24
II.1	Planrechtfertigung	24
II.1.1	Wasserrecht	25
II.1.2	Naturschutzrechtliche Anforderungen	26
II.2	Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	26
II.2.1	Träger öffentlicher Belange	27
II.2.1.1	Bezirksregierung Münster - Dezernat 25 - Verkehr	27
II.2.1.2	Bezirksregierung Münster - Dezernat 51 - Natur, Landschaftsschutz und Fischerei	28
II.2.1.3	Gemeinde Recke	31
II.2.1.4	Kreis Steinfurt	41
II.2.1.5	Landesbüro der Naturschutzverbände - LNU	50
II.2.1.6	Landesbüro der Naturschutzverbände - NABU	53
II.2.1.7	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal	54
II.2.2	Einwendungen der Privatpersonen nach Themenschwerpunkten	65
II.2.2.1	Betriebsweg der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung („Leinpfad“)	65
II.2.2.2	Wasserwirtschaftliche Belange	68
II.2.2.3	Naturschutzfachliche Belange	70
II.2.2.4	Immissionsschutzrechtliche Belange	71
II.2.3	Weitere Belange von Betroffenen und Einwendern	74

---

II.3 Umweltverträglichkeitsvorprüfung	76
II.3.1 Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit	77
II.3.2 Landschaft	78
II.3.3 Tiere und Pflanzen	79
II.3.4 Boden	81
II.3.5 Wasser	81
II.3.6 Luft, Klima	82
II.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter	83
II.3.8 Zusammenfassende Darstellung	83
II.4 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	83
II.5 Landschaftspflegerischer Begleitplan	85
II.6 Abschließende Beurteilung über den Plan	86
C. Rechtsbehelfsbelehrung	87
D. Zustellungshinweise	87
E. Anlagen	89
I. Rechtsgrundlagen	89
II. Abkürzungsverzeichnis	90
III. Anlagen	93
III.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben	93
III.2 Planunterlagen, die aufgrund von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen ausschließlich den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme vorgelegt wurden	

## Übersichtskarte



1) Übersichtskarte (Leaflet, Daten von OpenStreetMap, veröffentlicht unter ODbL)

---

## **A. Entscheidung**

### **I. Gegenstand der Entscheidung**

#### **I.1 Tenor**

Der Plan des

Andreas Reeker

Vermietung & Verpachtung

-nachfolgend Vorhabenträger genannt-

zum „Neubau eines Hafenbeckens im Hochwald Gewerbepark mit Anschluss an den Mittellandkanal zwischen Kanalkilometer 8,3 und 8,4 auf dem Gebiet der Gemeinde Recke“ wird entsprechend den Planunterlagen vom 06.09.2022 durch die Bezirksregierung Münster nach Maßgabe der in Abschnitt G aufgeführten Unterlagen und der in Abschnitt A III festgelegten Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des von Herrn Reeker aufgestellten Plans erfolgt nach §§ 68 ff. WHG i.V.m. §§ 72 ff. des VwVfG NRW und §§ 4 ff. UVPG.

#### **I.2 Wirkung der Planfeststellung**

Durch diese Planfeststellung wird gemäß §§ 74, 75 VwVfG NRW die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch den Planfeststellungsbeschluss werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

#### **I.3 Verbindlichkeitserklärung von Zusagen**

Soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss auf Zusagen des Vorhabenträgers verwiesen wird, werden diese für verbindlich erklärt.

#### **I.4 Vorbehalte und Befristungen**

Dieser Planfeststellungsbeschluss steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen (§ 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG NRW).

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 75 Abs. 4 VwVfG NRW außer Kraft, wenn mit der beantragten Maßnahme nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses begonnen wurde.

#### **I.5 Kompensationsmaßnahmen**

Die Maßnahmen des Natur- und Artenschutzes werden nach Maßgabe des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags festgesetzt, sofern sich aus den Nebenbestimmungen nichts anderes ergibt. Sie sind zeit- und fachgerecht umzusetzen.

Im LBP sind die ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten, Art und Umfang des Eingriffs, eingriffsbedingte Beeinträchtigungen, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen nachvollziehbar dargestellt.

Die Bedeutung des Vorhabens für das Schutzgut Landschaftsbild ist als gering zu bewerten, da die unmittelbare Umgebung des Vorhabens anthropogen überformt ist. Durch den Neubau des Hafenbeckens wird das Landschaftsbild kleinräumig verändert. Diesen Eingriff galt es durch eine Kompensationsmaßnahme auszugleichen.

Durch das Abplaggen einer 1,4 ha großen Fläche im NSG „Heiliges Meer - Heupen“ mit dem Entwicklungsziel Heide werden die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt und der Eingriff in den Naturhaushalt gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG damit kompensiert. Es wurden außerdem 19 Ersatzquartiere als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme nach § 44 Abs. 5 BNatSchG für die Vo-

---

gelarten Gartenrotschwanz und Star und für die Fransenfledermaus angebracht und deren Funktionsfähigkeit gegenüber der unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

### **I.6 Entscheidung über Einwendungen**

Im Anhörungsverfahren sind neben den Stellungnahmen von beteiligten Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, sowie von anerkannten Naturschutzverbänden auch Einwendungen privat betroffener Beteiligter gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG NRW während der Einwendungsfrist eingegangen.

Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die in den Einwendungsschreiben sowie im Erörterungstermin gestellten Anträge, soweit sie nicht zurückgezogen wurden oder über sie nicht im Laufe des Verfahrens entschieden wurde oder ihnen nicht durch die in diesem Beschluss enthaltenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen wird, werden zurückgewiesen.

### **I.7 Kostenentscheidung**

Die Kosten des Verfahrens trägt der Antragsteller.

Die Kostenfestsetzung erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

## **II. Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan umfasst die unter Punkt E.III dieses Beschlusses aufgeführten Unterlagen. Sie sind damit Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und maßgebend für das Projekt „Neubau eines Hafenbeckens im Hochwald Gewerbepark mit Anschluss an den Mittellandkanal zwischen Kanal kilometer 8,3 und 8,4 auf dem Gebiet der Gemeinde Recke“, soweit in den nachfolgenden Nebenbestimmungen nichts anderes bestimmt ist.

### **III. Nebenbestimmungen**

Der festgestellte Plan ist nach Maßgabe der unter Buchstabe G aufgeführten Planunterlagen durchzuführen, soweit in den nachfolgenden Nebenbestimmungen nichts anderes bestimmt ist. Die Nebenbestimmungen ergehen gemäß § 68 Abs. 3 WHG und § 74 Abs. 2 VwVfG NRW zur Wahrung des Wohls der Allgemeinheit und zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens auf Rechte anderer.

#### **III.1 Allgemeines**

- III.1.1 Dieser Bescheid und sämtliche hierzu gehörenden Planunterlagen sind ständig zur Einsichtnahme auf der Baustelle bereitzuhalten.
- III.1.2 Beabsichtigt der Vorhabenträger eine Änderung des Plans, so hat er dies der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzuzeigen und durch entsprechende Unterlagen zu erläutern. Das weitere Verfahren richtet sich nach § 76 VwVfG NRW.

#### **III.2 Bauausführung**

- III.2.1 Der Beginn der Baumaßnahme ist folgenden Behörden vier Wochen im Voraus schriftlich anzuzeigen:
- Obere Wasserbehörde, Dez. 54.5 der Bezirksregierung Münster,
  - Untere Wasserbehörde des Kreises Steinfurt,
  - Untere Naturschutzbehörde des Kreises Steinfurt,
  - Bauamt des Kreises Steinfurt,
  - WSA Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal,
  - LWL Archäologie für Westfalen.
- III.2.2 Mit der Anzeige über den Baubeginn ist zur behördlichen Überwachung der Bezirksregierung Münster, Dezernat 54.5, ein aktueller Bauzeitenplan vorzulegen.
- III.2.3 Der Vorhabenträger hat eine fachkundige Bauleitung mit der Bauüberwachung zu beauftragen. Der Bezirksregierung Münster, Dezernat 54.5, ist diese Bauleitung schriftlich, unter Angabe einer während der

- 
- Bauarbeiten jederzeit erreichbaren Telefonnummer, anzuzeigen. Die verantwortliche Bauleitung muss gewährleisten, dass die Arbeiten entsprechend den planfestgestellten Unterlagen durchgeführt werden. Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortliche Bauleitungen sind ebenfalls zu benennen. Die Aufstellung ist entsprechend dem Baufortschritt zu aktualisieren
- III.2.4 Alle wichtigen Ereignisse, wie z. B. Arbeitszeiten, Baufortschritte, Bauunterbrechungen, Änderungen der Ausführungsplanung, Kontrollprüfungen, Mängel, Hindernisse, Unfälle, Ergebnisse und Protokolle von Baubesprechungen, Bauabnahmen, Bauzustandsbesichtigungen und Nachbarbeschwerden sind zu dokumentieren. Diese Dokumentationen sind der Bezirksregierung Münster, Dezernat 54.5, auf Verlangen vorzulegen.
- III.2.5 Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Baumaßnahme ist bei der Bezirksregierung Münster, Dezernat 54.5, die Bauabnahme schriftlich zu beantragen. Zu der Abnahme wird die Bezirksregierung die weiteren Überwachungsbehörden einladen, deren Aufgabengebiete vom Vorhaben betroffen sind.
- III.2.6 Spätestens mit der Anzeige des Baubeginns sind bei der Bauaufsichtsbehörde zusammen mit den in Bezug genommenen bautechnischen Nachweisen die Bescheinigung eines staatlich anerkannten Sachverständigen über die Prüfung der Standsicherheit einzureichen (§ 68 Abs. 1 Nr. 2 BauO NRW). Die schriftliche Erklärung des Sachverständigen über die Beauftragung zur stichprobenhaften Kontrolle der Bauausführung ist vorzulegen.
- III.2.7 Es sind Bescheinigungen von staatlich anerkannten Sachverständigen der Bauaufsichtsbehörde vorzulegen, wonach sie sich durch stichprobenhafte Kontrollen während der Bauausführung davon überzeugt haben, dass die Anlagen entsprechend den erstellten Nachweisen (Standsicherheit) errichtet oder geändert worden sind (§ 84 Abs. 4 BauO NRW 2018).
- III.2.8 Die Ausführungsplanung ist der Bezirksregierung Münster vor Baubeginn zur Zustimmung vorzulegen. Für den planfestgestellten Raum hat

---

bei Erstellung der Ausführungspläne ein Abgleich mit den Katasterkarten zu erfolgen.

### **III.3 Wasserwirtschaft**

- III.3.1 Zur Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser ist mindestens vier Wochen vor Beginn der Baumaßnahme ein Grundwassermonitoring in Absprache mit dem WSA und dem Dezernat 54.5 der Bezirksregierung Münster zu starten. Das Monitoring ist zu dokumentieren und regelmäßig vorzulegen. Konzept, Umfang und Dauer des Grundwassermonitorings sind vorab mit diesen Behörden abzustimmen.
- III.3.2 Sofern durch das Vorhaben im planfestgestellten Bereich Änderungen hinsichtlich des Entwässerungssystems erforderlich werden, bedarf es diesbezüglich einer Abstimmung und ggf. Genehmigung mit/durch die Gemeinde Recke bzw. den Kreis Steinfurt.

### **III.4 Natur- und Landschaftsschutz**

- III.4.1 Zum Schutz der Vögel und Fledermäuse gemäß § 39 und § 44 Abs. 1 BNatSchG sind jegliche Gehölzarbeiten (im Rahmen der Baufeldvorbereitung, des Wege- und Leitungsbaus und die Baufeldfreimachung) nur außerhalb der Vogelbrutzeit bzw. Aktivitätsphase der Fledermäuse, also vom 01. Oktober bis 28. Februar, zulässig. Diese Bauzeitenbeschränkung kann durch eine vorherige Fachbegutachtung maximal 10 Tage vor Baubeginn aufgehoben werden, wenn in den Gehölzen weder besetzte Brutplätze europäischer Vogelarten noch besetzte Quartiere von Fledermausarten vorkommen. Sollten bei der Kontrolle Tiere gefunden werden, darf erst mit den Arbeiten begonnen werden, wenn das weitere Vorgehen mit dem Fachgutachter bzw. der Fachgutachterin und der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt worden ist. Das Begehungsergebnis ist dazu unverzüglich der Unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.

- 
- III.4.2 Der Verbleib überschüssigen Bodenmaterials ist vor Baubeginn mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Überschüssiger Boden darf nicht dazu verwendet werden, schützenswerte Strukturen wie z. B. feuchte Senken zu verfüllen.
- III.4.3 Der vorhandene Gehölzbestand außerhalb des Baufeldes ist zu erhalten und zu schützen. Dies gilt insbesondere für die nördlich gelegenen Waldflächen sowie die östlich angrenzende Heckenstruktur. Die Arbeiten sind unter Einhaltung der DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahme“ auszuführen.
- III.4.4 Als Ausgleichsmaßnahme für den Verlust von Bruthabitaten für Gartenrotschwanz und Star und den Verlust von Habitaten der Fransenfledermaus sind im räumlich funktionalen Zusammenhang mindestens 17 Ersatzquartiere anzubringen, 3 x Starenhöhlen (Fluglochweite 45 mm Durchmesser), 3 x Halbhöhlen, 3 x Nisthöhlen (Fluglochweite 32 mm Durchmesser) und 8 x Fledermausflachkästen der Fa. Schwegler oder vergleichbar. Die genaue Standortfestlegung erfolgt in Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde. Alle Standorte sind in einer Karte zu markieren und dauerhaft zu sichern. Die Bäume sind dauerhaft aus der Nutzung zu nehmen. In einer Pufferzone von 100 m um die Fledermauskästen ist der Waldbestand mindestens dauerwaldartig zu bewirtschaften oder anderweitig (z.B. durch Nutzungsaufgabe) störungsarm zu stellen.
- III.5 Wasserstraßen- und Schifffahrtsrecht**
- III.5.1 Dem WSA Mittellandkanal / Elbe Seitenkanal sind Änderungen der Firmenanschrift, der Firmenbezeichnung und der Rechtsform des Unternehmens und gegebenenfalls die Eröffnung des Insolvenzverfahrens mit Angabe des Insolvenzverwalters mitzuteilen.
- III.5.2 Jede geplante Änderung der Anlage, des Betriebes oder der Benutzung ist rechtzeitig vor der Durchführung dem WSA schriftlich anzuzeigen.

- 
- III.5.3 Dem WSA ist der für den Betrieb der Anlage verantwortliche Beauftragte schriftlich zu benennen. Jede Änderung ist schriftlich mitzuteilen.
- III.5.4 Die Anlage ist zu überwachen und in einem guten betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.
- III.5.5 Der Genehmigungsinhaber hat die Auflagen auf seine Kosten zu erfüllen.
- III.5.6 Nach Fertigstellung sind alle neu errichteten, geänderten und/oder angepassten Anlagen einzumessen, auszuwerten und zu dokumentieren. Nach der Abnahme sind dem WSA Baubestandszeichnungen und Einmessungspläne/-daten in Papierform und digital zu übergeben.
- III.5.7 Die Anlage darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem das WSA sie abgenommen hat. Die Abnahme ist beim Außenbezirk Bramsche, Burggartenweg 28, 49565 Bramsche, Tel.: +49 5461 94591-0 zu beantragen.
- III.5.8 Ist die Genehmigung durch Widerruf oder aus anderem Grunde erloschen, ist die Anlage auf Verlangen des WSA in einer gesetzten Frist ganz oder teilweise zu beseitigen und der frühere Zustand wiederherzustellen.
- III.5.9 Für den Fall der Einstellung des Betriebs, des Widerrufs oder Erlöschens der Genehmigung aus anderem Grunde zur Absicherung der Kosten für den Rückbau der Anlage bzw. für die Wiederherstellung des früheren Zustands des Ufers der Bundeswasserstraße, oder zur Absicherung von Schadensersatzforderungen, ist eine Sicherheitsleistung in Form einer selbstschuldnerischen Bürgschaft zu erbringen.  
Die Höhe der Sicherheitsleistung ist in Abhängigkeit vom Bauverfahren vor Baubeginn vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt zu bestimmen und festzulegen.  
Die Bürgschaftsurkunde ist beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt vor Baubeginn zu hinterlegen.
- III.5.10 Bei der Errichtung des Hafens und der Hafenumfassung sind die Standards der WSV einzuhalten (z. B. "Technisches Regelwerk Wasserstraßen TR-W", Merkblätter der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)).

---

Nach Auffassung des WSA entsprechen die beschriebenen Bauweisen bisher nicht diesen Standards. Wird von den Standards abgewichen, so ist die Gleichwertigkeit der Bauweisen durch gutachterliche Stellungnahmen nachzuweisen. Der Gutachter ist im Einvernehmen mit der WSV zu bestimmen.

- III.5.11 Im Rahmen der Ausführungsplanung sind Nachweise zur Dammstand-sicherheit entsprechend dem BAW-Merkblatt "Stand-sicherheit von Dämmen an Bundeswasserstraßen (MSD)" sowohl für den Vorhafen als auch für das neue Hafenbecken zu führen. Die Nachweise sind dem WSA vorzulegen.
- III.5.12 Die Bauausführungsplanung bedarf der Zustimmung der WSV.
- III.5.13 Das Hafentor ist als abdichtendes Bauwerk zu planen, so dass es sowohl bei einem etwaigen Auslaufen des Kanals als auch beim Auslaufen des Hafenbeckens als Sperrtor fungieren kann. Der Betrieb dieses Sperrtors muss durchgängig sichergestellt sein.
- III.5.14 Beidseitig des Hafens-/Sperrtors sind Zuwegungen herzustellen, um mit schweren Baugeräten an das Hafens-/Sperrtor zu gelangen. Zuwegungen und Aufstellflächen sind von der Art des Verschlussorgans und der einzusetzenden Baugeräte abhängig und sind noch genauer zu bezeichnen.
- III.5.15 Die Umzäunung des Hafengeländes muss derart gestaltet sein, dass die Zuwegung von Osten über den Betriebsweg bis zum Hafens-/Sperrtor für das Betriebspersonal der WSV nicht eingeschränkt wird.
- III.5.16 Im Erdreich des kanalbegleitenden Betriebswegs befindet sich eine gemeinschaftlich betriebene Kabelschutzrohrtrasse der WSV und Dritter (5 Rohre horizontal), die mit Kupfer- und LWL-Kabeln bestückt sind. Die Rohrtrasse und die Leitungen sind in ausreichendem Abstand vor und hinter dem neu entstehenden Bauwerk aufzutrennen, in einem zusätzlichen Stahlschutzrohr in/unter den Vorhafen neu zu verlegen und wieder an die Bestandstrasse anzuschließen. Die neue Rohrtrasse darf das WSV-eigene Gelände nicht verlassen. Alle Details sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem WSA, dem Amt für Binnen-Verkehrstechnik und den übrigen Betreibern abzustimmen. Auf die Vorlage der Ausführungsplanung zur Zustimmung wird verwiesen. Auf

- 
- die erforderlichen Einmessungen und Dokumentationen wird verwiesen.
- III.5.17 Über den Umgang mit den Leitungstrassen Dritter hat der Vorhabenträger frühzeitig vor Planungs-/Baubeginn Kontakt mit den Betreibern aufzunehmen und die von dort geforderten Auflagen zu beachten bzw. sich die schriftliche Freigabe für das Vorhaben einzuholen. Bedenken eines Anteilnehmers aufgrund der neuen Verlegung sind vom Vorhabenträger den weiteren Anteilnehmer mitzuteilen.
- III.5.18 Es ist darauf zu achten, dass die Gewässersohle im Bereich der Anlage und der Zufahrt frei von Hindernissen ist.
- III.5.19 Werden durch die Anlage, deren Betrieb oder durch die Benutzung der Bundeswasserstraße Auskolkungen, Verflachungen oder ähnliche Beeinträchtigungen der Bundeswasserstraße verursacht, sind diese auf Verlangen des WSA zu beseitigen.
- III.5.20 Die für den Betrieb der Anlage erforderliche Wassertiefe im Bereich der Liegeplätze und in den Zufahrten ist vom Genehmigungsinhaber herzustellen und zu erhalten.
- III.5.21 Bagger- und Räumungsarbeiten dürfen nur im Einvernehmen mit dem WSA vorgenommen werden.
- III.5.22 Es dürfen keine Stoffe oder Gegenstände in die Bundeswasserstraße gelangen, die den für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser beeinträchtigen.
- III.5.23 Jeweils im westlichen und im östlichen Abschnitt des Vorhafens ist mindestens eine Steigeleiter gem. den einschlägigen technischen Regeln anzuordnen, auszuführen und zu befestigen. Die Steigeleitern sind bis 1,0 m unter Normalwasserstand zu führen und mit je einem Haltbügel auf der Planie auszurüsten. Durch einen gelben Farbanstrich nach DIN 6171-1 sind die Haltebügel sowie die Vorderseite der Uferwand über der Steigeleiter auf einer Länge von 1,40 m dauerhaft zu kennzeichnen. Die Steigeleitern sind so anzuordnen, dass sie für anlegende und/oder stillliegende Fahrzeuge keine Gefahr darstellen.
- III.5.24 Entlang der Uferwand des Vorhafens sind Halteeisen oder Haltestangen anzuordnen, um Nichtschwimmern und geschwächten Personen

- 
- das Hangeln bis zur nächsten Steigeleiter zu ermöglichen. Die Halteeisen/-stange ist 5 cm versenkt hinter der wasserseitigen Wandflucht (bei einer Uferspundwand in den Spundwandtälern) und 20 cm über dem Normalwasserstand anzubringen. Als Profile können Rundstähle von mindestens 20 mm Durchmesser oder Flachstähle mit mindestens 14 x 30 mm Querschnitt vorgesehen werden.
- III.5.25 Die Anlage ist so zu errichten, dass sie ein sicheres Festmachen von Fahrzeugen gewährleistet.
- III.5.26 Für das sichere Festmachen der Schiffe ist an den Uferwänden des Vorhafens eine ausreichende Anzahl Festmachepoller vorzuhalten. Sie sind gem. den einschlägigen technischen Regeln zu bemessen, anzuordnen, auszuführen und zu befestigen. Die Poller sind auf Grundlage der Richtzeichnung gemäß "Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen" zu errichten. Soweit andere Pollerkonstruktionen vorgesehen werden, sind dem WSA vor Baubeginn Konstruktionspläne und ein geprüfter statischer Nachweis vorzulegen.
- III.5.27 Durch einen gelben Farbanstrich nach DIN 6171-1 sind die Poller (Kopfanstrich) dauerhaft zu kennzeichnen.
- III.5.28 Die Anlage ist mit Tafelzeichen für Liegestellen nach BinSchStrO § 7.05 Nr. 2 E.5.1 (Anlage 7), zugehörigen Richtungspfeilen, Angaben zur zugelassenen Liegebreite und ggf. -länge und Zusatzschildern mit der Aufschrift "Nur für Hafenbetrieb" sowie mit Tafelzeichen C.1 nach BinSchStrO (Anlage 7) mit Aufschrift "2,5" zu kennzeichnen. Der genaue Aufstellort der Tafelzeichen und die genaue Beschriftung sind mit dem WSA zuvor abzustimmen.
- III.5.29 An der Anlage dürfen außer den nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen und den vom WSA genehmigten Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.

- 
- III.5.30 Die Bauverfahren für die Errichtung der Anlage sind mindestens 4 Wochen vor der Ausführung unter Beteiligung der bauausführenden Firmen mit dem Außenbezirk Bramsche, Burggartenweg 28, 49565 Bramsche, Tel.: +49 5461 94591-0 abzustimmen.
- III.5.31 Vor Beginn der Baumaßnahme ist mit dem WSA Außenbezirk Bramsche eine Ortsbesichtigung durchzuführen. Vermessungspunkte, Hektometerzeichen oder Schifffahrtszeichen sind zu sichern.
- III.5.32 Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen und deren verantwortlicher Bauleiter sind dem Außenbezirk Bramsche schriftlich zu benennen.
- III.5.33 Der Abschluss der Baumaßnahme ist dem Außenbezirk Bramsche unmittelbar nach der Beendigung anzuzeigen.
- III.5.34 Vor Baubeginn ist die Kabelschutzanweisung als Teil der "Technische Richtlinie für Planung, Bau und Instandhaltung an Kommunikationsnetz-Anlagen der WSV des Bundes (TR Kom-Netz WSV) herausgegeben von der Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken, die dem Außenbezirk Bramsche vorliegt, von der verantwortlichen Person zu unterzeichnen.
- III.5.35 Im Erdreich des Betriebswegs befindet sich eine gemeinschaftlich betriebene Kabelschutzrohrtrasse der WSV und Dritter (5 Rohre horizontal), die mit Kupfer- und LWL-Kabeln bestückt sind. Die Kabeltrasse ist vor Baubeginn in Absprache mit Mitarbeitern der Fernmeldeabteilung des WSAs und Vertretern aller übrigen Betreiber ("Dritter") vor Baubeginn vor Ort zu orten und an der Oberfläche zu markieren.
- III.5.36 Die Funktionstüchtigkeit der Leitungen der Gemeinschaftsrohrtrasse ist zeitlich durchgehend aufrecht zu erhalten.
- III.5.37 Die momentane Gemeinschaftsrohrtrasse mit Ihren Fernmeldekabeln darf erst außer Betrieb genommen werden, wenn eine neue Gemeinschaftsrohrtrasse hergestellt wurde und betriebsbereit ist.
- III.5.38 Die Zulässigkeit der Bauverfahren für die Neuverlegung der Leitungen (z. B. keine HDD-Bohrungen), die Festlegung von Mindestradien, der Austausch erforderlicher Kabellängen, zu verwendende Bauteile, erforderlichen Abnahmen, Druckprüfungen u. a. m. sind im Rahmen der

- 
- Ausführungsplanung mit dem WSA, dem Amt für Binnen-Verkehrstechnik und den übrigen Betreibern abzustimmen. Auf die Vorlage der Ausführungsplanung zur Zustimmung wird verwiesen. Auf die erforderlichen Einmessungen und Dokumentationen wird verwiesen.
- III.5.39 In Abhängigkeit vom Bauverfahren sind ab dem Baubeginn am linken und rechten Ufer des Mittellandkanals für die Schifffahrt Hinweisschilder aufzustellen. Lage, Abstand, Typ, Angaben zur Beleuchtung u. dgl. sind nach Abstimmung des Bauverfahrens durch das WSA festzulegen.
- III.5.40 Alle für den Bau und den Betrieb erforderlichen Schifffahrtszeichen sind auf Weisung des WSA zu setzen und zu betreiben.
- III.5.41 Baubehelfe, die den Gefährdungsraum der Bundeswasserstraße einschränken, sind an den der Schifffahrt zugewandten Außenkanten nach Ober- und Unterstrom durch rotweiße Tafelzeichen - sogenannte Warnschraffen - zu kennzeichnen. Baubehelfe dürfen nicht in das Fahrwasser hineinragen.
- III.5.42 Baubehelfe, wie Spundwände, Rammpfähle oder Ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme auf Höhe der entsprechenden Sohle abzubrennen.
- III.5.43 Die Baustellenbeleuchtung ist blendfrei einzurichten. Sie darf die Erkennbarkeit der Schifffahrtszeichen nicht beeinträchtigen, nicht zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen führen und keine für die Schifffahrt beeinträchtigenden Reflexionen auf dem Wasser hervorrufen.
- III.5.44 Der Einsatz von Fahrzeugen und schwimmenden Geräten sowie sonstiger Maßnahmen während der Bauzeit, die den Schiffsverkehr vorübergehend beeinträchtigen könnten, bedürfen der vorherigen Genehmigung des WSA.
- III.5.45 Während der Zeiten, in denen die Arbeiten ruhen oder eingestellt sind, sind die Fahrzeuge und schwimmenden Geräte an Liegestellen außerhalb des Baufelds zu verholen.
- III.5.46 Es dürfen an den schwimmenden Arbeitsgeräten außer den nach den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schifffahrtszeichen keine Zeichen und Lichter angebracht werden, die mit Schifffahrtszeichen verwechselt werden oder die Sichtbarkeit von Schifffahrtszeichen

- 
- beeinträchtigen oder die Schiffsführer durch Blendwirkung, Spiegelung oder anders irreführen oder behindern können.
- III.5.47 Soweit Schifffahrtszeichen oder Vermessungspunkte der WSV des Bundes in dem betroffenen Bereich beschädigt oder beseitigt werden, sind diese nach Weisung des WSA wiederherzustellen.
- III.5.48 Dem WSA ist ein Meldeplan mit Benennung der Verantwortlichen und deren Erreichbarkeit für Notfälle zu übergeben. In den Meldeplan ist die Notfallmeldestelle des WSA Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal (Tel.: 0571 6458-1100) als sofort zu benachrichtigende Stelle mit aufzunehmen. Der Meldeplan ist ständig aktuell zu halten.
- III.5.49 Den Beschäftigten des WSAs ist zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben der uneingeschränkte Zugang zu den Anlagen zu gewähren. Das Zugangsrecht über das Betriebsgelände des Hafensbetreibers ist durch eine Grunddienstbarkeit (Wegerecht) abzusichern.
- III.5.50 Der Mittellandkanal befindet sich im zu betrachtenden Streckenabschnitt in Dammlage. Die Dämme sind als ständig wasserbelastete Kanalseitendämme anzusehen und unterliegen zur Gewährleistung der Dammstandsicherheit gesonderten Damminspektions- und Dammunterhaltungsregeln der WSV des Bundes.
- III.5.51 Die Erreichbarkeit des luftseitigen Dammfußes des Vorhafens und des Hafenbeckens muss jederzeit sichergestellt sein.
- III.5.52 Dem Genehmigungsinhaber obliegt die regelmäßige Inspektion des Fangedammes des Vorhafens und des Hafenbeckens auf Mängel bzw. Schäden die zu einer Undichtigkeit führen könnten. Hierzu ist durch den Genehmigungsinhaber ein Aufgabenblatt aufzustellen, welches mit dem WSA inhaltlich abzustimmen ist. Auf Grund des Schadenspotentials des Umfeldes und der Dammhöhe wird als Beobachtungshäufigkeit zunächst auf "monatlich" festgelegt.
- III.5.53 Insoweit der Genehmigungsinhaber Unregelmäßigkeiten (landseitiger Wasseraustritt o. ä.) oder Schäden am Damm feststellt, ist unverzüglich der Außenbezirk Bramsche hierüber zu informieren. Außerhalb der Dienstzeiten ist dies der durchgehend besetzten Notfallmeldestelle des WSA (Tel. 0571 6458-1100) zu melden.

- 
- III.5.54 Der durchgehende Betriebsweg entlang des Mittellandkanals wird durch das Vorhaben unterbrochen. Für die Streckenunterhaltung des Mittellandkanals und die zuvor genannte Dammkontrolle ist eine durchgängige Begehbarkeit des Betriebswegs auf mindestens der Breite des vorhandenen Betriebswegs (ca. 2,00 m) erforderlich. Die Breite ist auch im Bereich des Übergangs der Hafen-/Sperrtoranlage sicherzustellen. Bei einer Einfriedung des Geländes, sind Tore in entsprechender Breite (Bemessung: Bestandsbreite des Weges/Arbeitskolonne mit handgeführten Arbeitsgeräten; 2,0 m) vorzusehen, die die Begehbarkeit und Erreichbarkeit gewährleisten. Dem Außenbezirk Bramsche sind zwei Schlüsselsätze für die vorgenannten Toranlagen zu übergeben.
- III.5.55 Das Hafen-/Sperrtor ist im Regelfall geschlossen zu halten.
- III.5.56 Der Betrieb des Hafen-/Sperrtors muss durchgängig sichergestellt sein. Eine Zugriffsmöglichkeit seitens der WSV muss jederzeit sichergestellt werden.
- III.5.57 Eine gefahrlose Ein- und Ausfahrt bzw. ein gefahrloses An- und Ablegen ist sicherzustellen. Die Sicherheit des durchgehenden Schiffsverkehrs darf gem. § 6.16 BinSchStrO nicht eingeschränkt oder gefährdet werden.
- III.5.58 Für die Ein- und Ausfahrten von Fahrzeugen ist im Hinblick auf die Vermeidung von Gefährdungen für die durchgehende Schifffahrt ein Regelungsablauf aufzustellen, der mit dem WSA abzustimmen ist.
- III.5.59 Es darf nur solchen Fahrzeugen das Anlegen gestattet werden, für die die Abmessungen, die Stabilität, die Festigkeit, die Ausstattung der Anlage sowie die Wassertiefe ausreichen.
- III.5.60 Die Anlage darf nur innerhalb der zugelassenen Liegebreite und Länge belegt werden.
- III.5.61 Die Fahrzeuge an der Anlage sind entsprechend den Wasserspiegelschwankungen so festzumachen, dass sie bei allen während des Benutzungszeitraumes möglichen Wasserständen, Strömungs- und Windverhältnissen sowie Wellenschlag sicher gehalten werden.
- III.5.62 Der Vorhafen einschließlich der Zufahrten zu diesem sind mindestens einmal pro Jahr darauf zu untersuchen, ob die für einen sicheren

---

Schiffsverkehr erforderliche Wassertiefe vorhanden und die Sohle frei von Hindernissen ist.

### **III.6 Immissionsschutz**

- III.6.1 Vor Durchführung der Bauarbeiten sind die beauftragten Baufirmen auf die Immissionsschutzanforderungen hinzuweisen. Der Baustellenbetrieb ist durch die Bauleitung auf die Einhaltung der Bestimmungen der AVV Baulärm zu überwachen.
- III.6.2 Auf Grundlage dieses Beschlusses sind Arbeiten mit Maschinen sowie LKW- und Radladeverkehr nur werktags in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr zulässig. Sofern Arbeiten mit Maschinen sowie LKW- und Radlader- Verkehr außerhalb dieses Zeitraumes beabsichtigt sind, so bedarf es der Genehmigung durch die Bezirksregierung Münster, Dezernat 54.5. Dem Antrag ist eine Immissionsprognose beizufügen. Nachtarbeit in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr im Sinne des § 9 LImSchG NRW ist ausdrücklich nicht beantragt und damit nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.
- III.6.3 Aus Gründen der Luftreinhaltung, des Arbeits- und Gesundheitsschutzes muss auf eine Minimierung von Stäuben geachtet werden.

## **IV. Hinweise**

- IV.1 Das WSA Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal weist darauf hin, dass durch den Vorhabenträger eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG für weitergehende strom- und schiffahrtspolizeiliche Belange und grundsätzlich privatrechtliche Vereinbarungen zu beantragen ist. Das Erfordernis der strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung betreffe in jedem Fall baubegleitende Maßnahmen, die sich aus den jetzt noch nicht bekannten Bauabläufen ergeben können, sowie gegebenenfalls einzelne der in der Stellung-

- 
- nahme des WSA benannten Auflagen und/oder Hinweise, als auch Belange, die sich aus der weiterführenden Planung und aus dem Betrieb des Hafens ergeben.
- IV.2 Bei der Errichtung, der Unterhaltung, der Wartung sowie beim Betrieb der Anlage sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.
- IV.3 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass im Geltungsbereich der Baustelle die Bestimmungen der AVV-Baulärm vom 19. August 1970 eingehalten werden. Während der Bauarbeiten in der Zeit von werktags 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr dürfen die durch Baumaschinen und Fahrzeugverkehr auf dem Baustellengelände verursachten Geräusche im gesamten Einwirkungsbereich außerhalb der Baustelle nicht zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm führen. Insbesondere dürfen die Beurteilungspegel von den nächstbenachbarten Wohnhäusern die dort genannten Richtwerte (abhängig von der Gebietseinstufung) nicht überschreiten.
- IV.4 Die Untere Wasserbehörde des Kreises Steinfurt weist darauf hin, dass entlang des Wirtschaftsweges das verrohrte Gewässer 1128 des Unterhaltungsverbandes „Recker Aa“ verläuft. Das Gewässer ist bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.
- IV.5 Der Vorhabenträger und Rechtsnachfolger haben die Planfeststellung einschließlich der Nachweise und Bescheinigungen von Sachverständigen aufzubewahren.
- IV.6 Zum Schutz der Fledermäuse wird für die Außenbeleuchtung die Verwendung von insekten- und fledermausfreundlichen Leuchtmitteln mit einer Hauptintensität des Spektralbereiches über 500 nm bzw. maximalem UV-Licht-Anteil von 0,02 % (geeignete marktgängige Leuchtmittel sind zurzeit Natriumdampflampen und LED-Leuchten mit einem geeigneten insekten-freundlichen Farbton, z. B. warmweiß, gelblich, orange, amber, Farbtemperatur CCT von 3000 K oder weniger Kelvin) empfohlen. Die Beleuchtung sollte möglichst sparsam gewählt und Dunkelräume erhalten werden. Dazu sollten die Lampen möglichst niedrig aufgestellt werden und geschlossene Lampenkörper mit Abblendungen nach oben und zur Seite aufweisen so dass das Licht nur

---

direkt nach unten strahlt. Die Beleuchtungsdauer sollte auf das notwendige Maß begrenzt werden. Blendwirkungen in angrenzende Gehölzbestände sollten vermieden werden. Weitergehende Informationen können dem „Handlungsleitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen“ (BfN Skript 543) entnommen werden.

- IV.7 Für die Errichtung der in den Antragsunterlagen beschriebenen Parkflächen außerhalb des Planfeststellungsbereiches ist ein separates Antragsverfahren durchzuführen, in dem die Eingriffe in Natur und Landschaft behandelt werden. Zudem wird darauf hingewiesen, dass durch die Errichtung der Parkflächen Wald in Anspruch genommen wird, sodass bei dem Landesbetrieb Wald und Holz ein Waldumwandlungsantrag zu stellen ist. In dem Waldumwandlungsantrag sind die artenschutzrechtlichen Belange abzuarbeiten. Im Bereich der geplanten Parkflächen wurden artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in Form von Fledermaus- und Nistkästen für die Errichtung des Hafenbeckens umgesetzt. In einer Pufferzone von 100 m um die Fledermauskästen muss der Waldbestand mindestens dauerwaldartig bewirtschaftet werden oder anderweitig (z.B. durch Nutzungsaufgabe) störungsarm gestellt werden. Dies könnte in Konflikt mit den Planungen stehen.

## **B. Begründung**

### **I. Entscheidungsgrundlagen**

#### **I.1 Beschreibung des Vorhabens**

Der Vorhabenträger plant den Neubau eines Hafenbeckens auf dem Gelände des Hochwald Gewerbeparks mit Anschluss an den Mittellandkanal. Die geplante Hafenbeckenanlage besteht aus einem ca. 334 m<sup>2</sup> großen Vorhafen und einem länglich ausgeführten Hafenbecken mit einer Fläche von ca. 4306 m<sup>2</sup>. Diese sollen auf der Freifläche zwischen den Hallen und der Hochwaldstraße realisiert werden. Vorhafen und Hafenbecken sind durch

---

eine Stemmtoranlage getrennt, welche das Ein- und Ausfahren von Booten und Yachten ermöglicht. Der Vorhafen soll unter anderem Gästen ermöglichen außerhalb der Fahrrinne anzulegen und zu verweilen, bis ihnen der Einlass in das Hafenbecken gewährt wird. Während der Vorhafen Anlegemöglichkeiten für 2 - 4 Boote und Yachten bieten soll, sind für das eigentliche Hafenbecken verschiedengroße Liegeplätze und Reparaturplätze vorgesehen. Zudem ist ein Travellift mit integrierter Slipanlage geplant, um kleine Boote aus dem Wasser zu heben. Das Hafenbecken wird aus vergossenen Betonbausteinen mit einer bis zu 16 t befahrbaren Wallanlage erstellt. Die Abdichtung des Hafenbeckens erfolgt mittels Tondichtung, welche im Bereich des Hafenbeckens mit Beton überdeckt wird. Die Sperranlage, die einfassenden Mauern und die Sohle des Vorhafens werden aus Ortbeton hergestellt.

Durch das Hafenbecken mit Kanalanschluss soll der Standort für die Sportbootwirtschaft erschlossen werden. Das Hafenbecken dient auch zum Rangieren, der Reparatur und Zwischenlagerung von Booten und Yachten von bis zu 20 m und 50 t.

## **I.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Das beantragte Vorhaben stellt einen Gewässerausbau dar, für den gemäß §§ 67 und 68 WHG die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich ist. Das Planfeststellungsverfahren für einen Gewässerausbau muss den Anforderungen des UVPG entsprechen.

Gemäß § 68 Abs. 2 WHG kann für einen Gewässerausbau, für den nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden.

Gemäß § 7 Absatz 1 UVPG i. V. m. Nr. 13.12 der Anlage 1 zum UVPG ist für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren gemäß § 68 WHG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. Die Vorprüfung ergab, dass aus der Maßnahme keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter gem.

---

§ 2 Abs. 2 UVPG resultieren und eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleiben kann. Es ist nach dem Ergebnis der Vorprüfung nicht mit erheblichen negativen Auswirkungen zu rechnen, da es sich nur um einen kleinräumigen, in Teilen zudem zeitlich befristeten und umkehrbaren Eingriff, bezogen auf das natürliche wie auch menschlich-geprägtes Umfeld des Gewerbeparks in Recke-Obersteinbeck handelt. Somit war die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsvorprüfung wurde am 04.11.2022 im Amtsblatt Nr. 44 der Bezirksregierung Münster und im UVP-Portal des Bundes verkündet.

Obwohl die Verpflichtung für eine Umweltverträglichkeitsprüfung und damit das Erfordernis zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nicht gegeben waren, entschied sich der Vorhabenträger für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

### **I.3 Durchführung des Planfeststellungsverfahrens**

#### **I.3.1 Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens**

Die Notwendigkeit für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben des Vorhabenträgers ergibt sich aus §§ 67 f. WHG. Demnach bedarf ein Gewässerausbau der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. Ein Gewässerausbau ist u.a. die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers und seiner Ufer.

Gemäß § 68 Abs. 2 WHG kann für einen Gewässerausbau, für den nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. Siehe hierzu auch unter B I.2.

#### **I.3.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde**

Für die Planfeststellung eines Gewässerausbaus gemäß § 68 Abs.1 WHG an Gewässern 1. und 2. Ordnung und den mit ihnen in Verbindung stehenden

---

Schiffahrtshäfen einschließlich ihrer Verbindungsstrecken ist nach Ziffer 20.1.11 der Anlage II zur ZustVU die Bezirksregierung die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für die Durchführung des wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens am Mittellandkanal für dieses Vorhaben.

### **I.3.3 Umfang der Planfeststellung**

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).

### **I.3.4 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

#### **I.3.4.1 Antragstellung**

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 06.09.2022 den Neubau eines Hafenbeckens auf dem Gelände des Hochwald Gewerbeparks in Recke beantragt und die hierfür erforderlichen Planunterlagen vorgelegt.

#### **I.3.4.2 Auslegung der Planunterlagen**

Die Planunterlagen haben auf Veranlassung der Bezirksregierung Münster vom 02.01.2023 bis zum 01.02.2023 einschließlich in der Gemeinde Recke und bei der Bezirksregierung Münster ausgelegt. Zusätzlich konnten die Antrags- und Planunterlagen unter dem Link <https://www.o-sp.de/bezreg-muenster/> Internet eingesehen werden. Die Bekanntmachung des Auslegungszeitraums und der Orte erfolgte am 01.12.2022. Die Einwendungsfrist endete am 15.02.2023.

---

#### **I.3.4.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Mit Schreiben vom 30.12.2022 hat die Planfeststellungsbehörde den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (Träger öffentlicher Belange), die Planunterlagen zur Stellungnahme zugeleitet. Beteiligt wurden

- Bezirksregierung Münster Dez. 25 – Verkehr
- Bezirksregierung Münster Dez. 32 – Regionalentwicklung
- Bezirksregierung Münster Dez. 33 – Ländliche Entwicklung, Bodenordnung
- Bezirksregierung Münster Dez. 35 – Städtebau, Bauaufsicht, Denkmalschutz
- Bezirksregierung Münster Dez. 51 – Natur- und Landschaftsschutz, Fischerei
- Bezirksregierung Münster Dez. 53 – Immissionsschutz
- Gemeinde Recke
- Kreis Steinfurt
- WSA Mittellandkanal/ Elbe-Seitenkanal
- Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW - Regionalforstamt Münsterland

Alle eingegangenen Stellungnahmen wurden im Anschluss dem Vorhabenträger zur Prüfung und Gegenäußerung übergeben.

#### **I.3.4.4 Erörterungstermin**

Sobald diese Gegenäußerungen der Bezirksregierung Münster als Anhörungsbehörde vorlagen, wurden die Einwendungen in einem Erörterungstermin unter der Leitung der Bezirksregierung Münster zwischen dem Vorhabenträger und denjenigen, die Stellungnahmen und Einwendungen erhoben haben, diskutiert und besprochen.

---

Der Erörterungstermin fand am 14.08.2023 im Großen Ratssaal der Gemeinde Recke statt. Durch Veröffentlichung im Amtsblatt des Regierungsbezirks Münster sowie in der örtlichen Tageszeitung am 04.08.2023 hat die Planfeststellungsbehörde zum Erörterungstermin eingeladen.

Im Rahmen der Debatte ist in dem in Recke durchgeführten Erörterungstermin sowohl den Trägern öffentlicher Belange als auch den privaten Einwendern und Betroffenen die Gelegenheit eingeräumt worden, ihre Bedenken und Anregungen thematisch geordnet vorzutragen. Davon wurde ausführlich Gebrauch gemacht. Im Wesentlichen blieben die Einwendungen bestehen. Für die weiteren Inhalte wird auf das Wortprotokoll vom 17.10.2023 zu dem Erörterungstermin Bezug genommen.

## **II. Rechtliche und fachliche Würdigung**

### **II.1 Planrechtfertigung**

Die Realisierung dieses Vorhabens liegt im überwiegenden Interesse des Vorhabenträgers, öffentlich-rechtliche Anforderungen, vor allem des Wasserrechts und des Naturschutzrechts, stehen ihm nicht entgegen. Versagensgründe liegen nicht vor. Die Zustimmung des WSA Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal liegt vor.

Die zunehmende Nutzung der Wasserstraßen durch die Freizeitschifffahrt macht entsprechende Service- und Reparatürhäfen notwendig, um die Verkehrswege frei von seitlichen Anlegern und Havaristen zu halten. Das Freihalten der Fahrrinne zur Erhaltung der Schiffbarkeit für den Güterverkehr dient dem öffentlichen Interesse.

Die Errichtung des Hafens hat keine Auswirkungen auf grundgesetzlich geschützte Rechtsgüter wie das Grundeigentum. Alle Maßnahmen werden auf Flächen durchgeführt, die sich im Eigentum des Vorhabenträgers befinden oder für deren Inanspruchnahme die Zustimmung vorliegt.

---

### **II.1.1 Wasserrecht**

Die Belange der Wasserwirtschaft und der WRRL mit den sich daraus ergebenden Bewirtschaftungszielen für oberirdisches Wasser und das Grundwasser stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die gesetzlichen Anforderungen an den Ausbau von Gewässern gemäß §§ 68 Abs. 3 WHG, 71 LWG NRW i. V. m. den einschlägigen Vorschriften des Wasserrechts werden von dem Vorhaben eingehalten.

Ausbaumaßnahmen an oberirdischen Gewässern gemäß § 71 LWG NRW müssen sich an den Bewirtschaftungszielen des § 27 WHG für oberirdische Gewässer ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden.

Die durch das Vorhaben verursachten Auswirkungen stehen der Erreichung der Bewirtschaftungsziele für den künstlichen Wasserkörper "Mittellandkanal" (Gewässerkennzahl 73101 "Mittellandkanal") nach §§ 68, 27 WHG i. V. m. § 71 LWG NRW und dementsprechend auch der Erreichung der Umweltziele der WRRL nicht entgegen. Nach den aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffenden Ausführungen in den Antragsunterlagen kann das Vorhaben keine Verschlechterung des ökologischen Potentials und chemischen Zustands des oberirdischen Gewässers bewirken. Das Vorhaben ist auch nicht geeignet, die Erreichung des guten ökologischen Potentials und des guten chemischen Zustands zu verhindern oder zu erschweren. Das Vorhaben verstößt wegen der fehlenden Auswirkungen auf das ökologische Potential und auf den chemischen Zustand des Gewässers damit nicht gegen das sog. Zielerreichungsgebot.

Gemäß §§ 68 Abs. 3, 47 WHG sind bei einem Gewässerausbau auch die maßgebenden Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser einzuhalten.

Die durch das Vorhaben verursachten Auswirkungen auf das Grundwasser stehen der Erreichung der Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser gemäß § 47 Abs. 1 WHG ebenfalls nicht entgegen, da das Vorhaben aufgrund seiner Art und Größe weder eine Verschlechterung des mengenmäßigen noch des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers bewirken kann. Nach den aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffenden Ausführungen sind keine anlagebedingten erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasser

---

zu erwarten. Betriebsbedingte Auswirkungen auf Grund- und Oberflächengewässer sind ebenfalls nicht zu erwarten, da das anfallende Schmutzwasser durch Anschluss an das Kanalisationsnetz abgeleitet wird.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben im Hinblick auf die Maßgaben der §§ 68, 67 WHG und § 71 LWG NRW zulässig ist.

### **II.1.2 Naturschutzrechtliche Anforderungen**

Der Antrag des Vorhabenträgers umfasst einen Landschaftspflegerischen Begleitplan samt Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung nach § 15 Abs. 2 BNatSchG und eine Artenschutzprüfung gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG, die die Auswirkungen auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten untersucht.

Die naturschutzrechtlichen und -fachlichen Anforderungen der Eingriffsregelung gemäß BNatSchG werden erfüllt. Nach Umsetzung aller naturschutzfachlichen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz von nachteiligen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch das Bauvorhaben bleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen dauerhaft im Planungsraum zurück. Das Vorhaben führt auch nicht dazu, dass die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst werden. Notwendige vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG wurden umgesetzt. Die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Dies wird unter den Ziffern B II.4 und B II.5 näher ausgeführt.

### **II.2 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen**

Von den im Planfeststellungsverfahren gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG NRW beteiligten Trägern öffentlicher Belange sind teilweise Hinweise, Anregungen und Bedenken vorgebracht worden. Im Anhörungsverfahren wurden auch Einwendungen von Bürgern gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG NRW erhoben.

---

Soweit der Vorhabenträger zu den vorgebrachten Anregungen, Bedenken und Einwendungen Zusagen gemacht hat, sind diese verbindlich. Einwendungen, über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist, entscheidet gemäß § 74 Abs. 2 VwVfG NRW die Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich unter Berücksichtigung der abgegebenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der gegen den Plan erhobenen Einwendungen, der Stellungnahme des Vorhabenträgers, des Protokolls des Erörterungstermins sowie eigener Erkenntnisse eingehend mit sämtlichen vorgetragenen Themen auseinandergesetzt. Alle vorgebrachten Inhalte haben Eingang in diesen Planfeststellungsbeschluss gefunden.

Anders als im Erörterungstermin, in dem die Stellungnahmen und Einwendungen thematisch sortiert behandelt wurden, werden sie im Folgenden nach Träger öffentlicher Belange und Einwender sortiert behandelt. Bei gleichlautenden Einwendungen mehrerer Stellungnahmen oder Einwendungen gibt es ggf. Querverweise.

Dem Vorhabenträger wurden die schriftlichen Einwendungen zur Stellungnahme vorgelegt. Neben den Einwendungen werden im Folgenden auch – sofern vorliegend – die Erwiderungen des Vorhabenträgers genannt.

## **II.2.1 Träger öffentlicher Belange**

### **II.2.1.1 Bezirksregierung Münster - Dezernat 25 - Verkehr**

Das Dezernat 25 hat eine verkehrsrechtliche Stellungnahme zu dem Vorhaben abgegeben und darin angeregt, die baulichen Veränderungen im Vorfeld mit der Gemeinde Recke und dem Kreis Steinfurt abzustimmen. Diese soll insbesondere auf eventuell geplante Radwegführungen entlang des Kanals aber auch auf mögliche Straßenplanungen abzielen. Darüber hinaus hat das Dezernat 25 keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben.

Der Vorhabenträger nimmt die vom Dezernat 25 der Bezirksregierung Münster abgegebene Stellungnahme zur Kenntnis. Er berichtet, es habe bereits

---

erste Absprachen mit der Gemeinde Recke und dem Kreis Steinfurt gegeben und diese seien über seine Pläne im Bilde.

Die Planfeststellungsbehörde hält fest, dass Gespräche über die geplanten baulichen Veränderungen sowohl mit der Gemeinde Recke, als auch mit dem Kreis Steinfurt geführt wurden. Eine kleinräumige Umleitung um das künftige Hafengelände ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vertretbar. In den Ausführungen zur Stellungnahme des Kreises Steinfurt (Radweg) und der Gemeinde Recke (Fußweg) wird dies näher begründet. Die letztendliche Ausgestaltung dieser Umleitung obliegt der Gemeinde Recke.

#### **II.2.1.2 Bezirksregierung Münster - Dezernat 51 - Natur, Landschaftsschutz und Fischerei**

Das Dezernat 51 als Höhere Naturschutzbehörde hat die Antragsunterlagen auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes geprüft und in seiner Stellungnahme mehrere Mängel festgehalten.

Es wird angeführt, dass der Bau der Hafenanlage durch die Beseitigung von Gehölzen einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt. Der tatsächliche Umfang des Eingriffs sei den Antragsunterlagen dabei nicht zweifelsfrei zu entnehmen. Ein Widerspruch entstünde dadurch, dass die UVP-Vorprüfung (Unterlage 12.2) eine Fläche von rd. 1.500 m<sup>2</sup> angibt, während der landschaftspflegerische Begleitplan (Anl. 12.3.1) lediglich eine Fläche von 800 m<sup>2</sup> für die Ermittlung des Kompensationserfordernisses in der Eingriffsbilanzierung ausweist. Es wird gefordert, diesen Widerspruch aufzulösen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass von dem Fachbüro eine Gesamtfläche betrachtet wurde, welche auch den ehemaligen KFZ-Hof, einschließlich Hallenflächen einschließt. Darin seien teilweise Betonflächen, eine alte Grube, Abwasserschächte und Schotterflächen sowie Teile des ehemaligen Hallenbodens enthalten, welche zum Teil locker mit kleinen Birken und einfachen Strauchgewächsen bewachsen waren. Die 800 m<sup>2</sup>, welche als Fläche für Bäume definiert wurden, seien mit ca. 18 Bäumen, bestehend aus Fichten,

---

Kiefern und Eichen bewachsen gewesen, welche teilweise erhebliche Trockenschäden aufwiesen. Daraus hätte ein ohnehin erforderlicher Handlungsbedarf resultiert und die Bäume seien im Rahmen einer forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung gefällt worden.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Diskrepanz in den Antragsunterlagen zwischen UVP-Vorprüfung und dem landschaftspflegerischen Begleitplan resultiert aus einer unterschiedlichen Abgrenzung des Untersuchungsraumes. Entscheidend ist, dass die als Kompensationsmaßnahme für den Gesamteingriff bereits durchgeführte Abplattung einer vergrasteten Fläche innerhalb des Naturschutzgebietes „Heiliges Meer - Heupen“ frühzeitig mit dem Kreis Steinfurt abgestimmt wurde und durch diese der Eingriff vollumfänglich ausgeglichen wird.

Weiterhin sei als Ersatzmaßnahme für die Beseitigung der Feldgehölze die vergraste Fläche innerhalb des Naturschutzgebietes „Heiliges Meer - Heupen“ mit dem Ziel abgeplattigt worden, dort einen Magerrasen bzw. eine Heidefläche zu etablieren. Es wird von Seiten der Höheren Naturschutzbehörde darauf hingewiesen, dass dort noch ein Nachweis über den Verbleib des Oberbodens vorzulegen sei, welcher in den Unterlagen fehlt.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass die Ersatzmaßnahme vorab mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Steinfurt abgestimmt wurde. Sie sei durch Fachleute der Biologische Station am Heiligen Meer begleitet und abgenommen worden. Planung und Betreuung des Projekts hätte das Büro Regionalplan übernommen. Der in der Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde angesprochene Oberboden sei auf dem Gelände des Hochwaldparks zwischengelagert worden. Dieser soll auf dem benachbarten ehemaligen Sportplatz für die Schaffung einer flachen Wallanlage dienen. Die Genehmigung dafür sei in Aussicht gestellt worden, müsse aber noch beantragt werden. Im Fall eines Versagens dieser Genehmigung sei die Alternative, den Boden zu einem Biolandhof abzufahren, wo das Abplattungsmaterial als hochwertiger Torfersatz eingesetzt würde.

Nach den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Informationen ist die Ersatzmaßnahme im Naturschutzgebiet „Heiliges Meer - Heupen“ mit dem

---

Kreis Steinfurt abgestimmt worden. Der Vorhabenträger wird darauf hingewiesen, dass der angesprochene Nachweis über den Verbleib des Oberbodens noch vorzulegen ist. Dies wird als Nebenbestimmung A III. 5 berücksichtigt.

Nach Ansicht der Höheren Naturschutzbehörde ließen die Antragsunterlagen offen, welche Maßnahmen bei der Bauausführung zum Schutz der Bäume an der Hochwaldstraße vorgesehen sind. Hier müsse der landschaftspflegerische Begleitplan eine konkrete und verbindliche Aussage treffen. Es wird zudem vorsorglich darauf hingewiesen, dass zur Vermeidung von Beeinträchtigungen im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG die Errichtung der geplanten Spundwand außerhalb des Kronentraufbereichs der Bäume erfolgen müsse.

Vom Vorhabenträger wird erklärt, die Kaimauer des geplanten Hafenbeckens bestehe aus Betonblocksteinen und läge ca. 5,50 m von der Grundstücksgrenze entfernt. Die Installation einer Spundwand sei entgegen den Aussagen der Höheren Naturschutzbehörde nicht vorgesehen. Vorgesehen sei jedoch eine Außenmauer, die ca. 0,20 m vor der Grundstücksgrenze an der Hochwaldstraße als Außenmauer erstellt werden soll. Diese solle aus Betonsteinen errichtet werden und eine Höhe von 1,80 m bis 1,95 m über GOK haben. Es sei zur Außenseite zudem eine Verkleidung in Form von Gabionen vorgesehen. Die Höhe an der höchsten Stelle betrage dann ca. 3,20 m über GOK, wobei die Höhe der Mauer aufgrund des Gefälles des Grundstücks zum Kanal hin abnehme. Der Vorhabenträger versichert, die geplante Mauer läge auf ihrer gesamten Länge außerhalb des derzeitigen Kronenbereichs. Dieser Sachverhalt sei auch mit der Gemeinde Recke vor Ort abgesprochen worden.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die Ausführungen des Vorhabenträgers, dass beim Bau des Hafenbeckens keine neuen Spundwände vorgesehen sind. Um die Gehölze entlang der Grundstücksgrenze an der Hochwaldstraße zu schützen, wird dem Vorhabenträger aufgetragen, in Bereichen, in denen die Bäume durch Bauarbeiten wie beispielsweise die Errichtung der geplanten Außenmauer geschädigt werden könnten, einen ordnungsgerechten Baumschutz vorzusehen. Dies wurde auch im Landschaftspflegerischen

---

Begleitplan als Vermeidungsmaßnahme benannt und wird als Hinweis A.IV.8 berücksichtigt.

Deutliche Kritik äußert die Höhere Naturschutzbehörde an dem Vorgehen, die Fällung des Gehölzbestandes im Vorgriff eines Bescheides und damit ohne rechtliche Zulassung durchgeführt zu haben. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Allgemeinen Artenschutz gemäß § 39 BNatSchG und zum besonderen Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG sei nun nicht nachprüfbar und konnte in den Unterlagen nicht bestätigt werden.

Die Kritik an der vorzeitigen Rodung des Gehölzbestandes wird vom Vorhabenträger zurückgewiesen. Aus seiner Sicht bestand mit Blick auf die Bewirtschaftung erheblicher Nachholbedarf, da der Baumbestand von den Vorbesitzern mehr als 30 Jahre nicht gepflegt und bewirtschaftet worden sei. Viele Bäume hätten erhebliche Trockenschäden aufgewiesen, weshalb eine Ausholzung erforderlich gewesen sei. Die Bäume seien dann im Rahmen einer forstwirtschaftlichen Bearbeitung nach und nach gefällt worden. Die Räumung der Humusschicht und der Wurzelstöcke sei erst deutlich später zu einem Zeitpunkt erfolgt, zu dem der landschaftspflegerische Begleitplan bereits genehmigt und die Kompensation getätigt war.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die besagten Gehölze wurden bereits vor Eingang des Antrags auf Planfeststellung gerodet. Dieser Eingriff ist deshalb kein Gegenstand dieses Verfahrens. Eventuell angezeigte ordnungsrechtliche Maßnahmen sind von der zuständigen Behörde außerhalb dieses Verfahrens zu ergreifen.

### **II.2.1.3 Gemeinde Recke**

Die Gemeinde Recke führt in ihrer Stellungnahme aus, dass die Stellungnahme sich in der Hauptsache auf die Planung des Hafenbeckens beziehe, sich das Vorhaben inhaltlich jedoch im Hinblick auf die Zusammenhänge mit den angrenzenden Bereichen und den Auswirkungen auf die gemeindlichen Belange nicht isoliert betrachten ließe. Dies würde insbesondere den geplanten Vorhafen, die Konstruktion der Hafentoranlage, sowie die Prüfung von

---

technischen und rechtlichen Alternativen wie auch Finanzierungsoptionen mit Blick auf die Beibehaltung der Wegeverbindung zum vorhandenen Leinpfad entlang des Mittellandkanals betreffen. Die Gemeinde Recke weist darauf hin, dass sie an gegebenenfalls erforderlichen Mehrkosten nicht beteiligt werden kann. In der Stellungnahme fordert sie, dass der Leinpfad als durchgängiger Fuß- bzw. Spazierweg erhalten bleiben soll. Zu diesem Zweck sei das Tor zum Hafenbecken so auszulegen, dass dieses begehbar sei. Sollte eine derartige Konstruktion nicht realisierbar sein, so fordert die Gemeinde die Einrichtung einer möglichst nahen Umgehung für Fußgänger und Radfahrer mit minimalen Umwegen (Inhalt des Ratsbeschlusses vom 08.12.2022). Es wird angeführt, dass die Sperrung des Leinpfads vor dem Hochwaldgelände mit einem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1985 aufgehoben worden sei und dass die Antragsunterlagen zum vorliegenden Vorhaben an dieser Stelle falsche Aussagen enthalten würden. Die Gemeinde befürchtet negative Auswirkungen auf die Freizeit- und Tourismusentwicklung der Region, sollte eine Wegeverbindung über die Toranlage oder eine möglichst nahe Umfahrung nicht realisiert werden. Hier seien in der Abwägung besonders die negativen Auswirkungen auf den klimafreundlichen Alltagsradverkehr und die Verflechtung mit den Nachbargemeinden zu betrachten.

Der Vorhabenträger erwidert, die Gemeinde Recke habe 1985 mit dem WSA Minden einen Nutzungsvertrag über die Nutzung des Betriebsweges zwischen dem Mittellandkanal und dem Grundstück des Hochwald Gewerbeparks geschlossen, in dem der Gemeinde das Recht eingeräumt wurde diesen Weg zu nutzen und die Verkehrssicherungspflicht zu übernehmen. Der genaue Wortlaut des Vertrages sei ihm nicht bekannt. Der Vorhabenträger führt aus, dass der Antrag zum Bau des Hafenbeckens im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens durch die Bezirksregierung und in Absprache mit dem WSA bearbeitet würde. Der Antrag zum Bau des Hafenbeckens zähle dabei zum Bereich einer gewerblichen Wasserstraßennutzung des Mittellandkanals. Es solle die Möglichkeit zur Beförderung von Gütern und Lasten und zur allgemeinen Nutzung durch die gewerbliche Wirtschaft ein Verkehrswegepotenzial geschaffen, unterhalten und ausgebaut werden. Dies sei als

---

primäre Aufgabe der Kanäle und der damit verbundenen Betriebseinrichtungen zu sehen. Durch die zunehmende Anzahl an Freizeitschiffen und anderen Booten auf dem Mittellandkanal sei es immer wichtiger die Fahrrinnen frei von seitlichen Anlegern und Havaristen zu halten. Der Yachthafen solle künftig einen Anlaufpunkt für Servicesuchende, Havaristen und andere Problemboote bieten, die dann sofort außerhalb der Fahrrinne anlegen und bewirtschaftet werden könnten. Mit dem Anschluss des Hafens an den Mittellandkanal müsse der Betriebsweg auf einer Strecke von ca. 50 m zwingend entfallen. Eine Nutzung des Betriebsweges, welche nicht der gewerblichen Schifffahrt oder dem Betrieb der Wasserstraße diene, bewertet er als nachrangig. Die von der Gemeinde Recke über den 1985 geschlossenen Vertrag mit dem WSA betriebene Nutzung sieht der Vorhabenträger als touristische Wegführung entlang des Mittellandkanals. Dieser Weg eigne sich darüber hinaus aufgrund seiner Breite ohnehin nicht als Radweg. Die Nutzung des Betriebsweges im Bereich des Hochwald Gewerbeparks sei lediglich eine fußläufige und damit gegenüber den Interessen der Kanalbewirtschaftung und im Speziellen der Einrichtung eines Servicehafens für Wasserfahrzeuge als nachrangig zu betrachten. Der Vorhabenträger leitet hieraus ab, dass weder das WSA noch er selbst den Betriebsweg als Rad- oder Fußweg erhalten müsse oder für einen Ausgleich zu sorgen habe. Aus seiner Sicht könne allein der Gemeinde die Aufgabe zufallen einen Ersatz für die bisherige Verbindung entlang des Mittellandkanals anzubieten, da sie der Bevölkerung die Nutzung dieses Weges ursprünglich ohne Rechtsanspruch ermöglicht habe. Weiter sei es für die Schaffung einer fußläufigen Verbindung über die geplanten Schleusentore erforderlich an der westlichen Flanke des Vorhafens zusätzliche Flächen mit seitlichen Zaunbegrenzungen zu schaffen und für den öffentlichen fußläufigen Verkehr freizugeben. Das sei notwendig um überhaupt genug Platz für eine Zuwegung zu schaffen. Dieser Flächenbedarf könne aber nur aus dem Bereich der Fahrflächen zwischen dem Hafenbecken und der Halle geschaffen werden. Da dieser Bereich jedoch die engste Stelle zwischen dem künftigen Hafenbecken und der Halle darstelle, würde hier der ohnehin engen Verkehrsfläche noch ein Seitenstreifen entzogen. Die Möglichkeit einer LKW-Umfahrung und damit auch einer Feuerwehrumfahrung um die Hallen würde damit ausgeschlossen. Da diese aber ein zwingendes

---

Erfordernis ist, sei eine solche Flächenabgabe zugunsten eines Fußweges nicht hinnehmbar.

Ein weiteres Argument sei, dass die Schaffung einer fußläufigen Überquerung der Schleusentore für den öffentlichen Fußverkehr als Dauereinrichtung außerdem ein hohes Maß an Sicherheitsvorkehrungen erfordere. Vorkehrungen gegen Absturz- und Quetschgefahren, sowie Halbschranken, mobile Absturzgitter, optische Überwachungen und Sicherheitsabschaltungen stellen einen enormen finanziellen Mehraufwand dar, welcher dem Investor nicht zuzumuten sei und auch nicht eingefordert werden könne. Neben der Investition seien die vorgenannten Sicherheitsanlagen auch zu unterhalten, laufend dem Stand der Technik anzupassen, zu reparieren und zu warten. Weiterhin seien diese Anlagen versicherungstechnisch abzusichern, wobei die Absicherung der Öffentlichkeit anzusetzen wäre. Diese Art von Leistungsbereichen würde von zahlreichen Versicherungen im Vorhinein ausgeschlossen. Ohne einen angemessenen Versicherungsschutz sei dem Investor nicht zuzumuten eine derartige, der Öffentlichkeit zugängliche Überquerungsmöglichkeit zuzulassen.

Der zusätzliche Flächenbedarf für die Schaffung eines abgesicherten Fußweges und die hohen Investitionskosten für die Erfüllung der Sicherheitsanforderungen sowie die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht stellen hinreichende Gründe dar, dass von Seiten des Vorhabenträgers keine Bereitschaft bestehe, diese Dinge umzusetzen. Darüber hinaus könne er auch nicht dazu verpflichtet werden. Er verweist darauf, dass es diese Diskussionen an anderen Hafenbecken nicht gebe, obgleich die Situation vergleichbar sei. Darüber hinaus habe die Gemeinde Recke zudem in einem Ratsbeschluss klar festgelegt, dass seitens der Gemeinde keinerlei Zuschüsse für die notwendigen Investitionen, sowie die Kosten der laufenden Unterhaltung des fußläufigen Weges über das Schleusentor geleistet würden, wengleich der Bürgermeister derartiges auch nicht in Abrede gestellt habe.

Der Vorhabenträger führt aus, dass für den Radverkehr künftig ohnehin eine andere Radwegtrasse um das Hochwaldgelände genutzt werden müsse, da der Leinpfad für den Ausbau zu einem Radweg nicht über die notwendige

---

Breite verfüge. Ein Ausbau auf eine geplante Breite von 3,0 m zuzüglich Seitenstreifen wäre nur durch den Erwerb von privaten Flächen möglich und einen Verkauf von Flächen des Hochwaldgeländes werde es nicht geben. Vor diesem Hintergrund verweist der Vorhabenträger noch einmal auf die bereits bestehenden Möglichkeiten der Umfahrung, welche über die Hochwaldstraße, den vorhandenen Radweg an der Hörsteler Straße, sowie den Radweg an der Bergstraße führt. Hier bestünden hinreichend sichere und von Radfahrern viel genutzte Radwegtrassen, die über die passende Breite und auch Absicherung verfügen würden. Ergänzend bietet der Vorhabenträger an, auf seinem Grundstück linksseitig der aktuell steilen Rampe an der Bergstraße als Zuwegung zum Kanal einen Korridor zur Verfügung zu stellen, um den Radverkehr hier mit weniger Gefälle sicherer als heute zum Kanal zurück zu leiten.

Der Einwand zum Erhalt der Wegeverbindung wird zurückgewiesen. Die widerrufliche Vereinbarung einer Nutzung des Betriebsweges der Wasserstraßenschiffahrtsverwaltung durch die Gemeinde als öffentlicher Fußweg konnte 1985 aus dem Grunde erfolgen, dass der damalige direkt anliegende Milchverarbeitungsbetrieb keinen unmittelbaren Zugang zum Kanal benötigte. Durch die nun beantragte Nutzung mit direktem funktionellen wie räumlichen Bezug zur Wasserstraße liegen geänderte Bedingungen vor.

Im Ratsbeschluss der Gemeinde Recke vom 08.12.2022 fordert die Gemeinde, dass der Leinpfad als durchgängiger Fußweg erhalten bleiben soll. Vorzugslösung sei, dass das Tor zum Hafenbecken so gestaltet wird, dass dieses begehbar ist. Der Ratsbeschluss beinhaltet darüber hinaus jedoch auch, dass sollte eine derartige Konstruktion nicht realisierbar sein, eine möglichst nahe Umgehung für Fußgänger und Radfahrer mit minimalen Umwegen gefunden werden müsse.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet in ihrer Abwägung die Belange des Vorhabenträgers gegenüber der von der Gemeinde Recke geforderten weiteren Nutzbarkeit des Betriebsweges als Rad- und Fußweg für die Öffentlichkeit als vorrangig. Die Schaffung einer fußläufigen Verbindung über das ge-

---

plante Hafentor ist dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen. Die für eine solche Überführung notwendigen Platzverhältnisse könnten nur geschaffen werden, indem die Verkehrsflächen auf dem Hafengelände weiter eingeschränkt werden. An dieser Stelle entstünde ein Raumkonflikt mit der erforderlichen Feuerwehrumfahrung, auf die nicht verzichtet werden kann. Ebenso würde die Verkehrssicherungspflicht dem Vorhabenträger zufallen. Es fehlt die Grundlage diesem die damit verbundenen Mehrkosten sowie den damit verbundenen Mehraufwand wie die Abriegelung des Hafen- und Betriebsgeländes aufzuerlegen. Weiterhin müsste für eine ausreichende Breite des Fuß- und Radweges weitere Fläche vom Vorhabenträger zur Verfügung gestellt werden, was er an dieser Stelle ablehnt.

Eine Umleitung des Fuß- und Radweges um das Betriebsgelände ist sowohl von der Länge der Strecke, als auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit zumutbar. Eine Umgehung über die Bergstraße, Hörsteler Straße und dann ggf. über die Hochwaldstraße stellt einen zumutbaren verkehrssicheren Umweg für Fußgänger und insbesondere Radfahrer dar. Eine kürzere Streckenführung unmittelbar um das Betriebsgelände herum ist nicht möglich, da sich die angrenzenden Flächen im Privatbesitz befinden, auf die aktuell keine Zugriffsmöglichkeit besteht. Sowohl die Bergstraße als auch die Hörsteler Straße verfügen über einen baulichen von der Straße getrennten und beleuchteten Rad- und Fußweg. Die Bedenken bezüglich einer negativen Auswirkung auf den Alltags(rad)verkehr sowie den Tourismus und hinsichtlich der Verkehrssicherheit werden nicht geteilt.

Ein weiterer Punkt in der Stellungnahme der Gemeinde Recke sind die immissionsschutzrechtlichen Belange. Hier fordert sie, dass die betriebsbedingten Emissionen (Schall, Abgase, Staub und Geruch) fachgutachterlich zu prüfen sind. Hier seien die Auswirkungen durch den Hafenbetrieb nicht klar zugeordnet.

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass der Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ausschließlich der geplante Bau des Hafenbeckens sei. Die Rahmenbedingungen für den späteren Betrieb und für die hafen nahen Dienstleistungen würden in einem späteren Verfahren im Rahmen

---

der Bauleitplanung berücksichtigt. Die durch ein- und ausfahrende Boote verursachten Immissionen lägen laut Vorhabenträger in jedem Fall im Rahmen der zugelassenen Immissionswerte. Dem Antrag lägen zudem technische Daten der wesentlichen Fahrzeuge, die sich auf dem Gelände bewegen werden, bei. Alle in den technischen Normen aufgeführten Richtwerte für Immissionen würden eingehalten. Genaueres würde dann im Rahmen der Nutzungsgenehmigung der Anlage für die handwerklichen Tätigkeiten behandelt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass es in dem vorliegenden wasserrechtlichen Verfahren ausschließlich um den Neubau des Hafenbeckens und nicht um den weiteren Gesamtbetrieb geht, weshalb hier den Ausführungen des Vorhabenträgers gefolgt werden kann. Die später zulässigen Immissionen richten sich nach der gegenwärtig in der Abstimmung befindlichen Bauleitplanung und der damit verbundenen Gebietsausweisung für den Bereich. Die Einhaltung der Immissionswerte zu überwachen obliegt dann dem Kreis Steinfurt als zuständige Untere Immissionsschutzbehörde.

Die Gemeinde Recke merkt an, dass sowohl die Entwässerungsplanung als auch die Darstellung des Leitungsbestands un schlüssig und teilweise falsch dargestellt sei. Im Speziellen sei beschrieben, dass eine Hausanschlussleitung für Regenwasser im Zuge der Planung überbaut würde. Diese Anschlussleitung müsse durch den Vorhabenträger getrennt und fachgerecht verschlossen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass nach Abschluss der Arbeiten, eine Abnahme der Arbeiten bei offener Baugrube zu beantragen ist. Die Gemeinde fordert zudem, dass für das gesamte Gelände ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 vorzulegen ist.

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass das Entwässerungssystem nicht Gegenstand der vorliegenden Genehmigungsplanung für das Hafenbecken sei. Die Struktur der Entwässerungsanlage des Hochwald Gewerbeparks entspräche heute noch dem ursprünglich genehmigten Entwässerungsplan. Eine Änderung der bestehenden Regenwasserentwässerung sei nicht erfolgt.

---

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Bau und Betrieb der Entwässerungsanlage obliegt gemäß § 61 Abs. 2 WHG dem Vorhabenträger als Grundstückseigentümer. Die endgültige Ausgestaltung der Grundstücksentwässerung ist in einem Entwässerungsplan festzuhalten und in Absprache mit der Gemeinde Recke zu realisieren. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Ansicht der Gemeinde Recke, dass für das Gelände ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 vorzulegen ist. In der DIN 1986-100 wird festgelegt, dass für Grundstücke mit einer abflusswirksamen Fläche von mehr als 800 m<sup>2</sup> ein Nachweis der Sicherheit gegen Überflutung geführt werden muss.

Sofern durch das Vorhaben im planfestgestellten Bereich Änderungen hinsichtlich des Entwässerungssystem erforderlich werden, bedarf es eine Abstimmung und ggf. Genehmigung mit/durch die Gemeinde Recke bzw. den Kreis Steinfurt. Durch Nebenbestimmung A III. 3.2 wird der Einwand berücksichtigt.

Die Gemeinde weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass gewährleistet sein muss, dass durch die Baumaßnahmen und den Betrieb des Hafens keine Schäden auf benachbarten Grundstücken entstehen dürfen. Der Wasserspiegel des geplanten Hafenbeckens läge bis zu 1,30 m über dem angrenzenden Straßenniveau. Den Antragsunterlagen seien nach Ansicht der Gemeinde hier keine Maßnahmen zur dauerhaften Überwachung der Abdichtungsmaßnahmen zu entnehmen. Sie sieht an dieser Stelle dringenden Handlungsbedarf, um möglichen Unterspülungsschäden vorzubeugen.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass eine entsprechende Haftpflichtversicherung für mögliche Schäden vorzusehen ist. Diese sei dauerhaft und auch über den Betriebszeitraum hinaus, abzuschließen.

Der Vorhabenträger erklärt der Bau der Kaimauern würde in Dammbauweise mit eingelagerten Tondichtungen erfolgen, wie es im Kanalbau üblich sei. Beim Einbau der Tonpackungen würden spezielle Verdichterwalzen eingesetzt, welche den Ton in dünnen Lagen einbauen und verdichten. Der absolute Wasserstand des Hafenbeckens liege künftig an der ungünstigsten Stelle ca. 1,4 – 1,5 m über dem Urgelände an der Hofeinfahrt. Das Dammbauwerk

---

des Hafenbeckens würde jedoch nach deutlich höheren Standards errichtet, als es das Regelwerk für den Bau von Dammbauwerken an Bundeswasserstraßen erfordere. Die Tondichtung würde in der Mächtigkeit dem 2,5 – 3-fachen von dem Regelausbau entsprechen. Dazu würden alle Tondichtungsflächen mit einem mechanischen Schutz aus Beton abgedeckt. Der Vorhafen selbst werde als ein vollständiges Betonbauwerk ausgeführt, welches zum Hafenbecken hin mit einer Damplatte abgedichtet werden könne. Damit sei die Qualität der Abdichtung der gesamten Beckenlage im Standard deutlich über den Anforderungen einzuordnen und damit in jedem Fall hinreichend sicher. Die künftige Überwachung auf Dichtigkeit, Sickerwasser und offensichtliche Beschädigungen erfolge dann gemäß den Vorgaben des WSA durch Eigenkontrolle und Fremdkontrollen. Der Vorhabenträger erklärt, dass er als Betreiber des Hafenbeckens über einen ausreichenden Versicherungsschutz verfüge.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Einwand der Gemeinde Recke zur Kenntnis. Durch die beschriebene Errichtungsweise des Hafenbeckens kann von einer hinreichenden Sicherheit ausgegangen werden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass bei der Errichtung und dem Betrieb der Anlage die Vorgaben des WSA zu beachten sind. Dazu gehört u.a. die wiederkehrende Prüfung der Dichtigkeit. Gemäß der in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgenommenen Nebenbestimmung A III. 5.52 obliegt dem Vorhabenträger die regelmäßige Inspektion des Fangedammes des Vorhafens und des Hafenbeckens auf mögliche Mängel oder Schäden, die zu einer Undichtigkeit führen könnten. Auf Grund des Schadenspotentials des Umfeldes und der Dammhöhe wird in der Nebenbestimmung eine monatliche Beobachtung festgesetzt.

Die Gemeinde Recke fordert in Ihrer Stellungnahme, dass für eine aus ihrer Sicht erforderliche Umlegung einer vorhandenen Zufahrt am Südrand des Hafenbeckens bei ihr die Zustimmung einzuholen sei.

Der Vorhabenträger erwidert es sei nicht vorgesehen am Südrand des Hafenbeckens eine Zufahrt umzulegen, weil dort keine vorhanden sei. Die Haupteinfahrt zum Hochwald Gewerbepark liegt im nördlichen Bereich des

---

Betriebsgeländes. Im Zuge bereits abgeschlossener Umbauarbeiten sei das bisherige Tor verlegt worden.

Der Einwand der Gemeinde Recke wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Einfahrt zum Betriebsgelände nicht im planfestzustellenden Planungsraum liegt und somit nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist.

Die Gemeinde Recke fordert in ihrer Stellungnahme, dass ein regelmäßiges Grundwassermonitoring durch einen unabhängigen Sachverständigen durchgeführt werden soll.

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass in den an den Mittellandkanal angrenzenden Bereichen ohnehin regelmäßige Messungen durchgeführt werden. Dazu zähle auch der Pegel an der Hochwaldstraße. Das geplante Hafengebiet läge im Bereich des Absenktrichters der benachbarten Steinbrüche, welche das Grundwasser im Bereich des Hochwald Gewerbeparks mit ihren Wasserhaltungen absenken, Die Ausmaße dieser Absenktrichter würden regelmäßig kontrolliert. Der Vorhabenträger sieht keine Gefahr, dass das Grundwasser durch eine unwahrscheinliche Leckage ansteige. Der derzeitige Grundwasserstand läge im Bereich des geplanten Hafengebietes bei ca. 5,0 m unter GOK und befände sich damit noch deutlich unterhalb der Sohle des Mittellandkanals. Ein Grundwassermonitoring, welches über die bereits laufenden Untersuchungen hinausgehe, hält der Vorhabenträger für nicht erforderlich.

Der Einwand der Gemeinde Recke wird berücksichtigt. Nach Aussagen des WSA wird die an der Hochwaldstraße bestehende Grundwassermessstelle derzeit nicht mehr abgelesen, könne aber jederzeit reaktiviert werden. Dem Vorhabenträger wird mit der Nebenbestimmung A III. 3.1 aufgetragen, die Grundwasserstände im Rahmen eines Grundwassermonitorings zu überprüfen.

---

#### **II.2.1.4 Kreis Steinfurt**

Der Kreis Steinfurt führt einleitend aus, dass der Neubau des Hafenbeckens im Hochwald Gewerbepark grundsätzlich zu begrüßen sei. Die Weiterentwicklung des Gewerbestandortes und die Unterstützung des ansässigen Unternehmens leiste vor Ort einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftsförderung. Dennoch bestünden gegen das Vorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung erhebliche Bedenken, da eine wichtige Infrastruktur der Nahmobilität, die durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung auf dem Betriebsweg am Mittellandkanal, verloren ginge. Es wird ausgeführt, dass sich im Kreisgebiet Steinfurt mit dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Mittellandkanal zwei leistungsstarke Bundeswasserstraßen, mehrere Wirtschaftshäfen, sowie touristische Hafeninfrastrukturen befinden. Zu diesen Infrastrukturen würde der Kreis gegenwärtig Konzepte erstellen, um den umweltfreundlichen Transport von Gütern, die Verknüpfung des Verkehrsträgers Wasserstraße mit anderen Verkehrsträgern und das touristische Potenzial zu entwickeln. Die konkreten Umsetzungspotenziale (z.B. Ausbau von Marinas/Häfen, Neubau von Container-Terminals, Linien-Schifffahrt, Aufbau Wasser-Chartertourismus, Erweiterung energieautarker Wohnmobilstellplätze, Wohnen am Wasser, ...) würden in der Studie gesamträumlich beleuchtet und sollen später als Leuchtturmprojekte mit Projektpartnern vor Ort realisiert werden. Entsprechende Finanzierungsmöglichkeiten würden im Rahmen der Studien herausgearbeitet. Der Kreis führt aus, der Ausbau der Wirtschaftsinfrastruktur wäre zwar wichtig, dennoch wäre der Erhalt und Ausbau der Nahmobilitätsinfrastruktur in gleichem Maße wichtig. In diesem Kontext sei ein kreisweiter Beschluss zusammen mit den 10 Kanal-Anrainer-Kommunen gefasst worden, „Kanalradwege“ auf einer Gesamtstreckenlänge von knapp 70 km im Kreisgebiet auszubauen. Aus Sicht des Kreises sei die fahrradtaugliche Ertüchtigung der Betriebswege an den Kanälen ein wichtiges Projekt für eine schnelle, komfortable und sichere Radinfrastruktur, gerade mit Blick auf den Alltagsradverkehr und damit auch für den Klimaschutz. An den Kanälen, insbesondere im Bereich angrenzender Wohnbebauungen käme darüber hinaus dem Fußverkehr ebenfalls eine besondere Bedeutung zu. So sei auch dieser bei den Entwicklungen an den Wasserstraßen stets zu berücksichtigen und zu unterstützen.

---

Der Kreis Steinfurt äußert anschließend in seiner Stellungnahme eine Reihe von Anmerkungen und Hinweisen, die nachfolgend wiedergegeben und den Äußerungen des Vorhabenträgers gegenübergestellt werden:

Von Seiten des Kreises wird angemerkt, die Planunterlagen würden keinen einheitlichen Untersuchungsraum betrachten und der Plangegegenstand der Antragsunterlagen würde darin unterschiedlich beschrieben. Dies führe vielfach zu irreführenden und unvollständigen Informationen. Es wird darum gebeten eindeutige Planunterlagen zur Verfügung zu stellen.

Der Vorhabenträger erwidert, dem Antrag für den Bau des Hafenbeckens würden neben den reinen Unterlagen zum Bauvorhaben auch Unterlagen beiliegen, welche für den späteren Betrieb notwendig und zum Verständnis bzw. zur Plausibilitätsprüfung hilfreich seien, wie z.B. technische Daten der Boote und Yachten zur Abschätzung der Emissionen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die eingereichten Unterlagen auf Vollständigkeit geprüft und für verfahrensgängig befunden. Es sind zusätzliche Informationen eingereicht worden, die den späteren Betrieb des Hochwald Gewerbeparks beschreiben, welche für die Beurteilung des geplanten Neubaus des Hafenbeckens nicht erforderlich gewesen wären. Die Gesamtheit der Unterlagen reicht dennoch aus, um das im vorliegenden Planfeststellungsverfahren betrachtete Vorhaben abschließend bewerten zu können.

Das Bauamt des Kreises Steinfurt hat das Vorhaben mit Bezug auf § 61 Abs. 1 BauO NRW in planungsrechtlicher und bauordnungsrechtlicher Hinsicht geprüft und weist darauf hin, dass sich die Stellungnahme ausschließlich auf den Neubau eines Hafenbeckens im Hochwald Gewerbepark bezieht. Das Bauamt hält fest, dass das Baugrundstück zum Zeitpunkt der Stellungnahme nicht im räumlichen Geltungsbereich eines rechtsverbindlichen Bebauungsplans (§ 30 BauGB) liegt. Dennoch sei es aufgrund der in der näheren Umgebung vorhandenen Bebauung als innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils von Recke liegend anzusehen (§ 34 BauGB). Das Vorhaben sei planungsrechtlich gem. § 34 BauGB zulässig, sofern das Einvernehmen der Gemeinde Recke gem. § 36 Abs. 1 BauGB

---

vorliege und öffentliche Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Das Bauamt erhebt aus bauordnungsrechtlicher Sicht keine Bedenken. Als Auflage wird formuliert, dass der Bauaufsichtsbehörde des Kreises Steinfurt vor Baubeginn entsprechende Bauanträge auf Umnutzung bzw. Nutzungsänderung für die Lagerhallen, Lagerflächen und Freiflächen vorzulegen sind. Das Bauamt fordert, dass spätestens mit der Anzeige des Baubeginns bei der Bauaufsichtsbehörde, zusammen mit den bautechnischen Nachweisen auch die Bescheinigung eines staatlich anerkannten Sachverständigen über die Prüfung der Standsicherheit einzureichen (§ 68 Abs. 1 Nr. 2 BauO NRW 2018) ist. Außerdem sind Bescheinigungen über, von staatlich anerkannten Sachverständigen durchgeführte, stichprobenartige Kontrollen während der Bauausführung vorzulegen, die belegen, dass die Anlagen entsprechend den erstellten Nachweisen (Standsicherheit) errichtet oder geändert worden sind. (§ 84 Abs. 4 BauO NRW 2018).

Der Vorhabenträger erwidert, dass er die geforderten Nebenbestimmungen und Hinweise beachten wird.

Die Stellungnahme wird, sofern sie sich auf den Antragsgegenstand zum Bau des Hafenbeckens bezieht, durch Aufnahme der Nebenbestimmungen A III. 2.6 und A III. 2.7 berücksichtigt. Eine Umnutzung von Lagerflächen ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens und findet daher keine Berücksichtigung in diesem Beschluss.

Die Untere Wasserbehörde des Kreises Steinfurt weist darauf hin, dass entlang des Wirtschaftsweges das verrohrte Gewässer 1128 des Unterhaltungsverbandes „Recker Aa“ verläuft. Das Gewässer ist bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Der Hinweis auf das verrohrte Gewässer 1128 wird unter A.IV.4 berücksichtigt.

Die Untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Steinfurt äußert keine Bedenken gegen das Vorhaben. Den Antragsunterlagen zufolge beschränken

---

sich die Betriebszeiten auf die Tageszeit nach TA Lärm. Lärm, Staub, Gerüche oder Luftschadstoffe gingen nicht im relevanten Maße vom Vorhaben aus.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Einhaltung der Immissionswerte während des Baus und Betriebs des Hafengeländes einzuhalten sind. Die Überwachung obliegt der Unteren Immissionsschutzbehörde des Kreises Steinfurt.

Die Untere Naturschutzbehörde hält fest, dass es sich gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 30 Abs. 1 LNatSchG NRW um einen Eingriff in Natur und Landschaft handelt. Sie stimmt dem Bauvorhaben nach fachlicher Prüfung grundsätzlich zu. Es wird gefordert, den Erhalt und Schutz des vorhandenen Gehölzbestands außerhalb des Baufelds als Nebenbestimmung zu übernehmen. Dies gelte insbesondere für die nördlich gelegenen Waldflächen, sowie die östlich angrenzende Heckenstruktur. Es wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass der Verbleib überschüssigen Bodenmaterials vor Baubeginn mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen sei. Überschüssiger Boden dürfe nicht dazu verwendet werden, schützenswerte Strukturen wie z. B. feuchte Senken zu verfüllen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass beabsichtigt sei den Baum- und Grünbestand in der derzeitig vorliegenden Form und Ausdehnung zu erhalten und zu schützen.

Die Forderung zum Schutz der Gehölzstrukturen wird durch Aufnahme der Nebenbestimmung A III. 4.3 berücksichtigt. Die Forderung zur Abstimmung des Verbleibs überschüssigen Bodenmaterials wird durch die Nebenbestimmung A III. 4.2 berücksichtigt.

Der Baubeginn sei der Unteren Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen. Dies wird durch die Nebenbestimmung A III. 2.1 berücksichtigt.

Zum Schutz der Vögel und Fledermäuse fordert die Untere Naturschutzbehörde eine Bauzeitbeschränkung für jegliche Gehölzarbeiten.

---

Die Stellungnahme zur Bauzeitenbeschränkung zum Schutz von Vögeln und Fledermäusen wird durch die Nebenbestimmung A III. 4.1 berücksichtigt.

Die Untere Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass für die Errichtung von Parkflächen ein separates Antragsverfahren durchzuführen sei, in dem die Eingriffe in Natur und Landschaft bearbeitet werden müssten. Durch die Errichtung der Parkflächen würde Wald in Anspruch genommen werden, so dass beim Landesbetrieb Wald und Holz ein Waldumwandlungsantrag zu stellen wäre. In dem Waldumwandlungsantrag wären dann auch die artenschutzrechtlichen Belange abzuarbeiten. Im Bereich der geplanten Parkflächen seien artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in Form von Fledermaus- und Nistkästen für die Errichtung des Hafenbeckens umgesetzt worden. In einer Pufferzone von 100 m um die Fledermauskästen müsse der Waldbestand mindestens dauerwaldartig bewirtschaftet werden oder anderweitig (z.B. durch Nutzungsaufgabe) störungsarm gestellt werden. Der Hinweis wird unter A.IV.7 in den Beschluss aufgenommen.

Weiterhin weist die Untere Naturschutzbehörde darauf hin, dass zum Schutz der Fledermäuse für die Außenbeleuchtung insekten- und fledermausfreundlichen Leuchtmittel verwendet werden sollen. Die Beleuchtungsdauer solle auf das notwendige Maß begrenzt werden. Blendwirkungen in angrenzende Gehölzbestände sollen vermieden werden. Diese Hinweise werden unter A.IV.6 in den Beschluss aufgenommen.

Bei der durch das Straßenbauamt des Kreises Steinfurt durchgeführten Prüfung der Plananlage „Lageplan Erdgeschoss“ sind die dargestellten Schleppkurven bzw. Fahrwege eines Sattelzuges geprüft worden. Dabei sei ein amtlicher Katasterauszug mit allen Grenzen und Gebäudebestandteilen maßstäblich unter die Planung gelegt worden und es sei festgestellt worden, dass zwischen der Planung und dem dokumentierten Bestand eine Diskrepanz bestehe. Die dargestellten Grenzverläufe, Zäune und Spundwände, welche in der Planung beschrieben sind, würden vom tatsächlichen Verlauf gemäß Katasterauszug in Teilbereichen erheblich abweichen. Dies hätte zur Folge,

---

dass die Planung des Hafenbeckens nicht korrekt sei und eine erneute Planung erfolgen müsse. Nach Ansicht des Straßenbauamtes lägen weite Teile des Vorbeckens im Bereich der vorhandenen Spundwand bzw. der Wasseroberfläche des Mittellandkanals. Auch die Lage des Radweges stimme mit dem Bestand nicht überein. Die Gewerbefläche Hochwald sei in seinen Abmessungen zu groß dargestellt und es würde der Eindruck einer Flächenverfügbarkeit vermittelt, die jedoch nicht tatsächlich vorhanden sei.

Der Einwand wird durch Aufnahme der Nebenbestimmung A III. 2.8 berücksichtigt. Die korrekten Abmessungen sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen und in den Ausführungsplänen korrekt darzustellen. Die Ausführungsplanung ist der Bezirksregierung Münster zur Zustimmung vorzulegen.

Das Straßenbauamt des Kreises Steinfurt führt weiter aus, der Kreis verfolge das Ziel, die Betriebswege am Mittellandkanal fahrradtauglich auszubauen. Dazu solle die bestehende Wegeanlage vorzugsweise auf eine Breite von 3,0 m ausgebaut und asphaltiert werden. Vor diesem Hintergrund sei die bestehende Wegeverbindung parallel zum Hochwaldgelände als kürzeste und attraktivste Wegebeziehung künftig auch für Radfahrer nutzbar und solle erhalten bleiben. Dazu sei an der Hafeneinfahrt eine entsprechende Überführung zu gestalten. Diese Querung sei so auszuführen, dass Fußgänger ein Fahrrad schiebend mitführen können.

Das Amt für Planung und Mobilität führt aus, dass der gegenwärtig von vielen Radfahrern und Spaziergängern genutzte Betriebsweg am Mittellandkanal am Hochwald Gewerbepark von besonderem öffentlichen Interesse sei. Diese für den Alltags-, Freizeitrad- und Fußverkehr wichtige Wegeverbindung müsse auch zukünftig zwingend bestehen bleiben und dürfe nicht wie in den Antragsunterlagen dargestellt, unterbrochen werden. Die Nutzung der heute vorhandenen, gut einsehbaren Engstelle im Bereich des Hochwaldgeländes erfordere eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer was derzeit bereits als gängige Praxis gelebt und durch entsprechende Hinweisschilder gekennzeichnet würde. Das Mitführen des Fahrrads solle sowohl auf

---

dem Betriebsweg im Bereich des Hochwaldgeländes als auch beim Überqueren des Hafentores berücksichtigt werden. Es gäbe ausreichend Beispiele, die zeigen, dass die Mitnutzung von Schleusentoren durch Fußgänger, sowie das Mitführen von Fahrrädern möglich sei. Eine derartige Lösung, mit Ampelanlagen und selbstständig schließenden Eingangstüren im Vorfeld der Toranlage, sei vergleichsweise einfach umsetzbar und vom WSA Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal nicht verworfen worden. Auf Grundlage der geplanten Abmessungen des künftigen Hafentores und der Ausführung der an anderen Hafeneinfahrten umgesetzten, als Beispiel dienenden Überführungen seien die Kosten für eine solches Bauwerk geschätzt worden. Die Kosten aller notwendigen Einrichtungen würden sich nach Berechnungen des Kreises Steinfurt auf rd. 50 Tsd. €, belaufen und lägen damit deutlich unterhalb der im Antrag genannten Kosten in Höhe von 100 bis 150 Tsd. €. Der Kreis Steinfurt sei unter Umständen bereit sich an den Kosten für eine solche Überführung zu beteiligen, wenn dadurch die wichtige Wegeverbindung erhalten bleiben könne. Die Gemeinde Recke habe zudem in Vorgesprächen signalisiert, Regelungen zur Verkehrssicherung und Haftung mit dem Vorhabenträger und dem WSA zu treffen. Nach Ansicht des Amtes für Planung und Mobilität ließen die eingereichten Planunterlagen gegenwärtig keine Verbindung zwischen Überführung und Betriebsweg am Hochwald-Gewerbepark zu, da seitens des Vorhabenträgers eine Umfahrung der Betriebsgebäude innerhalb einer geschlossenen Zaunanlage vorgesehen sei. Der notwendige Raum für eine solche Verbindung könne jedoch auch durch eine Verkleinerung der Liegestellen im Vorhafen geschaffen werden. Alternativ könnten größere Schiffe in einer Entfernung von nur rd. 300 m an der vorhandenen Liegestelle anlegen und dort auf eine Einfahrt in den Hafen warten. Zudem bestünden ausreichend Kommunikationsmöglichkeiten ein Einfahren in den Hafen bereits während der Anfahrt zu organisieren. Aus Sicht des Kreises Steinfurt sei ein Vorhafen insofern nicht zwingend erforderlich. Der Kreis führt weiter an, dass eine Verbindung zwischen der Überführung und dem Betriebsweg am Hochwald-Gewerbepark auch durch eine andere Gestaltung der Einzäunung geschaffen werden könnte. Dazu müssten in dem betroffenen Bereich die Zäune zurückversetzt und jeweils mit einem Tor versehen werden. So könnte der Verbindungsraum zwischen Überführung und Betriebsweg weiterhin für

---

Fahrzeuge nutzbar, aber auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden. Auch hier schließe der Kreis eine Kostenbeteiligung an der neu zu gestaltenden Geländeeinfriedigung nicht aus. Es wird des Weiteren angemerkt, dass der Vorhabenträger für die Realisierung seines Vorhabens auf die Bereitstellung von Flächen angewiesen sei, welche in öffentlichem Eigentum stehen.

Der Vorhabenträger erklärt, dass der Bau des Hafenbeckens naturgemäß eine Anbindung desselben an das Gewässer erfordere, dem der Hafen dienen soll, hier der Mittellandkanal. Der nutzbare Weg würde dann an dieser Stelle auf der Länge der Hafeneinfahrt oder der Breite des Hafenbeckens unterbrochen. Auf dem Gelände solle ein innenliegendes Hafenbecken mit vorgelagertem Vorhafen entstehen. Für die Umfahrung des Geländes sei dann die nächstmögliche Trassenführung zu nutzen. Der Vorhabenträger führt aus, der Vorhafen sei aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Vorgaben des WSA so geplant worden, da sichergestellt werden müsse, dass wartende Boote nicht in der Fahrrinne an der Spundwand anlegen. Diese würden dann für den Verkehr der Berufsschifffahrt eine unzulässige und vermeidbare Gefahr darstellen. Der Vorhafen ermögliche, dass Boote, Yachten und kleine Schiffe jederzeit außerhalb der Fahrrinne, unmittelbar vor dem Hafen, außerhalb der Gefahrenzone festmachen können. Des Weiteren ermögliche der Vorhafen auch, dass kein Wasserfahrzeug unmittelbar quer zur Fahrrinne in den Mittellandkanal ein- oder ausfahren müssen. Das solle bei Neuplanungen nach Möglichkeit stets vermieden werden und sei realisierbar, wenn schon im Vorhafenbereich in die gewünschte Fahrtrichtung einschlagen werden könne und sich die Wasserfahrzeuge so schneller und sicherer in den Verkehrsfluss einreihen könnten. Der Vorhabenträger erklärt, die Verlagerung der Liegeplätze um ca. 300 m und der Entfall des Vorhafens würden den geforderten Sicherheitsbelangen entgegenlaufen und wären mit Bezug auf die Vorgaben des WSA so nicht darstellbar. Die geplante Geometrie und Struktur von Hafenbecken und Vorhafen und die technische Ausrüstung sei zwar aufwändig in der Realisierung, erfasse aber alle an den Vorhabenträger herangetragenen Anforderungen sowie seine eigenen Vorgaben. Der Vorhafen selbst befände sich zu 80 % auf dem Grundstück des Hochwaldgeländes

und damit nicht mehr auf öffentlichen Flächen, die übrigen 20% seien Eigentum des WSA. Der Vorhabenträger erläutert, dass sollte an dem Schleusentor ein Übergang realisiert werden, auf beiden Seiten eine entsprechende Zuwegung geschaffen werden müsste, die einen hinreichenden Abstand zur Wasserkante wahrt. Dazu müsste vor allem der bestehende Zaun ein entsprechendes Stück zurückverlegt werden, woraus ein enormer Flächenbedarf resultiere. Dieser würde die Rangiermöglichkeiten in dem Bereich zwischen dem Hafenbecken und dem Mittellandkanal so weit einschränken, dass eine Feuerwehrumfahrung nicht mehr möglich wäre. Der Vorhabenträger ist daher nicht gewillt zusätzlichen Grund und Boden für eine Fußwegtrasse neben dem Vorhafen bereitzustellen. Dies könne darüber hinaus auch nicht erzwungen werden. Da die Gemeinde einen Ratsbeschluss gefasst hat, wonach bei diesem Projekt keine Kosten für die Änderung des Fuß/Radwegs auf dem Leinpfad übernommen werden, fürchtet der Vorhabenträger die mit der erweiterten Trassenführung verbundenen Kosten, die entstehenden Folgekosten, sowie die Verkehrssicherungspflicht selbst übernehmen zu müssen. Auch dazu besteht von Seiten des Vorhabenträgers keine Bereitschaft.

Die Planfeststellungsbehörde weist den Einwand des Kreises Steinfurt bezüglich Erhaltung des Leinpfades, v.a. zum Zwecke einer Umgestaltung und Nutzung als Radweg, zurück. Es besteht zwar ein öffentliches Interesse diese Wegeverbindung auch weiterhin nutzen zu können, eine Umgehung um das Hochwaldgelände wird jedoch als zumutbar angesehen. Zudem eignet sich dieser Teil des Leinpfades aufgrund seiner zu geringen Breite nicht für eine attraktive Wegverbindung für Radfahrer. Grundsätzlich müssen entlang von Kanälen streckenweise Umfahrungen und Einschränkungen des Radverkehrs im Bereich von Häfen in Kauf genommen werden. So ist beispielsweise auch an der etwa 10 km westlich gelegenen Firma Dyckerhoff Beton GmbH eine Umfahrung nötig. Der Schaffung eines ausgebauten Radwegs entlang des Mittellandkanals im Bereich des Hochwald-Gewerbeparks stehen die ungeeigneten Platzverhältnisse vor Ort entgegen. Der Vorhabenträger hat zudem bereits ausgeschlossen, dass er Grundstücksflächen für einen solchen Ausbau zu Verfügung stellen würde, was für eine ausreichende Radweg-

---

breite Voraussetzung wäre. Auch wäre eine Umgestaltung des Tores erforderlich, allerdings erübrigt sich diese Überlegung aufgrund der fehlenden Raumverfügbarkeit. Die Raumverfügbarkeit kann auch nicht über einen Wegfall/Umplanung des Vorhafens hergestellt werden, da dieser in beantragter Größe für die Nutzung des Hafens als Reparaturmöglichkeit havariierter Freizeitschiffe unter Beibehaltung der Verkehrssicherheit auf dem Kanal nötig ist und nicht durch das 300m entfernt liegende Wendebecken funktionsgleich ersetzt werden kann. Wie bereits unter B II 2.1.3 ausgeführt ist eine Umfahrung des Geländes hinsichtlich Streckenlänge und Verkehrssicherheit zumutbar. Der Vorhabenträger hat außerdem dargelegt, dass er als seinen Beitrag zur Optimierung einer ortsnahen Umgehung bereit ist, für eine mögliche flachere Rampe des Radweges an der Bergstraße zum Kanal einen Korridor auf seinem Grundstück zu Verfügung zu stellen.

#### **II.2.1.5 Landesbüro der Naturschutzverbände - LNU**

Von Seite der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt (LNU) werden keine grundsätzlichen Einwände gegen den Neubau eines Hafenbeckens im Hochwald Gewerbepark erhoben. Es wird jedoch angemerkt, dass die Maßnahme „Abplaggen von Heideflächen im NSG Heiliges Meer“ als Kompensation für die Entfernung eines Baumbestandes zwar für den Naturschutz durchaus begrüßenswert sei, diese könne aber nicht als funktionsgerechter Ausgleich gesehen werden. Ebenso stelle das Aufhängen von Nist- und Fledermauskästen als Behelfsmaßnahme keinen dauerhaften und nachhaltigen Ersatz dar. An dieser Stelle werden zusätzlich wirksamere Maßnahmen, wie die langfristige Unterschutzstellung von alten Bäumen in der näheren Umgebung gefordert. Die LNU kritisiert zudem, dass das vorzeitige Abräumen des Waldes nun im Nachhinein als vermutlich ordnungsgemäß eingestuft werde. Dies sei fahrlässig und ermuntere zur Nachahmung. In vergleichbaren Verfahren sei der beseitigte Gehölzbestand als besonders hochwertig geschätzt und die Kompensation entsprechend hoch angesetzt worden. An dieser Stelle könne der Kompensationsüberschuss aberkannt werden. Es wird der Wunsch geäußert, der Gehölzstreifen entlang der Hochwaldstraße bis zur

---

Kanalböschung als Sichtschutz und zur Erhaltung des Landschaftsbildes zu erhalten oder idealerweise zu ergänzen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Kompensationsmaßnahme „Abplaggen von Heideflächen im NSG Heiliges Meer“ vorab mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Steinfurt abgestimmt und von dieser anerkannt worden sei. Die Maßnahme sei mit den Fachleuten des NSG Heiliges Meer geplant, von diesen betreut und auch abgenommen worden. Geplant und betreut worden wäre das Verfahren durch das Büro Regionalplan. Der Vorhabenträger weist die Kritik an der vorzeitigen Rodung des Gehölzbestandes zurück. Aus seiner Sicht bestand bezüglich der Bewirtschaftung erheblicher Nachholbedarf, da der Baumbestand von den Vorbesitzern des Grundstücks über 30 Jahre nicht gepflegt und bewirtschaftet worden sei. So hätten viele Bäume erhebliche Trockenschäden aufgewiesen und wären deshalb nach und nach gefällt worden. Die Räumung der Humusschicht und der Wurzelstöcke wäre erst deutlich später, zu einem Zeitpunkt erfolgt, zu dem der landschaftspflegerische Begleitplan bereits genehmigt und die Kompensation getätigt war. Der Vorhabenträger sagt darüber hinaus zu, dass geplant sei den Gehölzstreifen entlang der Hochwaldstraß zu erhalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Kompensationsmaßnahme „Abplaggen von Heideflächen im NSG Heiliges Meer“ wurde vorab mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Steinfurt abgestimmt und von dieser als funktionsgerecht anerkannt und als sinnvoll akzeptiert. Die oben genannte vorzeitige Rodung der Gehölze erfolgte bereits vor Antragstellung auf Planfeststellung, weshalb diese keine Berücksichtigung in diesem Beschluss findet. Gegebenenfalls kann die Naturschutzbehörde in eigener Zuständigkeit hier ordnungsrechtlich vorgehen.

Von Seiten der LNU wird die endgültige Aufhebung des Leinpfades entlang des Betriebsgeländes als nachvollziehbar eingeschätzt. Die Wegeführung über die Hochwaldstraße, Hörsteler Straße und Bergstraße sei vor allem aus touristischer Sicht dennoch wenig attraktiv. An dieser Stelle solle über eine Reaktivierung des „alten Schulweges“ nachgedacht werden, für dessen Unterhaltung und Pflege die Gemeinde Recke zuständig wäre.

---

Der Vorhabenträger erklärt, der Gemeinde sei die Trasse „alter Schulweg“ im Rahmen der Erarbeitung alternativer Trassenführungsvarianten vorgeschlagen worden. Hier läge es an der Gemeinde mit dem betroffenen Grundstückseigentümer eine privatrechtliche Einigung zu erzielen. Beim Grundstücksbesitzer des „alten Schulwegs“, sowie bei den übrigen Anwohnern wäre diese Variante aber auf wenig Interesse gestoßen.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde hält fest, dass eine mögliche Umfahrung über den „alten Schulweg“ der Gemeinde Recke obliegt. Aber auch die Umfahrung über die Hörsteler Straße ist wie unter B II 2.1.3 und B II 2.1.4 dargestellt zumutbar.

In der Stellungnahme der LNU wird angeregt, das Niederschlagswasser von Dächern und versiegelten Flächen soweit möglich auf dem angrenzenden offenen Gelände zu versickern. Es wird darauf hingewiesen, dass die bestehende Rohrleitung unter dem Betriebsgelände zu einem ehemaligen Fließgewässer, der „Lampenbeeke“, die von Ibbenbüren-Dickenberg den Schafberg herabfloss, durch einen Düker den Mittellandkanal unterquerte und durch die Ortslage Obersteinbeck als zum Teil offener Graben, zum Teil verrohrt führte, bevor sie unter der Straße Töddenweg in den Heupenbach mündete. Die Hochwald-Milchwerke hätten hier ihre Oberflächen- und Spülwässer eingeleitet. Das Bachtal am Schafberghang sei durch Bergematerial der Steinkohlezeche Ibbenbüren verfüllt und mit einer Halde überdeckt worden. Der Düker sei mit dem Kanalausbau bereits Mitte der 80er Jahre beseitigt worden. Die alten Betonrohre hätten keine Funktion mehr und könnten beseitigt werden.

Der Vorhabenträger erklärt er sei grundsätzlich sehr daran interessiert die auf diesen Flächen anfallenden Niederschlagswässer auf den betriebszugehörigen Flächen zu versickern. Bei einem Grundwasserstand von ca. 5,0 m unter GOK und durchlässigen sandigen Böden seien die Rahmenbedingungen sehr günstig. Die Haushaltssatzung der Gemeinde Recke fordere jedoch, dass alle Tagwässer, gebührenwirksam, über das kommunale Entwässerungssystem abgeleitet werden. Ungeachtet davon würde bei der Gemeinde ein Antrag auf Befreiung von dieser Einleitungspflicht gestellt, da dieser

---

Standpunkt aus Gründen der Gewässerschonung und zur Stützung des Grundwasserstandes nicht mehr zeitgemäß sei.

Der Hinweis der LNU wird zur Kenntnis genommen. Die Ableitung von Niederschlagswasser von Dachflächen und versiegelten Flächen des Betriebsgeländes ist jedoch nicht Gegenstand des Antrags zur Herstellung des Hafenbeckens.

#### **II.2.1.6 Landesbüro der Naturschutzverbände - NABU**

Die in der Stellungnahme des Naturschutzbunds Deutschland (NABU) getätigten Anmerkungen stimmen zu großen Teilen mit denen der Stellungnahme der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt (LNU) überein. Darüber hinaus wird vom NABU ausgeführt, das Gelände des Hochwald Gewerbeparks sei bisher nachts durch Scheinwerfer hell erleuchtet. Es wird gefordert, dass für den nun geplanten Ausbau ein Beleuchtungskonzept erstellt werden solle, welches Rücksicht auf den benachbarten Brutstandort des Uhus nimmt. Das Tier sei regelmäßig auf dem Hafengelände beobachtet worden.

Der Vorhabenträger erwidert, die Außenbeleuchtung der Hallen sei nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens und sei daher auch nicht im Rahmen dessen zu bewerten. Er erklärt, bei der geplanten Beleuchtung handle es sich um eine Grundbeleuchtung, die dem Zweck der Verkehrssicherung diene. Die Beleuchtungsstärke sei zudem gering und im unteren Bereich der Mindestbeleuchtungsstärke zur Sicherung von Verkehrsflächen anzusiedeln. Mit Blick auf das Vorkommen des Uhus in diesem Bereich sei ein Eulensachverständiger hinzugezogen worden. Die Rücksprache mit diesem hätte ergeben, dass der Uhu als Dämmerungsjäger mit einer dezenten Beleuchtung kein Problem hätte. Abschließend signalisiert der Vorhabenträger jedoch seine Bereitschaft bei der Planung einer optimalen Beleuchtung Rücksicht auf die heimischen Eulenvögel zu nehmen.

Der Einwand wird durch Aufnahme des Hinweises A.IV.6 in diesen Beschluss berücksichtigt. Zur Beleuchtung des Gewerbegebietes außerhalb des plan-

---

festgestellten Bereichs können durch diese Planfeststellung keine Regelungen getroffen werden. Der Vorhabenträger hat zugesagt, bei der Planung der Außenbeleuchtung des Hafenbeckens den Einwand zu berücksichtigen.

#### **II.2.1.7 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal**

Einleitend wird in der Stellungnahme des WSA eine Abgrenzung bezüglich der Zugehörigkeit von dem Hafenbecken zur Bundeswasserstraße vorgenommen. So wird der erweiterte Zufahrtsbereich vor dem Hafentor (Vorhafen) gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG Teil der Bundeswasserstraße Mittellandkanal werden, da dieser Gewässerteil nach seinem Erscheinungsbild als natürliche Einheit mit der Wasserstraße anzusehen sei. Nach dem Grundsatz-erlass des Bundesministers für Verkehr vom 20.09.1990, Az. BW 16/52.01.00-8/50 VA 90 und dem dortigen Sonderfall 2b müsse auch die Wasserfläche des Hafenbeckens wegen des gemeinsamen, umlaufenden Dammes Teil der Bundeswasserstraße werden. Dies könne jedoch durch eine klare Trennung zur Bundeswasserstraße ausgeschlossen werden. Die geplante Eindämmung des Vorhafens in Verbindung mit dem Hafentor, das den Vorhafen vom innenliegende Hafenbecken trennt genüge diesen Anforderungen nach Auffassung des WSA. Die neue Eigentumsgrenze würde dann wasserseitig vor der neuen Uferwand und dem Trennbauwerk verlaufen.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass diese Absprachen im Vorfeld mit dem WSA geklärt worden wären und auch so realisiert werden sollen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Erläuterungen des WSA zu der künftigen Abgrenzung der Eigentumsverhältnisse. Der Vorhabenträger befindet sich in enger Abstimmung mit dem WSA und ist sich dem Verlauf der zukünftigen Eigentumsgrenze bewusst.

Das WSA äußert in seiner Stellungnahme darüber hinaus eine Reihe von Hinweisen und Empfehlungen. So ist zum einen für jegliche Nutzung (Bau

---

und Betrieb des Hafens samt Unterhaltung) bundeseigener Land- und Wasserflächen und zur Regelung etwaiger Rückbauverpflichtungen vor Beginn der Nutzung der Abschluss einer privatrechtlichen Vereinbarung erforderlich. Eine solche Vereinbarung werde zum Beispiel bei der Füllung des Hafenbeckens mit Kanalwasser erforderlich werden. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass bei der weitergehenden Planung und der Bauausführung des Vorhafens, des Hafenbeckens, der Slipanlage, deren Ausrüstung sowie der zugehörigen und sonstigen Anlagen die Standards der WSV des Bundes (z. B. "Technisches Regelwerk Wasserstraßen TR-W", Merkblätter der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)), die Vorgaben der "Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen" (herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) und der "Empfehlungen des Arbeitsausschusses "Ufereinfassungen" Häfen und Wasserstraßen (EAU2020)" zu beachten seien.

Der Vorhabenträger nimmt diese Empfehlungen und Hinweise zur Kenntnis und ist gewillt diese zu beachten.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens erforderlichen privatrechtlichen Vereinbarungen zwischen Vorhabenträger und WSA obliegen nicht der Planfeststellungsbehörde.

Von Seiten des WSA werden in der Stellungnahme einige, diesen Sachverhalt ergänzende Nebenbestimmungen aufgelistet, die es nach Ansicht des WSA zu beachten gilt.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass es zu all diesen Nebenbestimmung Absprachen gegeben hat und dass er gewillt ist diese zu beachten bzw. umzusetzen. So würden zu allen offenen Punkten derzeit Absprachen stattfinden, oder künftig erfolgen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dem Einwand des WSA und berücksichtigt die geäußerten Auflagen als Nebenbestimmungen unter dem Kapitel A III.5 - Wasserstraßen- und Schifffahrtsrecht.

---

Das WSA geht abschließend in seiner Stellungnahme auf eine Reihe von Unstimmigkeiten und offenen Punkten ein, die bei der Prüfung der Antragsunterlagen festgestellt wurden. Diese seien im Laufe des Verfahrens und spätestens im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären und werden nachfolgend behandelt:

Das WSA führt aus, in den vom Vorhabenträger erarbeiteten Anmerkungen zu einzelnen Antragspositionen (Kap. 1.3) werde die Errichtung einer Ver- und Entsorgungsstation im Bereich des Vorhafens erwähnt, welche an anderen Stellen der Antragsunterlagen in Verbindung mit der AwSV-Fläche erwähnt wird, die am nordwestlichen Ende des Hafenbeckens geplant sei. Weitere Angaben würden fehlen. Hier wird gefordert, die Angaben zu spezifizieren, da die Genehmigungsfähigkeit erst nach Vorlage weiterer Details geprüft werden könne.

Der Vorhabenträger erklärt, die Detailplanung für die Ver- und Entsorgungsstation müsse noch erfolgen und sei bisher nur grob skizziert worden. Prinzipiell sei vorgesehen eine Versorgungsstation mit Kraftstoffen für die Wasserfahrzeuge und die Versorgung mit Trinkwasser, sowie eine Entsorgungsstation für Schmutzwasser zentral an einer Station, im Bereich einer AwSV-Fläche neben dem Travellift zu installieren. In diesem Bereich sei eine Aufstellungsmöglichkeit für zwei kleine Betankungsanlagen und eine gute Zuwegung für Tankfahrzeuge gegeben. Die AwSV-Fläche verfüge über einen Ablauf und einen Koaleszenzabscheider. Das vorgereinigte Abwasser werde dann in den kommunalen Schmutzwasserkanal eingeleitet.

Der Einwand des WSA wird zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger ist aufgefordert, dem WSA eine entsprechende Eignungsfeststellung vorzulegen, sobald die Detailplanung erfolgt ist. In dieser muss die Anlage und die vorgesehene Betriebsweise so beschreiben sein, dass es der Aufsichtsbehörde möglich ist, das Vorhaben hinsichtlich der Gewässerschutzanforderungen und insbesondere der Grundsatzanforderungen des § 17 AwSV zu bewerten.

Das WSA merkt an, dass in den Unterlagen widersprüchliche Angaben zur Lage des Grundwasserstandes gemacht würden. (Kap. 1.3, Pos 11.7: "1,0 m

---

unterhalb (...) Gründungssohle" // Kap. 11.7.2.1: "NHN 47,0 m" // Kap. 12.1: "NHN + 44,50 m"). Bedingt durch diese widersprüchlichen Angaben könne nicht festgestellt werden, ob der eingebaute Ton permanent über dem Grundwasserspiegel liegt. Da die Fundamente für die wasserseitigen Mauern des Fangedamms im Ton gegründet werden sollen, sei daher die Tragfähigkeit und die Dichtungsfunktion fraglich.

Der Vorhabenträger erwidert, der Grundwasserstand im Bereich des geplanten Hafenbeckens hätte zur Zeit der Erstellung des sondierenden Bodengutachtens bei NHN 44,20 bis 44,50 m gelegen. Der Grundwasserschwankungsbereich sei in diesem Bereich sicherlich mit ca. 0,5 m anzusetzen, wobei zur Zeit der Erstellung des Baugrundgutachtens im Januar tendenziell die Phase des jahreszeitlichen Hochwasserstandes begonnen hätte. Er ginge daher von einem Jahresmittelwasserstand von NHN 44,20 m  $\pm$  0,4 m aus.

Der Einwand des WSA zu den unterschiedlichen Aussagen über die Grundwasserstände wird zur Kenntnis genommen. Dem Vorhabenträger wird über Nebenbestimmung A III. 3.1 auferlegt ein Grundwassermonitoring im unmittelbaren Umfeld des Baufelds durchzuführen. Für dieses Monitoring müssen auch Grundwassermessstellen des WSA genutzt bzw. teils reaktiviert werden. Der Vorhabenträger ist aufgefordert, die Ergebnisse des Monitorings regelmäßig an die Bezirksregierung Münster, wie auch an das WSA zu übermitteln.

Das WSA spricht an, dass zur Zeit der Stellungnahme sowohl im Bereich der neuen Uferwand als auch im Bereich der neuen Hafenanlage bisher keine Baugrunderkundungen durchgeführt worden seien.

Der Vorhabenträger erklärt, dass im Bereich der Uferwände, der Dammanlage und der Fundamente der Travellifanlage bisher nur sondierende Bodenuntersuchungen zur Vorprüfung der generellen Machbarkeit erfolgt seien. Für genauere Berechnungen und statische Nachweise sei jedoch noch ein ordnungsgemäßer Bodenaufschluss notwendig, der aber bezüglich der Art und des Leistungsumfangs noch mit dem WSA abgestimmt würde.

---

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Einwand des WSA zur Kenntnis. Zum Zeitpunkt der Stellungnahme wurden, wie der Vorhabenträger erklärt bisher nur sondierende Baugrunderkundungen durchgeführt. Der tatsächliche Umfang der späteren Baugrunderkundung soll noch in Absprache mit dem WSA abgestimmt werden.

Bezüglich der geplanten Stemmtoranlage wird vom WSA angemerkt, dass diese eine sehr geringe Wasserdurchlässigkeit aufweisen soll. Dies sei in der Detailzeichnung jedoch nicht erkennbar. Eine Rückhaltemöglichkeit im Falle einer Gewässerverunreinigung wäre daher nicht prüfbar. An dieser Stelle sei, eine vollständige Umplanung des Hafentors notwendig.

Der Vorhabenträger erwidert, die Detailkonstruktion der Toranlage sehe vor, die vertikalen Fugen der Dammtoranlage mit Dichtflächen und Dichtungen auszurüsten, damit im Havariefall mit Leichtstoffen eine hinreichende Dichtigkeit gegeben ist. Im Bereich der Hafenbeckensohle sei geplant auf eine Dichtung zwischen den Torflügeln und der Fahrrinne bzw. dem Dremel zu verzichten. Damit wäre der Anforderung an eine wirksame Barriere hinreichend Rechnung getragen und gleichzeitig könne auf die aufwendigen Dichtungen am Gewässerboden verzichtet werden.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Einwand des WSA zur geplanten Stemmtoranlage zur Kenntnis. Dem Vorhabenträger wird über Nebenbestimmung A III. 5.13 auferlegt das Hafentor so zu planen, dass es im Fall eines Auslaufens als Sperrtor fungieren kann. Die Detailplanungen sind in Absprache mit dem WSA zu realisieren.

Das WSA weist darauf hin, dass sofern für die erwähnte Löschwasserentnahme aus dem Mittellandkanal eine feste Entnahmestelle vorgesehen werde, beim WSA Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal durch den Vorhabenträger eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG zu beantragen sei. Aufgrund der Dammlage des Mittellandkanals im betroffenen Abschnitt könne jedoch nicht grundsätzlich von einer Genehmigungsfähigkeit ausgegangen werden. Eine andere Art der Löschwasserentnahme aus dem Mittellandkanal sei ebenfalls zuvor mit dem WSA zu erörtern.

---

Der Vorhabenträger erklärt, die Löschwasserentnahmeleitung würde im Bereich der Travellifanlange installiert und den eigentlichen Dammkörper nicht queren. Der Löschwasserentnahmestutzen würde auf der Kaimauer stehen und die Saugleitung unterhalb der Fahrbahn des Dammbauwerkes, aber den Damm oberhalb der Wasserlinie queren. Die eigentliche Saugleitung würde dann unterhalb des Kanalwasserstandes abtauchen und bis ca. NHN 49,0 m herabreichen. Die Höhe des Saugstutzen läge bei ca. NHN 51,40 m.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Einwand zur Kenntnis. Der Vorhabenträger wird über Hinweis A.IV.1 darauf hingewiesen, dass für weitergehende strom- und schiffahrtspolizeiliche Belange und privatrechtliche Vereinbarungen eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG zu beantragen ist. Das Erfordernis der strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung betrifft in jedem Fall auch die vom WSA angesprochene Einrichtung einer Löschwasserentnahmestelle.

Das WSA merkt an, dass in der Anlage 11.3.2, Schnitt A-A, eine vom Anschluss an den Mittellandkanal bis zum Ende des Hafenbeckens verlaufende Tondichtung dargestellt würde. Dies sei nicht stimmig mit der Darstellung in der Anlage 11.2 und den Erläuterungen in Kapitel 11.7.2.1 und 11.7.2.2.

Der Vorhabenträger bestätigt die Feststellung. Unter dem Betonbauwerk des Vorhafens sei eine Betonsohle mit Sand- und Schotterlager geplant. Die Dichtsohle aus Ton werde nur als Einfassung und unter dem Hafenbecken eingebaut und ende jeweils an den Betonbauwerken des Vorhafens. Im Zuge der Detailplanerstellung würden diese Dinge jedoch noch überarbeitet.

Das WSA spricht an, in den Lageplänen 9.2.1, 9.2.2 u.a. seien im Bereich des geplanten Hafenbeckens derzeit vorhandene Entwässerungsleitungen dargestellt. Die Darstellung sei in der Legende jedoch nicht erläutert und Angaben zum Rückbau würden nicht gemacht.

Der Vorhabenträger erklärt, dass geplant sei die Entwässerungsleitungen im Bereich des Hafenbeckens und der Dammbauwerke zurückzubauen und jeweils an den Enden zum Bestandssystem zu verschließen. Die Entwässer-

---

rung der AwSV-Fläche und die Verrohrung im Zuge der Installation des Koaleszenzabscheiders würde neu installiert. Ansonsten sei kein nennenswerter Umbau am Ableitungssystem geplant. Eine Spezifizierung der Arbeiten erfolge zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Detailplanung.

Das WSA weist darauf hin, dass in den Kapiteln 5.1 als auch im Lageplan 11.1 der Begriff "Spundwand" im Zusammenhang mit der Umrandung des geplanten Hafenbeckens genannt, in der übrigen Erläuterung hingegen von einer Bauweise aus Betonsteinen gesprochen werde.

Der Vorhabenträger räumt ein, dass im Kapitel 5.1 fälschlicherweise von einer Spundwand gesprochen werde, was nicht korrekt sei. Hier sei im Bereich des Vorhafens eine Kaimauer aus Beton geplant. In der Zeichnung 11.2 sei die Bezeichnung Spundwand jedoch korrekt, da es sich dort um die Darstellung der Bestandsspundwand des Mittellandkanales handle.

Es wird vom WSA auf eine falsche Angabe zur Höhe der Kanalsole hingewiesen. Im Plan 11.2 sei diese mit NHN 46,5 m angegeben, läge real aber bei NHN 46,3 m.

Der Vorhabenträger nimmt den Hinweis zur Kenntnis und äußert die Absicht, diesen in die Planunterlagen zu übernehmen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Anmerkungen des WSA zu den in den Antragsunterlagen enthaltenen Darstellungen zur Kenntnis und hat diese bei der Prüfung der Antragsunterlagen berücksichtigt. Die späteren Detailplanungen werden in Abstimmung zwischen Vorhabenträger und WSA erfolgen.

Das WSA äußert den Wunsch, in den Beschluss einen Verweis aufzunehmen, dass beim WSA Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal durch den Vorhabenträger eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 WaStrG für weitergehende strom- und schiffahrtspolizeiliche Belange und grundsätzlich privatrechtliche Vereinbarungen zu beantragen sind. Das Erfordernis der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung betreffe in jedem Fall baubegleitende Maßnahmen, die sich aus den jetzt noch nicht bekannten Bauabläufen ergeben können, sowie gegebenenfalls einzelne der o. g. Auflagen, Nebenbestimmungen und/oder Hinweise, als auch Belange, die

---

sich aus der weiterführenden Planung und aus dem Betrieb des Hafens ergeben, jetzt aber noch nicht abschließend erkennbar seien.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass es zu diesem Sachverhalt Absprachen gegeben hat und ist gewillt diese umzusetzen.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger wird mit Hinweis IV.1 darauf verwiesen, dass beim WSA eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung gemäß § 31 WaStrG zu beantragen ist.

Abschließend nimmt das WSA ebenfalls zur „Diskussion der Radwegeverlagerung“ Stellung. Hier sei grundlegend zu beachten, dass es sich bei dem betroffenen Weg um eine Betriebsanlage der WSV des Bundes (WSV) handle und nicht um einen Radweg im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Die Rechtsgrundlage für Nutzungen des Betriebswegs sei die "Strompolizeiverordnung zum Schutz bundeseigener Betriebsanlagen an Bundeswasserstraßen (Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung - WaStrBAV)". Die Behauptung des Vorhabenträgers, dass bisher keine Klärung für die Nutzung des Weges durch die Gemeinde Recke, sondern nur eine stillschweigende Duldung vom WSA (WSA) vorläge, sei nicht korrekt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte vom 15.03.1985 (Az. A4-21651 N-3101/5,116-10,600) sei die seinerzeit ursprünglich geplante Sperrung des Betriebswegs dahingehend geändert worden, dass ebendiese Sperrung entfallen sei. Die ebenfalls mit o. g. Planfeststellungsbeschluss geforderte Beschilderung (Hinweis auf Verengung des Betriebswegs) sei vor Ort vorhanden. Zwischen dem WSA und der Gemeinde Recke bestehe bezüglich des Betriebs eines Fuß- und Radwegs auf den Betriebswegen an den Ufern des Mittellandkanals in einem festgelegten Abschnitt ein ungekündigter privatrechtlicher Gestattungsvertrag. Welche Teilabschnitte als Fuß- und/oder als Radweg betrieben werden, obliege per Vertrag der Gemeinde. Der Sachverhalt sei vor geraumer Zeit mit dem Vorhabenträger kommuniziert worden. Aufgrund des bestehenden Vertragsverhältnisses ("Betrieb eines Fuß- und Radwegs") wäre die vom Vorhabenträger initiierte "Diskussion Radwegverlagerung" richtigerweise als "Diskussion Fußwegverlagerung" zu führen, da der Weg derzeit als Fußweg von der Gemeinde betrieben werde. Die

---

vom Vorhabenträger geführte Herleitung der Mindestbreiten für Radwege sei damit an dieser Stelle nicht relevant.

Der Vorhabenträger erwidert, ihm sei, zum Zeitpunkt als die Diskussion erstmalig aufkam, sowohl vom WSA als auch von der Bezirksregierung Münster lediglich etwas vom ersten Planfeststellungsbeschluss mitgeteilt worden, der die Verschließung des Betriebsweges an beiden Enden vorsah. Des Weiteren sei ihm seitens des WSA mitgeteilt worden, dass es einen Nutzungsvertrag zwischen der Gemeinde Recke und dem WSA geben würde. Eine Offenlegung des privatrechtlichen Vertrages sei ihm seitens des WSA aus datenschutzrechtlichen Gründen jedoch versagt worden. Auf eine Nachfrage bei der Gemeindeverwaltung hin, ob dieser Vertrag eingesehen werden könne, wurde ihm die Einsicht ebenfalls versagt. Das Wissen um eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses in 1985 sei ihm erst aus dem allgemeinen Umfeld gegeben und dann auch später vom WSA und der Bezirksregierung so bestätigt worden. Nachdem dieser Sachverhalt auch klar gewesen sei, und die Diskussion um eine Radwegtrasse über den Betriebsweg aufkam, hätte sich herausgestellt, dass die Gemeinde für diesen Weg die unzulässige Nutzung als Radweg dulde. Erst nach entsprechenden Anmerkungen dazu sei seitens der Gemeindeverwaltung Radfahrverbotsschilder aufgestellt worden. Für einen Radverkehr mit Gegenverkehr sei der Betriebsweg mit seiner absoluten Breite von 1,7 m und einer beidseitigen Begrenzung durch einen Zaun und ein Geländer, nach Ansicht des Vorhabenträgers zu schmal und damit zu gefährlich.

Das WSA führt aus, dass es die Auffassung des Vorhabenträgers teile, dass der Bau einer Brücke zur Querung der Hafenanlage bautechnisch gesehen problematisch und aufwändig wäre. Eine Überführung über die Toranlage werde hingegen als bautechnisch realisierbar angesehen, zumal in der vorliegenden Planung bereits ein Übergang geplant sei. Die Mehrkosten für gesteigerte Sicherheitsanforderungen seien demnach vermutlich überschaubar. Es wird darauf verwiesen, dass es bereits vergleichbare Übergänge an anderen Schleusenanlagen des WSV gebe.

---

Der Vorhabenträger erklärt, eine, wenn auch nur fußläufige Verbindung über das Hafenbecken würde erfordern, dass an der engsten Durchfahrt auf der Ecke zwischen den Hallen und dem Vorhafen noch einmal Fläche für den Fußweg in einer Breite von mindestens 2 m abgetrennt und vom gewerblichen Fahrverkehr freigestellt werden müsste. Damit würde dann aber eine erforderliche Umfahrung der Hallen mit längeren LKW praktisch unmöglich. Zudem würde auch die Nutzbarkeit des gesamten Hallenbereiches zum Kanal hin extrem eingeschränkt. Dies sei von seiner Seite aus nicht hinnehmbar.

Das WSA führt aus, es sei richtig, dass bei Hafenneubauten im Regelfall eine Umfahrung des Hafengeländes seitens der WSV gefordert würde, wenn ein bestehender Betriebsweg durch das Vorhaben getrennt werde. Dies werde in der Regel in der Planung als unmittelbare Umfahrung berücksichtigt und umgesetzt und entspräche dann der vom Vorhabenträger als grüne "Radwegtrasse Beckenumfahrung" bezeichnete Variante oder einer Trasse unmittelbar entlang seiner Grundstücksgrenze. Allerdings seien im Regelfall auch keine Hafentore an den Hafeneinfahrten vorgesehen. Die Argumentation zu Sicherheitsabständen zur Kaimauer (bei einer Umfahrung des Hafenbeckens) oder der Gültigkeit der Straßenverkehrsordnung (auf dem Betriebsgelände des Gewerbeparks) sei unter Umständen grundsätzlich für alle Hafenanlagen an Wasserflächen zu führen. Für die Ufergrundstücke der WSV gelte hier die bereits oben erwähnte Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung - WaStrBAV.

Der Vorhabenträger erwidert, eine Trassenführung des Fußweges unmittelbar um das Hafenbecken stehe seinerseits nicht zur Diskussion, da einerseits die Gefahren für den Personenverkehr durch die Fahrzeugbewegungen von LKW, Gabelstapler und Mobilkran nicht diskutabel seien und andererseits die Verkehrssicherungspflicht von der Gemeinde zu leisten wäre, wozu diese erklärtermaßen nicht bereit sei. Des Weiteren könne dann das angestrebte Sicherheitskonzept, wie es eine umzäunte Anlage ermöglicht, nicht umgesetzt werden.

---

Das WSA erklärt, die Alternativtrassen "Alter Schulweg" und "Hörsteler Straße" befänden sich außerhalb des Zuständigkeitsbereichs und könnte daher nicht weiter beurteilt werden. Das vom Vorhabenträger angesprochene Bestreben des Kreises Steinfurt zur Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer auch auf den Betriebswegen entlang der Wasserstraßen fuße auf dem politischen Willen der Bundesregierung. "Im Koalitionsvertrag zur 18. Legislaturperiode (Deutschlands Zukunft gestalten) sei festgelegt worden, dass sowohl das Radwegenetz an Bundesverkehrswegen weiter ausgebaut, als auch eine gesetzliche Grundlage für den Radwegebau an Betriebswegen der Bundeswasserstraßen geschaffen werden solle. Die gesetzliche Grundlage sei insoweit geschaffen worden, als im Bundeshaushaltsplan 2015 die Beteiligungsmöglichkeit der WSV an den Kosten für den fahrradtauglichen Ausbau von Betriebswegen festgelegt wurde" [Erlass des BMVI vom 20.05.2015, Az. WS 11/5225.4-0]. Das Bestreben diene demnach nicht allein touristischen oder attraktivitätssteigernden Gründen, sondern sei als Bestandteil der Infrastruktur ("Verkehrswende ein "zentraler Pfeiler" der Klimapolitik") zu betrachten. Die Wahl einer überörtlichen Vorzugstrasse, die im Rahmen der Beteiligungsmöglichkeit der WSV mitfinanziert werden kann, obliege dabei zunächst den Gemeinden (hier zusammen mit dem Kreis Steinfurt) und werde innerhalb des daran anschließenden Verfahrens von der WSV geprüft und gemeinsam abgestimmt. Die Nutzung der südlichen MLK-Seite sei daher im jetzt vorliegenden Verfahren nicht zu diskutieren.

Der Vorhabenträger führt aus, dass bevor er die Immobile Hochwald erworben habe, seitens der Gemeinde und der politischen Bevölkerung bereits verschiedenste Überlegungen zur künftigen Nutzung des Areals und den Gebäuden breit erörtert worden wären. Die Gemeinde Recke hätte seinerzeit die Initiative ergreifen und die Immobilien für eine alternative Nutzung erwerben können. Für die Radweggestaltung und andere Ideen wäre dann heute hinreichend Raum. Seinerzeit hätte es auch Fördermittel für die Umnutzung von alten Molkereistandorten gegeben. Die Radweginitiative sei bereits 2015 bekannt gewesen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist an dieser Stelle auf die bereits gegenüber dem Kreis Steinfurt (B II.2.1.4) und der Gemeinde Recke (B II.2.1.3)

---

geäußerten Begründung zur Unterbrechung des aktuell als öffentlicher Fußweg unter dem Namen „Leinpfad“ genutzten Betriebsweges.

## **II.2.2 Einwendungen der Privatpersonen nach Themenschwerpunkten**

### **II.2.2.1 Betriebsweg der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung („Leinpfad“)**

Die Einwender Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, (7), (8), (9), 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 und 25 bis 139 fordern, dass der Leinpfad entlang des Mittellandkanals in dem in Frage stehenden Teilabschnitt als Fußgängerweg für die Nutzung durch die Öffentlichkeit erhalten bleibt. Dies ist auch durch eine Unterschriftenaktion mit insgesamt 626 Unterschriften samt Übergabe an den Bürgermeister untermauert und im bereits genannten Ratsbeschluss vom 08.12.2022 aufgenommen worden. Eine Umgehung über die Hochwaldstraße, Hörsteler Straße und Bergstraße wird aufgrund des, aus Sicht der Einwender bestehenden Gefahrenpotenzials, insbesondere an der Einmündung der Hochwaldstraße in die Hörsteler Straße abgelehnt. Es wird erklärt, der Leinpfad habe für sie eine wichtige Funktion als Verbindung zu den umliegenden Gemeinden. Auch auf die Bedeutung für den Tourismus in der Region wird hingewiesen. Sollte der Leinpfad am Mittellandkanal unterbrochen und über die Hörsteler Straße umgeleitet werden, würde neben der als gefährlich erachteten oben genannten Einmündung auch eine gefährliche Kreuzung (Hörsteler Straße / Bergstraße) Bestandteil des Fahrtweges werden. Die diesbezüglichen Unterlagen des Vorhabenträgers werden als mangelhaft betrachtet, da aus ihrer Sicht das Schutzgut Erholung nicht ausreichend betrachtet würde. Einwender Nr. 23 spricht an, er befürchte, dass durch eine mögliche Umfahrung ein Teil der Kosten des Radwegeausbaus unzulässiger Weise auf die Öffentlichkeit umgelegt werde. So müsste zum Beispiel auch die Hochwaldstraße mit einem geeigneten Radweg ausgestattet werden. Von den Einwendern wird gefordert, dass die ohnehin vorgesehene fußläufige Überquerungsmöglichkeit der Schleusenanlage so ausgeführt werden soll, dass sie nicht nur für eingewiesenes Hafenspersonal, sondern auch für die Öffentlichkeit nutzbar sei. Einwender Nr. 3 spricht an, dass

---

es am Ende des eingeschnürten Leinpfades, östlich des Hochwald Gewerbeparks eine breite Kanalböschung gäbe, die nach seiner Ansicht viel eher für die Schaffung eines Vorhafens geeignet sei. Würde der Vorhafen an dieser Stelle geschaffen, so wären es bis zur Hafeneinfahrt nur etwa 25 m und der Leinpfad könne erhalten bleiben.

Der Vorhabenträger erklärt, dass der Bau des Hafenbeckens naturgemäß eine Anbindung desselben an das Gewässer erfordert, dem der Hafen dienen soll, hier der Mittellandkanal. Der nutzbare Weg müsse demnach an dieser Stelle auf der Länge der Hafeneinfahrt oder der Breite des Hafenbeckens unterbrochen werden. Seine Argumente wurden bereits unter B II 2.1.3 (Gemeinde Recke) und B II 2.1.4 (Kreis Steinfurt) aufgeführt.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die bereits in der Argumentation gegenüber der Gemeinde Recke (B II.2.1.3) und dem Kreis Steinfurt (B II.2.1.4) erörterten Gründe des Vorhabenträgers, wie der unbedingt erforderliche räumliche und funktionelle Bezug zur Wasserstraße, das Nutzungskonzept des Hafengeländes, der vor Ort herrschende Raumkonflikt und die Thematik der Verkehrssicherungspflicht, werden von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend erachtet um einer Unterbrechung der Wegeführung entlang des Mittellandkanals zuzustimmen. Die Schaffung einer für Fußgänger nutzbaren Verbindung über das Hafentor stellt einen nicht zumutbaren Mehraufwand dar, der dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden kann. Dementgegen stellt eine Umgehung des Hafengeländes, wie beispielsweise die genannte Wegeführung über die Bergstraße, Hörsteler Straße und dann ggf. die Hochwaldstraße eine zumutbare Alternativroute für Fußgänger und insbesondere Radfahrer dar. So verfügen die Bergstraße und die Hörsteler Straße über gut ausgebaute, beleuchtete und deutlich von der Straße abgegrenzte Fuß- und Radwege. Das von den Einwendern angesprochene Gefahrenpotenzial wird daher nicht gesehen. Auch dem vorgebrachten Argument der gefährlichen Kreuzung (Hörsteler Straße / Bergstraße) kann nicht gefolgt werden. Eine Person, die aus westlicher Richtung über den Leinpfad kommt und das Hafengelände umfahren

---

bzw. umgehen muss, müsste bei diesem Umweg keine Straße oder Kreuzung überqueren. Voraussichtlich würde diese Person nach Unterquerung der Bergstraße die vom Leinpfad auf die Bergstraße führende Anrampung nutzen. Der Vorhabenträger hat in Aussicht gestellt, eine Teilfläche seines Grundstücks für den Ausbau der Rampe zur Verfügung zu stellen. Der Entlang der Bergstraße und Hörsteler Straße verlaufende Rad- und Fußweg befindet sich auf der rechten Straßenseite, dessen Benutzung erfordert somit keine Querung dieser Straßen. Lediglich an der Einmündung zur Hochwaldstraße müsste die Einfahrt zu dieser passiert werden. Da diese jedoch gut einsehbar ist, wird auch hier keine besondere Gefahr gesehen. Darüber hinaus wird auf die Begründung unter B II 2.1.4 (Kreis Steinfurt) und B II 2.1.3 (Gemeinde Recke) verwiesen.

Die Einwender Nr. 7, 8 und 9 beziehen sich in der Diskussion zum Erhalt des Leinpfads auf ihr Gewohnheitsrecht.

Der Vorhabenträger erwidert, dass es für ein Gewohnheitsrecht einer Wegenutzung keine rechtliche Grundlage gebe. Er untermauert seine Aussage mit einem Urteil des Bundesgerichtshofes (BGH Urteil vom 24. Januar 2020 - V ZR 155/18). Außerhalb des Grundbuchs könne ein Wegerecht nur aufgrund schuldrechtlicher Vereinbarungen oder als Notwegrecht unter den Voraussetzungen des § 917 BGB bestehen. Diese Voraussetzungen seien am Leinpfad jedoch nicht gegeben. Auch für ein Notwegerecht gebe es hier keine Grundlagen. So führe auch eine jahrzehntelang geübte Praxis hier nicht automatisch zu einem Rechtsanspruch.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt, dass ein Rechtsanspruch zur weiteren Benutzung des Betriebswegs entlang des Mittellandkanals nicht vorliegt.

---

### **II.2.2.2 Wasserwirtschaftliche Belange**

Die Einwender 1, 3, 22 und 23 führen aus, dass ihre Grundstücke im Zuge des Ausbaus des Mittellandkanals in den 1980er Jahren dahingehend negativ beeinflusst wurden, dass aus dem Kanal austretendes Wasser in das Grundwasser eingesickert sei und damit zu steigenden Grundwasserständen geführt habe. Da nun im Zuge des Neubaus des Hafenbeckens der Kanal geöffnet werden soll fordern sie Maßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass kein Wassereintrag entsteht. Die Einwender Nr. 1, 3, 21, 22 und 23 fordern, dass durch einen Gutachter ein Beweissicherungsverfahren für die möglicherweise betroffenen Immobilien durchgeführt wird. Die Kosten für dieses solle der Vorhabenträger tragen. Es wird gefordert, dass – sollte das Hafenbecken genehmigt und ausgeführt werden – sicherzustellen sei, dass alle nötigen Vorkehrungen getroffen werden, damit dauerhaft kein Wasser aus dem Hafenbecken versickern und zu Schäden führen kann. Vor diesem Hintergrund sei als Auflage festzuhalten, dass regelmäßige und schriftlich zu dokumentierende Dichtheitsprüfungen des Hafenbeckens erfolgen sollen. Für den Fall einer Betriebsaufgabe oder einer Insolvenz durch den Vorhabenträger wird um eine verbindliche Mitteilung gebeten, auf wen die Haftung übergeht.

Der Vorhabenträger bestätigt, dass es bei der damaligen Verbreiterung des Mittellandkanals oftmals zu einer verstärkten Versickerung von Kanalwasser in den Grundwasserträger gekommen sei. Grund dafür wäre eine Öffnung der Kanalsohle gewesen. Diese Bauweise sei bei dem nun geplanten Vorhaben aber nicht vorgesehen. Die Kanalsohle und die Abdichtung des Mittellandkanals würden zu keiner Zeit angefasst, da technisch nicht erforderlich. Sowohl der Vorhafen als auch das Hafenbecken selbst würden im Trockenen gebaut und erst nach der Fertigstellung mit Kanalwasser gefüllt. Anschließend würde die Kanalspundwand im Bereich der Einfahrt des Vorhafens eingekürzt. Die tieferliegenden Teile der bestehenden Spundwand blieben erhalten und würden damit ihre abdichtende Wirkung im tieferen Bereich des Kanalbettes behalten. Der Vorhabenträger erklärt, der Grundwasserstand würde während der Bauarbeiten am Hafenbecken und auch später während

---

der Betriebsphase regelmäßig gemessen und dokumentiert. Gleichzeitig würden alle Bereiche der Dammbauwerke, auch wegen der Vorgaben des WSA regelmäßig einer Sichtprüfung unterzogen. Derzeit läge der Grundwasserspiegel im Bereich des Hafenbeckens bei ca. 5,0 m unter GOK, so dass das gesamte Hafenbecken mit allen Dammbauwerken im Trockenen erstellt werden könne. Die hinreichende Wasserdichtigkeit würde zudem von Sachverständigen für Geologie ermittelt und bestätigt werden. Im Fall eines zukünftig erforderlichen Rückbaus des Kanalanschlusses, würden lediglich die eingekürzten Spundwände im Bereich der Hafeneinfahrt verlängert und rückseitig mit einem Damm gestützt werden müssen. Der Vorhabenträger führt aus, dass ein Beweissicherungsverfahren bisher nur in einem eingeschränkten Umfang vorgesehen sei und primär auf die Auswirkungen von Schwingungen bei der Verdichtung der Dämme abziele. Weitergehende Beweissicherungsmaßnahme würden gegebenenfalls nach Erfordernis erfolgen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bei sachgemäßer Bauausführung sind keine steigenden Grundwasserspiegel zu erwarten. Die Forderung nach einem umfänglichen Beweissicherungsverfahren an den Gebäuden der Einwender hinsichtlich des Grundwassers wird abgelehnt; es wird dem Vorhabenträger aber die Kontrolle der Grundwasserstände an Messstellen auferlegt. Ein Beweissicherungsverfahren für Anliegerimmobilien, welches sich auf mögliche Schwingungsschäden bezieht hat der Vorhabenträger zugesagt. Zur Sicherstellung der Standsicherheit und Dichtheit des Hafenbeckens wurden unter A III. 5.10 - 5.12 Nebenbestimmungen vom WSA in den Beschluss aufgenommen. Bei Einhaltung dieser Auflagen ist von der Dichtigkeit des Hafenbeckens auszugehen. Darüber hinaus wird dem Vorhabenträger durch Nebenbestimmung A III. 3.1 ein Grundwassermonitoring auferlegt. Bezüglich der Haftungsfrage wird auf die zu erbringenden Sicherheitsleistungen (Nebenbestimmung A III. 5.9 des WSA) verwiesen.

Einwender Nr. 23 fürchtet Überflutungen durch lokal auftretende Starkregenereignisse. Er fordert, dass das Hafenbecken für diesen Fall mit einem Überlauf ausgestattet werden muss.

---

Der Vorhabenträger erwidert, es handle sich bei dieser Befürchtung um einen unrealistischen Zustand. So würde selbst bei sehr großen Niederschlagsmengen das überschüssige Wasser über das nicht vollständig dichte Hafentor in den Kanal abfließen, womit die Gefahr einer Überflutung nicht gegeben wäre.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Informationen zu Starkregengefahren sind auf [www.flussgebiete.nrw.de](http://www.flussgebiete.nrw.de) abrufbar. Eine Überflutungsgefahr durch Starkregen bestünde eher bei befestigten Flächen; das Vorhaben führt zu keiner Verschlechterung. Ein Überlauf wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde als nicht notwendig erachtet.

### **II.2.2.3 Naturschutzfachliche Belange**

Einwender Nr.3 erklärt, er wisse vom Vorhandensein zahlreicher Fledermäuse im Planbereich. Um diese weiterhin zu schützen, fordert er die Erstellung und Umsetzung eines Lichtschutzkonzeptes, um den Erhalt von Flugrouten der Fledermäuse sicherzustellen. Dadurch solle auch eine weitere Zunahme der Störung der Anwohner durch noch zusätzliche Beleuchtung während der Nacht ausgeschlossen werden.

Der Vorhabenträger führt an, dass bei der Planung der Beleuchtungstechnik für das Hafenbecken die Belange der Fledermäuse und Nachtraubvögel in dem Umfang berücksichtigt worden seien, wie es die auf der anderen Seite geforderten Sicherheitserfordernisse erlauben würden.

Der Einwand wird durch Aufnahme des Hinweises A.IV.6 in diesen Beschluss berücksichtigt. Zur Beleuchtung des Gewerbegeländes außerhalb des planfestgestellten Bereichs können durch diese Planfeststellung keine Regelungen getroffen werden. Der Vorhabenträger hat zugesagt die Außenbeleuchtung des Hafenbeckens auf das für den Arbeitsschutz erforderliche Maß zu beschränken.

---

#### **II.2.2.4 Immissionsschutzrechtliche Belange**

Die Einwender Nr. 1, 2 und 3 sprechen an, dass die bestehenden Gebäude des Hochwald Gewerbeparks mit einer extrem blendenden Beleuchtung ausgestattet seien. Die Lichtemissionen würden erheblich stören. Da davon ausgegangen werden könne, dass auch der Bereich des neuen Hafenbeckens ausgeleuchtet werden soll wird gefordert, die Verpflichtung zur Erstellung eines Beleuchtungskonzeptes aufzunehmen und nach Möglichkeit blendfreie Leuchtkörper zu verwenden.

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die Beleuchtung der Hallen nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens sei. Er erklärt, bei der Erstellung der Beleuchtungstechnik für das Hallenumfeld wären jedoch explizit nur sehr kleine Strahler der Größen 7 – 20 Watt installiert worden. Die Strahler der Nachtbeleuchtung seien zudem alle nach unten gerichtet. Die Leistung der Strahler wäre so bemessen, dass lediglich die erforderliche Mindestbeleuchtungsstärke für Fahrwege, Hallenumfahrung und Rettungswege erreicht werde. Im Gegenzug zu den Belangen der Fledermäuse und Nachtraubvögel seien auf der anderen Seite auch die gebotenen Sicherheitserfordernisse zu beachten. Auf eine offensive Regelbeleuchtung werde ganz verzichtet. Im Falle von Arbeitseinsätzen zu Dämmerungs- oder dunklen Stunden sei jedoch eine ordnungsgemäße Arbeitsplatzbeleuchtung erforderlich und auch eingeplant. Die nächtliche Grundbeleuchtung werde aber auf ein Mindestmaß begrenzt.

Der Einwand wird durch Aufnahme des Hinweises A.IV.6 in diesen Beschluss berücksichtigt. Zur Beleuchtung des Gewerbegebietes außerhalb des planfestgestellten Bereichs können durch diese Planfeststellung keine Regelungen getroffen werden. Der Vorhabenträger hat zugesagt die Außenbeleuchtung des Hafenbeckens auf das für den Arbeitsschutz erforderliche Maß zu beschränken. Für die Verkehrssicherung auf dem Gelände wird eine gewisse Grundbeleuchtung erforderlich sein, auf die nicht verzichtet werden kann. Um die Störwirkung für die Nachbarschaft und die örtliche Tierwelt möglichst gering zu halten hat der Vorhabenträger zugesagt, die Beleuchtung auf ein unbedingt erforderliches Mindestmaß zu beschränken. Die Überwachung der

---

Licht-Immissionsrichtwerte obliegt der Unteren Immissionsschutzbehörde des Kreises Steinfurt.

Die Einwender Nr.1 und 23 beschreiben, dass zur Verdichtung der Ton-schicht Stampffußwalzen zum Einsatz kämen und Spundwände in den Boden gerammt würden. Durch diese Geräte bzw. durch das Einbringen der Spundwände würden erhebliche Erschütterungen entstehen, die sich über den Boden ausbreiten und zu Schäden an Gebäude führen könnten. Die Einwender fordern ein Beweissicherungsverfahren für ihre Immobilien, welches durch eine neutrale Stelle erfolgen soll. Die Kosten hierfür habe der Vorhabenträger zu übernehmen.

Der Vorhabenträger erklärt, dass im vorliegenden Bauvorhaben keine Rammarbeiten zum Einbringen von Spundwänden geplant seien. Schwingungen und Erschütterungen durch Rammarbeiten seien daher ausgeschlossen. Er erklärt, bei Stampffußwalzen handle es sich um besondere Verdichterwalzen, deren Verdichtungsprinzip nicht primär auf dem massiven Einbringen von Rüttelschlägen beruhe. Die Verdichtung von plastischen Böden erfolge durch eine leichte Verdichtungsarbeit in Kombination mit einer massiven Walkarbeit. Durch das damit verbundene Kneten der zu verdichtenden Böden würden sehr gute Abdichtwerte gegenüber Wasserfluss erreicht. Diese Walzen seien naturgemäß deutlich kleiner als üblicherweise eingesetzte Walzenzüge und hätten eine deutlich geringere Schlagenergie. Der Vorhabenträger sagt zu, dass während der Verdichtungsarbeiten parallel Schwingungsmessungen durchgeführt würden.

Die Planfeststellungsbehörde hält fest, dass keine Rammarbeiten zum Einbringen von Spundwänden geplant sind. Es wird darauf verwiesen, dass der Vorhabenträger zugesagt hat, dass während der Verdichtungsarbeiten Schwingungsmessungen durchgeführt werden und diesbezüglich an angrenzenden Immobilien ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird.

Einwender Nr. 23 führt aus, dass Gabionen, die dem Schallschutz dienen sollen, fachmännisch erbaut werden müssten. Es sei darauf zu achten, dass keine Hohlräume entstehen. Eine in den Antragsunterlagen beschriebene

---

„poröse Lärmschutzwand“ stelle aus seiner Sicht einen schlechten Schallschutz dar. Er schlägt stattdessen eine mit Sand gefüllte Gabione vor, deren Schallschutzeigenschaften deutlich besser wären.

Der Vorhabenträger führt aus, die Herstellung der Gabionen erfolge nach den allgemeinen Herstellungsvorgaben. Die poröse Auffüllung der Gabionen absorbiere den Schall besser als massive Blöcke, welche den Schall nur ableitete und nicht anteilig schluckte.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass es dem Vorhabenträger obliegt welche Bauweise für die geplante Gabione gewählt wird. Es ist entscheidend, dass die Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Für deren Überwachung ist die Untere Immissionsschutzbehörde des Kreises Steinfurt zuständig.

Einwender Nr. 23 beschreibt die Fahrzeuge, die sich voraussichtlich im Hafenbereich bewegen werden und wo er mögliche Probleme sieht. Er macht Vorschläge für Auflagen und fordert beispielsweise, dass es kein langes Warmlaufenlassen der Motoren geben solle. Boote sollten den Hafen schnellstmöglich verlassen, sobald sie ihren Motor gestartet haben. Falsch eingestellte Motoren, die dadurch eine hohe Rauchentwicklung besitzen, seien unmittelbar zu reparieren.

Der Vorhabenträger erwidert, dass sich die Belastungen mit Abgasen im geplanten Regelbetrieb deutlich unterhalb der zulässigen Grenzwerte bewegen würden. Zudem würden alle Wasserfahrzeuge die technischen Vorgaben der Betriebsgenehmigung erfüllen.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Für die Einhaltung von Immissionsschutzanforderungen ist die Untere Immissionsschutzbehörde beim Kreis Steinfurt zuständig.

---

### **II.2.3 Weitere Belange von Betroffenen und Einwendern**

Nach Ansicht des Einwenders Nr.1 enthielten die öffentlich ausgelegten Antragsunterlagen teils falsche, unvollständige und widersprüchliche Unterlagen. So seien beispielsweise in den Planunterlagen im Bereich der Hochwaldstraße Parkplätze dargestellt, die es dort gar nicht gebe. Auch würde in Bereichen von einem Radweg gesprochen, wo keiner verlaufe. Zudem sei die Abdichtung des Hafenbeckens in den Planunterlagen nicht ausreichend dargestellt, weshalb für ihn nicht erkennbar sei, wie ein Wassereintrag verhindert werden soll.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Antragsunterlagen sind soweit sie sich auf den planfestzustellenden Bereich des beantragten Hafenbeckens beziehen für eine Beurteilung ausreichend aussagekräftig. Darstellungen die sich auf andere Bereiche des Betriebsgeländes beziehen sind lediglich nachrichtlich und für das wasserrechtliche Verfahren nicht entscheidungsrelevant. Zum Einwand hinsichtlich der Abdichtung des Hafenbeckens wird auf die Ausführungen unter B II 2.2.2 verwiesen.

Einwender Nr. 2 spricht an, dass sich die Planfeststellung laut Antragsunterlagen allein auf den geplanten Bau des Hafenbeckens beziehe. Die daneben vorhandenen Gebäude des zukünftigen Hochwald Gewerbeparks seien nicht Gegenstand des Verfahrens. Dies wird vom Einwender kritisiert, da vielfältige Zusammenhänge und gegenseitige Abhängigkeiten zwischen dem Bau des Hafenbeckens und den weiteren geplanten Nutzungen des Gewerbeparks bestünden. Angesichts dieser Abhängigkeiten müssten damit auch die Planungen für den Gewerbepark Bestandteil des vorliegenden Verfahrens werden. Dies sei auch für einzelne Belange geschehen, wäre jedoch für sämtliche zu betrachtende Belange zu ergänzen. Der Einwender fordert die Erstellung eines Verkehrsgutachtens für den gesamten Gewerbepark, einschließlich der Betrachtung der gegebenenfalls von einer Umleitung betroffenen Straßenabschnitte. Zudem wird ein Emissionsgutachten für den gesamten Gewerbepark gefordert.

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die zukünftige Nutzung der Gebäude nicht Gegenstand seines Antrages sei.

Das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren nach § 68 WHG bezieht sich allein auf einen Gewässerausbau, wie in diesem Fall den Bau des Hafenbeckens. Die Konzentrationswirkung der Planfeststellung bezieht sich nur auf unmittelbar mit dem Gewässerausbau verbundene Genehmigungen oder Zulassungen im Planungsraum. Andere Vorhaben, auch wenn sie sich auf demselben Betriebsgelände befinden bedürfen ggf. anderer Genehmigungen. Dies können z. B. baurechtliche oder immissionsschutzrechtliche Genehmigungen sein. Der Einwand und die damit verbundene Forderung eines Verkehrs- sowie eines Emissionsgutachtens wird daher zurückgewiesen. Für den späteren Betrieb des Hafenbeckens gelten die gebietspezifischen Immissionsrichtwerte. Die Überwachung dieser liegt in der Zuständigkeit der Unteren Immissionsschutzbehörde des Kreises Steinfurt.

Der Einwander Nr. 2 führt an, dass zum Zeitpunkt seiner schriftlichen Einwendung bereits mit den Arbeiten zum Bau des Hafenbeckens bereits begonnen worden sei. So sei der als Wald ausgewiesene Gehölzbestand auf dem Gelände bereits gefällt und gerodet worden. Ebenso sei mit dem Bau der Kaimauer entlang der Hochwaldstraße begonnen worden. Das Hafenbecken sei ebenfalls bereits in Teilen ausgehoben. Er bittet um Auskunft, ob hierzu entsprechende Erlaubnisse oder Genehmigungen vorliegen und wenn ja auf welcher Grundlage diese erteilt wurden.

Der Vorhabenträger führt aus, die angesprochenen Gehölze seien aufgrund langjähriger Nicht-Bewirtschaftung auch unter Einbeziehung von Sicherheitsaspekten entfernt worden. Außerdem seien 18 Bäume im Rahmen einer forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung gefällt worden, für die im Vorfeld ein Antrag auf Rodung gestellt, die erforderliche Genehmigung eingeholt und eine entsprechende Kompensation erbracht worden sei. Der Vorhabenträger führt ferner aus, dass die bestehende Zaunanlage im vom Einwander angesprochenen Bereich demontiert und gegen eine, nun als Außenmauer fungierende Betonsteinwand ausgetauscht worden sei. Er weist darauf hin, dass die Errichtung einer Mauer im Innenbereich genehmigungsfrei sei, sofern sie

---

eine Höhe von 2 Metern nicht überschreite. Auf die Behauptung das Hafenbecken sei bereits zu Teilen ausgehoben, erwidert der Vorhabenträger, dass aus dem Baufeld des künftigen Hafenbeckens, im Bereich des ehemaligen KFZ Hofes die Packlagen und Schotterlage ausgebaut und wieder genutzt worden wären. Die alten Fundamentanlagen der ehemaligen Tankanlage, der LKW Halle mit Grube, sowie der Betonflächen seien aufgebrochen und ausgehoben worden. Der Waldboden sei in die privaten Anlagen eingearbeitet worden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die besagten Gehölze wurden bereits vor Eingang des Antrags auf Planfeststellung gerodet. Dieser Eingriff ist deshalb kein Gegenstand dieses Verfahrens. Auch die Errichtung der Mauer ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Eventuell angezeigte ordnungsrechtliche Maßnahmen können von der zuständigen Behörde außerhalb dieses Verfahrens zu ergriffen werden.

Einwender Nr. 23 spricht eine mögliche Wertminderung seines Grundstücks an. Als Grund sieht er den zunehmenden Werksverkehr und die damit verbundenen Emissionen. Er fordert einen finanziellen Ausgleich.

Der Vorhabenträger zweifelt an, dass die Wertminderung der angrenzenden Immobilien größer sei, als beim damaligen Betrieb des Milchwerkes und dem damit verbundenen Werksverkehr. Seiner Ansicht nach brächte ein Yachthafen in diesem Punkt eher eine Wertsteigerung der Immobilie mit sich.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Wert von Anliegergrundstücken ist in diesem Verfahren nicht zu bewerten. Entscheidend ist, dass bei Bau und Betrieb des Hafens die anerkannten Regeln der Technik beachtet werden und in Hinblick auf den Nachbarschaftsschutz die zulässigen Immissionsrichtwerte nicht überschritten werden.

### **II.3 Umweltverträglichkeitsvorprüfung**

Das Vorhaben stellt einen Gewässerausbau nach § 68 WHG dar, welcher nach § 7 UVPG i. V. m. der Anlage 1 zum UVPG der Nr. 13.12 „Bau eines

---

sonstigen Hafens, einschließlich Fischereihafens oder Jachthafens, oder einer infrastrukturellen Hafenanlage“ zuzurechnen ist. Für die beschriebene Planung am Mittellandkanal war somit eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen.

Die Vorprüfung ergab, dass aus der Maßnahme keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter gem. § 2 Abs. 2 UVPG resultieren. Es ist nach dem Ergebnis der Vorprüfung nicht mit erheblichen negativen Auswirkungen zu rechnen, da es sich nur um einen kleinräumigen, in Teilen zudem zeitlich befristeten und umkehrbaren Eingriff, bezogen auf das natürliche wie auch menschlich-geprägtes Umfeld des Gewerbeparks in Recke-Obersteinbeck handelt. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung war damit nicht erforderlich.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die verpflichtende Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens lagen demnach nicht vor, weshalb gemäß § 68 Abs. 2 WHG eine Plangenehmigung möglich gewesen wäre. Der Vorhabenträger entschied sich dennoch aufgrund der höheren Rechtssicherheit und Transparenz für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens.

Zusammengefasst ergab die Vorprüfung zu den möglichen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter folgendes:

### **II.3.1 Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit**

#### **Ist-Zustand**

Das Vorhaben befindet sich auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Hochwald Molkerei und wird gegenwärtig unter anderem als Lager- und Stellfläche für verschiedene Fahrzeuge genutzt. Das Gelände grenzt im Norden an Wohnbebauung und im Süden an den Mittellandkanal. Der Planbereich ist rundum eingezäunt und damit für Unbefugte nicht zugänglich. Der Vorhabenträger nutzt die Lage direkt am Kanal dahingehend, dass er die Vermietung von Stellflächen unter anderem für Motorboote anbietet. Diese werden derzeit entweder mit einem Kran aus dem Mittellandkanal gehoben, oder per LKW angeliefert und dann eingelagert. Entlang des Mittellandkanals verläuft

---

ein schmaler Betriebsweg der WSV, der von der Bevölkerung als Fußweg genutzt wird. Während Boote aus dem Kanal gehoben werden muss dieser zeitweise gesperrt werden. Um eine langfristig tragfähige wirtschaftliche Grundlage zu schaffen möchte der Vorhabenträger auf dem Firmengelände ein geschlossenes Hafenbecken mit Kanalanschluss über einen kleinen Vorhafen errichten, in dem temporär Boote zum Einfahren ohne Störung des Kanalverkehrs anlegen können. Parallel sollen auf dem Gelände kleine Betriebe wie ein Service für Motorboottechnik und angelehnte Gewerke angesiedelt werden.

#### Änderung durch das Vorhaben

Die mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Auswirkungen auf den Menschen umfassen im Wesentlichen die durch den Baubetrieb hervorgerufenen Beeinträchtigungen. Während der Baumaßnahmen kann es durch den Baustellenbetrieb zu Lärm, Abgas- und eventuell Staubbelaastigungen kommen. Die baubedingten Auswirkungen betreffen den Menschen insbesondere als Anwohner am Baufeld und an den Anlieferungsstraßen, hier vornehmlich der Hochwaldstraße. Eine Überschreitung von zulässigen Grenz- oder Richtwerten ist nicht zu erwarten. Auch im späteren Betrieb kann davon ausgegangen werden, dass sämtliche Werte eingehalten werden.

Die Wegeführung entlang des Mittelland-Kanals wird auf der Breite des Hafenbeckens unterbrochen und steht im Nachgang für die öffentliche Nutzung nicht mehr zur Verfügung. Es soll eine ortsnahe Umgehung mit vertretbarem Umweg gefunden werden. Diese wird voraussichtlich die in der näheren Umgebung befindlichen gut ausgebauten Straßen beinhalten.

#### Bewertung

Eine erhebliche und nachhaltige negative Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch kann nicht festgestellt werden.

### **II.3.2 Landschaft**

#### Ist-Zustand

---

Die Umgebung des Vorhabens ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt und wird durch Hecken und kleine Waldbereiche gegliedert. Auf dem zukünftigen Hafengelände ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt über die Hälfte der Fläche befestigt. Ein ca. 800 m<sup>2</sup> großer Bestand von Siedlungsgehölz ist vorzeitig gerodet worden. Dieser Eingriff ist in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde kompensiert worden. Dazu wurde eine bestehende Heidefläche im Naturschutzgebiet „Heiliges Meer - Heupen“ abgeplaggt.

#### Änderung durch das Vorhaben

Der Bau des Hafenbeckens bringt eine stärkere Versiegelung der ohnehin gewerblich genutzten Fläche mit sich, was aufgrund des Untergrunds jedoch weder für die Vegetation noch für das Grundwasser einen signifikanten Eingriff darstellt. Der Bau des Hafenbeckens und die Entnahme von Gehölzen führen zu geringfügigen Veränderungen des Landschaftsbildes. Der Wegfall der Gehölze ist dabei als negativ anzusehen, während die Vergrößerung der Wasserfläche einen positiven Aspekt darstellt. Eine temporäre Störung des Landschaftsbildes ist nur durch den Betrieb von Baufahrzeugen und die zeitweise Zwischenlagerung von Aushubmaterial während der Bauphase zu erwarten.

#### Bewertung

Insgesamt führt das geplante Vorhaben zu keiner negativen Beeinflussung des Erscheinungsbilds der umgebenden Landschaft. Erhaltenswerte Strukturen sind nicht betroffen.

### **II.3.3 Tiere und Pflanzen**

#### Ist-Zustand

Bei der direkt beplanten Flächen handelt es sich überwiegend um befestigte Gewerbeflächen. Ein ca. 800 m<sup>2</sup> großer Bestand von Siedlungsgehölz ist vorzeitig gerodet worden. Die nähere Umgebung der Gewerbefläche ist durch Ackerflächen, Gehölzbestände sowie Gewerbe- und Siedlungsstrukturen gekennzeichnet. Der zu beurteilende Raum ist durch die derzeitige Nutzung

---

stark anthropogen geprägt und bringt ein geringes Lebensraumpotenzial für Tiere mit sich. Lediglich dem bereits entnommenen Siedlungsgehölzbestand wird ein gewisses Potenzial besonders für gehölzbrütende Vogelarten und Fledermäuse zugeschrieben. Der Verlust dieser Strukturen wird durch Ausgleichsmaßnahmen in Form von künstlichen Ersatzquartieren ausgeglichen.

#### Änderung durch das Vorhaben

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust von Lebens- und Teillebensräumen. Neben dem temporären Verlust von Lebensräumen ist auch von einer temporären Beeinträchtigung diverser Tierarten während der Bauphase auszugehen. Im Umfeld vorhandene Ersatzhabitats ermöglichen jedoch eine rasche Wiederbesiedlung des Untersuchungsgebietes nach Abschluss der Baumaßnahmen. Das bereits zuvor als Gewerbefläche genutzte Grundstück verfügt jedoch über keine besonderen Eigenschaften für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen. Die Eingriffe werden durch die Verpflichtung zur Durchführung entsprechend bemessener Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen (einschließlich vorgezogener CEF-Maßnahmen) kompensiert.

#### Bewertung

Bei Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen als unerheblich zu bewerten. Für den Artenschutz während der Bauphase sind verschiedene Vermeidungsmaßnahmen sowie eine ökologische Baubegleitung vorgesehen. Die ökologische Baubegleitung stellt sicher, dass die im Antrag des Vorhabenträgers beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten Maßnahmen des Natur- und Artenschutzes fachlich angemessen umgesetzt werden. Die ökologische Baubegleitung wird mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.

---

## **II.3.4 Boden**

### Ist-Zustand

Aufgrund der langjährigen gewerblichen Nutzung des Geländes sind die Flächen zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereits größtenteils versiegelt.

### Änderung durch das Vorhaben

Das geplante Vorhaben ist mit einem Eingriff in den vorhandenen Boden verbunden. Es kommt zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung. Der für den Bau des Hafenbeckens entnommene Boden wird überwiegend auf dem Gelände zur Aufhöhung genutzt. Außer in den versiegelten Bereichen ist davon auszugehen, dass der Boden in den Randbereichen durch Auflockerung und Rekultivierung seine Funktion wiederaufnehmen wird.

### Bewertung

Die nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden können unter Berücksichtigung der bisherigen Nutzung des Geländes insgesamt als unwesentlich eingestuft werden.

## **II.3.5 Wasser**

### Ist-Zustand

Im Bereich des Vorhabens findet sich ein Porengrundwasserleiter mit mäßig bis gering ergiebigem Grundwasservorkommen. Die Neubildungsrate des Grundwassers ist gering. Zudem ist die unmittelbar vom Neubau des Hafenbeckens betroffene Fläche bereits zum vorliegenden Zeitpunkt größtenteils versiegelt. Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete sind vor Ort nicht vorhanden.

### Änderung durch das Vorhaben

Während der Bauphase ist ein temporäres Gefährdungspotenzial für das Grundwasser sowie das Oberflächengewässer Mittellandkanal durch Verunreinigungen über Schadstoffeinträge nicht gänzlich ausgeschlossen. Bei fachgerechter Ausführung der Arbeiten jedoch als sehr gering zu beurteilen.

---

Das künftige Hafenbecken ist vom Grundwasser durch eine Abdichtung abgetrennt und kann im Havariefall auch gegenüber dem Mittellandkanal abgesperrt werden.

Durch die zusätzliche Flächenversiegelung gehen Versickerungsflächen für Niederschlagswasser verloren. Es ist vorgesehen das anfallende Niederschlagswasser anteilig zu verrieseln. Die Verrieselung soll auf den Freiflächen des Betriebsgeländes stattfinden.

#### Bewertung

Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser durch die vorliegenden Planungen sind nicht erkennbar.

### **II.3.6 Luft, Klima**

#### Ist-Zustand

Die Schutzgüter Klima und Luft sind im Vorhabengebiet vergleichsweise geringfügig vorbelastet.

#### Änderung durch das Vorhaben

Es wird während der Bauphase temporär zu Emissionen durch Baufahrzeuge kommen. Anlagenbedingte erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Luft sind auch im späteren Betrieb nicht erkennbar.

Die makroklimatischen Verhältnisse im Umfeld des Vorhabens werden sich nicht ändern.

#### Bewertung

Die zeitlich begrenzt zu erwartenden Emissionen sind als unwesentlich einzustufen. Auch im späteren Anlagenbetrieb werden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Luft erwartet.

Eine negative Beeinflussung des Klimas ist nicht zu erwarten.

---

### **II.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter**

#### Ist-Zustand

Im Baufeld des Vorhabens liegen nach aktuellem Kenntnisstand kein kulturelles Erbe oder sonstige Sachgüter vor.

#### Änderung durch das Vorhaben

Kulturelles Erbe oder sonstige Sachgüter werden durch das Vorhaben nach aktuellem Kenntnisstand nicht berührt. Bei den Erdarbeiten auftretende archäologische Funde werden unverzüglich gemeldet.

#### Bewertung

Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind nicht erkennbar. Durch Nebenbestimmung ist geregelt, dass Funde von z.B. Bodendenkmälern der LWL Archäologie für Westfalen unverzüglich zu melden sind.

### **II.3.8 Zusammenfassende Darstellung**

Mit dem Vorhaben zum Neubau eines Hafenbeckens im Hochwald-Gewerbepark sind keine signifikanten Auswirkungen auf die vorgenannten Schutzgüter verbunden. Nachteilige Auswirkungen sind nur während der Bauzeit in nicht erheblichem Ausmaß zu erwarten. Die ökologische Wertigkeit des menschlich-geprägten Umfelds des vom Vorhaben betroffenen Gebiets in Recke-Obersteinbeck wird als vergleichsweise gering eingestuft. Insgesamt sind die Auswirkungen auf Natur, Landschaft und den Menschen durch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen als gering zu bewerten.

### **II.4 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag**

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer Artenschutzprüfung (ASP) im Rahmen der Genehmigung von Vorhaben ergibt sich aus den Artenschutzbestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 44 BNatSchG). Der Prüfumfang

---

einer ASP beschränkt sich gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten.

Im Rahmen der ASP sind die Auswirkungen des Vorhabens in Hinblick auf das Tötungsverbot, das Störungsverbot sowie das Verbot der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für planungsrelevante Arten gemäß § 44 BNatSchG zu prüfen. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag wurde von dem Vorhabenträger anhand umfangreicher textlicher Ausführungen sowie der "Art für Art-Protokolle" auf den aktuellen fachlichen Grundlagen, insbesondere der VV-Artenschutz des Landes NRW, durchgeführt.

Im Zusammenhang mit der Artenschutzprüfung erfolgt keine Gesamtbilanzierung der positiven und negativen Wirkungen des Vorhabens auf die im Untersuchungsgebiet vorkommenden planungsrelevanten Arten, sondern es wird artspezifisch festgestellt, ob die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände eintreten bzw. wie diese vermieden werden können.

Der mit dem Antrag vorgelegte artenschutzrechtliche Fachbeitrag entspricht den aktuellen fachlichen Grundlagen. Das Vorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzes. Durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Auffangen potentieller Funktionsverluste für alle nachgewiesenen und potentiell vorkommenden Arten sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Insoweit treten die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ein. Folglich bedarf es auch keiner Ausnahmerechtsentscheidung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Buchst. C FFH-RL.

Nach Beurteilung des vorgelegten artenschutzrechtlichen Fachbeitrags und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einschließlich der anerkannten Naturschutzverbände komme ich im Benehmen mit der Höheren Naturschutzbehörde insgesamt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nach sach- und fachgerechter Umsetzung aller festgesetzten artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen nicht dazu führen wird, dass die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG eintreten werden.

---

## **II.5 Landschaftspflegerischer Begleitplan**

Gemäß § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen bzw. unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Im landschaftspflegerischen Begleitplan werden Art und Umfang des Eingriffs sowie Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen zur Behebung der Eingriffsfolgen ermittelt und dargestellt.

Die Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung im landschaftspflegerischen Begleitplan dokumentiert, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe, soweit unvermeidbar, ausgeglichen werden und am Ende ein Kompensationsüberschuss erzielt wird. Die Antragsunterlagen wurden entsprechend den anerkannten naturschutzfachlichen Standards erarbeitet und von den zuständigen Naturschutzbehörden geprüft. Zur Aufklärung der Diskrepanz der in den Antragsunterlagen dargestellten Eingriffe in Gehölze verweise ich auf die Ausführungen zur Stellungnahme des Dezernates 51 der Bezirksregierung Münster unter B II.2.1.2.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der Neubau eines Hafenbeckens erfüllt die Merkmale eines solchen Eingriffs. Es beeinträchtigt die Natur und Landschaft, wobei sich die Beeinträchtigungen wie folgt zusammenfassen lassen: Verlust der Bodenfunktion und der Vegetationsstruktur durch Flächenversiegelung, Verlust von Biotopstrukturen und somit auch Verlust von Lebens-/Teillebensräumen.

Ein Bestandteil des Vorhabens ist die Ersatzmaßnahme „Sanierung einer Heidefläche im Naturschutzgebiet „Heiliges Meer – Heupen“. Das NSG befindet sich in etwa 950 m Entfernung zum geplanten Bauort des Hafenbeckens. Bei dieser Maßnahme erfolgte auf einer vergrasteten Heidefläche von

---

15.400 m<sup>2</sup> ein Abplaggen der Vegetationsdecke. Die dafür in Anspruch genommene Fläche befindet sich im Eigentum des Landschaftsverband Westfalen-Lippe. Die Umsetzung dieser Maßnahme wurde im Februar 2022 abgeschlossen. Die periodische Pflege dieser sanierten Heidefläche obliegt dem LWL.

Das Material wurde vollständig auf dem Grundstück des Hochwaldgeländes in ein Landschaftsbauwerk eingebracht.

In der Bilanzierung der ökologischen Wertigkeit der Planung gegenüber des Bestandes ergibt sich unter Bewertung des Eingriffs sowie der Vermeidungs-, Minimierungs- und der bereits durchgeführten Kompensationsmaßnahme ein Kompensationsüberschuss von 3.850 WE.

Nach Beurteilung des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplanes und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Naturschutzverbände kommt die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit der Höheren Naturschutzbehörde somit insgesamt zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden wurden und die unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch die geplanten Maßnahmen ausgeglichen werden.

Damit sind die naturschutzrechtlichen und -fachlichen Anforderungen der Eingriffsregelung gemäß §§ 14 ff BNatSchG erfüllt.

## **II.6 Abschließende Beurteilung über den Plan**

Bei der Planfeststellung sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen.

Aufgrund der im Verfahren vorgebrachten Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der eingebrachten Einwendungen, der Auswertung des Erörterungstermins, der UVP-Vorprüfung sowie der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, der Artenschutzprüfung und meiner fachlichen Beurteilung sind keine Gründe erkennbar, die nach Abwägung aller relevanten öffentlichen und privaten Belange und nach Ausübung meines pflichtgemäßen Ermessens einer

---

Planfeststellung des Vorhabens entgegenstehen. Zwingende Versagensgründe ergeben sich nicht. Das Vorhaben entspricht bei Einhaltung der formulierten Nebenbestimmungen den gesetzlichen Umweltschutzanforderungen und anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften. Die Zustimmung des Wasserstraßen - und Schifffahrtsamtes Mittellandkanal, Elbe-Seitenkanal liegt vor.

Die Planfeststellung ist gerechtfertigt.

**C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Münster erhoben werden.

**D. Zustellungshinweise**

Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Vorhabenträger, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen, über deren Stellungnahmen entschieden worden ist, zugestellt (§ 74 Nr. 4 VwVfG NRW). Außer an den Träger des Vorhabens sind mehr als 50 Zustellungen nach § 74 Abs. 4 VwVfG NRW vorzunehmen, sodass diese Zustellungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden. Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung nach § 74 Abs. 4 S. 2 VwVfG NRW im amtlichen Veröffentlichungsblatt der zuständigen Behörde und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekanntgemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird; auf Auflagen ist hinzuweisen.

Eine Ausfertigung des Beschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes bei der Gemeinde Recke zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt und ebenfalls auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster unter [www.brms.nrw.de/go/verfahren](http://www.brms.nrw.de/go/verfahren) (Stichwort: Gewässerausbau) veröffentlicht.

Bezirksregierung Münster

Obere Wasserbehörde

Az.: 54.09.01.04-013

Münster, den 11.03.2024

i.A.

gez. Brockmeier

ausgefertigt:

gez. Brackmann

## E. Anlagen

### I. Rechtsgrundlagen

AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
BauGB	Baugesetzbuch
BauO NRW	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 – BauO NRW 2018)
BinSchStrO	Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
FFH-RL	Flora-Fauna –Richtlinie 92/43/EWG
LImSchG	Gesetz zum Schutz vor Luftverunreinigungen, Geräuschen und ähnlichen Umwelteinwirkungen (Landes-Immissionsschutzgesetz)
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz)
LWG NRW	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie* (Planungssicherstellungsgesetz)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VV-Artenschutz	Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen

WaStrBAV	Bekanntmachung der Strompolizeiverordnung zum Schutz bundeseigener Betriebsanlagen an Bundeswasserstraßen (Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung)
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz

Die im Verzeichnis genannten Gesetze und Verordnungen sind unter Berücksichtigung von Übergangsvorschriften in der jeweils aktuellen Fassung angewendet worden. Sofern Gesetze und Verordnungen nicht in der aktuellen Fassung angewandt wurden, ist dies im Fließtext gekennzeichnet.

## II. Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
aF	alte Fassung
Anl.	Anlage
Az.	Aktenzeichen
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
BfN	Bundesanstalt für Naturschutz
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CCT	Correlated Color Temperature (Farbtemperatur)

CEF-Maßnahmen	Maßnahmen zur Sicherstellung der „Continuous Ecological Function“ (i. d. R. vorgreiflich durchzuführende Ausgleichsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der kontinuierlichen ökologischen Funktion)
cm	Zentimeter
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DIN	Deutsches Institut für Normung
DWA Merkblatt 619	Ökologische Baubegleitung bei Gewässerunterhaltung und -ausbau
EHW	Ermittlungsunterstützende Hinweise
EU	Europäische Union
e.V.	eingetragener Verein
f(f).	(fort-)folgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
ggf.	gegebenenfalls
GOK	Geländeoberkante
HDD	Horizontal Directional Drilling (gesteuertes Horizontalbohrverfahren)
inkl.	inklusive
i.V.m.	In Verbindung mit
K	Kelvin
km	Kilometer
m	Meter
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
MLK	Mittellandkanal
NHN	Normalhöhennull
nm	Nanometer

LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nord-rhein-Westfalen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd.	Laufend(e)
LNU	Landesgemeinschaft für Naturschutz und Umwelt
LWL-Kabel	Lichtwellenleiter
MBI. NRW	Ministerialblatt Nordrhein-Westfalen
m	Meter
mm	Millimeter
NABU	Naturschutzbund Deutschland
Nr.	Nummer
NSG	Naturschutzgebiet
o.ä.	Oder ähnlich
o.g.	oben genannt
OVG	Oberverwaltungsgericht
Rev.	Revisionsnummer
RL	Richtlinie
Rn	Randnummer
S.	Seite/Satz
t	Tonne(n)
TR	Technisches Regelwerk
Tsd.	tausend
u.a.	unter anderem
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VNU	Verband für Nachhaltigkeits- und Umweltmanagement
WE	Werteinheit

WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
z. B.	zum Beispiel

### III. Anlagen

#### III.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
	<b>Antrag</b>	<b>1.0</b>	06.09.2022	
1	Bauantrag § 68 WHG	1.1		Text
2	Baubeschreibung / Nutzungskonzept Hafenbecken	1.2	18.08.2021	Text
3	Anmerkungen Bauantrag	1.3		Text
	<b>Lagepläne</b>	<b>2.0</b>		
4	Topografische Karte	2.1	17.11.2020	1:25.000
5	Amtliche Basiskarte	2.2	17.11.2020	5.000
6	Werkslage- und Geländeplan	2.4	28.02.2018	5.000
7	Flächennutzungsplan Recke Obersteinbeck	2.5		div.
	<b>Anlage und Betrieb</b>	<b>3.0</b>		
8	Beschreibung der zum Betrieb erforderlichen technischen Einrichtungen und Nebeneinrichtungen	3.1		Text
9	Angaben zu verwendeten und anfallenden Energien	3.2		Text

10	Gliederung der Anlage in Anlage- teile und Betriebseinheiten	3.3		Text
11	Betriebsgebäude, Maschinen, Ap- parate und Behälter	3.4		Text, Ta- belle
12	Angaben zu gehandhabten, ein- gesetzten und entstehenden Stoff- fen	3.5		Text, Ta- belle
13	Technische Infos zum Travellift	3.6		
14	Systemprospekt Travellift 50/60 to	3.6.1		
15	Technische Zeichnung der Travel- liftanlage 50 to	3.6.2		
	<b>Emissionen und Immissionen im Einwirkungsbereich der An- lage</b>	<b>4.0</b>		
16	Art und Ausmaß aller luftverunrei- nigenden Emissionen	4.1		Text
17	Betriebszustand und Emissionen von staub-, gas- und aerosolförmi- gen luftverunreinigenden Stoffen sowie Gerüchen	4.2		Text, Ta- belle
18	Art und Ausmaß von Schallemissi- onen	4.3		Text
19	Betriebszustand und Schallemissi- onen	4.4		Text, Tabelle

20	Quellenverzeichnis der Emissionen von Staub-, gas-, und aerosolförmigen luftverunreinigenden Stoffen sowie Gerüchen	4.5		
21	Quellenplan der Schallemissionen	4.6		
	<b>Anlagensicherheit</b>	<b>5.0</b>		
22	Vorgesehene Maßnahmen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor sonstigen Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen	5.1		Text
	<b>Arbeitsschutz</b>	<b>6.0</b>		
23	Vorgesehene Maßnahmen zum Arbeitsschutz	6.1		Text
24	Verwendung und Lagerung von Gefahrstoffen	6.2		Text
	<b>Betriebseinstellung</b>	<b>7.0</b>		
25	Vorgesehene Maßnahmen für den Fall der Betriebseinstellung	7.1		Text
	<b>Abfälle</b>	<b>8.0</b>		
26	Vorgesehene Maßnahmen zur Vermeidung, Verwertung, oder Beseitigung von Abfällen	8.1		Text
27	Herkunft, Art und Menge von Abfällen, ohne Abwässer	8.2		Text
28	Verbleib der Abfälle	8.3		Text

	<b>Abwasserbeseitigung, Regenwasserableitung, Wasserversorgung</b>	<b>9.0</b>		
29	Allgemeine Angaben zur Abwasserwirtschaft	9.1		Text
	Entwässerungsplan	9.2		
30	Entwässerungsplan, Gesamtanlage	9.2.1	21.03.2022	500
31	Entwässerungsplan, Detailplan	9.2.2	21.03.2022	250
32	Beschreibung der abwasserrelevanten Vorgänge	9.3		Text
33	Angaben zu gehandhabten Stoffen	9.4		Text
34	Maßnahmen zur Überwachung der Abwasserströme	9.5		Text
35	Abwasseranfall und Charakteristik des Rohabwassers	9.7		Text, Tabelle
36	Abwasserbehandlung	9.8		Text
37	Niederschlagsentwässerung	9.9		Text
38	Trinkwasserversorgung	9.10		Text
39	Umgang mit wassergefährdenden Stoffen	10.0		Text, Tabelle
40	Beschreibung wassergefährdender Stoffe, mit denen umgegangen wird	10.1		Text, Tabelle

41	Anlagen zum Lagern/Abfüllen/Umschlagen wassergefährdender Stoffe	10.2		Text
42	Rohrleitungsanlagen zum Transport wassergefährdender Stoffe	10.3	21.03.2022	500
	<b>Unterlagen zum Bauwerk</b>	<b>11.0</b>		
43	Werkslage- und Geländeplan	11.1	28.02.2018	500
44	Schnitt Hafenbecken	11.2	01.10.2020	ohne
	<b>Zeichnungen (Grundrisse, Ansichten, Schnitte)</b>	<b>11.3</b>		
	Gesamtzeichnung Hafenanlage	11.3.1		
	<b>Geprüfte Statiken</b>	<b>11.5</b>		
45	Statik - Vorhafen	11.5.1		
46	Statik - Dammplatte	11.5.2		
47	Statik - Kaimauer Vorhafen, Torpfeiler, Dammplattenschiene	11.5.3		
48	Statik - Umwallung	11.5.4		
49	Statik - Travelliftanlage nur Bauwerk	11.5.5		
	<b>Brandschutz</b>	<b>11.6</b>		
50	Brandschutz Beschreibung in Textform	11.6.1		Text
51	Feuerwehr-Übersichtsplan	11.6.2	11.12.2020	1.000
	<b>Sonstige Bauvorlagen</b>	<b>11.7</b>		

52	Allgemeine Baugrundbeurteilung - Baugrundgutachten	11.7.1	13.01.2020	Text, div.
	Nachweis der Bauwerksabdich- tung	11.7.2		
53	Vorgehensweise zur Herstellung der Abdichtung	11.7.2.1		Text
54	Nachweis der Bauwerksabdich- tung	11.7.2.2		Text
	<b>Nachweis Schallschutz</b>	<b>11.8</b>		
	<b>Nachweis der notwendigen Ein- stellplätze</b>	<b>11.9</b>		
55	Nachweis der der erforderlichen Parkplätze	11.9.1		Text
56	Parkplätze Lageplan	11.9.2	28.02.2018	500
	<b>Nachweis zu Sozialräumen</b>	<b>11.10</b>		
57	Nachweis der erforderlichen Sani- täranlagen	11.10.1		Text
58	Lageplan des Ausbildungszent- rum mit Sozialbereich	11.10.2		1.000
59	<b>Berechnung des Bruttoraumin- haltes</b>	<b>11.11</b>		Text
	<b>Natur, Landschaft und Boden- schutz</b>	<b>12.0</b>		
60	Angaben zum Betriebsgrund- stück, sowie zu Natur, Landschaft und Bodenschutz	12.1		Text

61	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach dem UVP	12.2	05.02.2021	Text
	Kompensationsmaßnahmen	12.3		Text
62	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	12.3.1	13.12.2021	Text
63	ASP Artschutzprüfung Hochwald Gewerbepark	12.3.2	10.12.2021	Text
64	Betrachtung Fransenfledermaus Hafenbecken	12.3.3		Text
65	Betrachtung Gartenrotschwanz Hafenbecken	12.3.4		Text
66	Betrachtung Star Hafenbecken	12.3.5		Text
67	Dokumentation, Montage der Ersatzquartiere	12.3.6	23.06.2022	Text
68	Artenschutz - Formular - Naturschutzmaßnahme Ersatzquartiere	12.3.7		Text
69	Bestätigung Kompensation Flora regionalplan & uvp Planungsbüro GmbH	12.3.8	11.07.2022	Text
70	Bestätigung LWL Abplattung zur Kompensation Hafenbecken 02.22	12.3.9	08.03.2022	Text
71	Kampfmittelfreigabe Gemeinde Recke	12.4		Text
72	Karte ausgewiesener Schutzgebiete	12.5	30.11.2020	5.000

73	Altlastfreiheitsbestätigung	12.6	15.11.2018	Text
	<b>Anlagen</b>			
74	Diskussion Radwegverlagerung	A1	15.01.2022	Text
75	Lageplan der Radwegtrassen	A2		
76	Aktuelle Radwegbeschilderung	A3	Juni 2022	

**III.2 Planunterlagen, die aufgrund von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen ausschließlich den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme vorgelegt wurden**

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Planunterlagen	Unterlage Nr.	Datum	Maßstab 1:
77	Liegenschaften	2.3		2.500 1.000
78	Technische Beschreibung der ABKW - Abscheideanlage System A Neutrspin NS 20-5000, Nenngröße NG 20, technische Beschreibung	9.6	21.12.2021	Text
79	Hafenanlage Draufsicht 8669_S-1b	11.3.1	26.10.2021	100
80	Hafenanlage Schnitte 8669_S-2_b	11.3.2	27.10.2021	100
81	Hafenanlage Untersicht	11.3.3	26.10.2021	100
82	Vorhafen Grundriss 8669_S-4_a	11.3.4	26.10.2021	50
83	Bauzeitliche Abstützung Spundwand Vorhafen, Draufsicht 8669_S4_a	11.3.5	26.10.2021	50

84	Bauzeitliche Abstützung Spundwand Vorhafen, Schnitt 8669_S-2_b	11.3.6	27.10.2021	100
85	Hafentoranlage Detailplan	11.3.7	16.11.2021	25 10
86	Dammplatte Detailplan	11.3.8	16.11.2021	25
87	Bauabschnitte Hafenanlage	11.3.9	15.07.2020	500
88	Statische Berechnung zu allen Bauteilen	11.4		