



Arbeitsgemeinschaft
für Naturschutz
Tecklenburger Land e.V.

Mitglied der LNU - Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt
nach §3 Umweltrechtsbehelfsgesetz in NRW anerkannter Naturschutzverein

Stellungnahme aus der Sicht des Naturschutzes zur möglichen Hängeseilbrücke in Hörstel

Die Machbarkeitsstudie und das Tourismuskonzept des Kreises Steinfurt zum Bau der Hängeseilbrücke am „Nassen Dreieck“ zwischen Huckberg und Bergeshöveder Berg geht durchaus von einer Beeinträchtigung der Natur aus, Grund genug, dass sich die Arbeitsgemeinschaft für Naturschutz Tecklenburger Land e.V. intensiv mit den Unterlagen zu diesem Vorhaben befasst und Stellung bezieht.

Tourismus in Hörstel

Zweifellos ist Tourismus ein berechtigter Wirtschaftszweig. Was würde die Umsetzung des Projektes für Hörstel bedeuten? Wollen wir tatsächlich so viele Gäste hier am Nassen Dreieck haben? Wem nützt der Touristenstrom? Wo sollen die Leute ihr Geld ausgeben, denn das ist ja wohl der Sinn des Vorhabens?

Was führen die Studien des Kreises dazu aus?

Die spannende Brückenkonstruktion soll „*dem Tourismus in der Region einen Schub geben und als touristisches Highlight dienen*“. Demnach wäre „*mit einer Anzahl von dauerhaft rund 220.000 Besuchern jährlich*“ zu rechnen. In einer anderen Planungsvariante wird mit jeweils etwas höheren Anteilen der Besuchergruppen kalkuliert, sie ergibt rund 325.000 Besucher pro Jahr.

Die Studie geht von einem zurzeit „*insgesamt überschaubaren touristischen Angebot*“ aus. „*Das gastronomische Angebot, welches auf „TripAdvisor“ wiedergegeben wird, ist ebenfalls recht gering*“.

„*Entlang der Kanalufer sind etliche Flächen zu finden, die sich für die Anlage von Wohnmobilstellplätzen eignen*.“ Das Tourismuskonzept nennt weitere Verbindungsmöglichkeiten: „*Pferdetourismus ist vor allem in dem Stadtteil Hörstel-Riesenbeck vertreten, der sogar als Pferdefreundliche Gemeinde ausgezeichnet ist*.“

„*Eine spezifische Zielgruppe sind Sportboottouristen, die hier die Möglichkeit finden, vom Boot aus Wander- und Radtouren zu starten*“.

Angedacht wird weiterhin ein Informationszentrum zum Thema Wasserstraßen sowie ein Infozentrum zum Tecklenburger Land.

Eher verwirrend wirkt das Ziel „*der Verringerung negativer Effekte durch „Overtourism“ an anderen Hotspots des Tecklenburger Landes*“, die Seilbrücke dient quasi als Ablenkungsmanöver und Verlagerung der Probleme nach Hörstel.

Gefordert wird die Entwicklung eines „*Gesamtkonzeptes zu einem nachhaltigen und umweltverträglichen Tourismus*“.

Nach Erfahrungen mit ähnlichen Bauwerken im Hunsrück und Tirol kann das Ziel, eine besondere Attraktion im Tecklenburger Land zu etablieren, durchaus funktionieren, vor allem weil wir hier im Norden zwischen Nordseeküste, Ruhrgebiet und den benachbarten Niederlanden keine vergleichbaren Anziehungspunkt haben.

Dabei richtet sich das Angebot vor allem an Tagesausflügler und Naherholer sowie Kurzurlauber. Damit dürfte das Beherbergungsgewerbe von Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen kaum profitieren. An Übernachtungsgästen kämen Menschen, die ohnehin hier Urlaub machen, daher ist ein messbarer Zuwachs von Übernachtungen kaum zu erwarten. Die Chancen, die die Studie in der Ansiedlung von Ferienwohnungen sieht, dürfte daher ziemlich hypothetisch sein.

Die vorhandenen Gaststätten sind bisher für den prognostizierten Ansturm wohl eine eher dürftige Infrastruktur.

Was wird den Menschen außer der Brücke geboten?

Der Hermannsweg wird -gebührenpflichtig- über die Brücke führen, die „100-Schlösser-Radwanderroute“ läuft über das Nasse Dreieck. 24 Wanderwege zum Nassen Dreieck werden bei „Komoot“ als „Outdoor-Highlights“ angezeigt, das lokale Nonnenpättken und eine Teutoschleife führen ebenfalls dort vorbei. Die hohe Anzahl an Wanderern, Spaziergängern, die ihre Hunde frei laufen lassen, Joggern, Radfahrern und Mountainbikern stellt schon jetzt eine erhebliche Beeinträchtigung des Waldes dar.

Es sind deutliche Zweifel angebracht, ob hier den Planern nicht ihre Fantasie durchgegangen ist. Bei reiterlichen Großereignissen dürfte es ebenfalls nur einzelne schon anwesende Tagesausflügler hierher verschlagen. Für Kanuten und Standup-Paddler wird die wenig attraktive Kanalsituation durch die Hängebrücke kaum interessanter werden. Für Jachten und Hausboote fehlen ein Sportboothafen und weitere Anlegestellen, die im Planfeststellungsverfahren zum Neubau der Schleusen nicht einmal angedacht sind. Im Allgemeinen sind auf den Kanälen ohnehin im Sommer nur hin und wieder Durchfahrer zu interessanteren Bootsrevieren zu beobachten.

All diese Ideen neben der zusätzlich anzusiedelnden Gastronomie ergeben eher das Bild eines „Freizeitparks“.

Es wird demnach zu einer erheblichen Belastung von Natur und Landschaft kommen. Der touristische Nutzen für die Gastronomie aller Stadtteile dürfte also überschaubar bleiben.

Bauwerk Brücke

Was führen die Studien des Kreises dazu aus?

Für die rund 300 Meter lange Nepalesische Hängeseilbrücke sind die Bruttogesamtkosten einschließlich Baunebenkosten und Mehrwertsteuer mit rund 1,5 Mio Euro angesetzt. Sie soll möglichst unauffällig in die Landschaft integriert werden.

Alternativ angedacht wird die Variante einer zukünftigen Landmarke mit mächtigen Pylonen, *„die schon aus der Ferne gut sichtbar ist und zugleich Interesse weckt, das Nasse Dreieck zu besuchen“*.

In einer überschlägigen Ermittlung aber dürfte für die Brücke selbst eine Fläche von 7.000 bis 9.000 m² von Rodung und Aufwuchsbeschränkung betroffen sein.

Die wesentlichen Probleme für den Naturschutz werden weniger beim Baukörper der Brücke selbst, den zwei Betonfundamenten auf den Bergrücken, gesehen.

Die „Landmarken-Variante“ sollte aus Sicht des ehrenamtlichen Naturschutzes gar nicht erst ernsthaft diskutiert werden.

Problematisch ist die Notwendigkeit weitere Rodungserfordernisse für das Umfeld der Brückenportale, für die Abspannung der Brücke, für mögliche Aussichtspunkte, Zufahrten und Zuwegungen und eine Stromversorgung an den beiden Einstiegspunkten, welche neu hergestellt werden müsste. Hieraus ergeben sich gravierende Dauerschäden für Natur und Landschaft.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft vor Ort sind also keineswegs vorübergehend und unerheblich.

Zufahrts- und Wanderwege

Was führen die Studien des Kreises dazu aus?

Einerseits wird empfohlen, „das Angebot an Freizeitaktivitäten und insbesondere das Wanderwegenetz zu ergänzen. So ist z.B. ein attraktiverer Wanderweg zum Kloster Gravenhorst zu suchen“. Aber schon aus touristischen Gründen müssten attraktive Wege nach Bevergern und Riesenbeck angelegt werden, „auf denen die Besucherströme gebündelt werden“. Andererseits ist zu prüfen, „ob vorhandene (Trampel)Wege auch zurückgebaut werden können und welche Wegeverbindungen unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse tatsächlich gebraucht werden“.

Während der Bauphase müssen temporäre Baustraßen mit zumutbaren Steigungen und Befestigungsmaßnahmen für schwere Lastkraftfahrzeuge, Transportbetonmischer, Kräne u.a. auf Huckberg und Bergeshöveder Berg hergestellt werden, die zu umfangreichen Baumfällungen, Erdbewegungen, Bodenverdichtung führen werden.

Aber auch für die Zukunft wurde von den Behörden angeregt, Rettungsfahrzeugen eine Zufahrt zu beiden Brückenköpfen zu ermöglichen, um die Rettungsfristen einhalten zu können. Dazu würden immerhin dauerhaft etwa 3 m breite befestigte Zufahrten mit WenDEMöglichkeit benötigt.

An zahlreichen anderen touristischen Highlights lässt sich allerdings beobachten, dass sich nur ein Bruchteil der Besucher tatsächlich mehr als ein paar Hundert Meter weit von der eigentlichen Attraktion zu Fuß weiter wegbewegt.

Durch den Ausbau von Wegen und Straßen wird der Natur bleibender Schaden zugefügt, die schiere Masse an Menschen auf den Wanderwegen führt zur Beunruhigung des Waldes und Entwertung der Natur.

Parkmöglichkeiten

Was führen die Studien des Kreises dazu aus?

Laut der Studien muss davon ausgegangen werden, dass der Großteil der Besucher der geplanten Brücke mit dem privaten KFZ anreisen wird, nicht zuletzt, weil „der ÖPNV nur unzureichend ausgebaut“ ist. „Bei Beibehaltung der derzeitigen dezentralen Struktur der Parkplätze ist mit einem nicht unerheblichen Parkplatzsuchverkehr zu rechnen“

„Da die genannten Parkplätze bereits heute genutzt werden, ist sicher davon auszugehen, dass die zusammen geschätzt 80 Stellplätze weder zu normalen Zeiten noch bei höherem Parkdruck (bei schönem Wetter und an Wochenenden) ausreichen. Deshalb sollten sowohl neue dauerhafte Parkplätze als auch neue Bedarfsparkplätze eingerichtet werden. Gleichzeitig müssten die bestehenden Parkmöglichkeiten bewirtschaftet und wildes Parken wirksam unterbunden werden.“

„Die Parkplätze müssten unweit der Autobahnabfahrt Hörstel auf bisherigen landwirtschaftlichen Flächen geschaffen werden. Die Parkplätze würden bewirtschaftet und trügen sich dann bald selbst.“

„Einnahmen dieses Projektes würden im Wesentlichen durch die Parkplätze generiert, deren Betreiber die Stadt Hörstel sein könnte.“

Großflächig müssen bei der Anlage von Parkplätzen landwirtschaftliche und offene Böden vernichtet, verdichtet und versiegelt werden. Der Verlust an lebendigen Böden ist ein schwerwiegender dauerhafter Eingriff in Natur und Landschaft und widerspricht dem Ziel der Vermeidung von Versiegelung und Flächeninanspruchnahme.

Natur

Was führen die Studien des Kreises dazu aus?

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Thema „Schutz von Natur und Landschaft“ findet in den Machbarkeitsstudien nicht statt.

„Alle Funktionen des Naturhaushaltes, die biologische Vielfalt und das Landschaftsbild sollen nachhaltig gesichert werden. - Fortschreitende Verminderung der biologischen Vielfalt und ökosystemarmer Leistungsfähigkeit soll aufgehalten werden“

Aus den Studien geht hervor, *„dass dem Gebiet um den Huckberg eine hohe Bedeutung für Brutvögel beizumessen ist.“* Nachgewiesen sind Uhu und Sperber, welche nach Bundesnaturschutzgesetz zu den streng geschützten Arten zählen.

Unmittelbar nordöstlich des geplanten Standortes der Hängeseilbrücke liegt das rund 25 ha große Naturschutzgebiet „Steinbruch Gravenhorst“. Die Ausweisung erfolgte mit folgenden Zielen: *„Erhalt und Entwicklung seltener Lebensstätten von Tier- und Pflanzenarten“*. Das LANUV NRW schreibt *„von potenzieller Gefährdung dieses Biotops durch „Freizeitaktivitäten (Sport, Erholung)“ und schlägt als Maßnahmen für eine Verbesserung „Beschränkung der Freizeitaktivitäten“ vor.*

Sensible Bereiche (wie u.a. Steinbrüche) sollten dauerhaft und funktional abgesperrt werden. *„Sensible naturräumliche Gebiete sind von Besuchern freizuhalten oder nicht erschlossene Attraktionen (z.B. Hexenhöhle) entweder zu erschließen oder unzugänglich zu machen.“*

Im **Regionalplan Münster** ist der Huckberg als Waldbereich und zum Schutz der Natur dargestellt, ausgewiesen zum Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung, ausgenommen sind lediglich die Bereiche, die direkt an die Kanäle angrenzen. Der Bergeshöveder Berg ist als Waldbereich zum Schutz der Natur dargestellt, ausgewiesen zum Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung. Der Teutoburger Wald bis Tecklenburg ist als Biotopverbundfläche VB-MS-3711-003, der „Huckberg bei Bevergern“ als schutzwürdiges Biotop (BK 3711- 0223) festgesetzt. Am Huckberg befindet sich laut „Biotopkataster NRW“ eine Vielzahl unterschiedlicher Biotope mit unterschiedlichen Lebensraumtypen. Dazu zählen gefährdete Heideflächen, Hainsimsen-Buchenwald, Laubwälder und Felsstrukturen.

Um die geplanten Widerlager auf dem Bergeshöveder Berg und dem Huckberg stockt ein Mischwald von Laub- und Nadelgehölzen unterschiedlichen Alters.

In der Nähe der geplanten Hängeseilbrücke ist ein Winterquartier von Fledermäusen. Ebenfalls sind Lebensräume von Zauneidechsen sowie eine Schwarzspecht- und eine Uhubrut im direkten Umfeld bekannt.

Die Aussagen des LANUV NRW untermauern den Aspekt, dass durch das Vorhaben potenziell Störwirkungen auf Flora und Fauna entstehen können.

Die geplante Hängeseilbrücke stellt einen schwerwiegenden Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt dar. Das Landschaftsbild wird unweigerlich verändert. Die Schutzziele des Landschaftsschutzgebietes und des Natur- und Geoparks „Terra viva“ dürften damit grundsätzlich gefährdet sein.

Fazit

Bei der Umsetzung des Brückenprojektes und den entworfenen Infrastrukturmaßnahmen erwartet die ANTL erhebliche Nachteile für das Gebiet.

Die notwendige touristische Infrastruktur, um Gewinne für Stadt und Region zu erzielen, ist im Wesentlichen noch nicht vorhanden und müsste erst aufgebaut werden. Dadurch wird eine Vielzahl von negativen Folgen zu Zerstörung und Belastung des Gebietes beitragen:

Verlust von offenen, belebten Böden, landwirtschaftlichen Flächen und intakten Waldstrukturen und durch den Baukörper der Brückenwiderlager, durch befestigte Wege, Zufahrten, Parkplätze, Wohnmobilstellplätze, dauerhafte oder temporäre Anlagen für Bewirtung, Toiletten, Ausstellungen, u.a. Befürchtet wird eine Möblierung der Landschaft mit Spielplätzen, Picknickbänken, Papierkörben, die auch regelmäßig geleert werden müssen. Beunruhigung und massive Störung von Wald und Wild durch zahlreiche Besucher und ihre Aktivitäten sind als Folgen abzusehen. Notwendig sind Eingriffe in Gehölzstrukturen, die unter und neben der Brücke dauerhaft niedrig gehalten werden müssen.

Erhebliche Belastung örtlicher Wohnanlagen, Straßen und Wege sind unvermeidbar.

Von all dem hat die Natur keinen Nutzen, es könnte voll werden im Wald.

Der geplante „nachhaltige und umweltverträgliche Tourismus“ dürfte mit diesem Projekt kaum umsetzbar sein. Die touristische Attraktivität der Region besteht im Wesentlichen in der vielfältigen naturnahen Landschaft. Der gewünschte Massentourismus wird diese Grundlage seiner ursprünglichen Attraktivität gefährden und einen Großteil der vielfältigen erlebbaren Natur zerstören.

Die Eingriffe und dauernden Belastungen für Natur und Landschaft stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum prognostizierten Vorteil für den Tourismus der Region.

26. Januar 2022 Beschluss des ANTL-Vorstandes