

An die

Ratsfraktionen

- CDU-Fraktion
- SPD-Fraktion
- GAL-Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- FDP-Fraktion
- DIE LINKE

Ratsgruppen

- UWG/ÖPD

sowie

- Piraten

### **Ausbau Dortmund-Ems-Kanal, Stadtstrecke Münster**

#### **hier: Fragenkataloge der Fraktionen und sonstiger Stellen an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Sitzung des Planungsausschusses am 30.03.2011 wurden die Fraktionen und Gruppen mit Blick auf ihre internen Beratungen zum Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals im Bereich der Stadtstrecke Münster am 04.04.2011 bzw. auf die kommende Ratssitzung am 06.04.2011 gebeten, bei Bedarf Fragenkataloge zu formulieren und diese der Verwaltung per email unter [stadtplanung@stadt-muenster.de](mailto:stadtplanung@stadt-muenster.de) zuzuleiten. Die Verwaltung hatte im Planungsausschuss eine zeitnahe Weiterleitung an das Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine bzw. an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster zugesagt und dies auch unmittelbar nach jeweiligem Eingang erledigt.

Weiter wurde vereinbart, dass den Fraktionen alle Fragenkataloge zur Kenntnis zugeleitet werden:

Somit sind nachfolgend die hier bis zum 01.04.2011, 15:00 Uhr, eingegangenen Fragenkataloge der Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Grüne/GAL, der Ratsgruppe UWG/ÖDP MS sowie des VerkehrsClubDeutschland (Herr Werner) und der Verwaltung jeweils im Originalwortlaut in diesem Dokument bzw. als Anlage (UWG/ÖDP MS) zusammen gefasst aufgelistet.

Die FDP verzichtet auf die Formulierung von Fragen. Von der Partei DIE LINKE sind bislang keine Fragen eingegangen.

Eine Beantwortung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist bis Montag, 04.04.2011, spätestens 14:00 Uhr, erbeten worden, damit die Stellungnahmen den Fraktionsbüros bzw. Geschäftsstellen von hier aus noch rechtzeitig vor Beginn ihrer Fraktionssitzungen zugeleitet werden können.

I.A.

gez.

Christian Schowe

### **Fragen zum Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals im Stadtgebiet Münster**

1. Bislang wurde der Ausbau des DEK immer als wirtschaftlich dringliches Projekt bezeichnet. Ist dies nun anders oder woraus resultiert die Verdoppelung der Bauzeit auf zehn Jahre? Wie wirkt sich die verlängerte Bauzeit auf die Renaturierung des Uferbereiches aus?
2. Mit dem Ausbau des DEK ist die Förderung der Binnenschifffahrt im Gütertransport und damit die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf das Wasser verbunden. Welche Auswirkungen hat die Verlängerung der Bauzeit auf den Güterverkehr? Wie viele Tonnen Fracht müssen in dieser Zeit statt auf dem Wasser mit dem Lkw transportiert werden?
3. Welche Bautätigkeiten sind unabhängig von der gewählten Ausbauvariante auf jeden Fall notwendig, damit dauerhaft die gängigen Schiffstypen auf dem Kanal verkehren können?
4. Wie würde sich die Binnenschifffahrtssituation auf dem DEK im Stadtgebiet Münsters entwickeln, wenn eine Einbahnregelung umgesetzt würde? Mit welchen Wartezeiten wäre an den beiden Enden der Einbahnstrecke zu rechnen? Welches Schiffsaufkommen legen Sie zugrunde?  
Welche Auswirkungen hätte die Einbahnregelung auf die Förderung der Binnenschifffahrt im Gütertransport und damit auf die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf das Wasser?
5. Welche Auswirkungen hätte eine Einbahnregelung auf den Freizeitsport auf dem DEK, insbesondere auf den Rudersport?
6. Wenn der Kanal nicht verbreitert, sondern nur ausgebaggert würde, gäbe es dann Schiffe zur Ausbaggerung, die das Arbeiten auf dem Wasser so ermöglichen, dass weiterhin Schiffe die Baustelle passieren können? Da diese Schiffe kleiner als ein Standardausbauschiiff wären, wie würde sich dies auf die Bauzeit und die Baukosten auswirken?

01.04.2011

---

### **Fragen der SPD-Fraktion**

1. Welche Folgen für die Arbeiten an den Böschungen und Spundwänden hätte der Verzicht auf den zwischiffigen Kanalausbau (Arbeiten vom Wasser bzw. Land aus)?
2. Fahren heute bereits die langen Schubverbände auf dem DEK, für die der Kanalausbau eigentlich dienen soll?

3. Hat sich die Bedarfslage für den Kanalausbau in den letzten Jahren geändert, wird sie zukünftig abnehmen; mit welchen Zahlen wird kalkuliert?
  4. Welche Arbeiten müssen selbst dann durchgeführt werden, wenn nur einschiffig ausgebaut wird?
  5. Auf wie viel Prozent Kostenersparnis kann der Verzicht auf die Kanalverbreiterung ungefähr geschätzt werden? Gibt es hierzu absolute Zahlen?
  6. Wann und in welchem Gremium ist die Entscheidung zur "Streckung" der Bundesmittel gefällt worden (wo nachlesbar)?
  7. Welcher Schiffstyp soll neu nach einer Kanalverbreiterung den DEK passieren können; mit wie vielen Schiffen dieses Typs ist am Tag zu rechnen?
  8. In welchem Kanalabschnitt müssten bei Einbahnregelung die wartenden Schiffe anhalten und liegen?
  9. Ist es denkbar, die Verbreiterung als Schlussmaßnahme erst nach einigen Jahren Erfahrungsbetrieb mit einschiffigem Ausbau vorzunehmen?
  10. Ist ein Böschungsausbau in Trapezform möglich ohne den Kanal zu verbreitern, obwohl das Kanalbett vertieft wird?
- 

**Fragen von Bündnis90/Grüne/GAL betreffs DEK zur Weiterleitung an das Wasserschiff-  
fahrtsamt zwecks Beantwortung am kommenden Montag, 04.04.2011  
Bitte ebenfalls weiterleiten an die im Rat vertretenen Parteien**

Münster, den 31.03.2011

**A) Faktische Verkehrsentwicklung**

1. Laut Planfeststellungsbeschluss Seite 91 (Integrationsszenario 2015) wird bei gleicher Güterstruktur eine Zunahme der Ladungsmenge auf weniger Schiffe (-5,5%) erwartet. Welche Zahlen auf welchen Grundlagen wurden im Rahmen des ASSVW am 30.3. vorgestellt (anstatt 40 Schiffe werden 52 Schiffe am Tag erwartet)
2. Wie hat sich der Schiffsverkehr in den letzten Jahren auf dem DEK entwickelt? Wie stellt sich die Entwicklung im Vergleich zur Prognose dar? Wann ist mit einer Anpassung der über zehn Jahre alten Prognosen zu rechnen?
3. Wie ist die Anzahl der Schiffe, die im Schnitt der letzten drei Jahre täglich die Schleuse passierten? Wie viele Schiffe/Schubverbände sind davon in der planerisch relevanten Größenordnung?
4. Falls Schiffe/Schubverbände in der planerisch relevanten Größenordnung den DEK nicht passieren – welche Strecke nehmen Sie zurzeit dann?
5. Welche Tonnagen werden durchschnittlich und in toto zurzeit täglich auf dem Kanal bewegt?

6. Ab wo bremsen zurzeit Schiffe auf Talfahrt vor der Schleuse ab? Wann wird die Schleuse per Funk kontaktiert?

### **B) Auswirkungen Schiffsgröße**

1. Wie oft kommt es zu Schiffsbegegnungen in der planerisch relevanten Größenklasse auf dem betroffenen Kanalabschnitt, zur Zeit/prognostiziert mit/ohne Abbremsstrecke?
2. Welche Einschränkungen bestehen zurzeit für Schiffe/Schubverbände der planerisch relevanten Größenklasse auf dem betroffenen Teilstück? Welche Folgen haben diese Einschränkungen?
3. Wie ist der Begegnungsverkehr in der Kurve Pleistermühlenbrücke zurzeit geregelt?
4. Wie stellt sich eine ggf. flexible Einbahnregelung im Vergleich zur Ist-Situation dar? Welche Auswirkungen hat eine ggf. flexible Einbahnregelung zeitlich im Vergleich zur aktuellen Situation?

### **C) Einbahnregelung**

1. Welche Kostenersparnis bedeutet eine ggf. flexible Einbahnregelung gegenüber der Kanalverbreiterung?
2. Wie viel ha Grün- und Freiflächen bleiben mehr erhalten, wenn der Kanal nicht verbreitet wird?
3. Wie würde sich eine Einbahnregelung auf den Brückenbau auswirken?
4. Welche Ersparnis/Kosten würde eine Beibehaltung der jetzigen Brückenlängen (ausdrücklich nicht: Höhen) bedeuten?
5. Wie würde sich eine Einbahnregelung auf die Bauzeit von Kanalabschnitt und Brücken auswirken?
6. Welche Möglichkeiten der Flexibilisierung einer Einbahnregelung gibt es (Temporäre Regelung, gestuft nach Schiffs-/Schubverbandsgröße)?
7. Sportboote (ohne Motorantrieb) sind nach telefonischer Auskunft des DRV von (Einbahn-)Verkehrsregelungen für die Personen- und Güterschifffahrt auf den Bundeswasserstraßen grundsätzlich nicht betroffen. Ist es also zutreffend, dass auch bei Einbahnregelung für die Motorschifffahrt Fahrzeuge mit „Muskelantrieb“ im Zweibahnverkehr fahren können?
8. Bedeutet eine Einbahnregelung automatisch, dass nur Spundwände gesetzt werden?
9. Laut Information des WSA am 30.03.2011 im ASSVW müssen bei einem einschiffigen Ausbau sämtliche, mindestens aber deutlich mehr Arbeiten von der Landseite erfolgen. Die Arbeitsgeräte auf dem Wasser seien 10.5 Meter breit. Ein Begegnungsverkehr sei bei Verzicht auf die Verbreiterung nicht möglich. Dies erstaunt, da auch ein Zweibahnssystem mit Bauarbeiten im schmalen Bereich anfangen muss. Auch sieht der Planfeststellungsbeschluss sowohl Wasser- als auch landseitige Arbeiten vor. Welche Baugeräte werden wann zum Einsatz kommen? Welche Alternativen wären ggf. in Betracht zu ziehen?
10. Stimmt es, dass wartende Schiffe im Leerlauf laufen und daher ca. nur 1/10 der Energie verbrauchen (bei entsprechend verminderten Emissionen)?

11. Stimmt die Information aus dem ASSVW, dass die Einrichtung einer Signal- bzw. Funkgesteuerten Einbahnlösung und insbesondere ihre planerischen sowie verkehrlichen Folgen vom Wasser- und Schifffahrtsamt nie detailliert geprüft wurden?

#### D) Verbreiterung

1. Was geschieht nach derzeitiger Planung mit dem durch die Verbreiterung verursachten Aushub?
2. Welche Auswirkung hat der Aushub auf die Verkehrsbelastung im Umfeld der Baustellen (Abtransport)?
3. Welche landschaftlichen Wiederherstellungsmaßnahmen im Zuge des Brücken-/Dückerbaus können sinnvollerweise überhaupt vorgenommen werden, bevor die Verbreiterungsmaßnahmen der Lose 1 und 2 stattfinden? Anders gefragt: Was geschieht zwischenzeitlich mit den Bereichen/Freiflächen, die sowohl vom Brücken- bzw. Dückerbau, als auch von der Kanalverbreiterung betroffen sind?

#### E) Finanzplanung

1. Kann die WSD eigenständig mit den vom Bund bereitgestellten Mittel planen, oder gibt es Vorgaben aus dem Verkehrsministerium? Wenn ja, welche?

---

#### Fragen des VCD

---

#### Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals Stadtstrecke Münster

31.3.2011

---

Fragen im Anschluss an die Präsentation während der 13. Sitzung des ASSVW am 30.3.2011

1. Im Falle eines **teilweisen Verzichts auf die Verbreiterung** des DEK (besonders betroffener Bereich zwischen Wolbecker und Warendorfer Straße, Länge circa 1 Kilometer): Wie lange braucht ein Frachtschiff ( $V = 10 \text{ km/h}$ ), um diese Strecke zu passieren?
2. Wie viele Minuten beträgt die **Passierzeit eines Frachtschiffs durch die Schleuse** von Toröffnung (Einfahrt) bis zu Toröffnung (Ausfahrt).
3. Aus der Frequenz von 50 Schiffen pro Tag ergibt sich, dass im Durchschnitt alle halbe Stunde ein Frachtschiff den DEK im Bereich der Stadt Münster passiert. Lässt sich daraus ableiten, dass bei einem nicht verbreiterten Streckenabschnitt von circa einem Kilometer **ständig zwei Schiffe gleichzeitig** von zwei Seiten die "Engstelle" erreichen?

4. Ist eine **Vorsignalisierung** möglich, so dass die Frachtschiffe ihre Geschwindigkeit im Vorfeld mindern, um ohne Wartezeit in die ampelgeregelte "Engstelle" einzufahren?
5. Welche Ergebnisse in puncto **Zunahme/Abnahme von beförderten Mengen und Zahl der Schiffe** zeitigte der bisherige Ausbau des Kanalnetzes in Deutschland (ab 1990)?

Mit freundlichen Grüßen

Patrik Werner

Nordstraße 36  
48149 Münster

0251-273316  
0163-7772511  
pwbm@k@munster.de

---

#### Fragen der Verwaltung:

1. Inwieweit sind Sport- und Freizeitnutzungen auf dem Wasser durch eine potenzielle Einbahnführung eingeschränkt bzw. nicht mehr möglich?
2. Inwieweit unterscheidet sich die Anzahl der zu fällenden Bäume im Falle einer Einbahnführung von den bisherigen Ausbauplanungen im 2-Richtungsverkehr? Die Frage entsteht vor dem Hintergrund, dass – nach Auskunft der WSD - allein durch die notwendige Brückenerhöhung und durch die in jedem Fall erforderliche Aufweitung im Bereich der Kurvenführung Prozessionswegbrücke die angrenzenden Bäume gefällt werden müssen.
3. Es wird um Darstellung der Wartezeiten der Binnenschiffe im Falle einer Einbahnführung gebeten; emittieren auch die wartenden Schiffe?
4. Inwieweit wäre im Falle einer additiven Mittelbereitstellung durch den Bund überhaupt eine weitere Beschleunigung der Baumaßnahme zu erzielen? Berücksichtigt werden sollte weiterhin der von der Stadt Münster geforderte sukzessive Neubau der Brücken und die jeweilige sofortige Fertigstellung der einzelnen Baufelder.

Ende