

Bürgerinitiative

„Die Ampel für den Kanal“

Kirsten Wegener-Bücker

Dr. Barbara Specht

Stephanie Rohdenburg

Münster, den 26.3.2011

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Vertreter und Vertreterinnen der Bürger und Bürgerinnen der Stadt Münster im Rat und im Planungsausschuss

Wir wenden uns heute mit der Bitte um Hilfe an Sie.

Falls der durch den Planfeststellungsbeschluss geplante Ausbau des Kanals stattfindet, wird unser innerstädtisches Bild durch die beabsichtigten Maßnahmen im östlichen Stadtteil nachhaltig zerstört sein. Wir wenden uns nicht generell gegen den Ausbau und die nötigen Erhaltungsarbeiten. Unser Einwand betrifft zum Einen die maximale Verbreiterung des Kanals und dem damit einhergehenden Eingriff in das Stadtbild und die Grünflächen. Zum Anderen richtet sich unser Einwand gegen die geplante Bauzeitverlängerung. Wir begrüßen die Bestrebungen aus ökologischen Gründen Güter vermehrt auf dem Wasserweg zu transportieren und sind überzeugt, dass eine besondere Ausbauvariante, sowie ein intelligentes Leitsystem im Stadtbereich Münster diesem Ansinnen nicht im Wege steht.

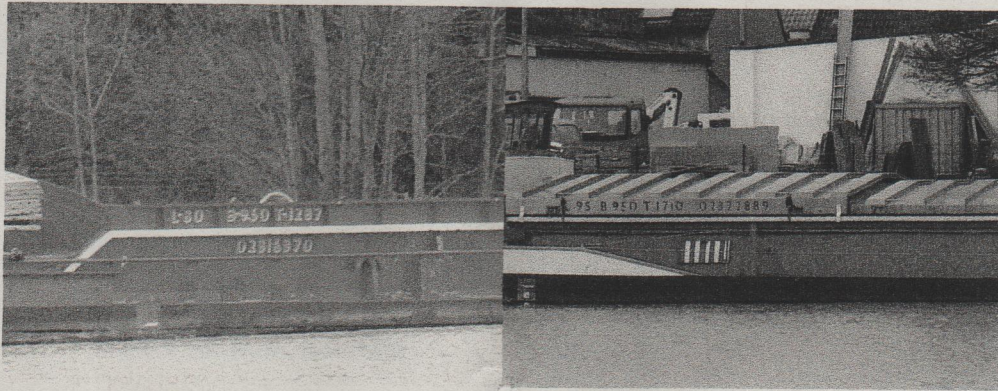
Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens haben viele Bürger versucht nach ihren Möglichkeiten Einfluss zu nehmen. Leider sind sinnvolle Vorschläge damals mit wenig fundierten Argumenten von Seiten der WSA abgeschmettert worden. Wie sollten wir „als nicht Fachleute“ diese Argumentationen entkräften?

- 1 *Die WSA behauptet: Die Verbreiterung und Vertiefung des Kanals ist erforderlich, um ausreichende Sicherheitsabstände für das Manövrieren und die Begegnung dieser Fahrzeuge (gemeint sind hier Schubverbände von 185 m Länge und 11,40m Breite Anm. Bürgerinitiative) zu erhalten.....“*

Die aktuelle Kanalbreite beträgt 38m. Die geplante Breite nach dem Ausbau soll auf der geraden Strecke 42 Meter und im Kurvenbereich mehr als 70 Meter betragen. Unsere Einwände richten sich gegen diese Verbreiterung. Auch bei Verzicht der Verbreiterung wäre im Rahmen eines intelligenten Leitsystems das Fahren von Großschiffen und Schubverbänden ohne Probleme möglich.

Nach unseren Informationen (siehe Bild vom 23.3.11) fahren schon heute derartige Schubverbände

175m lang eine Schubeinheit am 25.03. 2011 auf dem DEK vor der Schleuse



80 Meter +

95 Meter

- 2 Das WSA behauptet: Zitat (Seite 90 Planfeststellungsbeschluss) „Die westdeutschen Kanäle verbinden das Ruhrgebiet mit dem Rhein und den Rheinmündungshäfen sowie mit den deutschen Seehäfen und den Industrieregionen in Mittel und Ostdeutschland. Sie sind gebaut worden, um die Transportkosten für Massengüter, insbesondere Kohle, Erze und chemische Grundstoffe zu senken und somit die erheblichen Standortnachteile der rheinfernen Industrie im östlichen Ruhrgebiet zu vermindern“.

Nach unseren Informationen hat sich die Bedarfslage grundsätzlich geändert. Welche Güter werden tatsächlich noch transportiert. Welche Änderungen haben sich in den letzten 20 Jahren ergeben und wie sind diese veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigt worden?

- 3 Nach dem auf Seite 91 im Planfeststellungsbeschluss zitiertem Integrationsszenario 2015 wird nicht die Menge der Schiffe zunehmen sondern um 5,5 % sinken. Erwartet wird die Zunahme der Gütertonnen um 36,2 % auf weniger Schiffe. Nach uns vorliegenden Zahlen passieren aktuell 40 Binnenschiffe täglich die Schleuse (Verkehrsbericht 2009, Wasser- und Schifffahrtsdirektion West). Hier sollte mittels eines intelligenten Leitsystems ein möglich störungsfreies Passieren des Kanals auf der Stadtstrecke Münster möglich sein.
- 4 Die WSA bezieht sich bei ihren Argumentationen bezogen auf die Dringlichkeit des Projektes auf den Bundesgesetzgeber, der die Verwirklichung des Bauvorhabens als „besonders eilbedürftig“ einstuft. Das WSA interpretiert diese Aussage wie folgt: „Hierin liegt zugleich die gesetzgeberische Aussage, dass der Ausbau der in Anlage 2 aufgelisteten Bundeswasserstrassen zumindest einer der in §14e Abs.1 WaStrG genannten fachplanerischen Zielsetzung entspricht und damit einer besonderen Bedeutung für die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrswegeinfrastruktur aufweist. Die Bedarfsfeststellung im Sinne der Planrechtfertigung wird mit der Einführung des §14e Abs.1 WaStrG durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsvorhaben für Infrastrukturvorhaben vom 9.12.2006 Bundesgesetzblatt I S.2833 für die in Anlage 2 Aufgeführten Wasserstrassen somit bereits durch den Gesetzgeber im Sinne eines Ausbaugesetzes konkretisiert.“

Wir meinen, dass im Hinblick auf die geplante Bauzeitverlängerung auf 10 Jahre (15 Jahre) diese Argumentation insgesamt hinfällig ist. Es kann sich nicht um ein Projekt mit „besonderer Bedeutung“ handeln, welches als „besonders eilbedürftig“ einzuschätzen ist. Neu zu bewerten wäre vor diesem Hintergrund auch die

grundsätzliche Planung des Kanalausbaus im Bereich der Stadtstrecke Münster. Hier könnte im Rahmen eines intelligenten Leitsystems der Binnenschifffahrt ohne die maximale Kanalverbreiterung eine störungsfreie Passage durch die Stadtstrecke Münster ermöglicht werden.

- 5 Die WSA behauptet (Seite 92 Planfeststellungsbeschluss) *„Die Transportzeiten für den Schiffsverkehr würden sich durch den dann erforderlichen Richtungsverkehr unzumutbar verlängern“*.

Trotz intensiver Recherchen finden wir keine Zahlen, die den Begriff unzumutbar füllen könnten. Bei einem derzeitigen Schiffsaufkommen von 40 Schiffen am Tag und der nach den Aussagen der WSA erwarteten geringen Anzahl von Schiffen kann nach unseren Berechnungen von unzumutbar nicht die Rede sein. Hier erwarten wir konkrete Zahlen, die die Behauptungen der WSA bestätigen.

- 6 Die WSA behauptet (Seite 92 Planfeststellungsbeschluss) *„Zudem könnte ein Schubverband die vorhandene enge Kurve (R=700) in normaler Fahrt gar nicht passieren“* (Gemeint ist hier die Kurve im Bereich des Guten Hirten).

Sowohl aktuell (siehe Bild vom 25.3.11) im Gegenverkehr als auch im Rahmen einer intelligenten Einbahnlösung könnten Großschiffe und Schubverbände bis zu 185 Meter die Kurve passieren.

- 7 Die WSA behauptet auf Seite 93/94 Planfeststellungsbeschluss *„Im Übrigen wäre im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht hinnehmbar, innerhalb der fast fertig gestellten Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals die Stadtstrecke Münster als einen Verkehrshindernis bildenden Engpass zu belassen, der nur eingeschränkt durch umfassende verkehrsregelnde Maßnahmen passierbar wäre“*

Wir meinen gerade im Hinblick auf ein fast vollständige Erneuerung des Dortmund-Ems-Kanals, der Investition von nicht überschaubaren Bundesmitteln, der Optimierung der Belange der Schifffahrt könnte der Binnenschifffahrt zum Wohle der Münsteraner Bürger und aller Steuerzahler ein besonderes 4 km langes innerstädtisches Teilstück zugemutet werden. Es handelt sich bei dieser Baumaßnahme um die einzige innerstädtische Kanalgroßbaustelle in Deutschland. Weiter „Engstellen“ gibt es nicht.

Wir möchten ergänzend noch erwähnen, dass jede Schleuse, die die Schiffe passieren, als ein „Verkehrsbehindernder Engpass“ anzusehen ist.

- 8 Die WSA behauptet (Interview WDR vom 21.3.11) es gäbe keine intelligenten „Einbahnlösungen“ in der BRD: diese Behauptung ist falsch. Einer der größten Kanäle der BRD ist mit einem intelligenten Leitsystem ausgestattet.

„Verkehrszeichenanlage am Nord-Ostsee-Kanal-

Auf der Binnenwasserstraße Nord-Ostsee-Kanal gilt die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung. Da der Kanal von sehr vielen Schiffen der unterschiedlichsten Größenklassen befahren wird, gelten auf ihm sehr umfangreiche Verkehrsvorschriften.^[9] Es gibt spezielle Regeln für das Begegnen und Überholen: In Abhängigkeit von Länge, Breite und Tiefgang werden die Schiffe in sechs Verkehrsgruppen unterteilt. Das Begegnen ist nur in den Weichen für alle Schiffe zulässig; sonst richtet sich die Zulässigkeit einer Begegnung nach der Summe der Verkehrsgruppen. Die Höchstgeschwindigkeit für Schiffe der Verkehrsgruppe 6 liegt

bei 12 km/h (6,5 kn) und für alle übrigen Schiffe bei 15 km/h (8,1 kn). Eine Fahrt durch den Kanal dauert 6 bis 8 Stunden. Die Regelung des Verkehrsablaufs auf dem Nord-Ostsee-Kanal wird als Verkehrslenkung bezeichnet.“

Zitat: www.wikipedia.org/wiki/Nord-Ostsee-Kanal

- 9 Die WSA behauptet, dass bei einer reduzierten Ausbauvariante gleichwohl „*enorme Kosten*“ anfallen werden. Es finden sich keine Angaben zum Einsparpotential.

Wir fordern Transparenz bezüglich der geplanten Ausgaben und möglicher Einsparpotentiale. Bei immer knapper werdenden öffentlichen Mitteln ist hier eine Überarbeitung der Kosten/Nutzenanalyse nach unserer Meinung im Sinne der Steuerzahler dringend angeraten.

- 10 Den Münsteraner Bürgern wurde eine maximale Bauzeit von 5 Jahren versprochen. Wir wünschen uns, dass auch hier unsere Vertreter und Vertreterinnen im Rat der Stadt sowie im Planungsausschuss unsere Rechte auf Einhaltung dieser Bauzeit einfordern.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Ratmitglieder und Vertreter/innen im Planungsausschuss

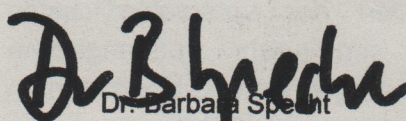
Als Vertreterinnen unserer Initiative „Die Ampel für den Kanal“ bitten wir Sie, unsere Forderungen im Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu vertreten:

- **Keine Verlängerung der Bauzeit!**
- **Erhaltung des Stadtbildes und des Grüngürtels im Kanalbereich!**
- **Verzicht auf eine Kanalverbreiterung und Verkehrsführung über ein intelligentes Leitsystem!**
- **Einsparung von Steuergeldern!**

Wie in der Münsterschen Zeitung am 26.3.11 zu lesen ist, liegt es im Ermessen der WSA den Planfeststellungsbeschluss zu ändern. Unterstützen Sie uns. Münster könnte seinen Ruf als bürgernahe, lebenswerteste Stadt der Welt untermauern.

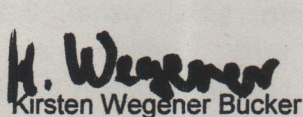
Über 1600 Unterschriften, die dem Oberbürgermeister in diesen Tagen übergeben werden, unterstützen unseren Antrag.

Vielen Dank


Dr. Barbara Specht

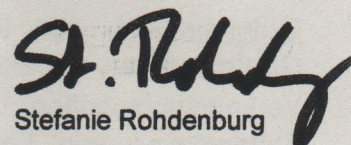
Gorch-Fock Str.19

48145 Münster


Kirsten Wegener Bucker

Greta-Bünichmann Str.64

48145 Münster


Stefanie Rohdenburg

Greta Bünichmann Str.62

48145 Münster