

Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine
Stellungnahme vom 4. April 2011 zu den Fragen der Verwaltung

Die Stellungnahmen zu den Fragenkatalogen der Fraktionen und sonstiger Stellen an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zum Ausbau der Stadtstrecke Münster des Dortmund-Ems-Kanals sind im Folgenden zusammengestellt.

Die einzelnen Fragen sind entsprechend der nachstehenden Liste den jeweiligen Fraktionen oder sonstigen Stellen zugeordnet.

Ergänzend folgt eine Stellungnahme zu den Fragen der Verwaltung

Verwaltung der Stadt Münster, 1.04.2011

1. Inwieweit sind Sport- und Freizeitnutzungen auf dem Wasser durch eine potenzielle Einbahnführung eingeschränkt bzw. nicht mehr möglich?

Für die Großgütermotorschiffe und Schubverbände würde bei der Umsetzung des Einbahnverkehrs langfristig auf einer Strecke von 6 km keine Begegnung möglich sein. In vielen Bereichen wäre jedoch die Begegnung mit Kleinfahrzeugen möglich.

Ein Begegnungsverbot auch mit Kleinfahrzeugen müsste jedoch aufgrund mangelnder Sicherheitsabstände im Bereich der Pleistermühlenweg-Brücke auf einer Länge von ca. 700 m Länge (DEK-km 69,0 – 70,7) ausgesprochen werden. Hierbei handelt es sich um einen Kurvenbereich in dem die Berufsschiffe – insbesondere 185m lange Schubverbände – die volle Breite der Wasserfläche benötigen, um die Strecke zu durchfahren. Dieser Bereich lässt damit eine gefahrlose Begegnung mit Kleinfahrzeugen nicht zu. So wären die Schiffsführer der größeren Fahrzeuge bei der Passage dieses Kurvenbereichs schon grundsätzlich gezwungen, aufwändige Manöver zu fahren, um nicht das eigene Fahrzeug und Anlagen zu beschädigen.

Die Entscheidung ob Ruderer sich in diesem Bereich künftig dem Richtungsverkehr der Berufsschifffahrt anschließen müssen oder ob sie ggf. ganz vom Verkehr ausgeschlossen werden müssten (Herstellung eines Ein- und Ausstieges vor und hinter der Kurve), bedarf einer detaillierten Untersuchung der Situation.

In jedem Fall ergibt sich mit einer solchen Engstelle ein erhöhtes Gefährdungspotential für die Freizeitschifffahrt, das nur durch aufwändige Regelungen (Ampel, Richtungsverkehr im Stundentakt o. ä.) vermindert werden kann. Das Sicherheitsniveau eines Ausbaus im Regelprofil wird durch solche Regelungen jedoch nie erreicht.

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.

Eine Ermittlung der Eingriffszahlen für diese Variante liegt nicht vor. Der Eingriffsbereich reduziert sich nur gering, da bereits bei der vorgelegten Planung die Baufeldflächen und Montageflächen bewusst klein gehalten wurden.

Unabhängig von der gewählten Ausbauvariante sind Baggerarbeiten, Spundwandeinbringung und Wegebau über die gesamte Länge der Ausbaustrecke erforderlich. Brücken sind anzuheben und zu ersetzen, Düker durch Neubauten zu ersetzen. Die Flächen hier vermindern sich nur in geringem Maße.

Im Zuge der gesamten Baumaßnahme werden 364 Einzelbäume gefällt, im Baufeld werden 84 Bäume mit besonderen Schutzmaßnahmen erhalten. Der Eingriff in Waldflächen beträgt insgesamt 2,3 ha. Als Ausgleichsmaßnahmen im Eingriffsbereich werden 940 Einzelbäume neu angepflanzt. Auf dem Baufeld und auf außerhalb gelegenen Flächen werden insgesamt 4,7 ha Wald angelegt.

Bei der einschiffigen Regelung wird im Bereich der Kurve zwischen Laerer Landweg-Brücke und Pleistermühlenweg-Brücke Wald von 4.755 m² verschont.

3. Es wird um Darstellung der Wartezeiten der Binnenschiffe im Falle einer Einbahnführung gebeten; emittieren auch die wartenden Schiffe?

Nach der Verkehrsprognose 2015 werden 20.388 Schiffe die Strecke passieren. Dies bedeutet, dass durchschnittlich 60 Schiffe pro Tag die Stadtstrecke Münster durchfahren. Die durchschnittliche Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Engstelle 2 Schiffe begegnen liegt bei 94 %.

Daher erwartet ein Schiff, das an einem Wartepunkt ankommt, eine Wartezeit von 0 Minuten bis maximal 55 Minuten. Damit berechnet sich eine mittlere Wartezeit von 27,5 Minuten. Für das Schiffsaufkommen von 2015 ergeben sich damit Wartezeiten von $27,5 \text{ Minuten} * 94 \% * 60 \text{ Schiffe} = 26 \text{ Stunden pro Tag}$.

Bei nur geringfügig steigendem Verkehrsaufkommen ist die Kapazität der Engstelle erreicht.

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.

Die Mittelbereitstellung und die Verkürzung der Bauzeit ist im Grundsatz möglich.

Die gleichzeitige Ausführung mehrerer Brücken führt jedoch zu einer stärkeren Belastung im Verkehrsraum. Die Sperrung von Straßen und Wegen auf Brücken, die Umleitung von Fuß- und Radverkehr sowie die Leitung der Andienungsverkehre für die Baustellen erfordern eine enge und konkrete zeitliche Festlegung vor Beginn der Maßnahmen.

Die Baufelder können auch in dieser Variante direkt wieder hergerichtet und bepflanzt werden