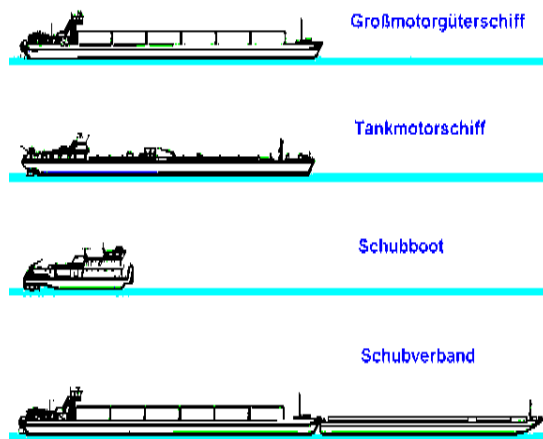


Anlass und Rahmenbedingungen für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) verbindet das östliche Ruhrgebiet mit dem Seehafen Emden. Für die regionale und überregionale Entwicklung am Dortmund-Ems-Kanal ist die Verkehrsfunktion – wie vor 100 Jahren – von herausragender Bedeutung, um die verkehrlichen Zukunftsaufgaben zu lösen. Aktuell befindet sich der Dortmund-Ems-Kanal daher wieder im Ausbau. Es geht jetzt darum, ihn zumindest in seiner südlichen Teilstrecke von Dortmund bis zur Abzweigung des Mittellandkanals bei Bergeshövede als Teil der sog. West-Ost-Magistrate (Verbindung Rhein-Ems-Weser-Elbe und weiter nach Berlin) für die modernen Europäischen Verkehrsbedingungen, d.h. für das Großmotorgüterschiff (Abmessung: 110 m x 11,40 m x 2,80 m, Tragfähigkeit: 2.100 t) und für Schubverbände (Abmessung: 184 m x 11,40 m x 2,80 m, Tragfähigkeit: 3.500 t) auszubauen.



Damit kann die Wasserstraße Dortmund-Ems-Kanal helfen, das für die nächsten Jahre in Deutschland prognostizierte, hohe Wachstum des gesamten Transportvolumens zu bewältigen. Das System Schiff / Wasserstraße / Häfen kann Verkehrsengpässe auf der Straße und Bahn entscheidend entlasten, da die Binnenschifffahrt – im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsträgern – noch über freie Kapazitäten verfügt.

Der Ausbau der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals zwischen Datteln und Bergeshövede für den Verkehr mit Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden ist im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehen und hat zusammen mit dem Ausbau des Mittellandkanals - insbesondere von Hannover bis Berlin (Projekt 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) - höchste Priorität im Wasserstraßenbau. Er beinhaltet die Querschnittsvergrößerung der gesamten Strecke, ausgenommen die Überholstrecken. Es wird angestrebt, die Baumaßnahmen so voranzutreiben, dass der Dortmund-Ems-Kanal auf diesem Streckenabschnitt bis zum Jahr 2010 soweit ausgebaut ist, dass die o.g. Schiffe - wenn auch unter Restriktionen - fahren können. Die insgesamt erforderlichen Investitionsmittel in Höhe von rd. 1,8 Mrd. DM werden aus dem Bundeshaushalt finanziert.

Erst ein ausgebauter Dortmund-Ems-Kanal versetzt die Binnenschiffe in die Lage, dass deren positiven Wirkungen auf die Verkehrsadern auch zur Geltung kommen.

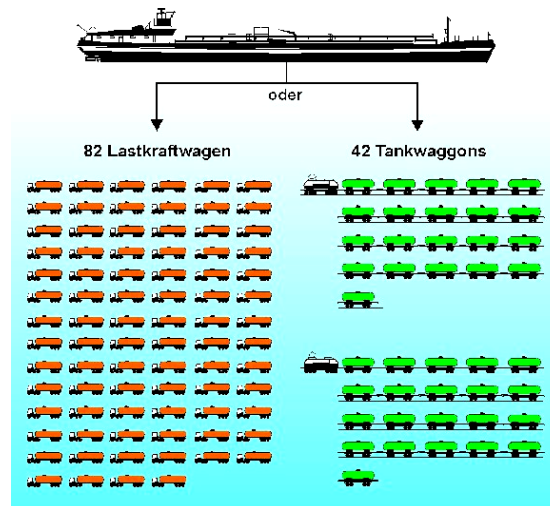
Das Binnenschiff besitzt Eigenschaften, die es zu einem bevorzugten Beförderungsmittel im Massengüterverkehr machen: Es ist großräumig, hat ein günstiges Verhältnis von Nutzlast zum Eigengewicht, erfordert wenig Personal und braucht wenig Energie für den Transport. Obwohl es sich im Verhältnis zu Bahn und LKW nur auf einem kleinen Verkehrsnetz bewegen kann, ist es ein bedeutender Transportträger, weil mit Binnenschiffen in der Bundesre-

publik Deutschland die Mehrzahl der Großstädte und eine Vielzahl von Werken der Schwerindustrie angefahren werden können.

Die Binnenschifffahrt ist ein sicherer Verkehrsträger und ist daher besonders auch für Gefahrguttransporte geeignet. Der Anteil der Binnenschifffahrt an den gesamten Fernverkehrsleistungen der binnenländischen Verkehrsträger (Binnenschifffahrt, Eisenbahnen, Straßengüterfernverkehr) in der Bundesrepublik Deutschland liegt bei rd. 20 %. Von der gesamten Beförderungsmenge im Binnenschiffsgüterverkehr entfallen rd. 70 % auf Massengüter wie Baustoffe, Erze, Schrott, Mineralöl, Kohle, Düngemittel, Getreide, Eisen- und Stahlhalbzeug sowie Holz.

Der Gütertransport insgesamt hat in den zurückliegenden Jahren in Deutschland sowohl im nationalen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr beträchtlich zugenommen. Hierbei ist der Güterverkehr auf der Straße überproportional gewachsen, während die Transportmenge bei der Binnenschifffahrt nur leicht gestiegen ist.

Dies kann aus Umweltsicht nicht befriedigen. Die spezifischen Schadstoffemissionen sowie der spezifische Energieverbrauch sind beim Binnenschifftransport geringer als beim Bahn- gütertransport, gegenüber dem Straßentransport sogar um das Mehrfache niedriger.



Die Binnenschifffahrt am Anfang des 21. Jahrhunderts kann nicht isoliert gesehen werden, mehr denn je ist sie Teil eines integrierten nationalen und europäischen Verkehrs. Die Politik wird die Rahmenbedingungen schaffen, damit sich die Binnenschifffahrt als leistungsfähiger und zuverlässiger Logistikpartner auf dem Verkehrsmarkt einbringen kann. Innerhalb der EU ist der gemeinsame (freie) Verkehrsmarkt auch in der Binnenschifffahrt vollendet. Nunmehr ist der Weg für eine freie Betätigung der Binnenschiffahrtsunternehmen der EU-Mitgliedsstaaten innerhalb der Gemeinschaftsgebiete frei. Diese Entwicklung ist eine logische Konsequenz aus den europäischen Integrationsbemühungen und der Globalisierung der Märkte.

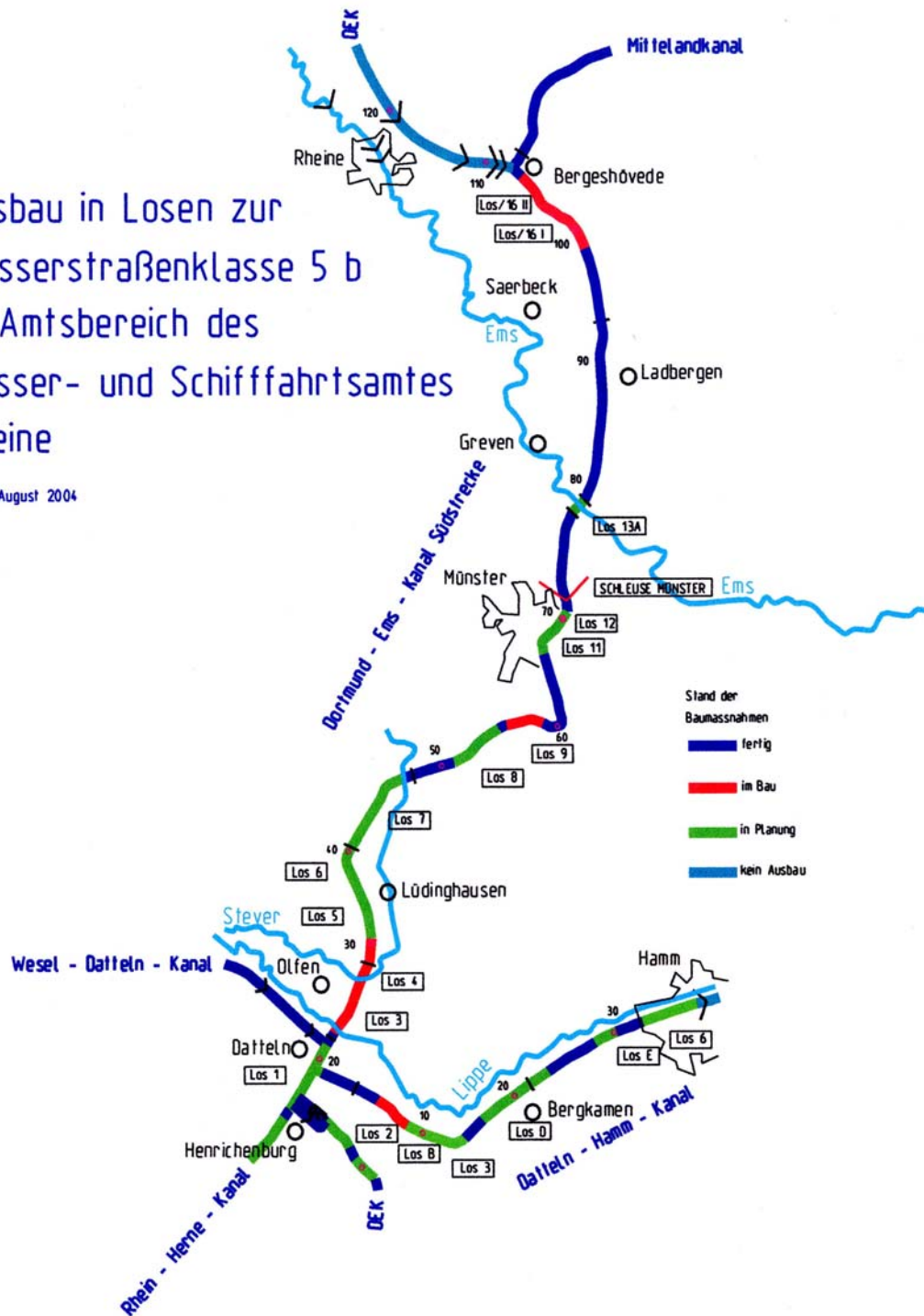
Zur Zeit wird daher ein Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN) aufgebaut, welches die Hauptverkehrswege in Europa festlegt, um den Güterverkehr möglichst sozial- und umweltverträglich durchzuführen. Die Einbeziehung der Binnenwasserstraßen und –häfen wird der Binnenschifffahrt weitere Wachstumsimpulse geben. Diese europäische Entwicklung ist auch zukünftig durch eine zielgerichtete nationale Infrastrukturpolitik nachhaltig zu unterstützen. Dies geschieht z.Zt. auch durch den weiteren Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals.¹

¹ Vgl.: www.wsv.de/Aktuelles/Projekte/Dortmund-Ems-Kanal sowie www.wsa-rheine.de/Wasserstrassenbereich/Dortmund_Ems_Kanal/Ausbau_DEK

Die folgende Grafik zeigt den Stand der Ausbaumaßnahmen im Bereich des DEK
(Stand August 2004)

Ausbau in Losen zur Wasserstraßenklasse 5 b im Amtsbereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Rheine

Stand: August 2004



Grundsätzliche Anforderungen an den Ausbau des DEK sind:

- Die Vertiefung des Kanals um 0,7 m auf eine künftige Wassertiefe von 4,0 m,
- die Erhöhung der lichten Durchfahrtshöhe unter den Kanalbrücken um ca. 1,0 m auf künftig 5,25 m über DEK - Wasserspiegel,
- die Verbreiterung des künftigen DEK - Wasserspiegels (bei geradem Streckenverlauf)
 - von heute 38 m auf künftig 42 m beim Rechteck-Profil und beim kombinierten Rechteck-Trapez-Profil sowie
 - von heute 41 m auf künftig auf 55 m beim Trapez-Profil.

Bei der Ausbau-Variante 1 (beidseitiges Trapez-Profil) kann die künftige Wasserspiegelbreite im Bereich der Kanalbiegung/Schleppkurve südlich der Pleistermühlenweg - Brücke (etwa in Höhe DEK - km 69,500) sogar ca. 77 m betragen.

Grundsätzlich werden vom WSA Rheine folgende **Regelprofile für den Ausbau des DEK** im Bereich der Stadtstrecke Münster (Lose 11 und 12) zu Grunde gelegt:

1. Rechteck-Profil (R-Profil)

Gewässerbett 42,00 m; Breite einseitiger Uferbereich inklusive Betriebsweg 7,10 m

2. Trapez-Profil (T-Profil)

Gewässerbett 55,00 m; Breite einseitiger Uferbereich inklusive Betriebsweg 10,60 m

3. Kombiniertes-Rechteck-Trapez-Profil (KRT-Profil)

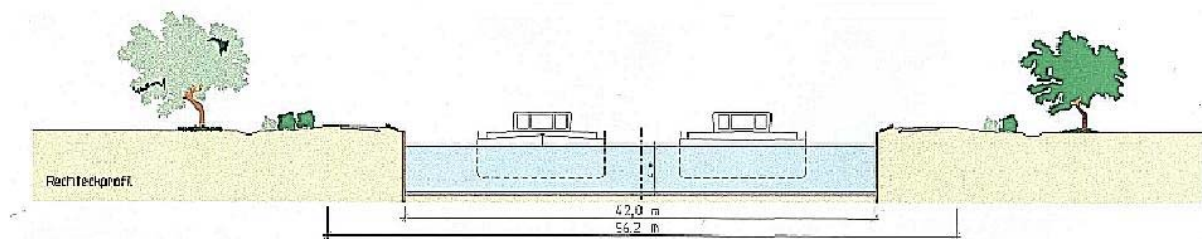
Gewässerbett 42,00 m; Breite einseitiger Uferbereich inklusive Betriebsweg 12,80 m, wobei ein unmittelbar an das Gewässerbett angrenzender ca. 1,90 m breiter Böschungsuferbereich ca. 0,20 - 0,30 m unter dem Wasserspiegel liegt

Nach Auskunft des WSA Rheine können keine Angaben zu pauschalierten Kostengrößen für die jeweiligen Ausbau-Profile gemacht werden, da die jeweiligen Kosten sehr stark variieren können. Grundsätzlich ist jedoch ein T-Profil (Böschungsufer) nach Aussage des WSA Rheine das wirtschaftlichste und ökologisch günstigste Profil, sofern nicht besondere Randbedingungen gegeben sind. Im Bereich der Stadtstrecke Münster, Los 12, ist ein KRT-Profil nach Angaben des WSA Rheine in der Herstellung um ca. 30 % teurer als ein reines R-Profil.

Die Regelprofile für den Ausbau der DEK-Stadtstrecke Münster werden nach Angaben des WSA Rheine auf der Grundlage der für die gesamte Wasserschifffahrtsverwaltung geltenden Richtlinien für Regelabmessungen und -querschnitte von Schifffahrtskanälen (Ausgabe 1994), in denen Vorgaben zur Fahrrinnenbreite, Böschungsneigungen, Freibordhöhe etc. getroffen worden sind, nach den von der Wasserschifffahrtsdirektion (WSD) West herausgegebenen Richtzeichnungen, erstellt. Die erforderliche Fahrspurbreite (R- und KRT-Profil = 16 m, T-Profil = 15,5 m) ist der Platz, den ein Regelschiff, d.h. ein Großmotorgüterschiff mit 110 m Länge und 11,40 m Breite oder ein zweigliedriger Schubverband mit 184 m Länge und 11,40 m Breite unter idealen Bedingungen in Anspruch nimmt. Die erforderliche Fahrrinnenbreite ergibt sich aus der Addition der beiden für einen Begegnungsverkehr erforderlichen Fahrspurbreiten und der Sicherheitsabstände zum Ufer (4 m) und zwischen den Fahrspuren (2 m). Die Sicherheitsabstände berücksichtigen mögliche Störeinflüsse, wie z.B. Seitenwind und eingeschränkte Sicht. Eine Reduktion der Sicherheitsabstände hat negative Folgen für die Verkehrssicherheit und würde eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten erforderlich machen, was wiederum negative Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs hätte.

Ausbauanforderungen

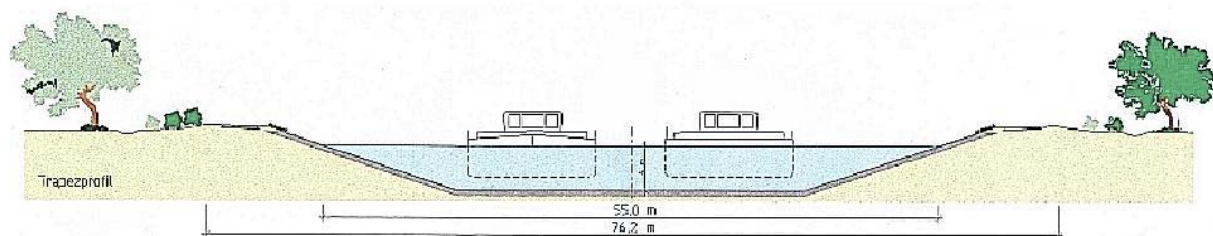
Regelprofile im Los 11 und 12



Rechteck-Profil

Ausbauanforderungen

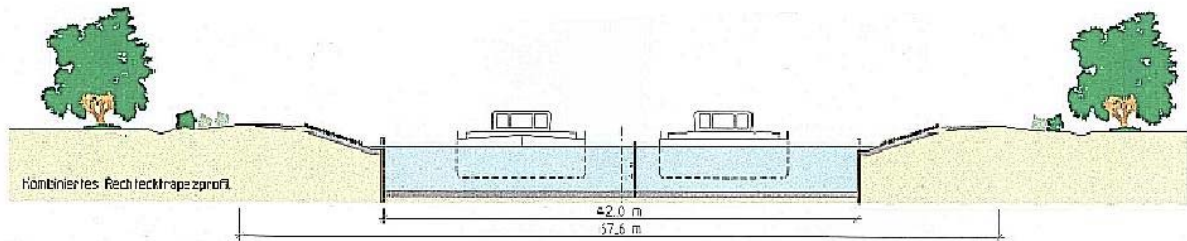
Regelprofile im Los 11 und 12



Trapezprofil

Ausbauanforderungen

Regelprofile im Los 11 und 12



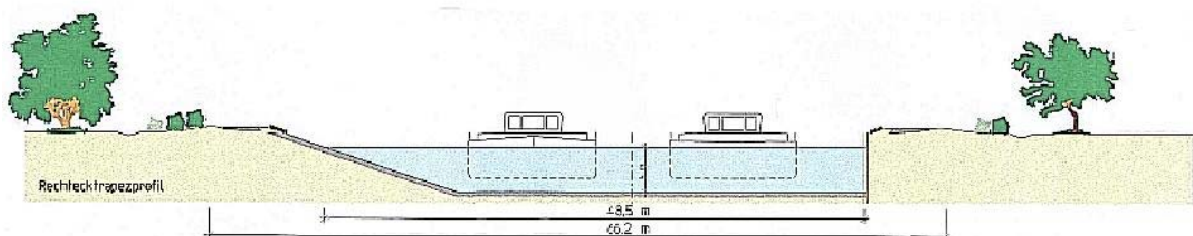
Kombiniertes Rechteck-Trapez-Profil

Wasser- und Schiffsamt Rheine



Ausbauanforderungen

Regelprofile im Los 11 und 12



Rechteck-Trapez-Profil

Wasser- und Schiffsamt Rheine

