

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/1038/2005
Auskunft erteilt: Herr Franke
Ruf: 492 61 10
E-Mail: FrankeG@stadt-muenster.de
Datum: 16.12.2005

Betrifft

Stellungnahme der Stadt Münster im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) - Lose 11 und 12 (Stadtstrecke Münster) -

Beratungsfolge

31.01.2006	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
31.01.2006	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
31.01.2006	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
09.02.2006	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
09.02.2006	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Vorberatung
15.02.2006	Hauptausschuss	Vorberatung
15.02.2006	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung:

1. Der Rat stimmt der als Anlage 1 beigefügten Stellungnahme der Stadt Münster im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) im Bereich der sog. Stadtstrecke Münster zu und beauftragt die Verwaltung, diese Stellungnahme an die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West, zu richten.
2. Mit dem Beschluss zu der als Anlage 1 beigefügten Stellungnahme der Stadt sind die in der Anlage 2 aufgeführten Anträge parlamentarischer Gremien und Anregungen nach § 24 GO NRW inhaltlich berücksichtigt und damit erledigt.

Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster durch den Ausbau des DEK Kosten in Höhe von 61.000,- € entstehen für die Ausstattung des Uferwanderweges für Freizeit und Erholung und die Herstellung einer Zuwegung / Zufahrt von der Feuerwache 2 zur Liege- und Einsetzstelle für Boote der Feuerwehr.

Finanzierung/Mittelbereitstellung

Der Betriebsweg wird im Rahmen des Ausbaus in einer Breite von 3,0 m einschließlich aller Anschlüsse an Nebenwege neu hergestellt und anschließend von der Stadt als Uferwanderweg ge-

nutzt. Für die Ausstattung des Weges mit Ruhebänken und Abfallbehältern entstehen Kosten in Höhe von 45.000 €.

Durch die Verbreiterung des Weges von zurzeit 2,0 m auf 3,0 m entstehen gleichzeitig höhere Folgekosten für die Unterhaltung.

Die Kosten sind in den Finanz- und Investitionsplan einzustellen.

Auf der östlichen Seite des DEK ist in Abstimmung mit der Stadt in Höhe der Feuerwache 2 die Einrichtung einer neuen Liegestelle für ein Feuerlöschboot und eine Einsetzstelle für ein Mehrzweckboot der Feuerwehr vorgesehen. Die Kosten für die erforderliche Zuwegung / Zufahrt von dem Gelände der Feuerwache zur Liege- und Einsetzstelle in Höhe von 16.000 € sind von der Stadt Münster zu tragen.

Die Kosten sind in den Finanz- und Investitionsplan einzustellen.

Begründung:

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes beabsichtigt, die Bundeswasserstraße Dortmund-Ems-Kanal (DEK) von km 66,175 bis km 70,350 – die sog. Stadtstrecke Münster – als Teil des Ausbaus der DEK-Südstrecke von Henrichenburg bis Bergeshövede auszubauen.

Das gesamte Ausbau-Vorhaben ist mit vordringlichem Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan 1985 aufgenommen worden, mit dem Ziel, Großmotorgüterschiffe (Länge 110 m, Breite 11,40 m, Tragfähigkeit: 2.100 t) und Schubverbände (Länge 185 m, Breite 11,40 m, Tragfähigkeit: 3.500 t) mit einer jeweiligen Abladetiefe von 2,80 m auf dieser Strecke zuzulassen.

Die Fortführung des Ausbaus ist als Vorhaben mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 1992 und im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten.

Träger des Ausbau-Vorhabens ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Rheine.

Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West in Münster.

Das Vorhaben umfasst den Ausbau des DEK im Bereich der Stadt Münster

- beginnend südlich der Umgehungsstraßen-Brücke bis nördlich der Wolbecker-Str.-Brücke (Los 11) und
- im Anschluss daran bis nördlich der Warendorfer-Str.-Brücke (Los 12).

Der Ausbau des DEK beinhaltet die Verbreiterung und Vertiefung der Wasserstraße und den Neubau der den Kanal querenden Bauwerke (Brücken und Düker), soweit sie nicht bereits den künftigen Anforderungen entsprechen. Grundsätzliche Anforderungen an den Ausbau des DEK sind dabei

- eine durchgängige Vertiefung des Gewässerbettes um 0,7 m auf eine künftige Wassertiefe von 4,0 m,
- die Erhöhung der lichten Durchfahrtshöhe unter den Kanalbrücken auf künftig 5,25 m über dem Wasserspiegel,
- die Verbreiterung des Wasserspiegels bei geradem Streckenverlauf
 - bei einem beidseitigen Rechteck-Profil (R-Profil) von heute 38 m auf künftig 42 m,
 - bei einem beidseitigen Kombinierten-Rechteck-Trapez-Profil (KRT-Profil) von heute 41,80 m auf künftig 45,80 m und
 - bei einem beidseitigen Trapez-Profil (T-Profil) von heute 41 m auf künftig auf 55 m.

Für den Ausbau wird ein **Planfeststellungsverfahren** nach §§ 14 ff. des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in Verbindung mit §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) durchgeführt, das durch einen **Planfeststellungsbeschluss** abgeschlossen wird.

Die **Wasser- und Schifffahrtsdirektion West** ist als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für alle Sachentscheidungen zuständig.

Mit Schreiben vom 31.10.2005 hat die WSD West die Stadt Münster gem. § 73 Abs. 2 VwVfG i. V. m. § 17 Nr. 1 WaStrG um Stellungnahme zu der Planung gebeten. Die Stellungnahme der Stadt wird von der WSD West auch der Bezirksregierung Münster für die Erklärung des Einvernehmens gem. § 14 Abs. 3 WaStrG zur Verfügung gestellt.

Die **Planunterlagen lagen zur Einsicht aus in der Zeit vom 09.11. bis 08.12.2005** (jeweils einschließlich) während der Dienststunden bei der

1. Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster,
2. Stadtverwaltung Münster, Kundenzentrum Planen - Bauen - Umwelt im Erdgeschoss des Stadthauses 3, Albersloher Weg 33, 48155 Münster (Montag bis Mittwoch 8:00 Uhr bis 16:00 Uhr, Donnerstag 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr, Freitag 8:00 Uhr bis 13:00 Uhr).

Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster (Los 11 und 12) wurde ortsüblich im Amtsblatt der Stadt Münster Nr. 20 vom 04.11.2005 bekannt gemacht.¹

Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern gegen das Vorhaben waren zur Vermeidung des Ausschlusses innerhalb von zwei Wochen nach Ablauf der Auslegefrist, also **bis spätestens 22.12.2005 schriftlich oder zur Niederschrift** bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster, oder beim Stadtplanungsamt der Stadt Münster, Stadthaus 3, Albersloher Weg 33, 48155 Münster zu erheben.²

Insgesamt haben im Offenlegungszeitraum weit über 200 Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit genutzt, sich im Kundenzentrum des Stadthauses 3 über die Ausbauplanung zu informieren und sich von kompetenten Mitarbeitern/-innen des WSA Rheine und der Stadt Münster die ausliegenden Planunterlagen erläutern zu lassen und ihre Fragen dazu zu stellen.

Über die erhobenen Einwendungen wird ein **Erörterungstermin** stattfinden, der noch gesondert bekannt gemacht wird (voraussichtlich 2. Quartal 2006).

Nach Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses – dieser wird von der WSV für Ende 2006 erwartet – und damit der Schaffung öffentlichen Baurechts, werden die ersten Baumaßnahmen voraussichtlich etwa ab Mitte 2007 beginnen.

Vorläufige Stellungnahme der Stadt Münster aus Oktober 2004

Hinsichtlich der anstehenden Ausbauplanung für den DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster hatte die Verwaltung bereits im Oktober 2004 eine vorläufige Stellungnahme zum damals bekannten Stand der Planung an das WSA Rheine abgegeben (siehe Vorlage V/0008/2005).

Dabei hatte die Verwaltung das WSA Rheine explizit darauf hingewiesen, dass diese vorläufige Stellungnahme vorbehaltlich einer von den zuständigen parlamentarischen Gremien der Stadt zu beschließenden, endgültigen Stellungnahme der Stadt Münster im noch anstehenden förmlichen Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der DEK - Stadtstrecke Münster abgegeben worden ist. Diese vorläufige Stellungnahme der Stadt aus Oktober 2004 ist die inhaltliche Grundlage für die nunmehr abzugebende Stellungnahme im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster (siehe Anlage 1).

Neben der vorläufigen Stellungnahme aus Oktober 2004 wurden dabei auch die in der Zwischenzeit von unterschiedlichen parlamentarischen Gremien zu dieser Planung gestellten Anträge und die gem. § 24 GO NRW vorgetragenen Anregungen (Anlage 2) sowie die in zahlreichen vom WSA Rheine durchgeführten Informationsveranstaltungen und im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ gewonnenen Erkenntnisse berücksichtigt.

¹ Vom Beginn der Auslegung der Planunterlagen an (09.11.2005) trat für die von der Planung betroffenen Grundstücke eine Veränderungssperre nach § 15 WaStrG ein. Das bedeutet, dass bis zur Inanspruchnahme der Flächen bzw. bis zur Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses wesentlich wertsteigernde oder das geplante Bauvorhaben erschwere Veränderungen nicht vorgenommen werden dürfen.

² Mit Ablauf der Einwendungsfrist sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Ansprüche wegen nicht voraussehbarer nachteiliger Wirkungen des Vorhabens können auch nach Ablauf der Einwendungsfrist noch gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 bis 5 VwVfG geltend gemacht werden.

Mit dem Beschluss zu der in Anlage 1 beigefügten Stellungnahme der Stadt sind die in der Anlage 2 aufgeführten Anträge und Anregungen inhaltlich berücksichtigt und damit erledigt.

Gestaltung der Kanalufer und der angrenzenden Freiflächen

Bereits bei Abgabe der vorläufigen Stellungnahme zum Stand der Vorplanungen für den Ausbau des DEK im Oktober 2004 hatte die Verwaltung das WSA Rheine grundsätzlich und ausdrücklich darauf hinweisen, dass der Ausbau der DEK - Stadtstrecke Münster aufgrund

- der in diesem Streckenabschnitt heute bestehenden hohen stadt- und landschaftsräumlichen Qualitäten in den vorhandenen Kanaluferbereich und der u. a. auch daraus maßgeblich resultierenden hohen Wohnqualität der angrenzenden innerstädtischen Wohnquartiere, die mit zu den beliebtesten der Stadt zählen,
- der herausragenden Bedeutung des DEK und seiner Uferbereiche für vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten der Münsteraner Bevölkerung, nicht nur in den Sommermonaten, und
- einer in Bezug auf Veränderungen dieser heute vorhandenen Situation und Qualitäten voraussichtlich sehr sensiblen Münsteraner Bevölkerung,

sowohl in Hinblick auf ein transparentes, konsensorientiertes Planungsverfahren, als auch in Bezug auf Qualität maximierende Ausbaustandards, anders zu beurteilen und zu behandeln ist, als ein Kanalausbau in anderen Streckenabschnitten außerhalb der DEK - Stadtstrecke Münster. Diese grundsätzliche Position der Stadt gilt auch heute noch unverändert!

Deshalb kommt beim anstehenden DEK-Ausbau der funktionalen Gestaltung seiner Ufer- und angrenzenden Randbereiche, insbesondere auch für die vielfältigen Freizeit- und Erholungsbedarfe der Münsteraner Bevölkerung, aus Sicht der Stadt ein besonderes Gewicht zu. Durchgängige und vernetzte Wegeverbindungen, Bepflanzungen als begleitende und gliedernde Kulissen sowie das Angebot an Liegeflächen zum Sonnen, Ausruhen usw. begründen den besonderen Wert des Kanalraumes für die Bürgerinnen und Bürger Münsters und sollten soweit als möglich erhalten bleiben oder müssen nach einem Kanalausbau wieder hergestellt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde dem WSA bereits im Rahmen der vorläufigen Stellungnahme im Oktober 2004 mitgeteilt, dass die Stadt Münster eine Ausbauplanung für den Bereich des Loses 12 (Wolbecker-Str.-Brücke bis Warendorfer-Str.-Brücke) favorisiert, die den heutigen Erholungs- und Freizeitwert des DEK und seiner Seitenflächen in diesem stadt- und landschaftsräumlich sehr sensiblen Teilbereich nachhaltig unterstützt. Der Ausbau des DEK darf aus Sicht der Stadt in diesem Teilabschnitt grundsätzlich nicht zu Einschränkungen der Freizeitnutzung oder zum Wertverlust des Umfeldes für die Erholung führen.

Deshalb hat die im Oktober 2004 gegenüber dem WSA Rheine formulierte Grundposition auch heute noch Gültigkeit, **wonach sich die Stadt Münster im Bereich des Loses 12**, dort, wo es

- liegenschaftlich machbar,
- ökologisch vertretbar und
- in Bezug auf angrenzende perspektivische Nutzungen sinnvoll ist,

für einen Ausbau im Trapez-Profil (T-Profil) bzw. im Kombinierten Rechteck-Trapez-Profil (KRT-Profil) ausspricht.

Des Weiteren wurde dem WSA mit der vorläufigen Stellungnahme im Oktober 2004 mitgeteilt, dass **im Bereich des gesamten Loses 11 aus Sicht der Stadt keine grundsätzlichen Probleme mit dem vom WSA Rheine beidseitig geplanten Rechteck-Profil (R-Profil) gesehen werden**, weil aufgrund der spezifischen stadträumlichen Situation das vorgesehene R-Profil in diesem Streckenabschnitt aus gestalterischen Gründen grundsätzlich vertretbar ist, insbesondere wegen der auch künftig gewerblich-industriell bzw. tertiär geprägten, unmittelbar an den DEK angrenzenden Bereiche sowie wegen der beengten stadträumlichen Verhältnisse.

Hinsichtlich der Frage, welches Ausbauprofil das umweltverträglichste im Bereich der Stadtstrecke Münster ist, hat die Würdigung der beiden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung diskutierten Ausbauvarianten aus Sicht der Fachverwaltung das Ergebnis gebracht (vgl. Anlage 1, Kap. 1.4.), dass – auch unter Berücksichtigung des damit verbundenen, flächenmäßig größeren Eingriffsumfanges in die angrenzenden Freiflächen – ein Ausbau im T-Profil bzw. im KRT-Profil einem Ausbau im R-Profil vorzuziehen ist. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die zu schützenden, an den DEK direkt angrenzenden Vegetationsflächen auch bei einem Uferausbau im R-Profil bereits bauzeitlich in Anspruch genommen werden und zum großen Teil verloren gehen.

Gestaltung der neuen DEK-Brücken

Um die hohen Qualitätsanforderungen der Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich der Gestaltung der neuen DEK-Brücken erfüllen zu können, erfolgt die Abstimmung von Gestaltungsfragen bei den erforderlichen Brückenneubauten bereits seit Mitte der 90er Jahre in enger Zusammenarbeit zwischen Fachleuten der WSV und der Stadt Münster im eigens dafür eingerichteten „Arbeitskreis Brückengestaltung“.³ Zentrale Aufgabe dieses Arbeitskreises ist es, einvernehmliche Lösungen für die Gestaltung der neuen DEK-Brücken vor dem Hintergrund der Interessen der Stadt und den Belangen der WSV zu finden.

In den bisherigen Abstimmungsgesprächen im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ ist deutlich geworden, dass der von der WSV bislang favorisierte Konstruktionstyp „Stabbogen-Brücke“ nicht zwangsläufig überall zur Grundlage für die neuen DEK-Brücken im Bereich der Stadtstrecke Münster gemacht werden muss, wenn die „harten“ sowie weitere Parameter für die bautechnische Konstruktion, die architektonische Gestaltung und den Bau der jeweiligen Brücke eingehalten werden können (s. auch Anlage 1, Kap. 1.7. „Neubau von Brücken“).

Um einen Eindruck über die neuen Brückenabmessungen zu erhalten, wurden vom WSA Rheine in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen für die Bauwerksansichten Stabbogenkonstruktionen gewählt. Andere Tragwerkskonstruktionen sind jedoch im Rahmen der zwischen Stadt und WSV im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ getroffenen Abstimmungen zur Gestaltung der Brücken weiterhin noch möglich, denn mit dem Planfeststellungsbeschluss werden nur die wesentlichen Planungsgrundlagen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Rechte Dritter festgestellt. Die Detailgestaltung der neuen Bauwerke kann somit auch noch nach dem Planfeststellungsbeschluss den Abstimmungen zwischen der Stadt Münster und der WSV vorbehalten bleiben.

Für alle neuen Brückenbauwerke wurden inzwischen im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ die ausbaubedingten Fakten, die abzuwägenden Parameter und die Gestaltungsprinzipien als „Planungsrandbedingungen“ zusammengefasst. Diese werden bei jedem neuen Brückenbauwerk der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt. Ergänzend dazu werden sog. „Objektblätter“ erstellt, in denen für jede neue DEK-Brücke eine Bestandsanalyse, die Ausbauziele und die individuellen Planungsanforderungen beschrieben werden.

Die Stadt hatte bereits im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ darauf hingewiesen, dass sie sich vorbehält, ihre – wie oben bereits ausgeführt – im Bereich von Los 12 vom Vorschlag des WSA Rheine abweichende Auffassung zum geplanten R-Profil als Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren einzubringen. Das von der Stadt Münster in drei Teilbereichen des Loses 12 abweichend von der Planung des WSA Rheine angestrebte KRT-Profil hat Auswirkungen auf die erforderliche Stützweite der Brücken, was jedoch nach gemeinsamer Auffassung aller im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ Beteiligten nicht zu einer grundsätzlichen Änderung der für diese Bauwerke festzulegenden Planungsparameter führt.

³ Der „Arbeitskreis Brückengestaltung“ setzt sich zusammen aus einem Vertreter der WSD West (Federführung), zwei Vertretern des WSA Rheine als Träger des Bauvorhabens, einem Vertreter der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) als Berater für konstruktive und gestalterische Fragestellungen, mehreren Vertretern der Stadt Münster als TöB für die Belange „Stadtplanung und Städtebau“, „Grünflächen und Umwelt“ sowie „Straßen- und Brückenbau“, und – seit August 2005 – je einem Vertreter des BDA Münster.Münsterland und des städtischen Beirats für Stadtgestaltung in beratender Funktion.

Das gemeinsam im „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erarbeitete Konzept zur Gestaltung der neuen DEK-Brücken im Bereich der Stadtstrecke soll anschließend Grundlage für die jeweiligen Entwurfsausschreibungen für die neu zu bauenden Brücken sein.⁴

Grundsätzliche Position der Stadt Münster

Weil der geplante Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster einem „Jahrhundertbauwerk“ gleicht, mit dessen Realisierung erhebliche temporäre oder dauerhafte Veränderungen in einem sehr empfindlichen Stadt- und Landschaftsraum verbundenen sind, wodurch auch sehr viele Bürgerinnen und Bürger der Stadt direkt oder indirekt für die Dauer der Baumaßnahmen oder durch das Gesamtergebnis der Ausbaumaßnahmen betroffen sein werden, fordert die Stadt Münster von den zuständigen WSV-Behörden – insbesondere aus städtebaulichen, stadtgestalterischen und landschaftsplanerischen Gründen – ein Höchstmaß an Optimierung der gesamten und einzelnen Ausbaumaßnahmen.

Aus Sicht der Stadt Münster sind beim bevorstehenden DEK-Ausbau insbesondere folgende zehn „Leitlinien“ dringend zu beachten:

- ❖ Die generellen Ausbauziele für den DEK werden von Seiten der Stadt Münster anerkannt und mitgetragen.
Gleichwohl muss sich der Ausbau des DEK im Bereich der Stadtstrecke Münster den Interessen der vielen tausend unmittelbaren Anliegern und mittelbar Betroffenen anpassen.
Dies gilt für alle Maßnahmen der Planung, der Gestaltung und der Baudurchführung.
- ❖ Eingriffe in Natur und Landschaft sind ebenso wie die temporäre oder dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen für Freizeit und Erholung auszugleichen. Vorzugsweise soll der Ausgleich am Ort des Eingriffs oder gebündelt in seiner unmittelbaren Umgebung stattfinden.
Zum Ausgleich für gravierende Eingriffe in die raumbildenden Gehölzstrukturen sind für die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern Pflanzqualitäten zu wählen, die bereits unmittelbar nach der Neupflanzung eine wirksame Neugestaltung des Stadt- und Landschaftsbildes erkennen lassen.
Ausgleichsmaßnahmen außerhalb von Münster werden abgelehnt.
- ❖ Die Eingriffe in den Kanal begleitenden Frei- und Stadtraum sowie in die vorhandene Vegetation sollen flächenmäßig und zeitlich so gering wie möglich gehalten werden. Bautechnik und Bauablauf sollen entsprechend ausgerichtet und optimiert werden.
Die Baustellen für den Ausbau der DEK-Uferbereiche und der DEK-Brücken sind mit äußerster Vorsicht und so schonend wie möglich für die in den Uferandbereichen heute vorhandenen Grünstrukturen und Gehölzkulissen sowie für die angrenzenden Wohnquartiere einzurichten und durchzuführen.
Im Einzelfall ist deshalb vom WSA zu prüfen, ob die erforderlichen Bauarbeiten ggf. ausschließlich vom Wasser aus – sprich vom Kanal – durchgeführt werden können.
Vor Beginn und während der Baudurchführung sind die Baustelleneinrichtungs- und Baustellenabwicklungspläne sowie der landschaftspflegerische Ausführungsplan einvernehmlich mit der Stadt Münster abzustimmen.
- ❖ Das Ausbauprofil bzw. die Gestaltung der Kanalufer sollen städtebauliche, landschaftsräumliche, nutzungsbezogene und visuelle Qualitäten sichern, auch wenn damit Mehraufwendungen bzw. verkehrliche Beschränkungen für die künftige Binnenschifffahrt, z. B. durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Teilabschnitten der Stadtstrecke Münster, verbunden sind.

⁴ Am 21.09.05 hat der Hauptausschuss die Verwaltung beauftragt, das vom „Arbeitskreis Brückengestaltung“ erarbeitete Konzept für die Konstruktion und Gestaltung der vom Ausbau des DEK im Bereich der sog. Stadtstrecke Münster betroffenen Brücken anschließend auch im Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft und Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen vorzustellen. (Anmerkung: Dies wird voraussichtlich im 1. Quartal 2006 erfolgen.)

Dies gilt gleichermaßen für die möglichst individuelle Gestaltung der Brückenbauwerke.

- ❖ Wegen der Erhöhung der Kanalufer sind Maßnahmen zur Angleichung und Überbrückung des unterschiedlichen Höhenniveaus in den angrenzenden Kanalseitenflächen darzustellen.
- ❖ Verbindungen von "hüben nach drüben" dürfen angesichts der innerstädtischen Lage des Bauvorhabens während der erkennbar langen Bauzeit nicht unterbrochen werden, weshalb die Einrichtung von Behelfsbrücken für Radfahrer und Fußgänger bei allen neu zu bauenden Straßen- und Fußgängerbrücken während der Bauzeit vorzusehen ist.
- ❖ Alle im Umfeld des DEK heute vorhandenen Straßen- und Wegeverbindungen sind wiederherzustellen.
- ❖ Der erforderliche Bau der neuen DEK-Brücken darf nicht zu gravierenden Verschlechterungen bei den künftigen Rampenneigungen führen.
- ❖ Der Schutz der Anlieger und Betroffenen vor Lärm und anderen baubedingten Immissionen muss nach Möglichkeit mehr als nur die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte umfassen.
- ❖ Auch nach der Planfeststellung und während der Umsetzung werden Einzelfragen und Probleme flexibel gehandhabt und unbürokratisch gelöst. WSV und Stadt arbeiten dabei kontinuierlich und konstruktiv zusammen.
Diesem Anspruch dient auch die Einrichtung eines die geplanten Baumaßnahmen fachlich begleitenden „Baustabes“, bestehend aus Vertretern der WSV-Behörden und von städtischen Fachdienststellen, welcher auch für Vertreter von Betroffenen und Anliegern zu öffnen ist, um die Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger auch während der Durchführung der Baumaßnahmen zu gewährleisten.

In Vertretung

In Vertretung

gez.

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Joksche
Stadtbaurat

Anlagen:

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Stellungnahme der Stadt Münster im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) von km 66,175 bis km 68,550 – Los 11 – und von km 68,550 bis km 70,350 – Los 12 – (Querschnittserweiterung Stadtstrecke Münster) |
| Anlage 2 | Anträge und Anregungen zum Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals von km 66,175 bis km 70,350 (Stadtstrecke Münster – Los 11 und Los 12) |