

29.03.2011

Antrag nach § 3 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Rates (sofortige Beschlussfassung)

Kanalausbau gestalten – Alternativen prüfen – Grünflächen erhalten

Der Rat möge beschließen:

1. Um die innenstadtnahen Grün- und Freiflächen und die Wege für Radfahrer und Fußgänger links und rechts der jetzigen Kanalufer beim Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) zu erhalten, fordert die Stadt Münster das Bundesverkehrsministerium auf, die Pläne für den Kanalausbau zwischen der Schleuse und dem Dreieckshafen (Überführung der Umgehungsstraße) zu überprüfen und gegebenenfalls neu festzustellen. Insbesondere soll geprüft werden:

- der Verzicht auf die Verbreiterung des Kanalbettes und die damit verbundene Zerstörung der Grün- und Freiflächen links und rechts der jetzigen Kanalufer sowie
- die Einrichtung eines signalgeregelten Einbahnsystems für die Schifffahrt in diesem Bereich des Kanals, ggf. in nach Schiffstyp differenzierter bzw. temporär gültiger Form. Ziel ist, sowohl den Belangen der zunehmenden Schifffahrt und wachsender Größen der Kanalschiffe Rechnung zu tragen als auch die Ufer- und Freiflächen im Stadtgebiet weiterhin für die Menschen als Naherholungsgebiet und ihren ökologischen Wert zu erhalten.

2. Um sicherzustellen, dass die Angebote für Freizeit und Erholung großer Teile der innerstädtischen Bevölkerung entlang des Kanals, ebenso wie die Kanal überquerenden Verbindungen für den Personen- und für den Wirtschaftsverkehr durch die Bauarbeiten nicht länger als zumutbar eingeschränkt oder unterbrochen werden, fordert die Stadt Münster das Bundesverkehrsministerium auf, dafür Sorge zu tragen, dass die Bauzeit für den Kanalausbau auf fünf Jahre begrenzt bleibt.

Begründung:

Dass eine Bundeswasserstraße mitten durch eine Stadt verläuft und dass sich an den Ufern intensiv genutzte Freiraum- und Erholungszonen für die vielen tausend Bewohner der Innenstadt entwickelt haben, ist eine besondere Situation. Der Wert der Kanalufer für die Wohn- und Freizeitqualität in Münster ist immens. Die Stadt muss deshalb bestrebt sein, den aus Gründen des wachsenden Güterverkehrs wirtschaftlich gebotenen und zur Steigerung des Verkehrs mit Binnenschiffen auch ökologisch sinnvollen Kanalausbau „stadtverträglich“ zu gestalten.

Mehrere in letzter Zeit bekannt gewordene Umstände legen nahe, dass die Belange der Stadt beim Kanalausbau nicht angemessen berücksichtigt werden. Sie lassen es deshalb als notwendig erscheinen, die Pläne für den Kanalausbau zu überprüfen und wenn erforderlich durch Änderung des Planfeststellungsbeschlusses anzupassen.

Die kürzlich bekannt gewordenen Absichten der zuständigen Stellen der Wasserstraßenverwaltung des Bundes, den Zeitraum für den Ausbau des DEK innerhalb der sog. „Stadtstrecke“ aus finanziellen Gründen von fünf auf mindestens zehn Jahre zu verlängern, lassen befürchten, dass die Eingriffe in die an den Kanalufern gelegenen Grün- und Freiflächen noch gravierender sein werden, als dies bislang zu erkennen war. Es ist zu befürchten, dass diese für Innenstadtbewohner wohnungsnah gelegenen Angebote für die tägliche Freizeit und Erholung eine unzumutbar lange Zeit entfallen werden und es ist zu befürchten, dass die vielfältigen Verkehrsbeziehungen über den Kanal hinweg durch lange

Bauzeiten für Menschen wie für Unternehmen unkalkulierbar erschwert oder unterbrochen werden.

Nicht zuletzt durch den bereits heute und fast täglich zu beobachtenden Verkehr von mehr als 170 m langen und beladen über 3.000 BRT schweren Schubeinheiten auf dem noch nicht ausgebauten Teilstück des DEK ergibt sich die Frage, ob die bislang geplante Verbreiterung des Kanalbetts auch im Bereich der Innenstadt von Münster wirklich unumgänglich ist. Wenn auf dem rund 4 km langen Stück zwischen der Schleuse und dem Dreieckshafen auf die Verbreiterung verzichtet werden kann, müssen viele hundert Bäume nicht gefällt und Grün- und Freiflächen nicht preisgegeben werden. Bei der Ausbaubreite des Kanals gibt es – wie das Verkehrsgeschehen zeigt - offenbar weniger Zwangspunkte als bei der Vertiefung der Fahrrinne und der Anhebung der Brücken für Straßen und Eisenbahn.

Um den Belangen der zunehmenden Schifffahrt und wachsender Größen der Kanalschiffe Rechnung zu tragen, sollte geprüft werden, ob der Verkehr auf diesem Teil des Kanals künftig durch Signal- oder Funksteuerung im Einbahnverkehr geregelt werden kann. Angesichts der nach mehreren Tagen bemessenen Fahrzeit von Binnenschiffen auf ihrem Weg von den deutschen und niederländischen Nordseehäfen in die Wirtschaftszentren im Binnenland oder nach Berlin erscheint eine durch 4 km Einbahnstrecke bedingte maximale Wartezeit von 1 Stunde erträglich. Hinzu kommt, dass die Schleuse allen Schiffen an dieser Stelle ohnehin eine Zwangspause beschert.

Daher sollten Erfordernisse und Konsequenzen dieser Regelung umfassend geprüft und den Ratsgremien vorgestellt werden. Es besteht die Möglichkeit, die von vielen Münsteranerinnen und Münsteraner geschätzten Freiflächen rund um den Kanal zu erhalten und auf diese Weise auch erhebliche Kosten zu sparen.

Grundsätzlich wird das Bestreben begrüßt, mehr Güter auf Flüssen und Kanälen zu transportieren. Transport auf dem Wasser ist ökologisch sinnvoller als der Transport auf Straßen oder als Luftfracht. Aber auch die Verbesserung dieser Transportwege muss für die BürgerInnen und die Stadt verträglich geregelt und organisiert werden.

Hery Klas
und Fraktion

Köhn + Toulas
und Fraktion

Pascal Powroznik
Die Piraten