

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0818/2011
Auskunft erteilt: Herr Krabbe
Ruf: 492 67 26
E-Mail: KrabbeM@stadt-muenster.de
Datum: 03.11.2011

Betrifft

Dortmund-Ems-Kanal - Kanalüberführung (KÜ)

Beratungsfolge

09.11.2011	Beirat nach dem Landschaftsgesetz	Empfehlung
15.11.2011	Beirat für Stadtgestaltung	Empfehlung
17.11.2011	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
22.11.2011	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
24.11.2011	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
29.11.2011	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Vorberatung
14.12.2011	Hauptausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung:

1. Die Stadt Münster empfiehlt dem Wasserstraßen-Neubauamt-Datteln WNA auf den Rückbau der provisorischen Umfahrungsstrecke im Bereich des KÜ Los 13 a zu verzichten und das Areal der Kanalinsel auf Grundlage der beigefügten Gestaltungsskizze (Anlage 1) nach Abschluss der Bauarbeiten herzustellen.
2. Weiterhin empfiehlt die Stadt Münster den notwendigen Bodenaushub dauerhaft auf der Bodendeponie Coerheide abzulagern, landschaftsgerecht zu modellieren und zu begrünen.
3. Der Antrag des Bundes Deutscher Architekten Nr. 60/2010 (s. Anlage 3) gem. §24 GO „Wiederherstellung KÜ“ wird nicht weiter verfolgt und ist damit erledigt.
4. Der Antrag des Vereins „Leben in Gelmer -Gruppe für Heimatpflege und Entwicklung- „Nr. 32/2011 gem. § 24 GO „kein Rückbau der temporären Umfahrung“ (s. Anlage 4) wird aufgegriffen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster keine Kosten entstehen, weil es sich um eine Baumaßnahme des Wasserstraßen-Neubauamt-Datteln (WNA) handelt.

Begründung:

1. Ausgangslage

Gemäß der ersten Planfeststellung im Jahr 2000 sollte ein Neubau der beiden Kanalbrücken (2 Tröge) über die Ems (KÜ) unmittelbar im Zuge der heute genutzten aktiven Fahrt erfolgen. Die Planung beabsichtigte, den Schiffsverkehr während der Bauzeit aufrecht zu erhalten, indem die beiden Tröge wechselseitig gesperrt würden. Dieses Vorhaben musste 2009 jedoch aufgegeben werden, da ein schlechter baulicher Zustand der Kanalbrücken sowie neue Erkenntnisse aus zusätzlichen Baugrunduntersuchungen den genehmigten Bauablauf nicht mehr zuließen. Bei einem Dammbruch könnte plötzlich auslaufendes Kanalwasser unkalkulierbare Folgen hervorrufen und eine Sperrung des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) über Monate erfordern.

Hinsichtlich der Durchführung veranlassten die beschriebenen Sicherheitsbedenken das zuständige Wasserstraßen-Neubauamt-Datteln (WNA) zur Änderung der Planfeststellungen. Hierzu wurde eine Umfahungsstrecke geplant, die im Bereich einer genehmigten Bodendeponie zwischen der aktiven „Neuen Fahrt“ und der denkmalgeschützten „Alten Fahrt“ liegt. Sie trennt die gefährdeten Trogbaustellen von der aktiven Fahrt. Neben Bodenaushub für die neue Trasse müssen aber auch Bodenmassen von der Deponie zwischen den Fahrten abgefahren werden. Das Volumen des Bodentransportes ist damit erheblich. Für Bau und Nutzung der Umfahrung ist ein Zeitraum von ca. 7 Jahren, ohne Rückbau, veranschlagt. Nach Abschluss der Baumaßnahme bestimmt die gültige Planänderung, dass sowohl die temporäre Umfahrung als auch die Bodendeponie Coerheide (Standortschießanlage), die die Bodenmassen nur temporär aufnimmt, wieder in den Zustand vor Planfeststellung zurückgebaut werden müssen. Ziel der Planfeststellung (2009) ist die Wiederherstellung des heutigen Zustandes mit einer rekonstruierten „Alten Fahrt“ und Bodendeponie auf dem KÜ-Gelände.

Dieser Planung stimmte die Stadt Münster im Rahmen ihrer offiziellen Beteiligung zur Änderung der Planfeststellung grundsätzlich zu. Sie regte zudem an:

„Vor dem Hintergrund denkmalpflegerischer und landschaftlicher Aspekte lediglich einen reduzierten Rückbau der Umfahungsstrecke mit deren Einbindung in ein Ensemble aus vorhandener denkmalgeschützter und neuer Kanalüberführung - vorzusehen. Darauf aufbauend sollten die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und die Stadt Münster gemeinsam ein Konzept erarbeiten, im dem aufgezeigt wird, wie eine nur reduziert zurück gebaute Umfahungsstrecke in eine landschaftsverträgliche, freizeitorientierte und denkmalpflegerische Belange berücksichtigende Nachfolgenutzung integriert werden kann.

Bereits in der heutigen Situation gewinnt der Denkmalwert an Bedeutung aus dem Nebeneinander der Kanalüberführung der 1. Generation mit der 2. Generation. Wenn die Restflächen der „Alten Fahrt“ und die einschneidende Umfahungsstrecke sichtbar erhalten bleiben, könnte zukünftigen Generationen die technische Entwicklung der Kanalüberführungen der Ems einschließlich der konstruktiven Zwischenphasen z.B. in einem kleinen Besucherzentrum vor Ort präsentiert werden.

Somit könnte im Bereich der denkmalgeschützten „Alten Fahrt“ ein Ensemble technischer Bauwerke – mit alter und neuer Kanalüberführung sowie der jetzt konstruktiv erforderlichen Zwischenlösung einer Umfahungsstrecke entlang des DEK's entstehen und – im Gegensatz zu der früher geduldeten Nutzung der „Alten Fahrt“ als „Freibad“, zukünftig ein geordneter attraktiver Freizeitbereich entstehen.“

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West stellte daraufhin in ihrer Entscheidung zur Planfeststellung dar:

„Die zuständigen Stellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stehen den Anregungen der Stadt Münster zur Erarbeitung eines umfassenden Gestaltungs- und Nutzungskonzeptes für die „Alte Fahrt“ grundsätzlich offen gegenüber. Inwieweit die durch das jetzige Planänderungsverfahren geschaffenen baulichen Zwischenzustände hierbei ganz oder in Teilen dauerhaft Berücksichtigung finden können, bedarf jedoch zunächst einer umfassenden Prüfung und Abstimmung zwischen den hierdurch in ihren Aufgabenbereichen betroffenen Behörden und Stellen. We-

gen der Dringlichkeit der Baumaßnahme auf Grund des schlechten baulichen Zustandes der alten Kanalbrücke Ems und der zeitlichen Zielsetzungen des Ausbauvorhabens ist die Einbeziehung von Festsetzungen für eine dauerhafte Umgestaltung und Nutzung der „Alten Fahrt“ in das vorliegende Planänderungsverfahren nicht möglich und vom Träger des Vorhabens nicht beantragt.“

Auf Grundlage der Stellungnahme der Stadt, hat die Verwaltung eine Prüfung vorgenommen, ob und inwieweit eine Erhaltung der Umfahrung sinnvoll ist.

Der Abwägungs- und Entscheidungsprozess ist der Anlage 2: Entscheidungsfindung, zu entnehmen.

2. Entscheidungsvorschlag

Die Verwaltung hat die Vor- und Nachteile der Anträge Anlage 3: Anregung gem. § 24 GO Nr. 60/2010 Bund Deutscher Architekten und Anlage 4: Anregung gem. § 24 GO Nr. 32/2010 Heimatverein Gelmer intensiv geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, die Anregung des Heimatvereins Gelmer weiter zu verfolgen. Der Vorschlag aus Gelmer wurde hierzu vom Amt für Grünflächen und Umweltschutz überarbeitet (s. Anlage 1), um die wechselhafte Situation der verschiedenen Kanaltrassen herauszuarbeiten. Die Grundlagen der städtischen Variante sowie die des Heimatvereins gemäß der Anregung nach § 24 GO wurden dabei erhalten. Neu ist jedoch eine mit Wasser gespannte Fläche im Bereich der Alten Fahrt auf Höhe der Spundwände. Sie lässt die Trasse des ehemaligen Denkmals hervortreten und bietet Standort für einen naturnahen Schilfsaum, wie er auch heute an der „Alten Fahrt“ zu finden ist. Dabei berücksichtigt die neue Planung den Vorschlag einer offenen Anbindung der Umfahrung an die aktive Fahrt mit einer Brücke, einem Standort für ein Informationszentrum sowie eine Aussichtsplattform an der Neuen Fahrt. Das geplante Wegesystem findet Anschluss an das überregionale Wegenetz. Dabei entspricht die offene Gestaltung den Vorstellungen des Heimatvereins, die Möglichkeiten einer Sozialkontrolle im Erholungsbereich zu nutzen. Ein Raum, der Natur- und Umweltschutz berücksichtigt, liegt abseits der Wegeverbindungen.

Bei der vorgeschlagenen Variante wird auf eine Deponierung von Bodenmassen zwischen „Neuer“ und „Alter Fahrt“ verzichtet. Der Boden, der bereits für den Bau der Umfahrung auf die bestehende Deponie an der ehemaligen Standortschießanlage in der Coerheide verbracht wurde, soll dort verbleiben. Dies ruft keine neuen Eingriffe in den Naturhaushalt hervor, so dass aus Sicht der Landschaftspflege und des Naturschutzes der Verbleib des Bodens verantwortbar ist und der hohe Energieeinsatz für den Transport entfällt. Entgegen einer Deponie auf der KÜ-Fläche bietet sich jetzt die Möglichkeit, die Fläche landschaftsgerecht und nutzungsorientiert zu gestalten. Ein typisch flaches Relief mit einer transparenten Gliederung aus Einzelbäumen und kleineren Gehölzgruppen passt den „gewonnen Ort“ in die Münsterländische Parklandschaft ein. Extensive Landwirtschaft wird damit ebenfalls ermöglicht. Mit der vorgestellten Konzeption gewinnt die Erholungslandschaft um Gelmer und in der Stadt Münster einen Naherholungsraum, dessen Instandsetzungs- und Unterhaltungskosten zukünftig von der WSV getragen werden, da das von der städtischen Verwaltung entwickelte Konzept einen wichtigen Beitrag zur Kosteneinsparung für den Bund leistet.

An der Standortschießanlage wird sich die Stadt auch dafür einsetzen, das Erscheinungsbild der planfestgestellten Deponie zu verbessern. Sie schlägt vor, die Bodenmassen auf einer größeren Grundfläche, zu Lasten der ehemaligen Kugelfänge, zu verteilen. Damit kann die Höhe der Ablagerung die Höhe der umgebenden Bäume einbeziehen und auf diese Weise das Landschaftsbild schützen. Generell ist jedoch hervorzuheben, dass die relative Ruhe des Raumes südlich der Kugelfänge zu einer hohen ökologischen Wertigkeit geführt hat. Diese wäre durch eine geräumigere intensive Nutzung leicht zerstörbar, so dass ein weiterer Flächenverbrauch vermieden werden muss.

Nach umfassender Prüfung und Abwägung der denkmalpflegerischen Belange, Aspekte der Erholungs- und Freizeitnutzung und des Wasserschutzes, schlägt die Verwaltung vor, auf den Rückbau der Umfahrungsstrecke zu verzichten und das Areal der Kanalinsel, nach Ablauf der Bauzeit auf Grundlage der beigefügten Planungsskizze (Anlage 1) herzustellen.

I.V.

Gez.

Thomas Paal
Stadtrat

Anlagen:

1. Vorschlag Stadt Münster
2. Erläuterung der Entscheidungsfindung
3. Anregung gem. § 24 GO Nr. 60/2010 Bund Deutscher Architekten
4. Anregung gem. § 24 GO Nr. 32/2010 Heimatverein Gelmer
5. Protokoll der Bürgerversammlung Gelmer am 06.05.2010