

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 Umfahungsstrecke 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 „gewonnenen 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 Umfahungsstrecke zu verzichten und das Areal der Kanalinsel, nach Ablauf der Bauzeit auf Grundlage der beigefügten Planungsskizze (Anlage 1) herzustellen.

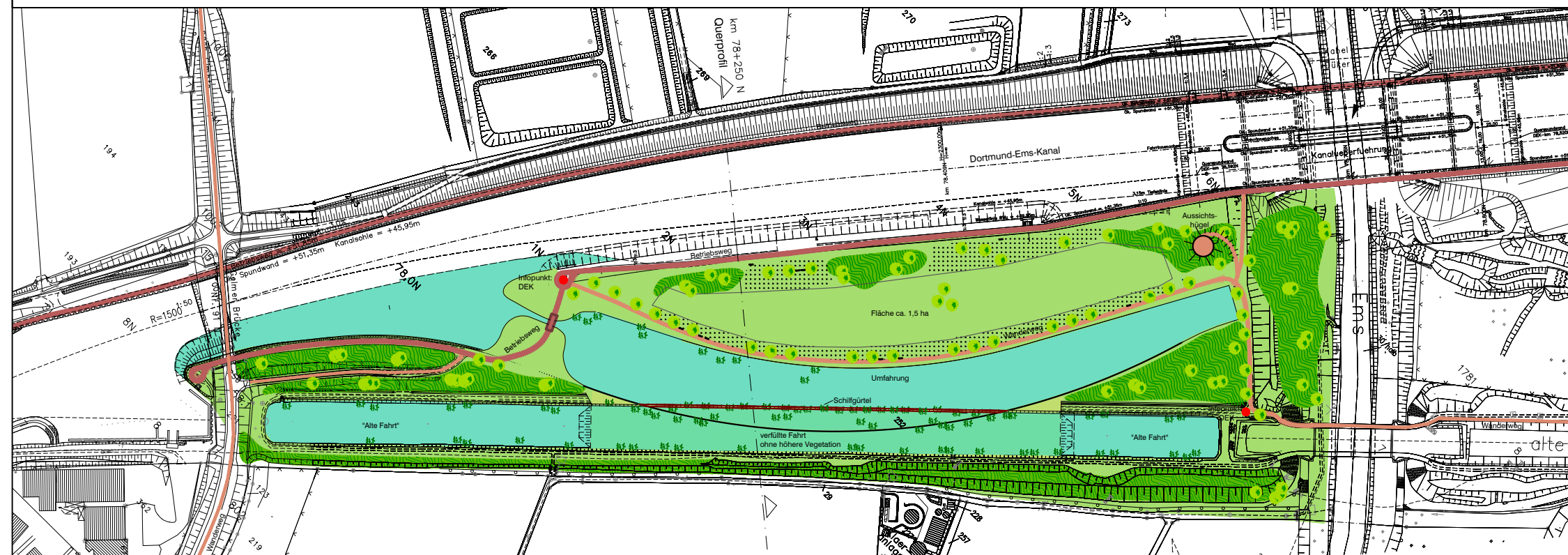
I.V.

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

[illegible]

Plan Nr.: 0209_2011	Stand: 11.10.2011	STADT MÜNSTER Amt für Grünflächen und Umweltschutz Entwurfsskizze KÜ Gelmer Vorschlag Stadt Münster
Anlage:	Druck: 21.10.2011	
Amtsleiter:	Bearbeitet:	
Bruns	Krabbe	
Abteilungsleiter:	Gezeichnet:	
Stoldt	Niesing 0209_2011	
im Original! Querprofil 1: 400 Lageplan 1: 2.000		
Maßstab:		
Geändert:		
Index Inhalt	Datum Bearbeiter	

Anlage 2: Entscheidungsfindung

Konzeptionen Stadt Münster

Zur Prüfung, ob und wie weit es sinnvoll ist auf einen Rückbau der Umfahrung zu verzichten, fertigte das Amt für Grünflächen und Umweltschutz in Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung eine alternative Entwicklungsskizze an. Diese zeigt auf, dass mit dem Erhalt der Umfahrung eine räumliche Gliederung zwischen Naturschutz relevanten Bereichen (Alte Fahrt) sowie freizeit- und erholungsbedeutsamen Bereichen (Umfahrung / Kanalinsel) erfolgen kann. Östlich der Umfahrung bietet sie Schutz für das Denkmal, die Biotope sowie die Trinkwassergewinnung, da der Raum ohne Wegeverbindungen und Aufenthaltsflächen konzipiert ist. Westlich der Umfahrung findet die extensive Naherholung Berücksichtigung. Hier werden die Wegeverbindungen wieder aufgenommen. Eine wasserseitige Anlegestelle für Tagestouristen sowie Informationsmöglichkeiten zur Entwicklung des Raumes und ein Aussichtspunkt in der Nähe der Neuen Fahrt können zudem die Attraktivität steigern.

Da mit der Variante Teile des aufwendigen Rückbaues und die Wiederherstellung der Alten Fahrt entfallen, ermöglicht sie ein hohes finanzielles Einsparpotential. Die Einsparung beläuft sich nach Angabe der Schifffahrtsverwaltung auf ca. 1,5 bis 2,0 Mio. Euro. Aus diesem Grunde übernimmt sie auch die Einrichtungen und Unterhaltung der Flächen.

2010 wurde diese Konzeption den politischen Gremien, wie dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft, dem Beirat für Stadtgestaltung und der Bezirksvertretung Ost vorgestellt, um das Einverständnis für eine öffentliche Präsentation in Gelmer einzuholen. Mit Ausnahme des Beirates für Stadtgestaltung stimmten die politischen Gremien dem Vorschlag der Verwaltung zu und gaben ihr Einverständnis, im Rahmen einer Bürgerbeteiligung in Gelmer, den Vorschlag der Stadt Münster als favorisierte Variante zur Diskussion zu stellen.

Meinungsaustausch

Die erste Bürgerversammlung fand am 06.05.2010 in Gelmer statt. Ca. 100 Bürger folgten der Einladung und ließen sich die städtische Konzeption erläutern und nutzten die Gelegenheit den Vorschlag zu erörtern. Im Rahmen der intensiven Diskussion erläuterte auch der Bund deutscher Architekten (BDA Münster.Münsterland), vertreten durch Herrn Schopmeyer sowie unterstützt durch eine Unterschriftenaktion, sein Anliegen zur Wiederherstellung der „Alten Fahrt“. Nach Abschluss der Bauarbeiten wünscht er die Möglichkeit die Kanalüberführung wie bislang zu erleben und zu nutzen. Der BDA legte hierzu einen eigenen Planentwurf (s. Anlage 3) vor und regte die Instandsetzung des Überführungsbauwerkes „Alte Fahrt“, die Aufwertung des Geländes durch zwei Anlegestellen für Sportboote und Bootswanderer, die Schaffung einer Aufschüttung als Refugium für geschützte Tier- und Pflanzenarten auf der „Insel“ sowie die Anlage von weiteren Aussichtspunkten mit einem Informationszentrum, an. Die in der Bürgeranhörung vorgetragenen Vorstellungen wurden von ihm zugleich als Antrag nach § 24 GO eingereicht.

Der Heimatverein Gelmer „Leben in Gelmer -Gruppe für Heimatpflege und Entwicklung-“, unterstützte in der Versammlung den Entwurf des Amtes für Grünflächen und Umweltschutz. Er begrüßte die Entwicklung einer offenen Erholungslandschaft zwischen Alter und Neuer Fahrt und wünschte, anstelle eines Dammes, der nach dem Entwurf des Amtes 67 die Kanalinsel erschließen soll, eine Brücke zur „Insel“. Ein Durchgang soll Kanuten und Tauchern die Möglichkeit einräumen, über das Wasser eine Verbindung zwischen aktiver Fahrt und Umfahrung zu nutzen. Darüber hinaus regt er, die Anlage eines erhöhten Aussichtspunktes am Rande der aktiven Fahrt, die Errichtung eines Dokumentationszentrums, das die Geschichte des Kanalbaues aufbereitet und die Reduzierung der Spundwände auf der Westseite der Umfahrung zum Schutz der Fauna, an. Er bat, dass Teile der „Alten Fahrt“, die baubedingt zu verfüllen sind, eine Abdeckung aus Böschungsbausteinen erhalten, wie sie auch zur Ufersicherung am DEK genutzt werden. Damit möchte der Verein erreichen, dass keine höhere Vegetationsentwicklung den optischen Zusammenhang der alten Kanaltrasse (Alte Fahrt) unterbricht.

In einer Abstimmung am Ende der Veranstaltung (s. Protokoll zum 06.05.2010 Anlage 5) stimmte die überragende Mehrheit der Teilnehmer für die Variante der Stadt Münster auf den Rückbau der Umfahrung zu verzichten.

Die Eingabe des BDA wurde zum Anlass genommen, die Fragestellung der Wiederherstellung der „Alten Fahrt“ und somit (Teil-) Rückbau der provisorischen Umfahrung unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten sowie auch unter dem Gesichtspunkt, dem Geist des Ortes Rechnung zu tragen, noch einmal zu prüfen und in die Abwägung zu stellen mit den Ansprüchen der Freizeitgestaltung, Funktionssteuerung von Naturschutz und Freizeit, Kosteneinsparung und Wasserschutz.

Hierzu wurden die Variante der Planfeststellung und alle Anregungen aus den Verbänden auf eine einheitliche Entwurfsebene „übersetzt“, um sie untereinander vergleichbar zu machen.

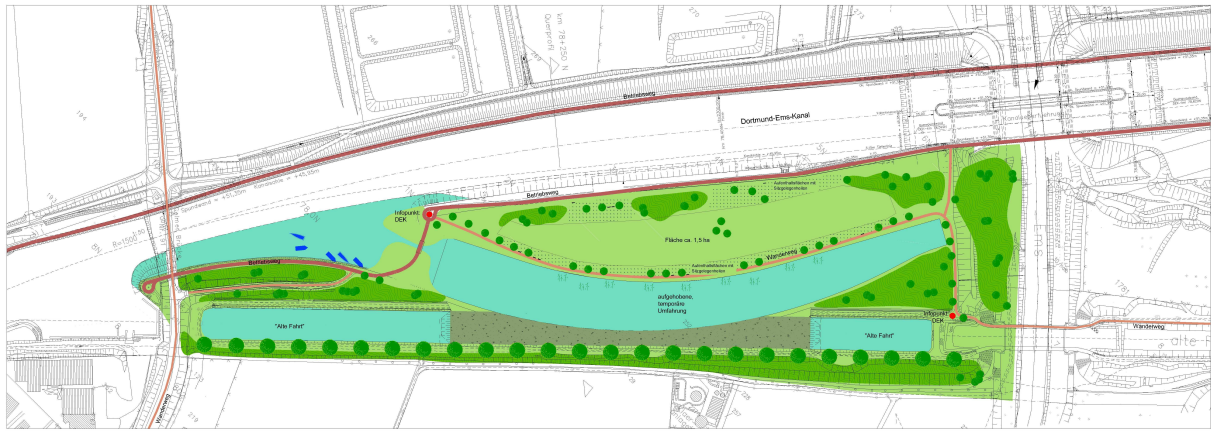


Die **Variante Planfeststellung** entspricht den Vorstellungen des Wasserstraßen-Neubauamtes-Datteln. In der Übersetzung verzichtet der Entwurf auf eine Deponierung von Bodenmassen zwischen den Fahrten, um zukünftig für den Raum das Bild einer typischen flachen westfälischen Kulturlandschaft zu entwickeln. Kernstück der Variante ist die Wiederherstellung der „Alten Fahrt“. Die Trasse der Umfahrung wird nach dem Rückbau nicht mehr sichtbar sein, und die Nutzung des Umfeldes kann gemäß den heutigen Verhältnissen wieder aufgenommen werden.



Die **Variante Bund Deutscher Architekten (BDA)**, übertragen auf die Darstellungsebene der Stadt Münster, verzichtet auch auf eine Deponierung von Bodenmassen.

Die Variante befürwortet, wie die Planfeststellung, eine Wiederherstellung der Alten Fahrt. Sie schlägt zudem vor, zwei Relikte der temporären Umfahrung zu erhalten. Analog zu den Überlegungen der Stadtverwaltung (Variante 2) besteht auch hier grundsätzlich die Möglichkeit, den südlichen Abschnitt der temporären Umfahrung an die aktive Fahrt anzubinden. Damit kann diese Variante ebenfalls mit einer Anlegestelle und offenen Anbindung an die Umfahrung genutzt werden. Es ist vorgesehen, den Bereich der Umfahrung für den Naturschutz zu reservieren und den Bereich westlich der Alten Fahrt für die Naherholung zu nutzen.



Variante Heimatverein Gelmer unterscheidet sich von der Variante Planfeststellung durch den Erhalt der Umfahrung. Sie sorgt mit ihrer offenen Anbindung an die aktive Fahrt für einen Wasseraustausch und bietet kleineren Booten, ohne Motor, die Möglichkeit in den Streckenabschnitt zu gelangen. Alle Wasserkörper werden für einen Austausch mit unterirdischen Leitungen verbunden.

Variante Gelmer gewährt der Planung den Vorteil, Naherholung und Umweltschutz räumlich zu trennen. Westlich der Umfahrung trassiert sie in einer offenen Landschaft die bisherigen Wegeverbindungen neu, so dass das Netz der lokalen und regionalen Wander- und Radwegeverbindungen wieder geschlossen wird.

Für alle Varianten ist darauf hinzuweisen, dass aus Sicht des Denkmalschutzes eine Pflicht zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands das Denkmalschutzgesetz nur für den Fall vorsehen ist, dass Arbeiten oder Beschädigungen ohne Erlaubnis, unsachgemäß oder im Widerspruch zu Auflagen durchgeführt worden sind. Dies trifft hier nicht zu. Im Rahmen eines weiteren Abstimmungstermins im August 2011 haben das LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen und die Bezirksregierung deutlich gemacht, dass aus Gründen des Denkmalschutzes keine der diskutierten Varianten Bedanken hervorruft.

Der favorisierten Variante (Anlage 1) stehen damit zwar keine denkmalpflegerischen Aspekte entgegen, allerdings wird aus diesem Fachbelang geltend gemacht, dass eine Wiederherstellung der Kanalüberführung in klarer linearer Form (wie Varianten Planfeststellung und BDA) aufgrund der bauhistorischen und langjährigen funktionellen Bedeutung der ehemaligen Kanalüberführung sachgerechter erscheint, als die bauliche Dokumentation einer lediglich baustellenbedingten temporären Umfahrung wie Anlage 1.

Gleichwohl wird seitens der Verwaltung im Rahmen der Gesamtabwägung der Variante „Verzicht auf den Rückbau der Umfahrung“ in der in Anlage 1 dargelegten Form Vorrang gegeben, da diese Variante sowohl ökologische als auch raumstrukturelle Vorteile erbringt.

Mit der Erhaltung der Umfahrung entsprechend der in Anlage 1 dargelegten Konzeption wird eine funktionale Trennung zwischen den Schutzansprüchen der ökologisch wertvollen Bereiche der alten Fahrt (Vorkommen EU-relevanter Arten -Teichmuschel, Teichrohrsänger-) sowie den Freizeit- und Erholungsnutzungen vorbereitet, ohne dabei die grundsätzliche optische Linearität und Durchgängigkeit der „Alten Fahrt“ aufzugeben.

Darüber hinaus spart die Erhaltung der Umfahrung ca. 1,5 bis 2 Mio. Euro Rückbaukosten.

Weiter bleibt das Areal im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Somit verbleibt auch die Unterhaltung des Bereichs dort. Die Stadt erhält einen attraktiven naturräumlichen und kulturellen bedeutsamen Erholungsraum ohne Kostenbeteiligung.

Im Übrigen kann der angestrebte Zustand weitgehend mit Entwicklung der Umfahrung hergestellt werden, so dass es nach Abschluss der eigentlichen Baumaßnahmen zur Erneuerung der Kanalüberführung nicht noch einmal zu grundsätzlich neuen Umbaumaßnahmen kommt, die wiederum technische Eingriffe und Beunruhigungen nach sich ziehen.

Am 24.03.2011 fand auf Einladung der CDU eine erneute Bürgerversammlung in Gelmer statt, um auch diesen Abwägungsprozess der Öffentlichkeit zu übermitteln. Die zur Diskussion gestellten Varianten (s. oben) wurden dabei erörtert. Eine Abstimmung erfolgte nicht. Im Nachgang zu dieser Veranstaltung reichte der Heimatverein Gelmer seinen Optimierungsvorschlag offiziell als Anregung nach § 24 GO (s. Anlage 4) ein.

Anlage 3: Anregung Bund Deutscher Architekten

K. D. In Mon cher-Gelmer
1918-1919

Die vorliegende Studie wurde durch die Vergabe von Geldern der Bundesregierung an einen Örtlichen Arbeitskreis (Arbeitskreis "Türken 21. bis 23. März 1991") ermöglicht. Die Studie wurde durch die Bundesregierung finanziert. Die Studie wurde durch die Bundesregierung finanziert. Die Studie wurde durch die Bundesregierung finanziert.

[illegible]

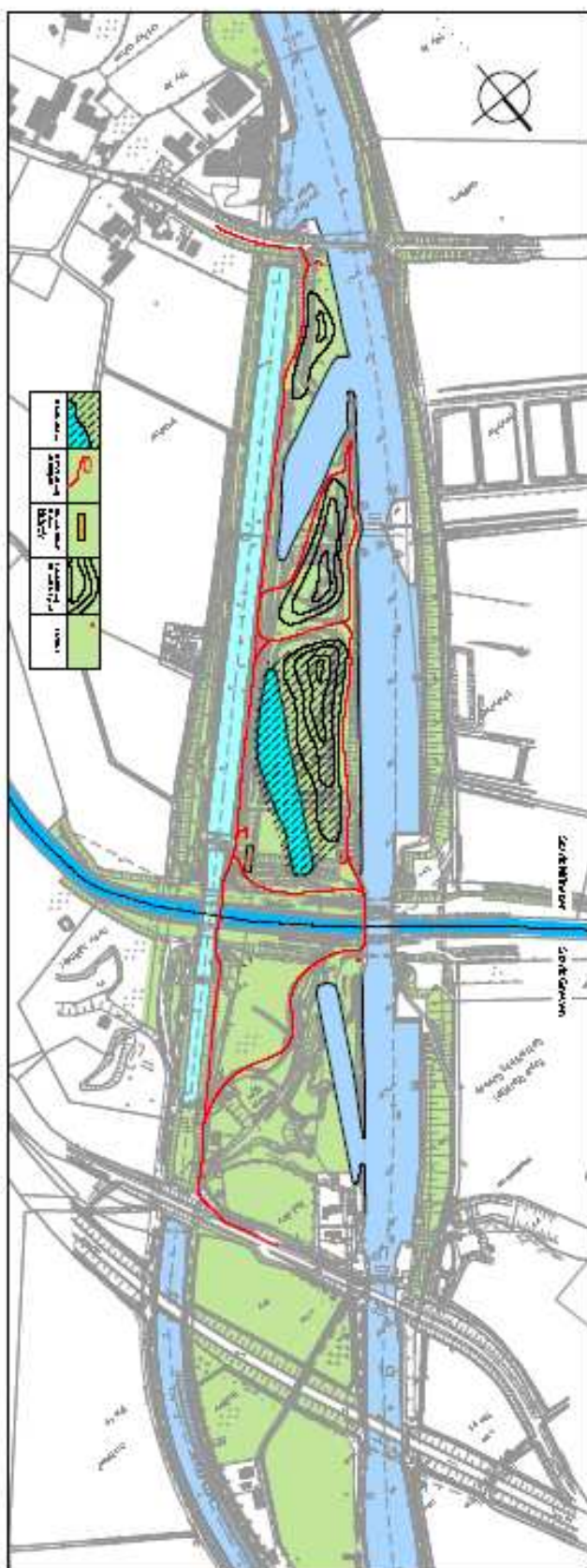
Cholesterin **Cholesterin** ist ein wichtiger Bestandteil der Zellmembran. Es ist ein gelber, wachsartiger Stoff, der in allen Lebewesen vorkommt. Er ist ein wichtiger Bestandteil der Zellmembran und ist für die Bildung der Zellmembran wichtig. Er ist ein wichtiger Bestandteil der Zellmembran und ist für die Bildung der Zellmembran wichtig.

[illegible]

Die Untersuchung soll folgende Punkte klären: 1. Die Anzahl der von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommenen Fledermausarten und die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden. 2. Die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden. 3. Die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden. 4. Die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden. 5. Die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden. 6. Die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden. 7. Die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden. 8. Die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden. 9. Die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden. 10. Die Anzahl der Fledermausarten, die von den Besuchern am Standort Göttingen wahrgenommen wurden.

HOWARD J. ROSEN, MD

See also 54069, 54070, 54071, 54072, 54073, 54074, 54075, 54076, 54077, 54078, 54079, 54080, 54081, 54082, 54083, 54084, 54085, 54086, 54087, 54088, 54089, 54090, 54091, 54092, 54093, 54094, 54095, 54096, 54097, 54098, 54099, 54100, 54101, 54102, 54103, 54104, 54105, 54106, 54107, 54108, 54109, 54110, 54111, 54112, 54113, 54114, 54115, 54116, 54117, 54118, 54119, 54120, 54121, 54122, 54123, 54124, 54125, 54126, 54127, 54128, 54129, 54130, 54131, 54132, 54133, 54134, 54135, 54136, 54137, 54138, 54139, 54140, 54141, 54142, 54143, 54144, 54145, 54146, 54147, 54148, 54149, 54150, 54151, 54152, 54153, 54154, 54155, 54156, 54157, 54158, 54159, 54160, 54161, 54162, 54163, 54164, 54165, 54166, 54167, 54168, 54169, 54170, 54171, 54172, 54173, 54174, 54175, 54176, 54177, 54178, 54179, 54180, 54181, 54182, 54183, 54184, 54185, 54186, 54187, 54188, 54189, 54190, 54191, 54192, 54193, 54194, 54195, 54196, 54197, 54198, 54199, 54200, 54201, 54202, 54203, 54204, 54205, 54206, 54207, 54208, 54209, 54210, 54211, 54212, 54213, 54214, 54215, 54216, 54217, 54218, 54219, 54220, 54221, 54222, 54223, 54224, 54225, 54226, 54227, 54228, 54229, 54230, 54231, 54232, 54233, 54234, 54235, 54236, 54237, 54238, 54239, 54240, 54241, 54242, 54243, 54244, 54245, 54246, 54247, 54248, 54249, 54250, 54251, 54252, 54253, 54254, 54255, 54256, 54257, 54258, 54259, 54260, 54261, 54262, 54263, 54264, 54265, 54266, 54267, 54268, 54269, 54270, 54271, 54272, 54273, 54274, 54275, 54276, 54277, 54278, 54279, 54280, 54281, 54282, 54283, 54284, 54285, 54286, 54287, 54288, 54289, 54290, 54291, 54292, 54293, 54294, 54295, 54296, 54297, 54298, 54299, 54300, 54301, 54302, 54303, 54304, 54305, 54306, 54307, 54308, 54309, 54310, 54311, 54312, 54313, 54314, 54315, 54316, 54317, 54318, 54319, 54320, 54321, 54322, 54323, 54324, 54325, 54326, 54327, 54328, 54329, 54330, 54331, 54332, 54333, 54334, 54335, 54336, 54337, 54338, 54339, 54340, 54341, 54342, 54343, 54344, 54345, 54346, 54347, 54348, 54349, 54350, 54351, 54352, 54353, 54354, 54355, 54356, 54357, 54358, 54359, 54360, 54361, 54362, 54363, 54364, 54365, 54366, 54367, 54368, 54369, 54370, 54371, 54372, 54373, 54374, 54375, 54376, 54377, 54378, 54379, 54380, 54381, 54382, 54383, 54384, 54385, 54386, 54387, 54388, 54389, 54390, 54391, 54392, 54393, 54394, 54395, 54396, 54397, 54398, 54399, 54400, 54401, 54402, 54403, 54404, 54405, 54406, 54407, 54408, 54409, 54410, 54411, 54412, 54413, 54414, 54415, 54416, 54417, 54418, 54419, 54420, 54421, 54422, 54423, 54424, 54425, 54426, 54427, 54428, 54429, 54430, 54431, 54432, 54433, 54434, 54435, 54436, 54437, 54438, 54439, 54440, 54441, 54442, 54443, 54444, 54445, 54446, 54447, 54448, 54449, 54450, 54451, 54452, 54453, 54454, 54455, 54456, 54457, 54458, 54459, 54460, 54461, 54462, 54463, 54464, 54465, 54466, 54467, 54468, 54469, 54470, 54471, 54472, 54473, 54474, 54475, 54476, 54477, 54478, 54479, 54480, 54481, 54482, 54483, 54484, 54485, 54486, 54487, 54488, 54489, 54490, 54491, 54492, 54493, 54494, 54495, 54496, 54497, 54498, 54499, 54500, 54501, 54502, 54503, 54504, 54505, 54506, 54507, 54508, 54509, 54510, 54511, 54512, 54513, 54514, 54515, 54516, 54517, 54518, 54519, 54520, 54521, 54522, 54523, 54524, 54525, 54526, 54527, 54528, 54529, 54530, 54531, 54532, 54533, 54534, 54535, 54536, 54537, 54538, 54539, 54540, 54541, 54542, 54543, 54544, 54545, 54546, 54547, 54548, 54549, 54550, 54551, 54552, 54553, 54554, 54555, 54556, 54557, 54558, 54559, 54560, 54561, 54562, 54563, 54564, 54565, 54566, 54567, 54568, 54569, 54570, 54571, 54572, 54573, 54574, 54575, 54576, 54577, 54578, 54579, 54580, 54581, 54582, 54583, 54584, 54585, 54586, 54587, 54588, 54589, 54590, 54591, 54592, 54593, 54594, 54595, 54596, 54597, 54598, 54599, 54600, 54601, 54602, 54603, 54604, 54605, 54606, 54607, 54608, 54609, 54610, 54611, 54612, 54613, 54614, 54615, 54616, 54617, 54618, 54619, 54620, 54621, 54622, 54623, 54624, 54625, 54626, 54627, 54628, 54629, 54630, 54631, 54632, 54633, 54634, 54635, 54636, 54637, 54638, 54639, 54640, 54641, 54642, 54643, 54644, 54645, 54646, 54647, 54648, 54649, 54650, 54651, 54652, 546



Umbohnungsfeststellung DEK (Planung W.M. & D. & H.)

Anlage 4: Anregung Heimatverein Gelmer



Leben in Gelmer
Gruppe für Heimatpflege und Entwicklung
Schützenbruderschaft St. Josef 1865 e.V.
www.gelmer.de

Heimatgruppe Gelmer, Klemens Lindenblatt, Schröderheide 41, 48157 Münster

An den
Oberbürgermeister der Stadt Münster
Herrn Oberbürgermeister Lewe

An das
Dezernat für Planung, Bau und MarketingHerrn Stadtdirektor
Schultheiß
Dezernat für Soziales, Integration, Gesundheit, Umwelt- und
Verbraucherschutz
Herrn Stadtdirektor Paal

An die
Damen und Herren Ratsmitglieder

48127 Münster

nachrichtlich:
Wasserstraßen-Neubauamt
Herrn Cholodewicz

Münster-Gelmer, den 15. April 2011

Kanalumfahrung in Gelmer - Bürgeranregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NW

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Herren Stadtdirektoren,
sehr geehrte Damen und Herren Ratsmitglieder,

seit Bekanntwerden des Baus der Umfahrung in Gelmer hat sich die Heimatgruppe in vielen Gesprächen mit den Bürgern, dem Wasserschiffahrtsneubauamt und Mitarbeitern der Stadt Münster aus den beiden Dezernaten für Planung, Bau und Marketing sowie für Soziales, Integration, Gesundheit, Umwelt- und Verbraucherschutz für eine möglichst kostengünstige und den Bürgerinteressen entsprechende Nutzung der Umfahrungsstrecke eingesetzt. In diesem Zusammenhang haben insgesamt drei öffentliche Informationsveranstaltungen bzw. Bürgerversammlungen stattgefunden.

Die Heimatgruppe hat sich im Interesse insbesondere der Gelmeraner von Anfang an dafür eingesetzt, eine möglichst vielen Nutzergruppen zur Verfügung stehende Lösung zu finden. Dieses Er-

Obmann:	Klemens Lindenblatt	Schröderheide 41 48157 Münster	Tel.: 0251-326124
Stellv. Obmann:	Dr. Stephan Teklote	Westerheide 46 48157 Münster	Tel.: 0251-329123

gebnis wird nach unserer Überzeugung dadurch erreicht, dass auf den etwa 1,5 bis 2 Millionen Euro teuren Rückbau der zeitweisen Umfahungsstrecke nach Abschluss der Brückenbauarbeiten über die Ems verzichtet wird. Insoweit erlauben wir uns Bezug zu nehmen auf unsere frühere Eingabe. Die Diskussionen in den vergangenen Jahren und insbesondere in der letzten Bürgerversammlung vom 24.3.2011, die unter der Leitung von Herrn von Göwels stattgefunden hat, haben uns veranlasst, nach einer Kompromisslösung zu suchen, obwohl unser bisheriger Vorschlag sowohl auf der Bürgerversammlung vom 6.5.2010 unter Leitung der Bezirksbürgermeisterin Frau Klimek als auch auf der letzten Bürgerversammlung vom 24.3.2011 auf breite Zustimmung gestoßen ist.

Unsere Kompromisslösung sieht vor, dass die Umfahungsstrecke nicht wieder zurückgebaut wird, jedoch der bisherige Verlauf der alten Fahrt wasserführend wieder dargestellt wird.

Im Einzelnen beinhaltet unsere Anregung folgende Baumaßnahmen:

Der Bereich der Umfahungsstrecke, der in die alte Fahrt hineinragt, wird angebösch. Anschließend wird in gerader Linie zu den beiden Reststrecken der alten Fahrt ein Ufer mit den für die alte Fahrt typischen Steinen und dem Uferbewuchs mit Schilfrohr hergestellt. Auf die Schotterfläche, die nach der bisherigen sog. Variante 2 den Verlauf der alten Fahrt symbolisieren sollte, wird verzichtet. Stattdessen wird eine Wasserfläche entsprechend dem bisherigen Verlauf der alten Fahrt eingebaut. Aus statischen Gründen kann zwar nicht die alte Wassertiefe von etwa 4 Metern wieder hergestellt werden, jedoch ist es nach den uns inzwischen vorliegenden Erkenntnissen möglich, eine Wassertiefe von bis zu 0,7 Meter wieder herzustellen. Diese Wasserfläche hätte an beiden Seiten die bisherige Uferböschung mit dicken Steinen und Schilfrohr. Die gesamten Wasserflächen der alten Fahrt sind dann nicht nur durch unterirdische Rohre mit einander verbunden, sondern auch oberirdisch, so dass ein guter Wasseraustausch erfolgt, der ein Versumpfen der kleineren Wasserflächen verhindert. Die Spundwände der Umfahungsstrecke im Bereich dieser flacheren Wasserfläche werden soweit abgeschnitten oder tiefer in den Boden gerammt, dass sie mit dem umgebenden Erdreich (Boden der Wasserfläche) bündig sind.

Zur besseren Veranschaulichung haben wir eine graphische Darstellung in der Anlage beigelegt.

Mit dieser Lösung werden alle Bedenken gegen unseren bisherigen Vorschlag und die vorgebrachten Argumente für den vollständigen Rückbau der Umfahungsstrecke aufgegriffen. Die Vorteile dieser Kompromisslösung im Einzelnen:

1. Denkmalwert.

Zunächst einmal müssen wir feststellen, dass durch den Bau der Umfahrung, die in die alte Fahrt hineinragt, diese ihren Denkmalwert verliert. Wird sie später wieder hergestellt, entsteht nur ein Abbild von der alten Fahrt. Dieses Abbild wird ebenso durch unseren Kompromissvorschlag hergestellt. Die typische geradlinige Trassenführung und die Uferböschung entstehen wieder in gleicher Optik.

Darüber hinaus entsteht für unsere Nachfahren ein neues einmaliges Denkmal durch das Nebeneinander der Kanalüberführungen aus den Jahren 1899 (alte Fahrt) und 1939 (neue Fahrt) sowie die

Obmann:	Klemens Lindenblatt	Schröderheide 41 48157 Münster	Tel.: 0251-326124
Stellv. Obmann:	Dr. Stephan Teklote	Westerheide 46 48157 Münster	Tel.: 0251-329123

einschneidende Umfahungsstrecke des Jahres 2014. Die enormen planerischen und baulichen Leistungen der verschiedenen Epochen werden für alle dauerhaft sichtbar erhalten.

Auf der Fläche zwischen der alten und der neuen Fahrt sollte eine Anhöhe mit einer Höhe von ca. 10m im hinteren Bereich (von der Gitruper Straße aus gesehen, also oberhalb der Ems) aufgeschüttet werden. Auf dieser Anhöhe sollte ein Aussichtsplattform gebaut werden, damit die gesamte Anlage nebst der interessanten Natur von allen Besuchern überschaut werden kann. Wünschenswert wäre in diesem Zusammenhang ein Dokumentationszentrum über den ursprünglichen Bau und die weiteren Ausbaustufen des Kanals an dieser Stelle.

2. Erholungswert:

Bleibt die Umfahrung erhalten und behält sie einen schmalen Zugang zur neuen Fahrt, so entsteht in einem Bereich, der nicht nur von den Gelmeranern, sondern auch von vielen (Rad-) Touristen – z.B. Nutzern des Emsauenweges –, intensiv frequentiert wird, eine interessante (Erholungs-) Landschaft, die zum Verbleib und zum Ausruhen einladen wird. Die Umfahungsstrecke wird für den nicht motorisierten Freizeitsport (Kanu, Tauchen, Schwimmen etc.) große Reize bieten. Daher setzen wir uns auch für den Fortbestand einer verengten Verbindung zum Kanal ein. Die Zuwegung zu der Insel, die zwischen der alten und der neuen Fahrt entsteht, sollte durch eine kleine Holzbrücke erfolgen.

3. Natur- und Umweltschutz:

Im Bereich der Umfahungsstrecke entstehen durch die Anböschung zur alten Fahrt hin Wildausstiegsmöglichkeiten. Um den Tieren auch an anderer Stelle die Möglichkeit zu verschaffen, die Umfahungsstrecke wieder zu verlassen, sollten die Bereiche an beiden Enden der Strecke bewusst über entsprechende Anböschungen verfügen.

Die Bürger in Gelmer befürchten zu recht eine erneute erhebliche Emissionsbelastung, wenn nach einer Bauzeit von etwa 5 Jahren für den Bau der Brücke der neuen Fahrt über die Ems und den Ausbau des Kanals in diesem Bereich, der Rückbau der Umfahrung mit allen Konsequenzen durchgeführt würde. Sind die Bürger, und auch die Natur gerade wieder zur Ruhe gekommen, ist eine erneute Belastung durch das Herausrammen der Spundwände und durch den Rücktransport des Bodens nicht hinnehmbar. Denn die Flora und Fauna, die sich nach dem Bau der Umfahrung gerade wieder heimisch fühlt, würde durch diesen späteren Rückbau erneut wieder deutlich stärker beeinträchtigt. Für die regelmäßigen Spaziergänger am Rande des Spülfeldes, welches zwischen der alten und der neuen Fahrt entstanden ist, ist beeindruckend, welche Flora und Fauna in diesem Bereich in den letzten Jahren entstanden ist. Eine ähnliche Entwicklung ist nach dem Bau der Umfahungsstrecke zu erwarten. Diese Rückeroberung der Umgebung der Baustelle durch die Natur gilt es zu schützen, und nicht durch erneute Baumaßnahmen wieder zu zerstören. Im Falle eines Rückbaus der Umfahungsstrecke hätten die Bürger in Gelmer und die Natur eine Gesamtbaubauzeit von etwa 9 Jahren zu verkraften, denn der Bau und der Rückbau der Umfahungsstrecke dauert jeweils etwa 2 Jahre. Angesichts dieser langen Übergangssituation wäre der Rückbau ein erneuter und unverhältnismäßiger Einschnitt in die Natur.

Obmann:	Klemens Lindenblatt	Schräderheide 41 48157 Münster	Tel.: 0251-326124
Stellv. Obmann:	Dr. Stephan Teklote	Westerheide 46 48157 Münster	Tel.: 0251-329123

Wir erlauben uns in diesem Zusammenhang an die derzeitige Diskussion hinsichtlich der Verlängerung der Bauzeit für den Kanalausbau im Stadtgebiet zu erinnern. Ähnlich wie die Anlieger in dem dortigen Bereich ist es auch den Gelmeranern nicht zumutbar, etwa zwei Jahre länger eine Baustelle vor ihrer Haustür zu haben, obwohl dies ohne weiteres vermeidbar wäre.

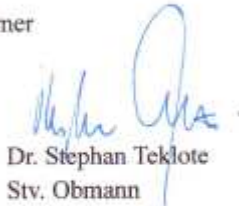
4. Wirtschaftliche Betrachtung:

Für die von uns vertretene Lösung sprechen nicht zuletzt auch wirtschaftliche Erwägungen. Die Kosten des Rückbaus, die nach derzeitigen Planungen ca. 1,5 – 2,0 Mio.€ betragen, können gerade in der heutigen Zeit sinnvoller für andere Projekte eingesetzt werden. Dabei gehen wir davon aus, dass allein aufgrund der zeitlichen Verzögerung die Baumaßnahmen am Kanal im Bereich der Emsquerung sowieso bereits deutlich teurer werden, als bislang veranschlagt. Wenn der entstehende finanzielle Mehrbedarf reduziert werden kann, kommt dies sicherlich indirekt auch anderen Baumaßnahmen der Kanalverwaltung zu Gute.

Für den Vorstand der Heimatgruppe Gelmer

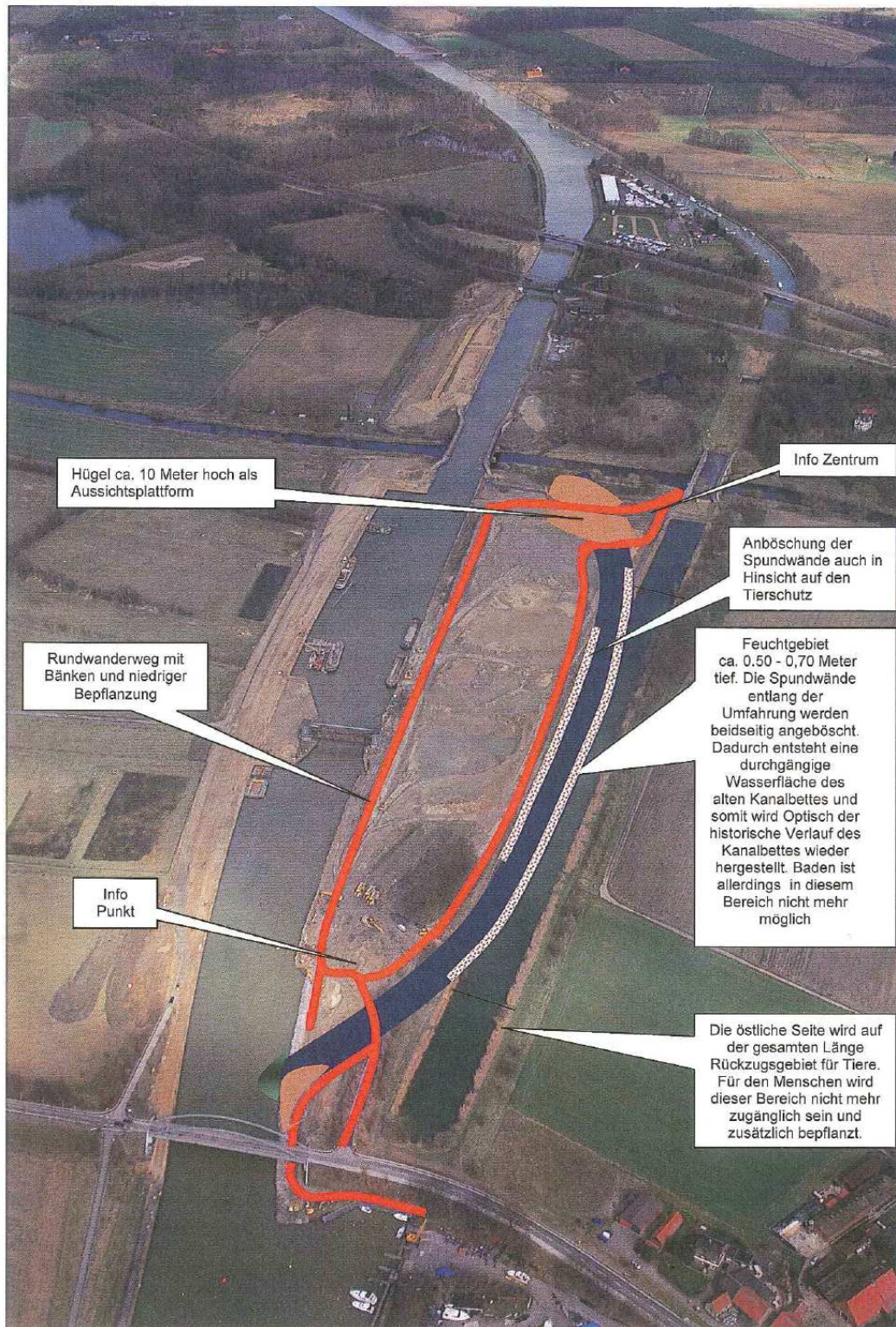


Klemens Lindenblatt
Obmann



Dr. Stephan Teklote
Stv. Obmann

Obmann:	Klemens Lindenblatt	Schräderheide 41 48157 Münster	Tel.: 0251-326124
Stellv. Obmann:	Dr. Stephan Teklote	Westerheide 46 48157 Münster	Tel.: 0251-329123



Hügel ca. 10 Meter hoch als
Aussichtsplattform

Info Zentrum

Anböschung der
Spundwände auch in
Hinsicht auf den
Tierschutz

Rundwanderweg mit
Bänken und niedriger
Bepflanzung

Feuchtgebiet
ca. 0,50 - 0,70 Meter
tief. Die Spundwände
entlang der
Umfahrung werden
beidseitig angeböscht.
Dadurch entsteht eine
durchgängige
Wasserfläche des
alten Kanalbettes und
somit wird optisch der
historische Verlauf des
Kanalbettes wieder
hergestellt. Baden ist
allerdings in diesem
Bereich nicht mehr
möglich

Info
Punkt

Die östliche Seite wird auf
der gesamten Länge
Rückzugsgebiet für Tiere.
Für den Menschen wird
dieser Bereich nicht mehr
zugänglich sein und
zusätzlich bepflanz.

Anlage 5: Protokoll der Bürgerversammlung vom 06.05.2010

- Niederschrift zur Bürgerversammlung am 06.05.2010 -

Ausbau Dortmund-Ems-Kanal Los 13 a Rückbau der temporären Umfahrung über die Ems

Am 06.05.2010 fand in der Mehrzweckhalle in Gelmer auf Einladung der Stadt Münster eine Informationsveranstaltung zum Rückbau der temporären Kanalüberführung über den Dortmund-Ems-Kanal statt. Verschiedene Varianten des Rückbaues wurden diskutiert, um für den empfindlichen Raum eine angemessene Lösung zu finden. Dieses Vorgehen war bereits im Rahmen der Planfeststellung zwischen der Stadt Münster und dem Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Datteln abgestimmt worden. Die Einladung bzw. Bekanntmachung des Termins erfolgte über die örtliche Presse sowie den Heimatverein Gelmer.

Um 19:00 Uhr begrüßte Frau Bezirksbürgermeisterin Frau Martina Klimek etwa 100 Teilnehmer und stellte die Gäste des Podiums vor. Vertreten waren das Wasserstraßen-Neubauamt Datteln durch die Herren Skrezek-Boß und Cholodewicz, das Stadtplanungsamt durch Herrn Franke sowie das Amt für Grünflächen und Umweltschutz durch die Herren Stoldt und Krabbe.

Zum Beginn erläuterte Herr Cholodewicz vom WNA die technische Planung. Er wies auf die rechtskräftige Planfeststellung hin, nach der der heutige Zustand der Kanalüberführung (KÜ) weitestgehend wieder hergestellt werden soll. Diesen Stand der Planung verdeutlichte der Vertreter des Wasserstraßen-Neubauamtes an Hand von Plänen.

Die Vorstellungen der Stadtverwaltung Münster zeigte Herr Krabbe auf. Er stellte die Varianten 1 und 2 vor.

Variante 1 greift auf die Grundzüge der Planfeststellung zurück. Sie sieht den Rückbau der temporären Umfahrung vor, regt jedoch an, die derzeit zwischen den beiden Fahrten betriebene Bodendeponie nicht wieder zu beleben. Die Planung sieht für diese Fläche zukünftig eine extensive Nutzung vor. Durch Anpflanzung gliedernder und belebender Landschaftselemente erfolgt zudem eine Aufwertung des Landschaftsbildes. Der Naherholungswert bleibt erhalten. Alle Wegeverbindungen werden wieder angeschlossen. Die Alte Fahrt, heute Baudenkmal, wird ebenfalls wieder hergestellt. Dies dient jedoch nur ihrem Erscheinungsbild. Der Denkmalwert der Alten Fahrt ist in dem beanspruchten Abschnitt mit dem Bau der temporären Umfahrung verloren. Sofern Variante 1 realisiert wird, ist zu erwarten, dass die Nutzungen des südlichen KÜ's dem heutigen Stand weitestgehend wieder entsprechen.

Variante 2 verzichtet auf den Rückbau der temporären Umfahrung. Ein im Süden liegender Damm erschließt die entstehende „Insellage“. Die Ablagerung von Bodenmassen ist auch hier zu unterlassen. Gehölzgruppen und Einzelbäume werden das Umfeld auf. Der Raum bietet sich an, für eine extensive Nutzung, die Führung von Wanderwegen und die Errichtung eines Dokumentationszentrums. Die östlich liegende „Alte Fahrt“ soll bei Variante 2 als Gegenpol fungieren. Sie ermöglicht die ungestörte Entwicklung der bedrohten Pflanzen- und Tierwelt, die unbehelligt einen ruhigen Rückzugsraum erhält. In diesem dann abgetrennten Gebiet findet auch das Baudenkmal „Alte Fahrt“ mit seinen Veränderungen eine angemessene Umgebung. Seine zeitlich bedingten Veränderungen werden hier sichtbar und in dem Dokumen-

tationszentrum auf der „Insel“ erläutert. Variante 2 wird von der Verwaltung favorisiert und bietet zudem ein hohes finanzielles Einsparpotential, das in die Unterhaltung des Raumes investiert werden soll.

Eine rege Diskussion schloss sich der Vorstellung der Varianten an. Fragen zum Baden im KÜ, zur Berücksichtigung der Wildwechsel und den Unfallgefahren für die Wildtiere wurden gestellt. Die Teilnehmer hinterfragten auch die Kosten für den Ausbau und die Unterhaltung. WNA sowie Verwaltung beantworteten die Fragen und erläuterten die Sachzusammenhänge.

Nach der allgemeinen Diskussion übergab Herr Schopmeyer vom Bund deutscher Architekten Münster Frau Bezirksbürgermeisterin Klimek eine Liste mit etwa 1.200 Unterschriften zum Erhalt des KÜ's. Er und seine Mitstreiter setzen sich für den Rückbau der Alten Fahrt ein und schlagen vor, nur Teile der temporären Umfahrung zu erhalten. Zu prüfen sei auch, eine Reduzierung der Spundwandhöhe und die Erhöhung der Sohle der temporären Umfahrung.

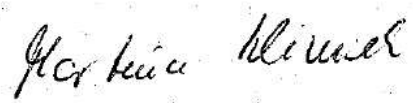
Der Heimatverein Gelmer sprach sich gegen die Wiederherstellung der Alten Fahrt aus. Er schloss sich im Wesentlichen der Vorzugsvariante der Stadtverwaltung an und begrüßte das Dokumentationszentrum am KÜ. Änderungswünsche gegenüber der Variante 2 sind ein offener Anschluss der temporären Umfahrung an die aktive Fahrt sowie die Schaffung eines höher gelegenen Aussichtspunktes. Die Öffnung der Umfahrung soll, mit Ausnahme von Motorbooten, der Förderung des Wassersports dienen.

In einem zweiten Teil der allgemeinen Diskussion wurden noch Fragen zum Planungs- und Denkmalrecht sowie zur Kompensation des Vorhabens behandelt. Es wurden auch Hinweise zu schutzwürdigen Pflanzen- und Tierarten auf der bestehenden Bodendeponie gegeben.

Frau Klimek schloss die Veranstaltung gegen 21:00 Uhr mit einer Abstimmung über die vorgestellten Varianten 1 und 2 sowie der Variante 3 des BDA (Herr Schopmeyer). Für die Variante 1 stimmten 13, für die Variante 2 die Mehrheit (ca. 80 Teilnehmer) und 6 Teilnehmer der Veranstaltung für Variante 3. Frau Klimek bot zudem noch an, bis Ende Mai 2010 Anregungen beim Amt für Grünflächen und Umweltschutz einzureichen, die in die weitere Diskussion aufgenommen werden sollen.

i.A.


Martin Krabbe


Martina Klimek
Bezirksbürgermeisterin