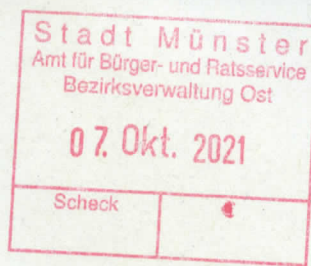


66.54.0014  
Herr Groot-Körmelink



28.09.2021  
6915

**Amt für Bürger- und Ratsservice**  
**Bezirksvertretung Münster-Ost**  
**Bezirksverwaltung Ost**

Über Herrn Stadtbaurat Denstorff

**Anfrage Bündnis 90/Die Grünen vom 15.09.2019 zur Vorlage V/0526/2021  
„Fahrradtauglicher Ausbau am DEK: Kanalpromenade“ (Anlage 1)**

Zu den angeführten Fragen bezieht die Verwaltung wie folgt Stellung:

1. Wie viele Bäume und Sträucher entlang des Abschnittes 1 (8,2 km) sind gefällt worden bzw. werden gefällt?

Im Abschnitt 1 erfolgte die Rodung von vier Einzelbäumen.

- 1.1 Wo wird der Ausgleich erfolgen?
- 1.2 Wie sieht der Ausgleich für die entfallenen Bäume und Sträucher aus?

Die Rodung der 4 Bäume wird durch Neuanpflanzung von 6 Stieleichen westlich des Dortmund-Ems-Kanal (DEK) auf den Flächen des Bundes kompensiert.

Die Bodenversiegelung infolge der asphaltierte Kanalpromenade wird auf Kompensationsflächen in MS-Sentrup und MS-Amelsbüren ausgeglichen. Neben der Rekultivierung des Gievenbachs ist u.a. die Pflanzung von Feldhecken und Einzelbäumen vorgesehen.

2. Es ist zu prüfen, ob von November bis Ende März ca. 1 Std. später die adaptive Beleuchtung am Abend an- und eine Stunde eher am Morgen auszuschalten wäre, mit Rücksicht auf die Aktivitätszeiten der in den Rieselfeldern rastenden Gänse. Vor allem abends ist der Einflug auf die Schlafplätze (vor allem Großer Stauteich) erst mit einbrechender Dunkelheit (Ende der Dämmerungsphase). Diesbezüglich sollte eine Abstimmung mit der Biologischen Station erfolgen.

Zu den Auswirkungen der Beleuchtung auf Rast- und Zugvögel liegen noch keine aktuellen Erkenntnisse vor. Auch nach Rücksprache mit der Biologischen Station Rieselfelder sind die Auswirkungen auf Rast- und Zugvögel noch nicht abzuschätzen. Sobald hierzu Ergebnisse vorliegen, würde die Verwaltung berichten. Die vorstehende Anregung wird dabei berücksichtigt.

3. Gibt es technische Möglichkeiten zur Abschattung von Lichteinfall in den vom Fahrradweg abgewandten Bereich von Sträuchern und Bäumen, etwa durch direkt hinter den Lampen angebrachte schwarze Schirme?

Die Lichtlenkung der Leuchten ist bewusst auf dem Weg fokussiert. Um die Wasserinsekten im Kanal vor Lichteinfall zu schützen sind spezielle Linsen verwendet worden. Eine Abschirmung mittels Schirme ist nach derzeitigen

Erkenntnissen nicht notwendig, da durch die Linsentechnik und LEDs das Licht gerichtet ausgestrahlt wird.

4. Gibt es des Weiteren technische Installationen, die ein manuelles Anschalten der adaptiven Beleuchtung bei Bedarf nur auf Wunsch von Wegebenutzer\*innen ermöglichen, vergleichbar einem optionalen Knopfdruck bei einer Signalanlage an einer Kreuzung, um als Fußgänger oder Radfahlerin gefahrlos die Straße überqueren zu können? Die gesamte adaptive Beleuchtung müsste sich danach in einem angemessenen Zeitraum wieder selbständig abschalten. Diese Einschaltmöglichkeit der adaptiven Beleuchtung sollte durch Tafeln am Weg und PR-Arbeit kommuniziert werden.

In der Vergangenheit hat es Versuche zur manuellen Einschaltung der Straßenbeleuchtung gegeben, z.B. das Einschalten der Beleuchtung per Telefon. Diese Systeme haben sich am Markt aber nicht durchsetzen können. Die manuelle Einschaltung hat sich als unkomfortabel erwiesen, weshalb automatische Systeme gesucht wurden.

Um eine bedarfsgerechte Einschaltung zu automatisieren sind dann bundesweit adaptive Beleuchtungssysteme entwickelt worden. Nur wenn Radfahrer oder Fußgänger die Strecke passieren, wird ähnlich zu Bewegungsmelden die Beleuchtung aktiviert. Bei Radfahrern auch zwei bis drei Leuchten in der Fahrtrichtung voraus. Haben die Radfahrer und Fußgänger den Bereich der Leuchte verlassen wird die Beleuchtungsstärke auf 0% oder auf 10% abgesenkt. Die Zeiten der Absenkungen können individuell über die Software eingestellt werden. Das System der adaptiven Beleuchtung ist in einer Testanwendung in Wolbeck (Petersdamm) zusammen mit der FH Münster unter verschiedenen Wetterbedingungen, Verkehrssituationen und Teilnehmern erfolgreich getestet worden.

- 4.1 Wenn es diese technische Lösung einer manuellen Einschaltung noch nicht gibt, so sollte die Stadt Münster den Anstoß dafür geben, eine solche Technik zu entwickeln.

Es gibt am Markt Entwicklungen die Straßenbeleuchtung außerhalb der Abend- und Morgenstunden zur sozialen Kontrolle bei Bedarf über eine Handy App einzuschalten. Konkrete Test oder Anwendungen sind in Münster bisher nicht vorgesehen.

Im Zusammenhang mit einer manuellen Steuerung darf zudem nicht gegen die artenschutzrechtlichen Auflagen verstoßen werden. Demnach ist die zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte erforderliche nächtliche Abschaltung in den Sommermonaten auch bei manueller Steuerung einzuhalten.

5. Eine helle Wegebeschichtung führt dazu, dass deutlich weniger Licht benötigt wird, weil man den Radweg dann auch im Dunkeln gut erkennen kann. Das wäre ebenfalls eine Möglichkeit die nötige adaptive Beleuchtung zu minimieren. Und es wäre damit von Vorteil für die Sommermonate, wenn ohnehin ganz abgeschaltet wird. Hinweis zur Farbe des Wegs: Wichtig im Dunkeln ist vor allem, dass auf beiden Seiten die Kanten durch weiße Streifen gekennzeichnet werden. Dann fällt nicht so sehr ins Gewicht, wenn der Weg dunkel (Asphalt) ist, denn die Seitenstreifen sieht man auch ohne Beleuchtung.

Bei dem für die Kanalpromenade vorgesehen Asphalt handelt es sich um ein Standardprodukt, mit einem Diabasgestein als maßgeblich farbgebenden Baustoff. Das Gestein hat nach Abtragung des schwarzen Bindemittelfilms ein „normales“ (wie im Stadtgebiet üblich) Reflexionsvermögen.

Versuche in den letzten Jahren hellere Gesteine zu verwenden sind zumindest in Bezug auf die Langlebigkeit der Asphaltbefestigung nicht erfolgreich gewesen. Als Beispiel ist hier die Hansestraße in Hilstrup im Bereich zwischen Amelsbürener Straße und Am Dornbusch zu nennen. Das sogenannte Anhaftungsverhalten (Affinität)

zwischen Gesteinskörnern und Bindemittel ist nicht ausreichend vorhanden, so dass die Oberflächenstruktur von vielen Rissen durchzogen ist. Dieses Schadensbild macht eine baldige Instandsetzung der gesamten Decke notwendig. Beim Einsatz von Diabasgestein ist dieses Schadensbild nicht zu erwarten.

Zwei Abschnitte der Kanalpromenade sind bereits vertraglich vergeben. Der Dritte Abschnitt ist derzeit in Ausschreibung.

Das Amt für Mobilität und Tiefbau plant aus nachfolgenden Gründen an der Kanalpromenade weiter üblichen Asphalt mit Diabasgestein einzusetzen:

- Die Asphaltierung der Kanalpromenade ist eine Fördermaßnahme, so dass wir nur aktuell zugelassene Baustoffe bzw. Bauweisen nutzen dürfen.
- Die natürlichen, aufhellenden Gesteinskörnungen sind nur eingeschränkt dem Stoffkreislauf/Recycling zur Wiederverwertung zuzuführen. Neben hohen Kosten entsteht so auch ein höherer Bedarf an Primärbaustoffen. Insgesamt keine nachhaltige Lösung aus Sicht des Amtes für Mobilität und Tiefbau.
- Neben den natürlichen Gesteinskörnungen können zur Aufhellung auch künstliche Produkte genutzt werden. Hierbei ist aber die Wiederverwertung nur sehr eingeschränkt bis gar nicht möglich. Unser Ziel ist es, insgesamt umweltorientiert und nachhaltig zu arbeiten. Daher wurden diese Varianten verworfen.

Das Amt für Mobilität und Tiefbau wird den Markt aber weiter beobachten. Für die Kanalpromenade dürfte es aber zu spät sein. Sofern entsprechende Baustoffe auf dem Markt sind, würde das Amt unverzüglich einen entsprechenden Test in einem Folgeprojekt oder einer Pilotanwendung vorschlagen.

Die gewünschte Markierung ist ausgeschrieben und wird aufgebracht.

Der o. g. Anregungen sind damit als erledigt angesehen.



Gerhard Rüller

Anlage 1: Anfrage Bündnis 90/Die Grünen vom 15.09.2019 zur Vorlage V/0526/2021 „Fahrradtauglicher Ausbau am DEK: Kanalpromenade“