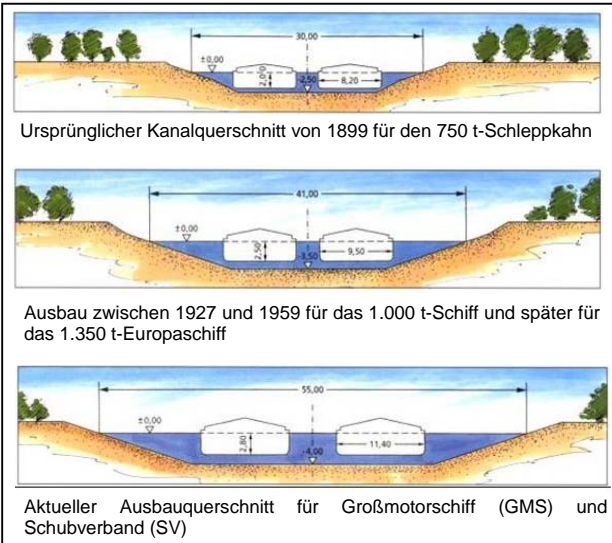


Kanalausbau

Einleitung

Die Zeit der langsam fahrenden Schleppschiffahrt ist vorbei. Heute beherrschen wesentlich schnellere Motorgüterschiffe das Bild. Die Konkurrenz von Schiene und Straße zwingt die Schifffahrt immer wieder, noch größere, rentablere Schiffe einzusetzen. Diese fahren aber nur dann wirtschaftlich, wenn sie die Wasserstraßen durchgehend voll abgeladen befahren können. Deshalb werden die westdeutschen Schifffahrtskanäle seit Jahrzehnten durch Verbreiterung und Vertiefung der Kanalquerschnitte sowie durch den Bau neuer Schleusen so ausgebaut, dass das Verkehrssystem Schiff / Wasserstraße umweltverträglich und volkswirtschaftlich sinnvoll genutzt werden kann.



Vorgehensweise

Der Kanalquerschnitt wird sowohl verbreitert, als auch vertieft. Die Breite des Wasserspiegels richtet sich nach dem verwendeten Ausbauprofil und liegt zwischen 42 m (Rechteckprofil) und 55 m (Trapezprofil). Dazwischen gibt es jedoch auch andere Bauweisen, die verschiedene Ufereinfassungen miteinander kombinieren.

Die Tiefe des neuen Kanals beträgt nach dem Ausbau 4 m und ermöglicht damit eine Abladetiefe der Schifffahrt bis zu 2,80 m. Die verbleibenden 1,20 m sind erforderlich, da die Schiffe während der Fahrt in Abhängigkeit ihrer Geschwindigkeit ca. 0,50 m tiefer „eintauchen“, als beim Stilliegen. Die verbleibende Resttiefe von 0,70 m ist erforderlich, um die Kanalsole vor der Kraft des Schraubenstrahls zu schützen.

Zahlen und Fakten zu Los 16-I

Im Rahmen der Baumaßnahme Ausbau Dortmund-Ems-Kanal Los 16-1 zwischen Ibbenbüren-Dörenthe und Hörstel-Riesenbeck werden die nachfolgend aufgeführten Mengen umgesetzt:

- ca. 850.000 m³ Bodenbewegung
- ca. 410.000 m² Dichtungsarbeiten aus Ton unter Wasser sowie Abdeckung mit Filtermatten und Schüttsteinen
- ca. 38.000 m² neue Spundwand einbauen
- ca. 48.000 m² vorhandene Spundwand ziehen
- ca. 43.000 m² neue Betriebswege herstellen
- ca. 8.000 m² öffentliche Wege herstellen
- 2 Dükeranlagen abbrechen
- 4 Brückenbauwerke neu errichten
- 3 Dükerbauwerke neu errichten



Natur und Landschaft

Der Bau oder Ausbau einer Wasserstraße bedeutet immer einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft, bei dem gewachsene Strukturen beeinträchtigt oder gar zerstört werden und Lebensräume gefährdet werden können. Diesen Einfluss gilt es für den modernen Wasserbau zu minimieren. Der rechtliche Rahmen wird dazu u. a. durch das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz und der Notwendigkeit zum Planfeststellungsverfahren gesetzt.

Negative Einflüsse auf Natur und Landschaft sollen demnach wenn irgend möglich vermieden werden, und wenn nicht, durch Ausgleich vor Ort und Ersatz an anderer Stelle adäquat abgegolten werden.

Die Zusammenführung der Ziele des wirtschaftlichen Umgangs mit Steuergeldern, der Bereitstellung einer attraktiven Wasserstraße für sämtliche Nutzer und des Erhalts von Natur, Landschaft und Erholung ist Kern der planerischen Tätigkeit in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Beispiele für den Erfolg dieses übergreifenden Denkens und Planens finden sich entlang der letzten fertig gestellten Wasserstraße, dem Main-Donau-Kanal, aber erschließen sich genauso dem aufmerksamen Betrachter entlang der Wasserstraße Dortmund-Ems-Kanal.

Beim Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals entwickelt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Zusammenarbeit mit dem Bundesforstamt und Landschaftsplanern für jeden auszubauenden Streckenabschnitt einen landschaftspflegerischen Begleitplan. Dabei wurde zusammen mit den zuständigen Behörden ein Interessenausgleich geschaffen und die unterschiedlichen Belange berücksichtigt.

Es zeigt sich, dass Ausbau, Natur und Erholung keinen Widerspruch darstellen, sondern gemeinsam miteinander existieren können.

