

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Schoppe und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/2091 —**

Erholungsgebiet „Alte Fahrt“

*Der Bundesminister für Verkehr – BW 23/10.00.12 – W/12 BK 84 –
hat mit Schreiben vom 24. Oktober 1984 die Kleine Anfrage
namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Durch wen sind die Gutachten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster betreffend die Folgekosten der vollständigen Erhaltung der „Alten Fahrt“ Senden–Lüdinghausen im Bereich des Dortmund-Ems-Kanals erstellt worden?

Die Folgekosten für die Erhaltung der rd. 7 km langen Alten Fahrt Lüdinghausen–Senden (Inbetriebnahme 1899) wurden durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine in Zusammenarbeit mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster aufgrund einschlägiger Erfahrungswerte ermittelt. Die Ermittlungen stützen sich auf Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe über die Standsicherheit der Dämme und den baulichen Zustand der Kreuzungsbauwerke.

2. Wer hat den Auftrag zur Erstellung der Gutachten gegeben?

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine hat nach Genehmigung durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West die Bundesanstalt für Wasserbau zur Erstellung der o.g. Gutachten beauftragt.

3. Welche Begründungen werden für die Nichterhaltung des Erholungsgebietes „Alte Fahrt“ angeführt?

Ein Erhalt der Alten Fahrt als Verkehrsweg ist aus folgenden technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht zu vertreten:

- Seit Inbetriebnahme der Neuen Fahrt im Jahre 1955 keine Bedeutung mehr für die gewerbliche Binnenschifffahrt, zumal Alte Fahrt in keiner Weise den Anforderungen und Belastungen der heutigen Fahrzeuge entspricht; jetzt nur noch Bedeutung für den örtlichen Wassersport;
- Standsicherheit der Dämme teilweise akut gefährdet. Gefahrenzustand für die gesamte Steverniederung (Städte Lüdinghausen und Olfen).

Die notwendige Sicherung der Dämme würde neben hohen Kosten erhebliche Eingriffe in die angrenzende Landschaft erfordern;

- neun abgängige Düker und Brücken, überwiegend aus der Zeit vor 1900 und in teilweise akut gefährdetem Zustand, müßten kurzfristig unter hohem Kostenaufwand erneuert werden;
- auch nach Grundinstandsetzung weiterhin hohe Unterhaltungskosten für die Kontrolle und Instandhaltung der Dammstrecken erforderlich.

Bei der beabsichtigten Entwidmung als Verkehrsfläche sollen die Erholungsfunktionen der Alten Fahrt soweit vertretbar erhalten bleiben.

4. Wie hoch würden die Investitions- und jährlichen Unterhaltskosten bei einem Erhalt der „Alten Fahrt“ sein?

Zur Erhaltung der Alten Fahrt wurden folgende Varianten mit einem vollständigen bzw. teilweisen Erhalt der Alten Fahrt untersucht:

Variante	Baukosten Mio. DM	Unterhaltungskosten Mio. DM
1. Vollständiger Erhalt mit wasserspiegelgleicher Anbindung an parallel laufenden Dortmund-Ems-Kanal, weiterhin Bundeswasserstraße, nur für Sportschifffahrt	30,3	1,3
2. durchgehender Erhalt aber unter Abtrennung vom Dortmund-Ems-Kanal mit Wasserspiegelabsenkung um 1,5 m, keine Bundeswasserstraße, Sportschifffahrt auf ganzer Länge möglich	22,0	1,2

3. teilweiser Erhalt der Wasserflächen
(etwa 55 %),
größtenteils abgetrennt vom Dort-
mund-Ems-Kanal mit Wasserspiegel-
absenkungen um 1,5 m,
Umgestaltung in eine naturnahe
Landschaft mit ausgedehnten Wasser-
und Feuchtflächen,
keine Bundeswasserstraße,
Sportschiffahrt örtlich möglich

5,6

0,1

5. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Investitionskosten bei 30 Millionen DM und die Unterhaltskosten bei 1,2 Millionen DM pro Jahr liegen würden?

Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß, die Kostenermittlungen der nachgeordneten Behörden in Frage zu stellen.

6. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die im nordrhein-westfälischen Landesentwicklungsplan 3 als Erholungsgebiete ausgewiesene und von der Bevölkerung als solches genutzte „Alte Fahrt“ zu erhalten?

Die Bundesregierung befürwortet das Vorhaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, die Alte Fahrt gemäß Variante 3 umzugestalten. Dieses Vorhaben ist seit 1982 unter Einbeziehung der Planungsvorstellungen regionaler Gebietskörperschaften entwickelt worden. Dabei sollen neben rd. 4 km erhalten bleibender Kanalstrecken rd. 0,5 km in Feuchtbiootope und die Düker in offene Wasserläufe umgestaltet werden. Nur die Bereiche mit hohen Dämmen werden trockengelegt und in Wald- und Grünzonen umgewandelt. Die damit entstehende naturnahe Landschaft wird durch Ausbau und Ergänzung bestehender Wanderwege für Erholungssuchende erschlossen.

Für das Vorhaben wurde von der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz ein landschaftspflegerischer Begleitplan aufgestellt. Die Gesamtplanung ist am 4. April 1984 in einer Bürgerversammlung der Stadt Senden einer interessierten Öffentlichkeit vorgestellt und erläutert worden. Ab Anfang 1985 soll das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, in dem das Vorhaben verfahrensgemäß weiter ausgestaltet werden kann.

Das Vorhaben berücksichtigt die Belange der Freizeit und Erholung neben den Belangen der Sicherheit, Ökologie, Landwirtschaft und Wirtschaftlichkeit in angemessener Weise. Es befindet sich in Übereinstimmung mit den Zielen der Landesentwicklungsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen.

7. Wie hoch würden sich dabei die Belastungen durch Unterhaltskosten für die Gemeinden Senden und Lüdinghausen sowie den Kreis Coesfeld belaufen?

Die Fragestellung geht davon aus, daß sich die Gemeinden oder der Kreis zur Übernahme der Trägerschaft für die entwidmeten Teile der Alten Fahrt bereit erklären. Eine solche Bereitschaft ist bisher nicht erkennbar. Die Bundesregierung wäre grundsätzlich bereit, einer Abgabe der Alten Fahrt an einen geeigneten Träger zuzustimmen; Voraussetzung wäre eine Abtrennung vom verbleibenden Dortmund-Ems-Kanal.

Höhe und Verteilung der Kostenbelastung auf die Gemeinden und den Kreis hängen entscheidend von der auszuführenden Lösung ab.