

Lokales und Provinzielles

Der Stichkanal nach Osnabrück und der Osnabrücker Kanalhafen

Das Kanalbauamt Hannover, Abteilung Osnabrück, hat, wie wir schon kurz mitteilten, die Planstücke für den Bau des Stichkanals, soweit er auf Osnabrücker Gebiet liegt oder dasselbe streift, und des Kanalhafens öffentlich ausgelegt. Es soll im Nachstehenden eine kurze Uebersicht über die durch dieses für unsere Gegend so wichtige Bauwerk entstehenden Veränderungen des Geländes gegeben werden.

Die Hase erfährt eine zweimalige Verlegung, einmal an der Grenze der Pyer Gemarkung anfangend bis hin zu Witten Wiese und dann im Gebiet des Kanalhafens. Bei der Besetzung des Georgsmarien-Vereins am Piesberg schneidet der Kanal die Hase in Station 109 + 50. Sie wird nun derart verlegt, daß der von diesem Punkte ausgehende Bogen des Flusses nach Norden abgeschnitten und die Hase rechtsseitig vom Kanal und parallel mit diesem geführt wird, bis die Verlegung bei Witten Wiese wieder in das alte Bett einmündet. Die Verlegung wird ganz auf städtischem Gebiet liegen. Die Sohlbreite der Verlegung soll 10 Meter betragen bei zweifacher Böschung. Da, wo der Kanal die Hase trifft, soll eine Brücke über den Kanal zur Ueberführung der Privatstraße und des Bahngleises des Georgsmarien-Vereins gebaut werden. Für diesen Bau soll noch ein Sonderentwurf im Einvernehmen mit den Interessenten und der Eisenbahnbehörde aufgestellt werden. Im weiteren Verlaufe hält sich der Kanal so ziemlich auf der Grenze zwischen der Gemarkung Haste und der Gemarkung Osnabrück. Auf dem Grundstück des Gutes Honeburg ist eine Schleuse vorgesehen. Der in Station 134 + 25 geschnittene Weg von der Bramscher Chaussee zur Papiermühle, der teils Interessenten- und öffentlicher Weg, teils Privatweg ist, wird nach Westen verlegt. In seiner Richtung wird der Kanal überbrückt. Nach den vorgesehenen Ausmessungen soll diese Brücke 3,70 Meter, die Fahrbahn 2,50 Meter, und der Fußsteig 0,80 Meter breit werden. Die Kronenbreite der Rampe soll 5 Meter betragen, die Steigung des Weges 1:40. Es wird zu erwägen sein, ob diese Ausmessungen genügen, besonders, wenn man in Betracht zieht, dass es die einzige dem öffentlichen Verkehr dienende Brücke über den Kanal ist, soweit er auf Osnabrücker Gebiet liegt. Die Nette erfährt auf einer kurzen Strecke eine Verlegung nach Norden und wird unterdükert. Bei der Unterdükierung tritt der Kanal in den Kanalhafen ein. Die Mühlenschstraße wird in eine Hafenstraße eingeführt.

Der Kanalhafen wird in dem Gebiet zwischen der Eisenbahnstrecke Löhne-Rheine, dem Nettebach und der Bramscherstraße zu liegen kommen. Er besteht, wie schon erwähnt, aus einem Hauptbecken, einem Nebenbecken und einem Petroleumhafen. Die Einmündung des Kanals in den Hafen erfolgt bei dem Nettedüker und zwar in einer Kurve von 2000 Metern. Das Haupthafenbecken liegt in der Verlängerung des Kanals und zeigt eine zu diesem symmetrische Ver-

breiterung. Bei der Abzweigung des Nebenbeckens ist ein Schiffswendeplatz mit einem Durchmesser von 80 Metern vorgesehen.

Das Gelände auf der Südseite des Hauptbeckens ist hauptsächlich für industrielle Anlagen vorgesehen, und es erhalten dementsprechend auch die Ufer innen flachere Böschung, die mit Steinbewurf befestigt wird. Nur 180 Meter Uferlänge und die Kopfseite werden gepflastert mit einer Neigung von 1:1. Die Ufer der Nordseite des Hauptbeckens und die Südseite des Nebenbeckens werden für den Handelsverkehr eingerichtet und erhalten vor den Lagerschuppen Kaimauern von 225 und 186 Metern Länge und 700 Meter gepflasterte Böschung mit einer Neigung von 1:1. Die Ufer der Nordseite des Nebenbeckens werden flach geböschert und mit Steinbewurf befestigt. Der Petroleumhafen kann durch mit Eisenblech beschlagene Balken von dem Kanalbecken abgeschlossen werden. Die Tiefe des Hafens wird durchschnittlich 2,50 m; die Breite des Hafens im Planum 62 m betragen.

Das Hafenamt soll vor den Kopf des Hauptbeckens gebaut werden und sind zwischen Haupt- und Nebenbecken zwei Lager- und Güterschuppen vorgesehen. Von den Zufuhrstraßen bildet die Ratsstraße mit 16 Metern Breite, abzweigend von der Bramscherstraße bei deren Kreuzung mit der Bahn Löhne-Rheine, von der Stadtseite her die Hauptzuführung. Sie läuft von ihrer Abzweigung ab den Bahnkörper des Nebenanschlußgleises entlang und teilt sich dann in drei Straßen, von denen die eine auf der Nordseite des Nebenbeckens nach dem Petroleumhafen, die zweite zwischen den beiden Hafenbecken und der Lagerschuppen nach den Lagerplätzen und die dritte zu den Industriepätzen führt. Die Roonstraße wird bis zur Ratsstraße verlängert. Von der Bramscherstraße her sind zwei Verbindungsstraßen von 18 Metern Breite vorgesehen. Die eine Verbindungsstraße geht von der Bramscherstraße an der Flachsspinnerei nach dem Hafenamt und durchschneidet die drei Abzweigungen der Ratsstraße, die zweite Verbindungsstraße soll quer durch das Hafengebiet in der Verlängerung der Lindenstraße angelegt werden. Um eine Verbindung mit der projektierten Pagenstecherstraße und mit der Natruperstraße zu gewinnen, soll sie später über die Haseverlegung und unter der Bahn Löhne-Rheine her durch eine Unterführung geführt werden. Sie wird also nicht allein als Zufuhrstraße für den westlichen Stadtteil nach dem Hafen, sondern auch als Querverbindung zwischen Natruper- und Bramscherstraße dienen. Die Ueberbrückung der Hase bei dieser Verbindungsstraße ist mit 15 Metern Breite angenommen, die Unterführung ebenfalls mit 15 Metern Breite und 4,20 Metern Höhe.

Die im Hafengebiet liegende Hase muß verlegt werden, und zwar soll das neue Flußbett an der Nordseite der Eisenbahn Löhne-Rheine verlaufen. Der freibleibende Streifen zwischen dem Eisenbahndamm und der Haseverlegung ist für eine spätere Verbreiterung des Bahnkörpers zur Legung eines dritten Gleises reserviert. Da die Ueberbrückung der Hase im Zuge der oben dargestellten Verbindungsstraße von der Bramscher- zur Natruperstraße auf 61,90 N.N., andererseits die Straße in der Unterführung unter der Staatsbahn auf 60,90 N.N. liegen wird, so war es zur Erzielung eines angemessenen Straßengefälles von 1:40 nötig, der neuen Hase hier eine Krümmung zu geben, die sie 44 Meter vom Eisenbahndamm entfernt. Dicht bei der Hasebrücke wird die Verbindungsstraße von dem sich im Gefälle von 1:75 senkenden Hafenanschlußgleis im Niveau gekreuzt.

Diese Verbindungsstraße, soweit sie im Bereich der Staatsbahn liegt, ebenso das Hafenanschlußgleis sind auf Wunsch der Eisenbahndirektion Münster von der

landespolizeilichen Prüfung für den Hafen ausgeschlossen und sollen später durch die Eisenbahndirektion besonders zur Vorlage gebracht werden. Es sollte die Darstellung auf den vorliegenden Plänen nach den Anmerkungen des Kanalbauamts Hannover lediglich eine nachträgliche sein und nur zeigen, daß die Ausführung eines Eisenbahnanschlusses möglich ist und die Einteilung der Industriplätze, sowie die Lage der Ankunfts-, Abfahrts-, Umlauf- und Hafenbedienungsgleise eine zweckmäßige ist. Ob es für die Interessen der Stadt zweckdienlich sein wird, die beiden Pläne, einmal des Hafens allein und dann der auf eisenbahnfiskalischem Gebiet liegenden Straßenteile und Unterführungen und des Anschlußgleises allein, getrennt zur landespolizeilichen Prüfung zu bringen, ist eine andere Frage.

Das Hafengelände wird nach der Liste der erforderlichen Grundstücksabtretungen einen Flächenraum von fast 55 Hektar umfassen.