



Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse (Teilprojekt VDE 17)

vom 7. November 2018

Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig

Nach rund zweijähriger Dauer des Planfeststellungsverfahrens hat der mit Gz. 3700P-143.3/Pro57 vom 01.03.2018 ausgefertigte Planfeststellungsbeschluss für das Bauvorhaben „Fahrrinnenanpassung Berliner Nordtrasse“ Bestandskraft erreicht. Damit liegt nun Baurecht für die letzten noch in Berlin auszuführenden Teilprojekte des Verkehrswegeprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 (VDE 17) vor.

Die Berliner Nordtrasse umfasst die Spree-Oder-Wasserstraße unterhalb der Schleuse Charlottenburg bis zur Mündung der Spree in die Havel (SOW km 0,000 bis 4,673) und die Untere Havel-Wasserstraße von der Spreemündung bis zum Pichelsdorfer Gmünd in die Kladower Seenkette (UHW km 0,000 bis 4,300).

Insgesamt investiert der Bund rd. 57 Mio. € in die Anpassung des neun Kilometer langen Streckenabschnittes an die Nutzungsparameter der europäischen Wasserstraßenklasse Vb.

„Die jetzt planfestgestellte Ausbaulösung stellt einen guten Kompromiss zwischen den verschiedenen Nutzungsinteressen für die Wasserstraße dar. Sie genügt dem aktualisierten Bedarf der Verloader und wird auch zu einer nachhaltigen ökologischen und städtebaulichen Aufwertung der Wasserstraße führen“ sagt Rolf Dietrich als Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin.

„Die vorbildliche Zusammenarbeit unseres Planungsteams mit den zuständigen Senats- und Bezirksverwaltungen, der Bundesanstalt für Gewässerkunde, der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (BLN) e.V. und dem Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei dokumentiert sich insbesondere in der gemeinsamen Entwicklung revierangepasster Flachwasserzonen, die in





WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

herausragender Art und Weise die Ziele der Europäischen Wasser-
rahmenrichtlinie umsetzen und nun auf insgesamt drei Kilometern
Uferlänge ausgeführt werden“ so Dietrich weiter.

Rund zwanzig Prozent der Bauausgaben würden auf den Bau der
Flachwasserzonen entfallen, die zugleich Eingriffe in die vorhande-
ne Ufervegetation vermeiden, die Ufer gegen schifffahrtsinduzierte
Einwirkungen sichern und den vollständigen Ausgleich nicht ver-
meidbarer Eingriffe in Natur- und Landschaft auf bundeseigenen
Flächen innerhalb des Baufeldes ermöglichen.

„Neben dem weitgehenden Erhalt der uferbegleitenden Gehölze wird
der Bau der gemeinsam entwickelten Flachwasserzonen zu einer
Verbesserung des ökologischen Zustandes an Spree und Havel füh-
ren und trägt auch den Zielvorgaben des Berliner Artenschutzpro-
grammes und der Berliner Strategie zur biologischen Vielfalt Rech-
nung“ freut sich auch Tilmann Heuser als Geschäftsführer des Lan-
desverbandes Berlin des BUND e. V..

Die Bauausführung wird zeitlich gestaffelt in mehreren Losen erfol-
gen und mindestens drei Jahre Bauzeit in Anspruch nehmen. Als
erstes Baulos soll der Umbau des Nordufers der Spree im Bereich
des so genannten Spandauer Horns und der Bau der daran östlich
anschließenden „Wartestelle Spreeschanze“ ausgeschrieben wer-
den. Neben einem unmittelbaren Mehrwert für die Schifffahrt stellen
diese Baumaßnahmen auch eine Chance für den städtebaulich vor-
gesehenen Neubau eines Radweges entlang der Spree dar, für den
dann in diesem Bereich ergebnisorientiert zu verfolgende Lösungen
ohne die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken möglich werden.

Hintergrundinformationen zum Verkehrswegeprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 (VDE 17)

Die Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse ist Gegen-
stand des VDE 17 (Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover
– Magdeburg – Berlin). Am 2. Dezember 2016 hatte der Deutsche
Bundestag erstmals ein Bundeswasserstraßenausbaugesetz verab-
schiedet und damit u. a. auch den Bedarf für die abschließende Um-
setzung des VDE 17 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben
des Bundesverkehrsweplanes 2030 gesetzlich festgestellt.

Seit 1991 wurden bereits über 1,8 Mrd. € der insgesamt veranschlagten
2 Mrd. € Bauausgaben für das VDE 17 verbaut. Mit Fertigstellung der im
Bau befindlichen neuen Schleusen Zerben und Wusterwitz werden die
Baumaßnahmen an Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal soweit abge-



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

schlossen sein, dass bereits alle Häfen und Umschlagstellen zwischen Hannover, Magdeburg und Brandenburg an der Havel vollwertig mit den Bemessungsfahrzeugen des VDE 17 und mit einer Abladetiefe von 2,80 m erreicht werden können. In Berlin wurden bereits der Neubau der Schleuse Charlottenburg und der Ausbau des Westhafenkanals als Teilprojekte des VDE 17 umgesetzt und 2003 bzw. 2008 dem Verkehr übergeben.

Zusätzliche Bedeutung gewinnt das Bauvorhaben im Zusammenhang mit dem durchgängigen Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße, für den der Deutsche Bundestag ebenfalls einen vordringlichen Bedarf gesetzlich festgestellt hat. Beide Wasserstraßenabschnitte sind integraler Bestandteil der internationalen Wasserstraßenverbindung E 70 von Rotterdam bis nach Klaipeda, für die die Europäische Union einen Ausbau nach Wasserstraßenklasse V empfiehlt.

Hintergrundinformationen zur Fahrinnenanpassung Berliner Nordtrasse:

Die Fahrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse umfasst einen neun Kilometer langen Streckenabschnitt an Spree und Havel von der Schleuse Charlottenburg bis zur Mündung der Havel in die Kladower Seenkette am Pichelsdorfer Gmünd. Auf der Kladower Seenkette selbst werden keine Ausbaumaßnahmen erforderlich.

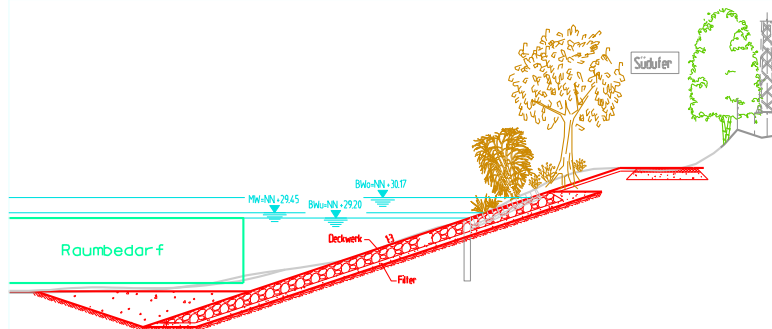
Gegen den ursprünglich geplanten Vollausbau des Streckenabschnittes hatte es erhebliche Widerstände gegeben, so dass die gesamte Ausbauplanung noch einmal vollständig bedarfsgerecht und umweltverträglich überarbeitet wurde. Die Hinweise des Abgeordnetenhauses von Berlin zu einem stadt- und umweltverträglichen Ausbau von Spree und Havel (DS 16/2845 vom 03.12.2009) wurden dabei beachtet.

Die überarbeitete Ausbauplanung sieht vor, die Wasserstraße nur noch zu vertiefen, aber nicht mehr zu verbreitern. Die Bemessungsfahrzeuge der Wasserstraßenklasse V werden den Berliner Westhafen dennoch mit bis zu 185 m Länge, 11,45 m Breite und 2,80 m Abladetiefe erreichen, müssen aber Einschränkungen in der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs in Form von Begegnungs- und Geschwindigkeitseinschränkungen in Kauf nehmen.

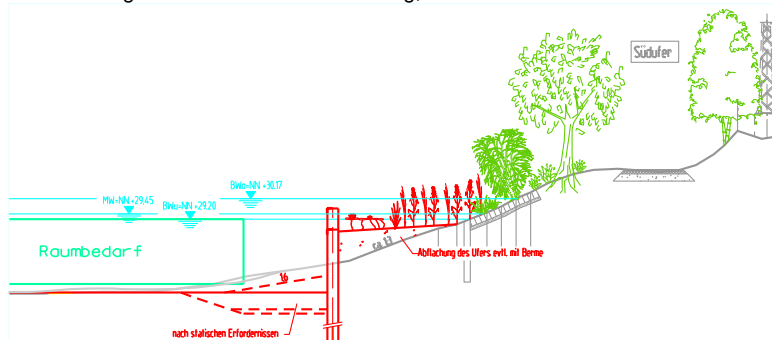
Statt der ursprünglich öffentlich diskutierten über 1.000 Bäume sind nun nur noch 89 Bäume von den Bauplanungen betroffen. Die vorhabensbedingten Wasserstandsänderungen betragen bei einem mittleren Hochwasserabfluss nur noch zwei Zentimeter im Bereich der Tiefwerder Wiesen und sind bei Mittelwasserabflüssen praktisch nicht mehr messbar.



Pilotprojekt einer Flachwasserzone an der Spree unterhalb der Schleuse Charlottenburg



herkömmliche Regelbauweise zur Ufersicherung, mit Verlust des Aufwuchses im Uferbereich



Flachwasserzone mit abgesetzter Unterswasserspundwand, Erhalt des Aufwuchses im Uferbereich und Anlage von begrünten Flachwasserzonen hinter der abgesenkten Uferspundwand

Die drei Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Eberswalde, Berlin und Brandenburg an der Havel betreiben für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in der Region Berlin-Brandenburg 1.474 km Wasserstraßen, das Schiffshebewerk Niederfinow sowie 71 Schleusen, 77 Wehre und 294 WSV-eigene Brückenanlagen. Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin investiert im Auftrag des Bundes ca. 50 Mio. € pro Jahr in den Erhalt sowie den bedarfsgerechten und umweltverträglichen Ausbau dieser Infrastruktur.

Newsletter bestellen unter <http://www.wna-berlin.de/aktuelles/newsletter/index.html>