

16. Wahlperiode

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

**Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17 zügig qualifiziert abschließen
Ausbau von Havel und Spree
natur- und stadtverträglich gestalten**

Drs 16/1605 und 16/1444
– Zwischenbericht –

Der Senat von Berlin
- Stadt VII AW -
Tel.: 925 1566

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -

über

stadt- und umweltverträglichen Ausbau von Havel und Spree
Drucksachen Nrn.16/1605 und 16/1444 - Zwischenbericht -

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 10.07.2008 Folgendes beschlossen:

"Das Abgeordnetenhaus von Berlin begrüßt die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der Spree im Zuge des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 17. Dies eröffnet die Chance, mit einer neuen Planung eine natur- und stadtverträgliche Lösung für die Modernisierung der Wasserstraßenanbindung nach Berlin zu realisieren und zugleich die ökologische Wertigkeit von Spree und Havel zu erhöhen.

Die bisher vorgelegten Planungen der Wasserbehörden des Bundes haben diese Kriterien nur unzureichend erfüllt. Die tatsächliche Verkehrsentwicklung sowie aktuelle Prognosen des Bundesverkehrsministeriums belegen, dass die 1992 beschlossene Planung deutlich überdimensioniert war und eine Millionenverschwendung von Steuergeldern bedeutet hätte. Obwohl sich mit den bisherigen Maßnahmen die Bedingungen für die Binnenschifffahrt bereits deutlich verbessert haben (seit 2004 können vollabgeladene Europaschiffe mit 2,50 m Abladetiefe sowie teilbeladene Großmotorschiffe mit 2,20 m Abladetiefe Berlin anfahren), ist die auf dem Wasser transportierte Menge an Gütern seit den 1990er Jahren auf etwa ein Drittel zurückgegangen. Dies ist Folge des Güterstruktureffekts, insbesondere der generellen Abnahme der Massenguttransporte von und nach Berlin.

Massive Eingriffe in Natur, Wasserhaushalt, Landschaft und Stadtbild sind angesichts dieses geringen tatsächlichen Bedarfs nicht zu rechtfertigen. Stattdessen sind die Planungen den Anforderungen einer modernen Binnenschifffahrt anzupassen und das Projekt 17 zügig qualifiziert abzuschließen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt ist durch andere, geeignete Maßnahmen zu verbessern. Für den zweilagigen Transport von Containern und übergroße Projektladungen ist die Durchfahrtshöhe der Brücken entscheidend, eine Erhöhung der Abladetiefe lässt sich damit nicht begründen.

Der Senat wird aufgefordert, sich im Rahmen seiner Beteiligung an den Planfeststellungsverfahren zur Sicherung und zum Ausbau der Wasserwege im Rahmen des Projekts 17

weiterhin für eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Planungen und Baumaßnahmen einzusetzen.

Dabei sind insbesondere die folgenden Punkte zu berücksichtigen bzw. gegenüber den Bundesbehörden zu vertreten:

- Auf den Berliner Wasserstraßen erfolgt kein Ausbau nach Wasserstraßenklasse Vb, sondern nach Wasserstraßenklasse Va. Um die Eingriffe in den Natur- und Wasserhaushalt zu verringern, ist eine weitere Verbreiterung und Vertiefung generell zu vermeiden und mit geeigneten Ausgleichsmaßnahmen die ökologische Wertigkeit der Gewässer und der Uferlandschaften zu erhöhen.
- Die Spandauer Havel und die Spree (von der Mündung bis zur Schleuse Charlottenburg) sind unter Beibehaltung der derzeit geltenden, eingeschränkten Abladetiefe für Großmotorgüterschiffe und mit eingeschränktem Begegnungsverkehr für große Schiffe zu modernisieren. Um einen reibungslosen Schiffsverkehr zu gewährleisten, sind Ausweichstellen unterstützt durch moderne Informationssysteme (Telematik) einzurichten.
- Der wertvolle Uferbewuchs mit rund 1.000 Bäumen an den Spreeufern zwischen Schleuse Charlottenburg und Mündung in die Havel ist so weit wie möglich im Zuge einer naturverträglichen Sanierung der Uferbefestigungen zu erhalten. Der seit vielen Jahren in allen Planwerken der Stadt vorgesehene Ufergrünzug mit einem Wander- und Radweg am Nordufer der Spree ist unter Berücksichtigung der EU-Wasserrahmenrichtlinie zu verwirklichen.
- Uferbereiche und Bauwerke sind generell so auszugestalten, dass sie Wasserlagen für die Bevölkerung erschließen sowie Natur und Landschaft respektieren. Erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf die Maßnahmen zu beschränken, die als Mindestanforderungen des Schiffsverkehrs unabdingbar sind. Umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind entsprechend vorzunehmen.
- Auf dem Sacrow-Paretzer-Kanal ist ebenfalls auf eine weitere Vergrößerung der Breite und Tiefe zu verzichten. Damit wird eine Minimierung der Wasserstandsabsenkungen von Havel und Spree in Spandau und Charlottenburg möglich. Die Tiefwerder Wiesen als letztes innerstädtisches Überschwemmungsgebiet und der breite Schilfgürtel der Havelseen können mit ihrer wichtigen ökologischen Funktion erhalten und gesichert werden.
- Die Wettbewerbsbedingungen der Binnenschifffahrt sind durch geeignete Maßnahmen, insbesondere den zweilagigen Containerverkehr durch Brückenanhebungen in Berlin (Durchfahrtshöhe 5,25 m) sowie den Erhalt und die Wiederinbetriebnahme von Umschlagstellen, zu verbessern. Die im Rahmen der Baumaßnahmen erforderlichen Straßensperrungen sind zeitlich zu staffeln, damit der Autoverkehr von und nach Spandau über die jeweils anderen Brücken erfolgen kann.
- Gemeinsam mit den Verbänden der Binnenschifffahrt, der Behala sowie Logistik- und Umweltverbänden ist ein Konzept zur stärkeren Verlagerung von Güterverkehren auf die Binnenwasserstraßen und die Schiene zu entwickeln.
- Unter Einbeziehung des Bundesverkehrsministeriums ist gemeinsam mit Vertretern der Binnenhäfen, Binnenschifffahrt und Umweltverbände ein flussangepasstes Konzept für die Binnenschifffahrt zwischen Berlin und den Häfen an Nordsee, Ostsee und Rhein zu entwickeln. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei der Hinterlandanbindung der Häfen Hamburg und Stettin.
- Es ist zu prüfen, ob die Einrichtung von Containerlinien auf den Wasserstraßen von und nach Berlin finanziell gefördert werden kann (europäische Strukturfonds, Bundesmittel).
- Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 31.12.2008 und 31.10.2009 über die Umsetzung zu berichten.

Hierzu wird berichtet:

Die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Ausbaumaßnahmen im Zuge des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost) hat am 01.04.2008 das bereits seit sechs Jahren andauernde Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Spree in Berlin-Charlottenburg und Spandau teilweise eingestellt, weil ein Abschluss des Verfahrens nach mehrmaliger Planänderung nicht absehbar war. Nicht betroffen von der Einstellung sind der Neubau der Rohrdammbrücke mit einer Durchfahrtshöhe von 5,25 m und der sog. Spandauer Knoten. Diese Teilvorhaben befinden sich weiter im Planfeststellungsverfahren. Ein zeitlicher Abschluss dazu ist dem Senat nicht bekannt.

Bereits im Zusammenhang mit der Teileinstellung des Planfeststellungsverfahrens hat sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung für eine umweltfreundliche Modernisierung der Spree ausgesprochen, aber bereits damals deutlich gemacht, an den Ausbauzielen des Projektes Nr.17 festzuhalten. Zwischenzeitlich ist die Strategie zum Ausbau der Wasserstraße zum Westhafen seitens der zuständigen Bundeswasserstraßenverwaltung, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt worden. Danach ist vorgesehen, die Ausbauplanungen für den innerstädtischen Spree- und Havelbereich gegenüber den vorliegenden Planungen deutlich zu modifizieren. Zielstellung ist eine nennenswerte Verminderung der Eingriffe in die Uferbereiche, wobei über den ohnehin erforderlichen Sanierungsaufwand hinaus keine zusätzlichen Baumfällungen geplant sind. Nicht bereit ist die Bundesregierung, mit Hinweis auf die Wirtschaftlichkeit des Binnenschiffsverkehrs, Abstriche bei der geplanten Abladetiefe von 2,80 m für die hier zum Einsatz kommenden Großmotorgüterschiffe und Schubverbände hinzunehmen. Vorstellbar ist jedoch, durch die Einschränkung der Begegnungsmöglichkeiten und eine geringere Anzahl von Liegestellen die bisher vorgesehenen Ausbaubreiten im Bereich der Nordtrasse zum Westhafen erheblich zu reduzieren und damit von den für den Ausbau von verkehrsreichen Wasserstraßen zugrunde liegenden „Richtlinien für Regelquerschnitte an Schifffahrtskanälen“ im innerstädtischen Bereich abzuweichen. Damit kann auf eine Verbreiterung des Flussbettes weitestgehend verzichtet werden. Das entspricht dem Grundsatz Eingriffsverzicht statt Eingriffsausgleich.

Die Kriterien der Wasserstraßenklassen Va und Vb unterscheiden sich lediglich in den Schiffslängen: Va 115 m, Vb 185 m. Abladetiefe 2,80 m und Schiffsbreite 11,40 m sind gleich. Durch die angekündigte Einschränkung der Begegnungsmöglichkeiten im innerstädtischen Spree- und Havelbereich kann auch ohne massive Eingriffe in die Ufer die Wasserstraßenklasse Vb erreicht werden. Insofern ziehen im konkreten Fall die Ausbauziele Va und Vb weitgehend die gleichen Eingriffe in Natur- und Wasserhaushalt nach sich. Nähere Aussagen zu ggf. erforderlichen Eingriffen werden im Rahmen der weiteren Variantenuntersuchungen getroffen werden können.

Über diese Entwicklungen hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost am 09.12.2008 die zuständigen Senatsverwaltungen in Berlin informiert und angeboten, den Planungsprozess für Spree und Havel neu zu beginnen und dabei das Land Berlin rechtzeitig und umfassend zu beteiligen. Ziel des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin (WNA Berlin) ist es, ein neues Genehmigungsverfahren erst dann wieder einzuleiten, wenn ein Erfolg im Planfeststellungsverfahren zu erwarten ist.

Der Senat begrüßt die Chance eines Neubeginns der Planung. Das WNA Berlin, als Träger des Vorhabens, hat dazu die Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der zuständigen und betroffenen Berliner Verwaltungen vorgeschlagen. Diese Arbeitsgruppe wird sich Anfang 2009 konstituieren und mit dem Projekt umfänglich, d.h. in verkehrlicher, wasserwirtschaftlicher und naturschutzfachlicher Hinsicht, auseinandersetzen. Die Belange werden in die Projektarbeit eingebracht. Der Arbeitskreis soll eine größtmögliche Transparenz bei der weiteren Planung gewährleisten.

Zu den übrigen im Antrag genannten Forderungen kann wie folgt berichtet werden:

Der genannte Sacrow-Paretzer-Kanal in Brandenburg ist der unmittelbaren verkehrsplanerischen Einflussnahme des Senats entzogen. Die wasserwirtschaftlichen Belange des Landes Berlin hat der Senat vertreten, indem die für die Wasserwirtschaft zuständige Senatsverwaltung nach fachlicher und rechtlicher Prüfung das wasserwirtschaftliche Einvernehmen zum Projekt 17 – Planfeststellungsabschnitt Sacrow-Paretzer-Kanal – erklärt hat. Die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen des geplanten Ausbaus des Sacrow-Paretzer-Kanals auf Berlin sind für sich betrachtet objektiv als nicht erheblich zu bewerten (siehe Drucksache 16/20309). Zum Ausbau des Sacrow-Paretzer-Kanals liegt zwischenzeitlich ein Planfeststellungsbeschluss vor, gegen den insgesamt 3 Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht noch anhängig sind. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost hat bekanntgegeben, vor einer endgültigen Entscheidung über die Klagen im Hauptsacheverfahren, das voraussichtlich erst 2009 abgeschlossen wird, nicht mit den Bauarbeiten zu beginnen.

Die Tiefwerder Wiesen in Berlin-Spandau zählen zu den letzten naturnahen Überflutungsflächen an der Mittleren Havel und haben eine herausragende Bedeutung für die Flora und Fauna, insbesondere auch den Fischbestand in der Havel. Daher werden sie oft auch als Hechtlaichwiesen bezeichnet. Durch das ausbaubedingte Absinken der Wasserstände (nach den alten Planungen 1 bis max. 13 cm je nach Abflusssituation Niedrig-/Mittel-/Hochwasser) werden die Tiefwerder Wiesen nicht mehr mit der gleichen Dynamik überströmt wie heute. Ziel ist der Erhalt der Tiefwerder Wiesen in ihrer Biotop- und Landschaftsfunktion. Die Bundesbehörden sind bereit, in enger Abstimmung mit den Wasser- und Naturschutzbehörden des Landes in dem neuen Planungsprozess alle Optionen zur zielführenden Gestaltung dieses Bereichs zu prüfen.

Mit dem Abriss einer alten Eisenbahnbrücke in Genthin Ende Dezember 2008 ist ein bisher maßgeblicher Engpass auf der Wasserstraßenverbindung nach Berlin beseitigt. Damit besteht auf der Wasserstraße von der Elbe zum Westhafen eine Durchfahrtshöhe unter Brücken von mindestens 4,50 m, womit erstmalig ein eingeschränkter zweilagiger Containerverkehr (mit erforderlicher Ballastierung) möglich wird. Die geplante Durchfahrtshöhe von 5,25 m für einen uneingeschränkten zweilagigen Containerverkehr erfordert den Neubau bzw. die Anhebung weiterer Brücken in Berlin, insbesondere im Spandauer Bereich der Havel. Hier arbeitet der Senat in Abstimmung mit der Wasserstraßenverwaltung im Interesse der straßenseitigen Verkehrsabwicklung an einer Lösung zur zeitlichen Abstimmung der Brückenbaumaßnahmen.

Das Bundesverkehrsministerium hat im Jahr 2004 aufgrund der Diskussion um die Zukunft der Niedrigwasserregulierung der Elbe eine Studie zur Untersuchung „technischer und wirtschaftlicher Konzepte für flussangepasste Binnenschiffe“ in Auftrag gegeben. Die Studie kommt zu folgendem Ergebnis:

Die wesentlichen Vorteile der neu zu bauenden besonders flussangepassten Schiffstypen gegenüber den seit langem im Einsatz befindlichen Standardschiffen bestehen in der Möglichkeit, bereits bei einer sehr geringen Fahrrinntiefe von 1,30 m Ladung transportieren zu können. Allerdings liegen die kostendeckenden Frachtraten deutlich über den gegenwärtigen Binnenschiffs-Transportpreisen und sind auch gegenüber Bahn und Lkw nicht attraktiv, so dass unter den gegebenen Bedingungen eine Wettbewerbsfähigkeit nicht gegeben ist. Die Standardschiffe haben deutliche Kostenvorteile gegenüber den neuen Schiffstypen mit sehr geringer Abladetiefe.

Die entscheidenden Faktoren für die Binnenschifffahrt, um sich im Wettbewerb mit den konkurrierenden Verkehrsträgern zu behaupten, bilden die Fahrrinntiefe und die sich hieraus ergebende Abladetiefe sowie die Größe der einsetzbaren Schiffseinheiten. Innovative schiffbauliche Maßnahmen können zwar helfen, die gegebenen Randbedingungen optimal zu nutzen, sie sind jedoch nicht dazu in der Lage, infrastrukturelle Beschränkungen zu kompensieren.

Für die Verlagerung von internationalen Güterverkehren von der Straße auf die Schiene, Wasserstraße und den Kurzstreckenseeverkehr fördert die Europäische Union Maßnahmen im Rahmen des Programms Marco Polo II. Das Programm ist allerdings ausschließlich auf die Förderung grenzüberschreitender Vorhaben unter internationaler Beteiligung ausgelegt. Ein nationales Förderprogramm ist 2008 ausgelaufen und ist nicht mehr verlängert worden.

Berlin, den 17. Februar 2009

Der Senat von Berlin

Klaus Wowereit

.....

Regierender Bürgermeister

Ingeborg Junge-Reyer

.....

Senatorin für Stadtentwicklung