

16. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion der SPD und der Linksfraktion

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

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

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:

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses können über die Internetseite

www.parlament-berlin.de (Startseite>Parlament>Plenum>Drucksachen) eingesehen und abgerufen werden.

- 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 zum 31.10.2008 und 31.10.2009 über die Umsetzung zu berichten.

Berlin, den 20. Mai 2008

Müller Buchholz Gaebler
und die übrigen Mitglieder der Fraktion der SPD

Bluhm Matuschek
und die übrigen Mitglieder der Linksfraktion