

**16. Wahlperiode**

---

**Mitteilung – zur Kenntnisnahme –**

**Stadt- und umweltverträglicher Ausbau von Spree und Havel (neu)  
(alt: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17 qualifiziert abschließen –  
Ausbau von Havel und Spree natur- und stadtverträglich gestalten)**

**Drs 16/1444, 16/1605 und 16/2145 –Schlussbericht –**

Der Senat von Berlin  
- VII A 1 / VII A 13-  
Tel.: 925 11725

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

## M i t t e i l u n g

- zur Kenntnisnahme -

über

Stadt- und umweltverträglicher Ausbau von Spree und Havel (neu)

(alt: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17 qualifiziert abschließen – Ausbau von Havel und Spree natur- und stadtverträglich gestalten)

Drucksachen Nrn. 16/1444, 16/1605 und 16/2145 - Schlussbericht -

---

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 Millionenverschwendug 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 Wasseraushalt 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 auszustalten, 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 Brückenanhobungen 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.“

Ergänzend zum Zwischenbericht wird berichtet:

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) hat am 24. September 2009 eine Abstimmungsrunde mit dem Ziel konstituiert, die betroffenen Senats- und Bezirksverwaltungen bei der Neuplanung zu beteiligen. Zu dieser Abstimmungsrunde werden die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz sowie die Bezirksamter Charlottenburg-Wilmersdorf, Spandau und Steglitz-Zehlendorf in regelmäßigen Abständen eingeladen.

Die WSV hat am 24. September 2009 gegenüber den Berliner Verwaltungen bekräftigt, dass es das Ziel des neuen Verfahrens sei, eine natur- und stadtverträglichere Lösung für die Modernisierung der Wasserstraßen zu realisieren. Insbesondere werde angestrebt, Uferabgrabungen soweit wie möglich zu vermeiden und die wasserwirtschaftlichen und städtebaulichen Ziele stärker zu berücksichtigen. Es werden hierzu u.a. Maßnahmen des Verkehrsmanagements (Ampelregelungen, personenbediente Verkehrsregelung, Funkselbstwahrschau (Funkkontakt von Schiff zu Schiff) usw.) in Kombination mit verstärkten Einschränkungen im Begegnungsverkehr geprüft.

Im Jahr 2010 werden entsprechende Untersuchungen seitens der WSV in Auftrag gegeben, um verschiedene Varianten zu entwickeln, mit denen die Eingriffe weiter minimiert werden können. Es werden außerdem die Randbedingungen (z.B. die Verkehrsentwicklung, die Prognoseunsicherheiten und die Veränderungen des gesetzlichen Rahmens) überprüft.

Die betroffenen Senats- und Bezirksverwaltungen werden bei der Gesamtabwägung der Varianten hinsichtlich der Ziele der Verkehrssicherheit, der wirtschaftlichen Aspekte, der Ziele der Wasserwirtschaft, der Stadtentwicklung und der ökologischen Ansprüche mit einbezogen. Berlin wird auch bei der Erarbeitung von Ausgleichsmaßnahmen beteiligt.

Der Antrag auf Planfeststellung kann erst nach der Erarbeitung detaillierter Ausbaulösungen und Umweltgutachten erfolgen. Der Bund schätzt, dass eine Antragstellung frühestens im Jahr 2013 möglich ist. Über die weitere Zeitschiene kann die WSV derzeit keine Abschätzungen geben.

Die Zuständigkeit der Steuerungsrunde erstreckt sich auf den Ausbau der „Berliner Nordstrecke“ von der Landesgrenze bis zur Schleuse Charlottenburg (Planfeststellungsabschnitte (PFA) 1-3). Für PFA 1 (Landesgrenze- Wannsee-Oberhavel) werden nur geringfügige Eingriffe erwogen, die möglicherweise ein Planfeststellungsverfahren überflüssig machen.

Von diesem neuen Verfahren sind die Vorbereitungen für den Neubau bzw. der Anhebungen von Straßenbrücken in Berlin entkoppelt. Hierzu gibt es eine direkte Abstimmung der WSV mit der Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Dadurch kann der Neubau bzw. die Anhebung der Brücken noch vor dem Ausbau der Berliner Nordstrecke bis ca. 2015 erfolgen.

Nach der Vergabe der Untersuchungen durch die WSV wird sich die Abstimmungsrunde der WSV ab Februar 2010 mit den Berliner Verwaltungen über die weitere Vorgehensweise abstimmen.

Um eine verstärkte Verlagerung von Gütern von der Straße auf die umweltfreundlichere Binnenwasserstrasse zu bewirken, beteiligt sich der Senat von Berlin an verschiedenen internationalen EU-Verkehrsprojekten im Rahmen des INTERREG IV B- Programms. In Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg, dem Logistiknetzwerk Berlin/Brandenburg, der BEHALA und der IHK Berlin werden u.a. Konzepte erarbeitet, um die Logistikzentren in Berlin und Brandenburg mit den internationalen Logistikzentren zu vernetzen und Warenströme zu bündeln, damit künftig mehr Güter auf der Wasserstraße und der Schiene transportiert werden.

Die Arbeiten hierzu erfolgen im Rahmen der INTERREG VI B-Projekte „SoNorA“ (South-North-Axis) und „Scandria“ (Scandinavian-Adriatic Corridor for Growth and Innovation) unter Beteiligung bzw. Leitung der Gemeinsamen Landesplanung (GL). In beiden EU-Projekten geht es um die Entwicklung eines neuen Ostsee-Adria-Korridors, der u.a. die Häfen Rostock, Stettin-Swinemünde und Triest und Koper und alle Güterverkehrszentren in der Region Berlin (einschließlich Westhafen) umfasst.

In Vorbereitung ist derzeit ein weiteres INTERREG IV B-Projekt unter dem Namen „Rail Baltica Growth Corridor“ mit dem Ziel, Verlagerungsmöglichkeiten von Transporten von der Straße auf das Schiff und die Schiene in Richtung Polen, Baltikum und Finnland zu untersuchen.

#### Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

##### a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Der Ausbau der Bundeswasserstraßen wird vom Bund finanziert. Allerdings ist bedingt durch gesetzliche Änderungen zum Bundeswasserstraßengesetz für die in der Baulast des Landes stehenden Brücken ein jeweils unterschiedlicher Vorteilsausgleich zu zahlen. Der Vorteilsausgleich ist erst nach verkehrsbereiter Fertigstellung der Brücken zu zahlen. Nach den derzeitigen mit dem Bund abgestimmten Planungen für den Ersatzneubau (Anhebung ) der Brücken werden erste Ausgleichszahlungen ab 2012 (geplante Fertigstellung der Rohrdammbrücke) zu Lasten Kapitel 1255, Titel 881 01 erforderlich.

##### b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine

Wir bitten, den Beschluss damit als erledigt zu betrachten.

Berlin, den 1. Dezember 2009

Der Senat von Berlin

Klaus Wowereit

.....

Regierender Bürgermeister

Ingeborg Junge-Reyer

.....

Senatorin für Stadtentwicklung