



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

## Pressemitteilung

**Wasserstraßen-Neubauamt  
Berlin**

Mehringdamm 129  
10965 Berlin  
[www.wna-berlin.wsv.de](http://www.wna-berlin.wsv.de)

# Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse (Teilprojekt VDE 17)

**Rolf Dietrich**  
Leiter des WNA Berlin  
Telefon 030 69580-400  
[wna-berlin@wsv.bund.de](mailto:wna-berlin@wsv.bund.de)

vom 12. Januar 2021

## Baufeldfreimachung im Bereich der Spreemündung

Ab heute finden im Bereich des Nordufers der Spree zwischen der Mündung in die Havel und ca. der Straße am Juliusturm Nr. 29 Holzungsarbeiten zur Baufeldfreimachung für das erste Bauabschnitt der Fahrrinnenanpassung an Spree und Havel im Zuge des VDE 17 statt.

Die Holzungsarbeiten werden überwiegend vom Wasser aus ausgeführt und wurden mit Planfeststellungsbeschluss 3700P-143.3/Pro57 der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt vom 01.03.2018 genehmigt. Ein Teil der geholzten Bäume wird im Altarm der Spree an der Siemensbahnbrücke zwischengelagert und später für die Errichtung naturschutzfachlich hochwertiger Flachwasserzonen an den Ufern von Spree und Havel weiterverwendet. Alle Arbeiten werden von einer ökologischen Baubegleitung auf Einhaltung der Umweltauflagen überwacht.

Der rd. 1 km lange Ausbauabschnitt hat eine Schlüsselfunktion für das Gesamtbauvorhaben, weil mit dessen Umsetzung eine zentrale Wartestelle als Voraussetzung für die Einrichtung von Richtungsverkehrsstrecken für besonders große Wasserfahrzeuge errichtet und gleichzeitig eine direkte Einfahrt von bis zu 110 m langen Wasserfahrzeugen aus der Spree in die Schleuse Spandau ermöglicht wird.

Darüber hinaus hat das Bauvorhaben auch eine Schlüsselfunktion für den Radwegeausbau. Mit dem Bau der vorgenannten Wartestelle ent-





stehen neue Landflächen, die durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Sekundärnutzung auch für den Neubau des Spreeradweges durch das Land Berlin bereitgestellt werden können.

Insgesamt investiert der Bund rd. 58 Mio. € in die Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse. Mit der Baudurchführung wurde bereits im Jahr 2018 mit einer vorgezogenen Ufersicherungsmaßnahme vor der alten Geschützgießerei am Südufer der Spreemündung begonnen. Die noch ausstehenden Baumaßnahmen wurden in vier zeitversetzt auszuschreibende Baulose aufgeteilt. Mit der Baudurchführung im Baulos 1 soll noch im Jahr 2021 begonnen werden. Der Abschluss des Gesamtbauvorhabens ist aktuell für das Jahr 2028 geplant.

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

Die Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse ist Gegenstand des VDE 17 (Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover – Magdeburg – Berlin). Am 2. Dezember 2016 hat der Deutsche Bundestag erstmals ein Bundeswasserstraßenausbaugesetz verabschiedet und damit u. a. auch den Bedarf für die abschließende Umsetzung des VDE 17 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des Bundesverkehrswegeplanes 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 Schleuse Wusterwitz werden die Baumaßnahmen an Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal soweit abgeschlossen sein, dass bereits alle Häfen und Umschlagstellen zwischen Hannover, Magdeburg und Brandenburg an der Havel uneingeschränkt mit den Bemessungsfahrzeugen des VDE 17 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 Wasserstraßen sind integraler Bestandteil der internationalen Wasserstraßenverbindung E 70 von Rotterdam bis nach Klaipeda, für die die Europäische Union einen Ausbau nach Wasserstraßenklasse V empfiehlt.

In den über die Havel-Oder-Wasserstraße an das westeuropäische Binnenwasserstraßennetz angebotenen Seehafenverbund Stettin-Swinemünde werden gerade mehrere Milliarden Zloty in den konzertierten Ausbau der seeseitigen



Zufahrten, den Um- und Neubau von Umschlagterminals, die umfassende Erneuerung und den Ausbau der Hafeninfrasturktur sowie in den Ausbau der straßen-, schienen- und wasserstraßenseitigen Hinterlandanbindungen investiert.

### **Hintergrundinformationen zur Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse**

Die Fahrrinnenanpassung 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.

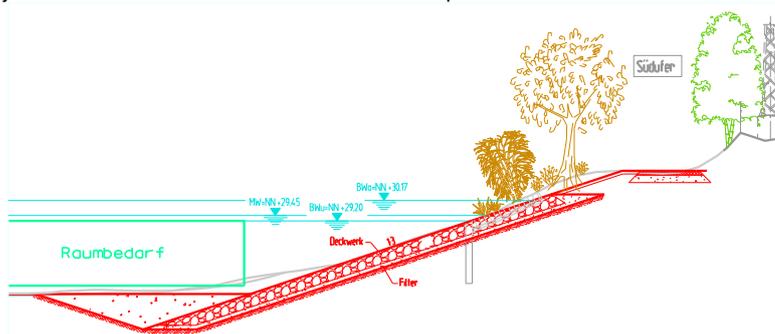
Statt der ursprünglich öffentlich diskutierten über 1.000 Bäume sind nun nur noch 89 Bäume von den Bauplanungen betroffen. Die vorhabensbedingten Wasserstandsänderungen betragen bei einem mittleren Hochwasserabfluss nur noch zwei Zentimeter im Bereich der Tiefwerder Wiesen und sind bei Mittelwasserabflüssen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

Auf drei Kilometern Uferlänge ist der Bau neuer, revierangepasster Flachwasserzonen vorgesehen, mit denen sonst notwendige Eingriffe in die Ufervegetation weitgehend vermieden und gleichzeitig eine nachhaltige Verbesserung des ökologischen Zustandes von Spree und Havel im Sinne der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie initiiert wird. Die gemeinsam 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 entwickelten Flachwasserzonen entsprechen zudem auch den Zielvorgaben des Berliner Artenschutzprogrammes und der Berliner Strategie zur biologischen Vielfalt.

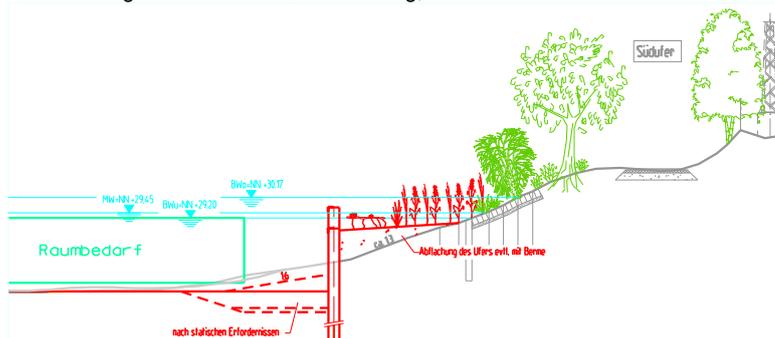
Ein Pilotbauvorhaben für die Flachwasserzonen wurde unterhalb der Schleuse Charlottenburg bereits umgesetzt.



Pilotprojekt einer Flachwasserzone am Nordufer 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 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Oder-Havel und Spree-Havel betreiben für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) 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. 40 Mio. € pro Jahr in den Erhalt sowie den bedarfsge- rechten und umweltverträglichen Ausbau dieser Infrastruktur.