



Fahrrinnenanpassung Sacrow-Paretzer Kanal

vom 8. Dezember 2021

Abschluss der Bauausführung für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17 im Stadtgebiet von Potsdam

Am 7. Dezember 2021 hat an der neu errichteten Wartestelle Paretz die Abnahme und Inbetriebnahme für das letzte große Bauos zum Ausbau des Sacrow-Paretzer Kanals im Zuge des Verkehrswegeprojektes Deutsche Einheit 17 (VDE17) stattgefunden.

Dabei hat die stellvertretende Leiterin des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin Frau Bauoberrätin Heike Barth die in ihrer Verantwortung erstellten Anlagen mit einer symbolischen Schlüsselübergabe für die Stromzapfsäulen an der neu errichteten Wartestelle Paretz zur Nutzung an die stellvertretende Leiterin des WSA Spree-Havel Frau Bauoberrätin Gerrit Riemer übergeben. Generalauftragnehmer für das Bauos war die Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG aus Wesel, welche die Leistungen mit gewohnt zuverlässigem Handwerk in sehr guter Qualität ausgeführt hat.

Rolf Dietrich als Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes: „Mit der Fahrrinnenanpassung an dem 12 km langen Sacrow-Paretzer Kanal schließen wir eines der wichtigsten Schlüsselbauvorhaben im Zuge des VDE17 ab. Ein dafür vor dem Bundesverwaltungsgericht mit dem BUND e. V. geschlossener Vergleich zu einer bedarfsgerechten und umweltverträglichen Ausbauplanung war auch richtungsweisend für die inzwischen bestandskräftig planfestgestellte Ausbauplanung für das VDE17 in der Stadtstrecke Berlin.“

Gegenstand des jetzt abgenommenen Bauoses war u. a. der Einbau von 500 t Spundwandstahl und 300.000 t Wasserbausteinen sowie die Gewinnung und Verwertung von 625.000 m³ Bodenaushub. Im





WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Zuge einer naturschutzfachlichen Bauüberwachung wurden u. a. drei Ersatzburgen für Biber und drei Zwischenhälterungen für Zauneidechsen errichtet und artgerecht „bezogen“. Außerdem wurden baubegleitend umfangreiche Leistungen zur Kampfmittelsuche und -räumung erforderlich, obwohl in dem Gebiet während des Zweiten Weltkrieges weder Bombardierungen noch umfangreichere Kampfhandlungen stattgefunden haben und vor Baubeginn eine Kampfmittelfreigabe erteilt wurde.

Trotz einer im Wesentlichen daraus resultierenden Bauzeitverlängerung wurde das genehmigte Gesamtbudget für das Bauvorhaben in Höhe von rd. 62 Mio. € eingehalten. Die Finanzierung erfolgte mit 35 Mio. € durch den Bund und mit 27 Mio. € Baukostenzuschüssen der Europäischen Union. Der Sacrow-Paretzer Kanal ist integraler Bestandteil der internationalen Wasserstraße E70 von Rotterdam bis nach Klaipeda und damit Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die E70 ist dabei die einzige transeuropäische Wasserstraße zur Hinterlandbindung eines Ostseehafens (Szczecin-Swinoujście) an das westeuropäische Binnenwasserstraßennetz.

Nachdem bereits auch alle Brücken über den Sacrow-Paretzer Kanal durch Neubauten ersetzt und dabei angehoben wurden, sind nun alle Bauarbeiten zur Umsetzung des VDE17 im Stadtgebiet von Potsdam abgeschlossen.

Für die durchgängige Fahrrinnenanpassung der Wasserstraßenverbindung von Hannover bis zum City-GVZ im Berliner Westhafen im Zuge des VDE17 sind nun nur noch offen:

- die Anpassung der Vorhäfen an der Schleuse Brandenburg
- die Fahrrinnenanpassung für einen 22 km langen Streckenabschnitt zwischen Ketzin/Havel und Brandenburg an der Havel
- die Dammnachsorge und die Fahrrinnenanpassung für einen 10 km langen Streckenabschnitt des Havelkanals zwischen Paretz und dem GVZ Berlin West im Binnenhafen Wustermark
- die Fahrrinnenanpassung für einen insgesamt 10 km langen Streckenabschnitt der Spandauer Havel und der Charlottenburg Spree in Berlin

Für den Streckenabschnitt zwischen Ketzin/Havel und Brandenburg an der Havel erwartet das WNA Berlin den ausstehenden Planfeststellungsbeschluss für das Jahr 2022. Ebenfalls im Jahr 2022 soll das letzte Planfeststellungsverfahren für den Havelkanal beantragt werden. Für den Streckenabschnitt in Berlin liegt bereits Baurecht vor. Nach ersten bauvorbereitenden Maßnahmen erfolgt dort demnächst die Ausschreibung des ersten von vier Baulosen für die Bauausführung.



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Hintergrundinformationen

Der Sacrow-Paretzer Kanal wurde in den Jahren 1874/75 zur Verkürzung des Schifffahrtsweges über die Potsdamer Havel als künstliche Wasserstraße zur Verbindung vorhandener Seen zwischen den Orten Sacrow und Paretz gebaut. In den Jahren 1898/99 und 1920 erfolgten nochmals Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse. Damals wurde das anfallende Aushubmaterial beidseits des Kanals als Treideldamm aufgeschüttet und zum Windschutz mit Bäumen bepflanzt. Zwischen 1902 und 1904 wurde der Schifffahrtsweg zwischen dem Weißen See und dem Jungfernsee mit dem Ausbau Nedlitzer Durchstiches noch einmal verkürzt.

Der bedarfsgerechte und umweltverträgliche Ausbau des Sacrow-Paretzer Kanals sowie des Mündungsbereiches des Havelkanals im Zuge des VDE17 wurde mit Beschluss der zuständigen Planfeststellungsbehörde vom 17.07.2008, geändert durch Planänderung vom 13.01.2010, genehmigt. Die Stadt Potsdam und der BUND e. V. (dieser stellvertretend für ein Aktionsbündnis gegen den Havelausbau) hatten gegen den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss geklagt. Im Ergebnis eines daraufhin vor dem Bundesverwaltungsgericht erzielten Vergleichs wurde der Sacrow-Paretzer Kanal nur noch um im Mittel 0,80 m vertieft. Die vorhandene Wasserspiegelbreite von ca. 50 m wurde beibehalten. Aus Gründen der Eingriffsminimierung wurde auf die Anlage eines ursprünglich am Nordufer vorgesehenen Betriebsweges verzichtet.

Die Bauausführung für die Fahrrinnenanpassung erfolgte in zwei Bauolos. Der Ausbau des Nedlitzer Durchstiches und die Fahrrinnenanpassung im Bereich des Weißen Sees (Baulos 1) wurde bereits im Dezember 2014 abgeschlossen. Mit dem Baulos 2 erfolgte seit April 2014 der Ausbau der restlichen Streckenabschnitte und des Mündungsbereiches des Havelkanals (UHW km 21,00 bis 32,61 sowie HvK km 33,80 bis 34,90).

Das Baulos 2 umfasste folgende maßgebliche Bauleistungen:

- eine Vertiefung der Kanalsohle auf 3,5 m Wassertiefe in seenartigen Streckenabschnitten und auf 4,0 m in kanalartigen Streckenabschnitten, insgesamt auf ca. 10 km Länge
- die grundhafte Instandsetzung bzw. den Neubau von Ufereinfassungen in den kanalartigen Streckenabschnitten mit umweltfreundlichen Natursteindeckwerken
- den Einbau von Holzpfahlreihen zum Schutz der Schilfbestände in den seenartigen Streckenabschnitten
- eine „Nachsorge“ der Kanalseitendämme am Havelkanal



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

- den Neubau der Wartestelle Paretz mit 220 m nutzbarer Länge am Ostufer des Havelkanals, südlich der Straßenbrücke Paretz
- den Neubau einer Wendestelle für bis zu 110 m lange Wasserfahrzeuge im Mündungsbereich des Havelkanals
- die baubegleitende Anpassung von Ein- und Auslaufbauwerken sowie Leitungskreuzungen (Düker) Dritter

Die ursprünglich geplante Bauzeit für das Baulos hat sich am Ende mehr als verdoppelt. Unter anderem wurden, trotz vorheriger Kampfmittelfreigabe, in größerem Umfang Weltkriegskampfmittel angetroffen, die baubegleitend eine zusätzliche Kampfmittelsuche und -räumung unter Aufrechterhaltung der Schifffahrt erforderlich machten.

Gegenstand des Bauloses 2 war auch der Ausbau des Mündungsbereiches des Havelkanals. Dieser wurde Anfang der 1950er Jahre entlang des Nauen-Paretzer Kanals ausgebaut, um das Stadtgebiet von Westberlin umfahren zu können. Er zweigt bei Niederneuendorf aus der Havel-Oder-Wasserstraße ab und mündet in der Nähe von Paretz in den Sacrow-Paretzer Kanal bzw. die Havel.

Im Zuge des VDE17 soll auch das GVZ Berlin West in Wustermark für den Verkehr mit Fahrzeugen der europäischen Wasserstraßenklasse Vb angebunden werden. Dafür ist eine Grundinstandsetzung der Kanalseitendämme und der Ufereinfassungen sowie eine Vertiefung der Südstrecke des Havelkanals bis zum Binnenhafen Wustermark vorgesehen. Auch bei diesem Teilprojekt des VDE17 wird auf eine Verbreiterung der Wasserstraße verzichtet. Der im Jahr 2008 neu eröffnete öffentliche Binnenhafen Wustermark und eine dort errichteten Warte- und Wendestelle für Fahrzeuge mit bis zu 110 m Länge, und der jetzt fertiggestellte Mündungsbereich, entsprechen bereits den Vorgaben der Wasserstraßenklasse Vb. Alle Brücken in der Ausbaustrecke wurden bereits im Zuge von Ersatzneubauten auf eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m angehoben.

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.