



Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse (Teilprojekt VDE 17)

vom 21. Juni 2022

**Wasserstraßen-Neubauamt
Berlin**

Mehringdamm 129
10965 Berlin
www.wna-berlin.wsv.de

**Rolf Dietrich
Leiter des WNA**

Telefon 030 69580-400
wna-berlin@wsv.bund.de

Bauftrag für das erste Bauolos an der Spreemündung erteilt

Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin (WNA Berlin) hat heute den Bauauftrag für den ersten Teilabschnitt zur Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse vergeben. Beauftragt wurde eine Arbeitsgemeinschaft aus den Unternehmen Züblin Spezialtiefbau GmbH, Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co.KG, Otto Mette Wasserbau GmbH & Co.KG und Stump-Franki Spezialtiefbau GmbH.

Das Ausbauvorhaben wurde mit Planfeststellungsbeschluss 3700P-143.3/Pro57 der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt vom 01.03.2018 genehmigt. Die Bauausführung soll in insgesamt vier Bauolos erfolgen und bis zum Jahr 2028 abgeschlossen werden. Insgesamt investiert der Bund rd. 58 Mio. € in das Bauvorhaben.

Mit dem jetzt beauftragten rd. 2 km langen Ausbauabschnitt im Bereich der Spreemündung entsteht eine zentrale Wartestelle für die Einrichtung der geplanten Richtungsverkehrstrecken für große Wasserfahrzeuge. Gleichzeitig wird eine direkte Einfahrt von bis zu 110 m langen Wasserfahrzeugen aus der Spree in die Schleuse Spandau möglich gemacht.

Mit dem Bau der Wartestelle entstehen zudem 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.





WSV.de

Wasserstraßen- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

„Ich freue mich, dass wir nun mit der Bauausführung für die letzten Streckenabschnitte des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 17 in Berlin beginnen können. Trotz angespannter Haushaltslage wurde der Auftrag auf das Angebot mit dem höchsten technischen Wert erteilt“, sagt Heike Barth als verantwortliche Sachbereichsleitung des WNA Berlin.

„Wir haben jetzt bei der zuständigen Enteignungsbehörde die erforderlichen Besitzeinweisungen für noch nicht einvernehmlich verhandelte Grundstücksinanspruchnahmen beantragt und rechnen mit dem Beginn der Baudurchführung vor Ort ab August 2022. Alle Bauarbeiten werden vom Wasser aus und unter Aufrechterhaltung der Schifffahrt erfolgen“, sagt Gerald Kühn als Baubevollmächtigter des WNA Berlin.

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 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. Auch das Brückenanhebungsprogramm im Zuge des VDE 17 ist bereits durchgehend abgeschlossen.

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



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

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

Hintergrundinformationen zur Fahrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse

Die Fahrinnenanpassung 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.

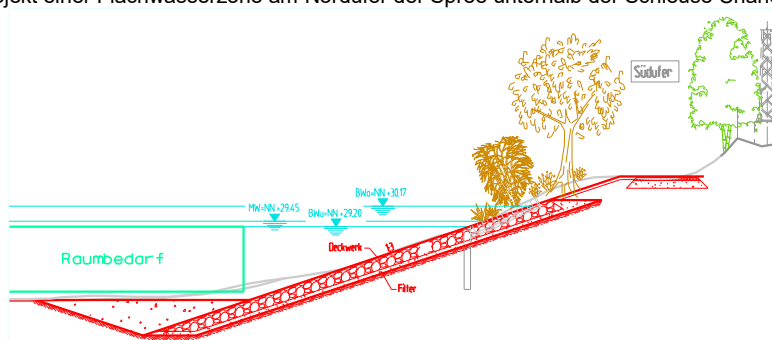
Statt der ursprünglich öffentlich diskutierten über 1.000 Bäume waren nun nur noch 89 Bäume für die Umsetzung der Bauplanungen zu holzen. Die vorhabensbedingten Wasserstandsänderungen betragen bei einem mittleren Hochwasserabfluss nur noch zwei Zentimeter im Bereich der Tiefwerder Wiesen und sind bei 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.

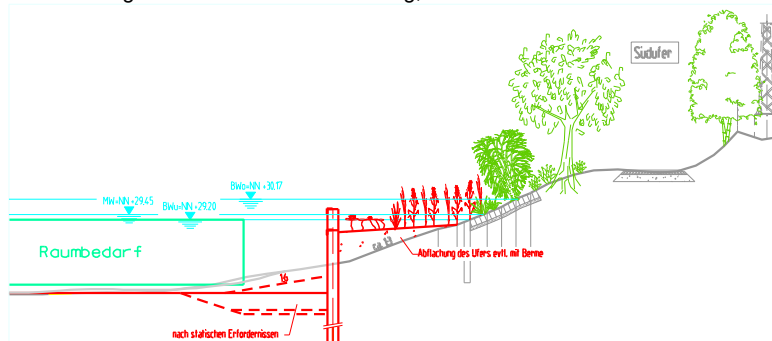
Ein Pilotbauvorhaben für die Flachwasserzonen wurde unterhalb der Schleuse Charlottenburg bereits umgesetzt.



Pilotprojekt einer Flachwasserzone am Nordufer der Spree unterhalb der Schleuse Charlottenburg



herkömmliche Regelbauweise zur Ufersicherung, mit Verlust des Aufwuchses im Uferbereich



Flachwasserzone mit abgesetzter Unterwasserspundwand, Erhalt des Aufwuchses im Uferbereich und Anlage von begrünten Flachwasserzonen hinter der abgesetzten 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.