

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wirtschaftsräume umweltfreundlich verbinden

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17



Eine leistungsfähige Wasserstraßenverbindung vom Rhein nach Berlin



Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur mit Straßen, Schienen und Wasserstraßen ist ein wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region und deren Vernetzung mit anderen Wirtschaftsräumen. Aus diesem Grund ist die Realisierung einer durchgehenden Wasserstraßenverbindung vom Rhein nach Berlin von großer Bedeutung.

Mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 soll für die Häfen und die Wirtschaftsstandorte in Berlin, Brandenburg, Wustermark und Magdeburg eine Standortverbesserung erreicht werden. Das Ziel ist, die Standorte gleichwertig an das westliche Wasserstraßennetz (Hafen Hamburg und das Rheingebiet) anzuschließen. Damit können die stark belasteten West-Ost-Achsen von Straße und Schiene entlastet werden. Für das Projekt sind rund zwei Milliarden Euro veranschlagt.

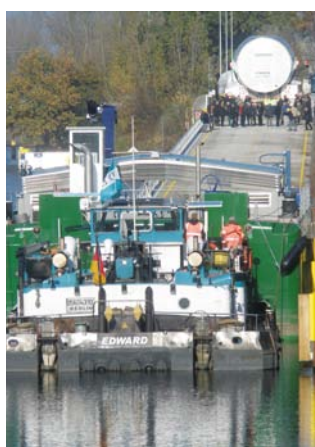
Mit einem behutsamen und umweltverträglichen Wasserstraßenausbau werden die Schifffahrtsverhältnisse so gestaltet, dass der Verkehr mit Großmotorgüterschiffen bis 2.100 Tonnen und Schubverbänden mit zwei Leichtern bis 3.500 Tonnen möglich ist.



Gleichzeitig werden die Durchfahrtshöhen an den Brücken verbessert, um einen uneingeschränkten zweilagigen Containertransport bis zum Westhafen Berlin zu ermöglichen. Derzeit ist nur ein eingeschränkter zweilagiger Containerverkehr bis Berlin möglich.

Der Erfolg des Projekts ist bereits heute messbar. So hat durch die verbesserten Schifffahrtsbedingungen das Verkehrsaufkommen auf dem Mittellandkanal vom Ruhrgebiet bis Magdeburg bereits zugenommen und entlastet den Straßenverkehr.

Positive Wirkungen einer Wasserstraßenanbindung



Die Wasserstraße hat ausreichend Kapazitäten frei, während die Verkehrsträger Straße und Schiene auf vielen Strecken an ihre Belastungsgrenzen stoßen. Ein modernes Binnenschiff mit 2.100 Tonnen Tragfähigkeit ersetzt rund 105 Lkw mit je 20 Tonnen Tragfähigkeit. Die Binnenschifffahrt kann erheblich zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen.

Die Wasserstraße steht rund um die Uhr zur Verfügung. Aufgrund von Gewicht und Größe ist bei einigen Produkten wie zum Beispiel Turbinen oder Windrädern nur der Transport über die Wasserstraße möglich. Hier sichert das Projekt Arbeitsplätze in der Metall- und Elektroindustrie. Der Transport von Massengütern wie Kohle oder Biomasse mit Binnenschiffen ist preiswert, energieeffizient und leise.

Wasserstraßen sind nicht nur Verkehrsweg, sondern auch Wassersportgebiet und Raum für Erholung und Freizeitgestaltung. So werden Betriebswege an den Ufern der Wasserstraße zum Radfahren, Wandern, Joggen und Angeln gern genutzt. Freizeitkapitäne nutzen die vielfältigen Möglichkeiten, den Naturraum zu erleben.

Wasserstraßen sind Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Neben Entwicklung und Durchführung der baulichen Maßnahmen steht das ökologische Handeln an oberster Stelle. In Zusammenarbeit mit Umweltschutzbehörden und -verbänden wird bei einem notwendigen Eingriff in die Natur durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wertvoller Lebensraum erhalten und neu geschaffen.

Die Planungen sind streng an den vorhandenen Gegebenheiten ausgerichtet und schonen die Umwelt. Sie tragen teilweise sogar zu einer Verbesserung der Umwelt bei. Der Maßnahmenumfang ist so gering und unauffällig, dass Freizeitnutzung und Naherholung nicht beeinträchtigt werden.

Die Realisierung einer durchgehenden Wasserstraßenverbindung vom Rhein nach Berlin für Großmotorgüterschiffe (GMS) und Schubverbände mit einer Abladetiefe von 2,80 Meter und zweilagigem Containertransport wird Verlagerungseffekte von der Straße auf die Wasserstraße bewirken und damit zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen.

Maßnahmen im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17



Naturpark Drömling
Die Flachwasserzone Mannhausen ist eine Kompensationsmaßnahme für den Ausbau des Mittellandkanals. Sie ist Teil des Naturschutzgebiets Ohre-Drömling und bietet zahlreichen Vogelarten wie Kranichen, Seidenschwänzen und Seeadlern Lebens, Rast- und Ruheraum.



Umgehungsgerinne
Querbauwerke wie Wehre bilden für Wassertiere oft unüberwindliche Hindernisse. Naturnah gestaltete Umgehungsgerinne helfen den Wanderfischen, wie Lachs oder Aal, diese Hindernisse zu passieren.



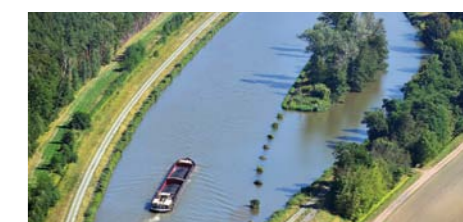
Ersatzlaichgewässer
Unterhalb der Schleuse Hohenwarthe wurde ein Ersatzlaichgewässer angelegt. Hierdurch ist für wandernde Amphibien, wie zum Beispiel verschiedene Frosch- und Krötenarten, ein neuer Lebensraum geschaffen worden.



Fledermausquartier
Am Elbe-Havel-Kanal wurde ein neues Quartier für Große Mausohren, eine streng geschützte Fledermausart, gebaut. Gut ein halbes Jahr nach der Fertigstellung des Quartiers hatten sich mehrere Große Mausohren und andere Fledermausarten angesiedelt.



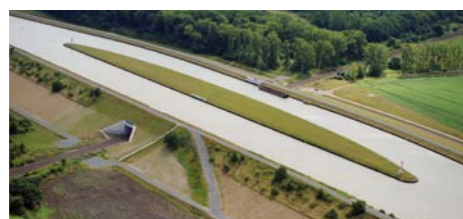
Biberburgen
In Brandenburg sind Biber weit verbreitet. Um die Eingriffe durch die Baumaßnahmen möglichst gering zu halten, wurden an geeigneten Stellen Biberburgen errichtet und so Lebensräume für Biber verbessert.



Flachwasserzonen
Durch die Errichtung von Flachwasserzonen wird der negative Effekt von Wellenschlag und Wasserverwirbelung durch Schiffe vermindert und eine größere und vielfältigere Kontaktzone zwischen Wasser und Land geschaffen. Dies hat Vorteile für Tiere und Pflanzen.



Mittellandkanal
Die Arbeiten am Mittellandkanal sind weitgehend abgeschlossen. Der Abschluss der gesamten Arbeiten am Mittellandkanal ist für das Jahr 2017 geplant.



Kanalüberführung Elbeu
Nördlich von Magdeburg kreuzt der Mittellandkanal bei Elbeu die Hauptstrecke der Deutschen Bahn AG von Magdeburg nach Stendal. Im Zuge des Ausbaus des Mittellandkanals wurde ein Neubau der seit 1928 bestehenden Überführung notwendig. Es wurde eine zweischiffige Kanalbrücke mit einer Wasserspiegelbreite von 42 Meter über der Bahntrasse errichtet.

Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Magdeburg



Wasserstraßenkreuz Magdeburg
Die Querung der Elbe ist durch das Wasserstraßenkreuz Magdeburg wasserstandsunabhängig möglich. Durch die Schleuse Rothensee und die Niedrigwasserschleuse ist die ganzjährige Nutzbarkeit des Hafens Magdeburg auch bei Niedrigwasser in der Elbe möglich.



Elbe-Havel-Kanal
Über 90 Prozent der Strecke des Elbe-Havel-Kanals sind schon ausgebaut. Der Abschluss der gesamten Arbeiten am Elbe-Havel-Kanal ist für das Jahr 2018 geplant. In Zerben und Wusterwitz werden die bestehenden Schleusen durch Neubauten ersetzt.



Untere Havel-Wasserstraße
Teile der Unteren Havel-Wasserstraße verbinden Brandenburg mit Berlin. Die Arbeiten am Silokanal sind abgeschlossen. Der Ausbau der letzten Abschnitte am Sacrow-Paretzer Kanal erfolgt zur Zeit.



Flusshavel
Auf dem Abschnitt zwischen der Staustufe Brandenburg und der Ortslage Ketzin ist eine Anpassung der Fahrrinne erforderlich. An nur wenigen Stellen werden bestehende Ufersicherungen ersetzt, in bislang naturbelassenen Bereichen wird es gar keine neuen Sicherungen geben.



Berliner Nordtrasse
Teilbereiche, wie die Schleuse Charlottenburg und der Westhafenkanal, sind für die Zielerreichung bereits ausgebaut. In Berlin werden Teile von Havel und Spree für moderne Schiffe angepasst. Für die seenartig erweiterte Havel (bis zum Pichelsdorfer Gemünd) ist kein Ausbau notwendig.

Havelkanal
Das letzte Teilprojekt wird der Anschluss des Hafens Wustermark über den Havelkanal sein.

Legende

- █ Im Bau
- █ In Vorbereitung
- █ Bereits fertiggestellte Abschnitte
- █ Wasserstraßen außerhalb des Projektgebiets



Nordtrasse in Berlin



Flusshavel bei Ketzin

Ausbau der letzten Abschnitte

Die Flusshavel und die Nordtrasse sind die letzten Abschnitte des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17, die noch für die durchgängige Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen zwischen Rhein und Berlin ausgebaut werden müssen.

Über die Jahrhunderte ist an der Flusshavel eine vom Menschen geprägte Kulturlandschaft entstanden, die heute noch ein naturnahes Erscheinungsbild hat und zahlreiche ökologische Schutzgebiete aufweist. Notwendige Fahrrienenanpassungen sollen so umweltschonend wie möglich durchgeführt werden. Deshalb wurde mit besonders strengem Maßstab darauf

geachtet, dass der Maßnahmenumfang nur den aktuellen Verkehrsbedürfnissen entspricht. Um die baulichen Eingriffe möglichst gering zu halten, werden die Begegnungsmöglichkeiten von Schiffen auf dieser Strecke eingeschränkt. So wird erreicht, dass nur circa 30 Prozent der Strecke im Schnitt um 20 Zentimeter vertieft und lediglich an 20 Prozent der Ufer Sicherungsmaßnahmen vorgenommen werden müssen.

Auch die Planungen an der Berliner Nordtrasse unterliegen zum Schutz von Natur und Umwelt sowie aufgrund der innerstädtischen Anforderungen strikten Restriktionen. Im Stadtgebiet soll die Fahrrinne nur auf circa 9 Kilometern angepasst werden. Weniger als 20 Prozent der Ufer müssen tatsächlich neu gestaltet werden. Das ist nur möglich, da auf der gesamten Strecke für Schubverbände Richtungsverkehr vorgesehen ist, sprich eine wechselseitige Einbahnstraße mit begrenzter Geschwindigkeit.

Für die neu gestalteten Uferabschnitte ist in Zusammenarbeit mit den Berliner Behörden eine Ufersicherungsstrategie in Form einer Flachwasserzone entwickelt worden. Diese Planungsvariante verbindet den Wasserstraßen-ausbau mit Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserqualität nach Wasserrahmenrichtlinie und schont gleichzeitig die Ufervegetation.

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Ulrich-von-Hassell-Straße 76
53123 Bonn
E-Mail: gdws@wsv.bund.de
www.wsv.de

Bezug über:
info@wsv.bund.de

Text und Gestaltung: N-Komm – Agentur für
Nachhaltigkeitskommunikation, www.nkomm.eu

Stand: 1/2016

Diese Druckschrift wird im Rahmen der
Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrts-
verwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben.
Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.

