

Bürgerinitiative „ pro Kanallandschaft Kleinmachnower Schleuse“

Projektgruppe im

Förderverein Landschaftsschutzgebiet Buschgraben / Bäketal e.V.

Kontakt: Dipl.-Ing. Gerhard Hallmann, Am Mooskissen 11, 14532 Kleinmachnow, ☎ 033203 21531, ☐ 033203 81931

Initiativensprecher: Manfred Hauck, Sonnenhag 43, 14532 Kleinmachnow, ☎ 033203/ 24919

Planfeststellungsbeschluss P-143.3-Pro/28 der WSD Ost vom 12.02.2002 für den Neubau der Schleuse Kleinmachnow auf Basis der Prognosedaten von 1992 ist von der Realität überholt und nicht mehr gerechtfertigt.

Dokumentation

Diese Dokumentation belegt umfassend an Hand von Fakten, dass der Neubau der Schleuse Kleinmachnow mit einer Schleusenkammer von 190 Meter Länge nicht mehr gerechtfertigt ist und nur unnötigerweise eine geschützte, wertvolle Uferlandschaft in der Nähe der Hakeburg mit hundertjährigen Buchen und noch älteren Eichen unwiederbringlich zerstört. Bei Änderung des Projektes könnten die Eingriffe in die Uferzone minimiert und dringend benötigte Steuergelder gespart werden.

Inhaltsverzeichnis

1.	Ursprüngliche Begründung des Bundesverkehrsministeriums für die 190 m Schleusenammer in Kleinmachnow	3
1.1	Osthafen als Hauptzielhafen des Teltowkanals entfällt	3
1.2	Teltowkanal anstelle Wasserstraßenklasse Vb nur noch Klasse IV	4
1.3	Beschluss des Landtages des Landes Brandenburg vom 05.04.2001	4
2.	Der Planfeststellungsbeschluss der WSD Ost für den Neubau der Schleuse Kleinmachnow mit einer 190 m Kammer entspricht wegen entscheidenden Veränderungen der ursprünglichen Rahmenbedingungen nicht mehr der realen Wirtschaftsentwicklung und muss folglich überprüft werden.	5
2.1	Neueste Nutzen-Kosten-Analyse: Drastisch verringerte Gütertransporte durch die Kleinmachnower Schleuse.	5
2.2	Weiterer Ausbau der Wasserstraße nach Königs Wusterhausen und Eisenhüttenstadt ökonomisch nicht zu begründen. Keine Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2003.	6
2.3	Vorhandene Wasserstraße Richtung Osten (Südtrasse) auch nach EU-Beitritt Polens als ausreichend befunden.	7
3.	190 m Schleusenammer negiert rechtliche Vorgaben des Landes Brandenburg	7
4.	115 m Schleusenammer bietet ausreichende Kapazität	9
5.	190 m Schleusenammer nur noch für 147 m Schubverbände unbedingt erforderlich? Alternative Vorschläge zur Minimierung der irreparablen Uferzerstörung.	9
6.	Wernsdorfer Schleuse nur mit 115 m Schleusenammer	11
7.	Unkalkulierbare mögliche Spätfolgen der 190 m Schleuse für anliegende geschützte Uferbereiche	11
8.	Die im Dezember 2003 gestoppte Baumrodung am Nordufer in ein Moratorium mit dem Ziel der Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses überführen	11
9.	Schlussfolgerungen	12

Anlage 1: historisches Kartenblatt mit Kleinmachnower Schleuse

Planfeststellungsbeschluss P-143.3-Pro/28 der WSD Ost vom 12.02.2002 für den Neubau der Schleuse Kleinmachnow auf Basis der Prognosedaten von 1992 ist von der Realität überholt und nicht mehr gerechtfertigt.

Diese Dokumentation belegt umfassend an Hand von Fakten, dass der Neubau der Schleuse Kleinmachnow mit einer Schleusenkammer von 190 Meter Länge nicht mehr gerechtfertigt ist und nur unnötigerweise eine geschützte, wertvolle Uferlandschaft in unmittelbarer Nähe der bekannten Hakeburg mit hundertjährigen Buchen und noch älteren Eichen unwiederbringlich zerstört. Bei Änderung des Projektes könnten die Eingriffe in die Uferzone minimiert und dringend benötigte Steuergelder gespart werden.

Der in Zusammenhang mit der Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplanes prognostizierte Bedarf an Gütertransporten durch die Kleinmachnower Schleuse lässt sich mit einer 115 m Schleuse (Kammerlänge) und dem Weiterbetrieb der sanierten Mittelkammer vollauf befriedigen. **Wir fordern deshalb von den verantwortlichen Politikern in Potsdam und Berlin baldmöglichst eine politische Entscheidung, beginnend mit der Aussetzung und anschließender Überprüfung des derzeitigen Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der Kleinmachnower Schleuse, da sich die wichtigsten Rahmenbedingungen, die ihm zu Grunde liegen, inzwischen entscheidend verändert haben.**

1. Ursprüngliche Begründung des Bundesverkehrsministeriums für die 190 m Schleusenkammer in Kleinmachnow:

„Im Rahmen des Projektes 17 ist als Bestandteil des Ausbauvorhabens für die Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin der Neubau der Schleuse Kleinmachnow geplant. Damit soll eine **Anbindung des Berliner Osthafens** an das westdeutsche Wasserstraßennetz gewährleistet und die Erreichbarkeit des Osthafens für moderne Güterschiffe und Schubverbände (**Wasserstraßenklasse Vb. Durchfahrt für Großmotorgüterschiffe mit 110 m Länge**, 11,4 m Breite und 2,8 m Abladetiefe; **Schubverbände mit 185 m Länge** sowie gleicher Breite und Abladetiefe) hergestellt werden.

Auf der Grundlage der **Prognosen zu dem Verkehrs- und Güteraufkommen für das Jahr 2010** und einer daraus resultierenden Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde eine neue Schleuse mit **190 m nutzbarer Kammerlänge**, 12,5 m Breite und 4,0 m Tiefe konzipiert.“

(„Bundesministerium für Verkehr. Die Berliner Südtrasse – Auf Kurs mit der Binnenschifffahrt. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasserstraßen-Neubauamt Berlin, Planfeststellungsabschnitt 3: Neubau der Schleuse Kleinmachnow, Teltowkanal km 7,65 – 8,9“. Hervorhebungen durch die Verfasser der Dokumentation. Im weiteren Verlauf: Hervorh. – Verf. Dok.)

1.1 Osthafen als Hauptzielhafen des Teltowkanals entfällt

Der Berliner Senat beschließt im Oktober 2001, die Nordvariante zur Anbindung des Berliner Westhafens zu favorisieren und den Osthafen mittelfristig, bis 2006/07, zu schließen, d.h. „auf den Ausbau der südlichen Anbindung des Osthafens und des planerisch erwogenen Standortes Späthfelde im Rahmen des VDE 17 zu verzichten.

Mit dem Westhafen und dem Südhafen Spandau ist die nördliche Stadthälfte Berlins mittelfristig hinreichend mit leistungsfähigen öffentlichen Häfen versorgt.... Entlang der Südtrasse

sind die Häfen Neuköln und Mariendorf (ehemaliger Werkschafen und Areal der GASAG: **Hafenbecken nur 130 m lang und ca. 80 m breit!** – die Verfasser der Dok.) wie oben beschrieben in die logistischen Konzepte einzubinden. Bei den zukünftigen Hafenplanungen kann davon ausgegangen werden, dass für den Süden der Stadt **kein Bedarf für einen zweiten Containerterminal** wie im Westhafen besteht. Vielmehr sind hier eine Reihe von Industrieunternehmen, die Massengüter verarbeiten, hafenseitig zu bedienen“

(Quelle: Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung/BEHALA, - Untersuchung Hafententwicklung Berlin (Masterplan) - , Pkt. 4.10 Schlussfolgerungen, HPC Hamburg Port Consulting GmbH & Emch+Berger GmbH Berlin-Brandenburg, März 2001. Hervorh. - Verf. Dok.)

In der Mitteilung des Berliner Senats heißt es dazu: **„Der Senat sieht deshalb keine Notwendigkeit zum Ausbau des Teltowkanals für Großmotorgüterschiffe und 185 m lange Verbände mehr...“**

Damit fällt der Haupthafen für die Südtrasse (Teltowkanal) weg. Großmotorgüterschiffe und 185 m Großschubverbände haben dann keinen Zielhafen mehr!

1.2 Teltowkanal anstelle Wasserstraßenklasse Vb nur noch Klasse IV

Der Haushaltsausschuss des Bundestages beschließt am 15.11.2001:

„Wasserstraße Berlin/Süd ist heute für Europaschiffe (Klasse IV) im Gegenverkehr nur teilabgeladen befahrbar. **Auf einen über die Wasserstraßenklasse IV hinausgehenden Ausbau wird verzichtet.**“

(Haushaltsausschuss 14. Wahlperiode. Ausschussdrucksache 3362 zum Einzelplan Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Hervorh. - Verf. Dok.)

Dieser Beschluss hat zur Konsequenz, dass der Teltowkanal nicht mehr – wie ursprünglich vorgesehen – für Großmotorgüterschiffe (große Rheinschiffe) und 185 m Schubverbände ausgebaut wird.

Damit entfällt folglich auch die Begründung, dass für diese Schiffe und Großschubverbände eine 190 m lange Schleusenkammer erforderlich ist.

1.3 Beschluss des Landtages des Landes Brandenburg vom 05.04.2001

Der Landtag fasste am 5. April 2001 folgenden diesen Problembereich betreffenden Beschluss:

1. Der Landtag spricht sich für die Umsetzung des Projektes 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit „Ausbau der Wasserstraßenverbindung zwischen Hannover und Berlin“ aus.
2. Der Ausbau des Havelkanals entsprechend der Parameter des VDE Nr. 17 zur vorrangigen Anbindung des Güterverkehrszentrums Wustermark und der Ausbau der Oder-Havel- Wasserstraße, Oder- Havel- Kanal und Hohensaaten-Friedrichstaler Wasserstraße) nach Stettin hat für den Wirtschaftsraum Brandenburg Priorität.
3. **Für den Binnenhafen Königs Wusterhausen ist eine leistungsfähige Erschließung mit wirtschaftlichen Abladetiefen und Tragfähigkeiten zu gewährleisten.**
4. Für den Bau des Teltowkanals sind folgende Grundsätze zu realisieren: Einrichtungsverkehr, Wassertiefe 4,0 m und Brückendurchfahrtshöhe 5,25 m. **Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird gebeten, auf der Basis der Abschätzung**

des perspektivischen Aufkommens den Nachweis zur erforderlichen Länge der Schleusenammer Kleinmachnow vorzulegen.

5. **Zur verbesserten Anbindung des Hafens Eisenhüttenstadt ist für den neuen Bundesverkehrswegeplan die Aufnahme der Spree-Oder-Wasserstraße anzumelden.** Die Landesregierung wird gebeten, **die Wasser- und Schifffahrtsdirektion aufzufordern, für die Weiterführung des Projektes Prognosezahlen vorzulegen.**

(Landtag Brandenburg, Drucksache 3/2619, 2001. Hervorh. - Verf. Dok.)

Die Potsdamer Landesregierung erwartete, dass auf dieser Grundlage von der Bundesregierung der weitere Ausbau der Südtrasse/Teltowkanal über Berlin hinaus bis Königs Wusterhausen und Eisenhüttenstadt in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen wird.

Andererseits sind in der Öffentlichkeit jedoch keine Bemühungen der Landesregierung bekannt geworden, sich - wie unter 5. des o.g. Landtagsbeschlusses festgelegt - vor Annahme des Planfeststellungsbeschlusses die wirtschaftliche Begründung für die geplante 190 m lange Kammer der Kleinmachnower Schleuse vorlegen zu lassen.

2. **Der Planfeststellungsbeschluss der WSD Ost für den Neubau der Schleuse Kleinmachnow mit einer 190 m Kammer entspricht wegen entscheidenden Veränderungen der ursprünglichen Rahmenbedingungen nicht mehr der realen Wirtschaftsentwicklung und muss folglich überprüft werden.**

- 2.1 **Neueste Nutzen- Kosten- Analyse: Drastisch verringerte Gütertransporte durch die Kleinmachnower Schleuse.**

Während die ursprüngliche Prognose von fast **10 Millionen Tonnen** Gütertransport durch die Kleinmachnower Schleuse **für das Jahr 2015** ausging, sieht die neue Prognose **nur noch 1,5 Millionen Tonnen im gleichen Prognosejahr vor.**

(Schreiben von Staatssekretär Appel, Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Potsdam, vom 01.09.2003 an den Sprecher der Bürgerinitiative „pro Kanallandschaft Kleinmachnower Schleuse“ in Beantwortung einer Petition. Hervorh. - Verf. Dok.)

Damit entfällt die Begründung (wie ursprünglich dafür herangezogen), dass die Prognose für den Güterverkehr von 1992 den Bau einer 190 m Kammer erforderlich macht.

Tendenziell werden o.g. Prognosedaten durch grundsätzliche Ausführungen des Bundesverkehrsministeriums bestätigt:

“Relativ betrachtet zu den anderen Verkehrsträgern konnte die Binnenschifffahrt trotzdem ihren Marktanteil nicht behaupten. Während 1991 noch 14,1% der gesamten Güterverkehrsleistung auf den Binnenwasserstraßen abgewickelt wurden, waren es 1999 nur noch 12,8%. Die Güterstruktur hat sich in den letzten Jahren zuungunsten der Binnenschifffahrt entwickelt. Die großen Massengutsektoren, wie Steine und Erden, Erze und Metallabfälle, aber auch Mineralölerzeugnisse dominieren zwar immer noch den Binnenschiffsverkehr, haben aber an Bedeutung verloren.... Da die deutsche Binnenschifffahrt nicht am Güterverkehrswachstum der letzten Jahre partizipieren konnte, ist der Marktanteil rückläufig. Der Marktanteil der deutschen Binnenflotte an der in Deutschland auf den Binnenschifffahrtsstraßen erbrachten Transportleistung sank von 44,4% im Jahre 1991 auf 35,2% im Jahre 2000.“

(Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, - Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestags über die Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt im europäischen Wettbewerb, Dezember 2001)

Selbst der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt kommt nicht umhin die Situation kritisch zu bewerten:

„Die weitgehende Deregulierung der Verkehrsmärkte hat sich in unterschiedlicher Weise auf die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt ausgewirkt.... Diese Situation gewinnt insofern an Brisanz, als die Binnenschifffahrt von allen Verkehrsträgern am stärksten von den wirtschaftlichen Strukturproblemen betroffen ist. Zwischen 70 und 80 Prozent des von der Binnenschifffahrt beförderten Aufkommens setzen sich aus nur vier Gütergruppen zusammen, so daß ein Aufkommensrückgang im Bereich dieser Massengüter sehr stark auf das Binnenschifffahrtsgewerbe durchschlägt. Dies gilt um so mehr, als die Binnenschifffahrt den Bedeutungsverlust geringwertiger Massengüter zugunsten hochwertiger Konsum- und Investitionsgüter (Güterstruktureffekt) nur in sehr beschränktem Maß durch die Erschließung neuer Märkte, wie beispielsweise den Neuwagentransport oder den Containerverkehr kompensieren kann. Der intramodale Wettbewerbsdruck wird insofern verstärkt.“

(Studie im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., - Ordnungs- und finanzpolitische Rahmenbedingungen für den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt im Güterverkehr - , Projektleitung: Prof. Dr. Gert Aberle, Lehrstuhl Volkswirtschaftslehre I Transportwirtschaft, Wettbewerbstheorie und -politik, Justus-Liebig-Universität Gießen, März 1999)

Die im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplanes 2003 erarbeitete „Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung“ bestätigt diese Tendenz, dass trotz einer absoluten Steigerung der **Anteil des Gütertransportes der Binnenschifffahrt im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern sowohl am Transportaufkommen als auch bei der Leistung bis 2015 um 4 – 6 Prozent weiter zurückgehen wird.**

Für das Land Brandenburg ist zu entnehmen, dass im Prognosezeitraum bis 2015 das Transportaufkommen der Binnenschifffahrt bei 2,3 Millionen Tonnen stagnieren wird.

(Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung, 4 Güterverkehr, erarbeitet von BVU, ifo, ITP, PLANCO im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)

2.2 Weiterer Ausbau der Wasserstraße nach Königs Wusterhausen und Eisenhüttenstadt ökonomisch nicht zu begründen. Keine Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2003.

In einem Schreiben von Staatssekretär Appel des Potsdamer Verkehrsministeriums heißt es dazu:

„**Der westliche Teil des Teltowkanals zwischen Glienicker Brücke und Britzer Verbindungskanal** war bereits als Teil des Verkehrsprojektes Nr. 17 Deutsche Einheit Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes von 1992. Das Projekt 17 ist insgesamt in den neuen Bundesverkehrswegeplan, der von der Bundesregierung am 2. Juli 2003 beschlossen wurde, **ohne Neubewertung als gesetzt übernommen worden.**

Als Fortsetzung dieses Wasserweges als Verbindung zum **Hafen Königs Wusterhausen** sowie nach **Eisenhüttenstadt** war vom Land Brandenburg **die Aufnahme des Ostteiles des Teltowkanals sowie des Oder-Spree-Kanals in den neuen Bundesverkehrswegeplan beantragt worden.** Diese Maßnahmen wurden entsprechend der Methodik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf ihre Wirtschaftlichkeit überprüft. **Mit einem ermittelten Nutzen-Kostenfaktor von kleiner 1 hatten diese beiden Projekte keine Chance, als vordringlicher Bedarf in den neuen Verkehrswegeplan aufgenommen zu werden.** Gleichzeitig vermerken jedoch die Gutachter, dass eine längerfristige Einschätzung der Nutzung und Bedeutung dieser Wasserstraße derzeit noch nicht möglich sei, da die Auswirkungen des EU-Beitritts Polens

auf die Transportströme und deren Aufteilung auf die Verkehrsträger derzeit nicht abschließend einzuschätzen seien...“

(Schreiben von Staatssekretär Appel, Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Potsdam, vom 01.09.2003 an den Sprecher der Bürgerinitiative „pro Kanallandschaft Kleinmachnower Schleuse“ in Beantwortung einer Petition. Hervorh. – Verf. Dok.)

2.3 Vorhandene Wasserstraße Richtung Osten (Südtrasse) auch nach EU-Beitritt Polens als ausreichend befunden.

Aus der Antwort des Bundesverkehrsministeriums vom 15.10.2003 auf eine Kleine Anfrage im Bundestag:

„6. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die zu erwartenden Transitgütermengen auf den Wasserstraßen in Zusammenhang mit dem **EU-Beitritt Polens** vor und **welche Konsequenzen sind daraus im Hinblick auf den Ausbau der Wasserstraßen in Berlin-Brandenburg zu ziehen?**

In den für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erarbeiteten Verkehrsprognosen sind die sich aus dem geplanten EU-Beitritt Polens entwickelnden Verkehrsströme berücksichtigt.

13. Gibt es **zeitliche Vorstellungen, die eine Anpassung des Wasserstraßennetzes über Berlin hinaus nach erhöhten Ausbaukriterien erforderlich machen**, und in welchem Umfang sind die EU-Beitrittskandidaten davon betroffen?

Nein.“

(Quelle: Deutscher Bundestag, Drucksache 15/1698, v. 15.10.2003. Antwort auf die Kleine Anfrage ..., Drucksache 15/1629. Hervorh. - Verf. Dok.)

Folglich sieht der Bundesverkehrswegeplan 2003 aus Gründen der EU-Osterweiterung weder eine Weiterführung noch den Ausbau der Südtrasse von Berlin Richtung Osten vor! Als diesen Problemkreis betreffende Bauvorhaben sind enthalten: die Oder-Havel-Wasserstraße, die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße und die Berliner Wasserstraße zum Westhafen (VDE 17) sowie der verstärkte Ausbau von Schienenwegen bis an die deutsch-polnische und deutsch-tschechische Grenze.

3. 190 m Schleusenammer negiert rechtliche Vorgaben des Landes Brandenburg

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss zum Bau der 190 m Schleuse zitiert ausdrücklich:

„Der... bedeutsame Regionalplan Havelland- Fläming, **dessen Ziele für Bundes- und Landesplanung verbindlich sind**, beschreibt... im Plansatz 4.4.2.1, dass Schleusen bei sich abzeichnenden Auslastungsgrenzen **landschaftsgerecht anzupassen** sind.“
(Hervorh. - Verf. Dok.)

Die wegen der 190 m Schleusenammer immer noch entstehende Zerstörung eines mehrere Hundert Meter langen und zwischen 10 und 30 m breiten Streifens am durch LSG geschützten Nordufer in der Nähe der Hakeburg mit einigen Hundert Bäumen, darunter zahlreiche über hundertjährige Buchen und mehrhundertjährige Eichen, stellt einen **so schweren Eingriff in dieses naturbelassene Ufer dar, dass gegen die verbindlich vorgeschriebene landschaftsgerechte Anpassung eindeutig verstoßen wird.**

Der betroffene Uferstreifen ist die Fortsetzung des Ufers am Machnower See unterhalb der Hakeburg in Richtung Schleuse (Foto)



Foto: B.Blumrich (Kleinmachnow)

Diesen Verstoß gegen die verbindlich vorgeschriebene landschaftsgerechte Anpassung einer evtl. Schleusenveränderung bestätigt die WSD Ost indirekt, aber deutlich genug, mit nachfolgender Einschätzung des geplanten Eingriffs im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss:

„Die neue Schleusennordkammer, die Vorhäfen und das neue Schleusenbetriebsgebäude **werden das Landschaftsbild** im Bereich des **Nordufers völlig neu gestalten...** Die **technischen Komponenten** der Anlage werden gegenüber dem **heutigen naturnahen Zustand deutlich in den Vordergrund treten. Aspekte des „Naturerlebens“ werden notwendigerweise hinter der Betrachtung der technischen Bauwerke zurücktreten müssen...** Die Auswirkungen auf die **Schutzgüter Boden, Fauna und Flora sowie Landschaftsbild und Mensch sind daher noch in erheblichen Umfang vorhanden**, aber dennoch wesentlich geringer als in der ursprünglichen Planung.“
(Hervorh. – Verf. Dok.)

Das betroffene Nordufer befindet sich in einem zur Parforceheide gehörenden Landschaftsschutzgebiet. Dieser weitgehend naturbelassene Waldstreifen hat für Kleinmachnow und über die Region hinaus besondere Bedeutung. So fungiert dieser Grünzug im Verbund mit der Parforceheide im Potsdamer Bereich und dem Grunewald auch als Frischluftschneise für Berlins Südwesten und Süden. In unmittelbarer Nähe liegt die Hakeburg als Anziehungspunkt für die

Kleinmachnower, viele Besucher des Ortes und Erholungssuchende. Mit diesem Namen wird zugleich an den weit zurückreichenden Ursprung des Ortes und zum südlich des Machnower Sees gelegenen historischen Altkleinmachnow eine Brücke geschlagen. Wer die urwüchsigen Ufer an Kanal und Machnower See aufsucht, für den wird der Spaziergang inmitten der Natur zu einem erholsamen eindrucksvollen Erlebnis.

Kleinmachnow hat durch Zuzug und nicht aufzuhaltende umfangreiche Neubautätigkeit bereits viel von seinem ursprünglichen Grün verloren. Deshalb haben die wenigen verbliebenen und geschützten Waldstreifen und Grünzüge für den Ort eine besondere Bedeutung und sind unbedingt zu erhalten. Dies trifft in besonderem Maße auch auf die Ufer an Schleuse und Machnower See zu.

4. 115 m Schleusenkommer bietet ausreichende Kapazität

Für die Veränderung der Planung im Sinne des Baus einer 115 m Schleusenkommer kann auf Vorarbeiten des WNA Berlin verwiesen werden, die in Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau der Kleinmachnower Schleuse erbracht worden sind. Dort heißt es u.a. dazu:

„2.4 Leistungsfähigkeit einer 115 m-Kammer bei Zweischiffigkeit des Teltowkanals

In den Planfeststellungsunterlagen (Kapitel 4.2) wurde berechnet, dass das erwartete Güterverkehrsaufkommen grundsätzlich von einer Schleuse mit 115 m Nutzlänge und Wartestellen auf der Nordseite bewältigt werden kann.... Die Zweischiffigkeit ist hierbei nur ein theoretischer Fall, da der genehmigte Entwurf für den Ausbau des Teltowkanals die Einschiffigkeit beinhaltet.“

(Wasserstraßen-Neubauamt Berlin, Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit“ Nr.17 Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover-Magdeburg-Berlin, Vorhaben 8, Neubau der Schleuse Kleinmachnow von TeK- km 7,645 bis TeK- km 9,075; Planfeststellungsverfahren – überarbeitete technische Planung, Grunderwerb und Ergänzung zur UVS, 5.11.1999. Hervorh. - Verf. Dok.)

5. 190 m Schleusenkommer nur noch für 147 m Schubverbände unbedingt erforderlich? **Alternative Vorschläge zur Minimierung der irreparablen Uferzerstörung.**

Wie bereits dargestellt, ist die 190 m lange Schleusenkommer mit ökonomischen Gründen nicht mehr zu rechtfertigen.

Im Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der Kleinmachnower Schleuse wird die 190 m lange Kammer mit der Notwendigkeit begründet, 147 m lange Schubverbände unentkoppelt schleusen zu können. Anderenfalls würden für die Koppelmanöver Koppelstellen benötigt, die im Ober- und Unterwasser der Schleuse größere Eingriffe in die Uferbereiche erforderlich machen. Paradoxerweise wäre jedoch gerade durch den Bau der 190 m Kammer ein sensibles Ufer von umfangreichen Rodungen und Abgrabungen betroffen, das durch die unmittelbare Nähe der Hakeburg symbolisch eine zu Kleinmachnow dazugehörige historische Uferlandschaft darstellt.

Zweifellos würde allein schon der Bau nur einer 115 m Schleusenkommer den irreparablen Eingriff in dieses sensible Ufer um 75 Meter verkürzen. Um die umfangreicheren Ufereingriffe für dadurch erforderliche Koppelstellen im Unterwasser zu verhindern bzw. im Oberwasser zu minimieren, schlagen wir die Prüfung folgender Varianten vor:

Auf der Südseite des Kanals ist im Vorhafen des Unterwassers bereits eine Wartestelle vorgesehen, die von der Länge als Koppelstelle ausreicht. Unweit davon könnte in Richtung Westen eine notwendige zweite Wartestelle eingerichtet werden.

Recherchen haben dazu ergeben: Im Unterwasser gab es auf der Südseite des Kanals schon in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts drei Schiffswartestellen. Eine in Schleusensichtweite und die weiteren vor und hinter der Brücke der ehem. Stahnsdorfer Friedhofsbahn (siehe historische Karte Anlage 1). Vermutlich sind sie bei späteren Sanierungsarbeiten durch eine Uferbegradigung oder den Autobahnbau weggefallen. Eine dieser Wartestellen könnte wahrscheinlich - ohne größere Probleme für den Verkehrswasserbau zu bedeuten - wieder hergestellt werden.

Logistisch ist beim heutigen Stand der Technik das rechtzeitige Heranführen der Schiffe aus jeder beliebigen Position an die Schleuse auch im Einrichtungsverkehr problemlos möglich.

Für die Minimierung des immer noch erheblichen Eingriffs in das sensible Nordufer in der Nähe der Hakeburg wird folgende Variante vorgeschlagen:

Die planfestgestellte Ausführung der Wartestelle im Oberwasser der „Schiffsschleusenanlage Kleinmachnow“ legt fest, dass die etwa 300 m lange Wartestelle an Dalben in der Kanalmitte ca. vom TeK- km 8,600 bis TeK- km 9,000 verlaufen soll. Dies erfordert die unverhältnismäßig großen Uferabgrabungen am Nordufer in der Nähe der Hakeburg. Außerdem müsste besonders durch das Anlegen des mehrere Hundert Meter langen Betriebsweges auf dem Nordufer eine große Zahl an wertvollen Altbuchen und auch -eichen gerodet werden.

Würde dagegen die Wartestelle an die südliche Kanalkante parallel zur Straße „Allee am Forsthaus“ verlegt und etwa 90 m in Richtung Machnower See verschoben werden, erreicht man im oberen Vorhafen eine ausreichende Manövrierefreiheit sowie die Leichtigkeit und Sicherheit zum Befahren der 115 m Nord- wie auch der gegenwärtigen Mittelkammer. Außerdem könnte der Betriebsweg hier direkt am Südufer (im zum Teltowkanal gehörenden Uferbereich) entlang geführt werden, ohne dass dadurch das südlich der Straße „Allee am Forsthaus“ sich anschließende Naturschutzgebiet berührt würde.

Dies würde aber erfordern, dass der Bootsanleger bei TeK- km 8,700 in Richtung Schleuse verlegt und gleichzeitig das südliche Vorhafenufer der Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht wird, wie es bis zur Wiedereröffnung des Teltowkanals 1980 der Fall war. Die erforderliche Wartestellenlänge könnte man erreichen, indem man den Machnower See auf der Südseite auf geringster Länge etwas öffnet, d.h. in Verlängerung der Kanalkante das Ufer ab ca. TeK- km 8,950 abgräbt. Dieser Eingriff wäre wohl als gering zu bewerten, da es das NSG nicht betrifft und ließe es zu, die bisher noch erheblichen Uferabgrabungen in der Nähe der Hakeburg mindestens um die Hälfte zu verringern und somit den größten Teil des wertvollen Altbaumbestandes zu erhalten. Die Nordkammer würde auch unter diesen geänderten Bedingungen gefahrlos angesteuert und sicher befahren werden können.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang ausdrücklich auch darauf, dass die WSD Ost und das WNA Berlin bei der Erarbeitung des jetzigen Planfeststellungsbeschlusses auf Grund umfangreicher sachlicher Diskussionen im Anhörungsverfahren, insbesondere aber auch energischer Protestaktionen in bemerkenswerter und anerkannter Weise Veränderungen im Interesse der Erhaltung der geschützten Uferbereiche an der Schleuse vorgenommen haben, die von ihnen anfangs als gänzlich unmöglich bezeichnet worden waren. Wir gehen davon aus, dass dies erneut auch möglich sein sollte.

6. Wernsdorfer Schleuse nur mit 115 m Schleusenammer

Laut Mitteilung der WSD Ost vom Dezember 2003 wird die sanierungsbedürftige Wernsdorfer Schleuse nur auf 115 m Länge ausgebaut werden. Sie ist für Schiffe, vom Teltowkanal (Südtrasse) kommend, auf dem Weg in Richtung Eisenhüttenstadt im Oder-Spree-Kanal zu passieren.

Mit der gleichen Begründung – die Passage von 147 m Schubverbänden ohne Entkopplung zu ermöglichen – müsste sie folglich auch auf 190 m ausgebaut werden! Andererseits wird dadurch die Forderung verständlich, die Kleinmachower Schleuse ebenfalls nur auf 115 m zu erweitern, da dadurch der irreparable zerstörerische Eingriff insbesondere in das Nordufer in der Nähe der Hakeburg erheblich minimiert werden kann.

7. Unkalkulierbare Spätfolgen der 190 m Schleuse für anliegende geschützte Uferbereiche

Bisher konnten ernste Befürchtungen nicht überzeugend entkräftet werden, die damit zusammenhängen, dass bei der Schleusung über die geplante 190 m Kammer dem Machnower See im Oberwasser schlagartig weitaus mehr Wasser entzogen wird, als mit der jetzigen 85 m langen Nordkammer. So bestätigt die Bundesanstalt für Gewässerkunde in ihrem Gutachten über die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen des VDE 17, dass im Bereich der Kleinmachower Schleuse besonders im Hochsommer in mehr als zwei Monaten die vorgesehene Durchflussmenge unterschritten wird. Das bedeutet, dass die ursprünglich vorgesehene Stauhöhe nicht mehr erreicht wird, wie dies in dem besonders heißen und trockenen Sommer 2003 bereits sehr deutlich zu beobachten war.

Jeder Schleusungsvorgang über die geplante erheblich größere 190 m Kammer zieht einen schnellen Wasserausgleich im Oberwasser (Machnower See/Teltowkanal) nach sich. **In den Hochsommermonaten, in dem die Wasserdurchflussmenge über den Teltowkanal bereits nicht mehr ausreichend gesichert ist, muss dadurch den Uferbereichen des Machnower Sees zusätzlich Wasser entzogen werden, da die Fließrichtung des Oberflächenwassers vom Ufer zum Kanal und zum See hin verläuft. Die Folge wäre sicher eine dauerhafte irreparable Schädigung der anliegenden Uferbereiche in den dortigen Landschaftsschutzgebieten einschließlich der Bäke-Niederung durch diesen Wasserentzug.**

Wie uns versichert wurde, wäre beim Schleusenvorgang ein Zurückpumpen des Wassers in das Oberwasser technisch problemlos möglich. Das Land Brandenburg habe jedoch im Planfeststellungsverfahren eine solche Forderung nicht gestellt.

8. Die im Dezember 2003 gestoppte Baumrodung am Nordufer in ein Moratorium mit dem Ziel der Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses überführen

Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin (WNA) teilte im Oktober 2003 der Gemeinde Kleinmachnow mit, dass noch im Dezember 2003 mit der Baumrodung des im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Streifens am geschützten Nordufer begonnen wird, um damit den Bau der 190 m Schleuse vorzubereiten.

Nachdem sich jedoch - wie oben dargelegt - entscheidende Rahmenbedingungen verändert haben, die der Planung der 190 m Schleusenkammer ursprünglich zu Grunde lagen, löste diese Mitteilung in Kleinmachnow verständlicherweise Empörung und scharfen Protest aus.

Die neu gewählten Abgeordneten der Gemeindevertretung forderten eine Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses im Interesse des Baus einer 115 m Kammer. Diesen Protest brachten ebenso mehr als 500 Kleinmachnow bei einer Demonstration an der Schleuse wie auch unter den bedrohten Bäumen entschlossen zum Ausdruck. Sie forderten von den verantwortlichen Politikern endlich den Blick für die Realität und den Mut zu entwickeln, Entscheidungen zur revidieren, wenn sich die Bedingungen grundlegend verändert haben, die ihnen ursprünglich zu Grunde lagen. In Briefen an Ministerpräsident Platzeck und Umweltminister Birthler wurde darauf verwiesen, dass die Baumrodung zum angekündigten Zeitpunkt rechtswidrig ist, da es das WNA bis dato versäumt hatte, die im Planfeststellungsbeschluss für diese Baumrodung festgeschriebenen entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzulegen und mit der obersten Naturschutzbehörde beim Umweltministerium abzustimmen.

Daher forderte der Staatssekretär im Umweltministerium, Schmitz-Jersch, am 18.11.2003 das WNA auf, die vorgeschrieben notwendigen Verfahrensschritte einzuhalten. Er machte deshalb darauf aufmerksam, dass aus genanntem Grund das Umweltministerium für die im Dezember geplante Baumrodung kein grünes Licht erteilt.

9. Schlussfolgerungen:

Die Bürgerinitiative „pro Kanallandschaft Kleinmachnower Schleuse“ fordert in voller Übereinstimmung mit allen Fraktionen der Kleinmachnower Gemeindevertretung sowie zahllosen Bürgern des Ortes wie auch der gesamten Region die verantwortlichen Politiker nochmals mit Nachdruck auf, die in der Dokumentation dargelegte Sachlage nüchtern und vorbehaltlos zu prüfen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang darauf, dass die Mehrheit der Bürger, die von den auf allen Gebieten zu erwartenden drastischen Sparmaßnahmen betroffen sind, absolut kein Verständnis dafür hat, dass am Bau einer 190 m langen Schleusenkammer mit immer noch umfangreicher Naturzerstörung unnachgiebig und wider besseren Wissens festgehalten wird, obwohl sich die entscheidenden Rahmenbedingungen des geltenden Planfeststellungsbeschlusses in den vergangenen Jahren grundlegend verändert haben und eine 115 m lange Schleuse plus Mittelkammer das perspektivische Transportaufkommen voll bewältigen würde.

Wir verweisen hier auf eine wichtige Feststellung der WSD Ost, die wir den Verantwortlichen dieser Behörde und insbesondere den verantwortlichen Politikern dringend in Erinnerung rufen:

„Diese vom Bundestag beschlossene Verkehrswegeplanung ist auch für die mit der Planung, Durchführung und Planfeststellung beauftragte Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes maßgeblich und rechtsverbindlich. Sie muss im Planfeststellungsverfahren nicht immer wieder neu bewertet werden. **Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass insbesondere aufgrund der langen Zeiträume bestimmte Entwicklungen nicht ignoriert werden können.**“

(Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost für den Ausbau der Berliner Wasserstraßen- Trasse Süd, Planfeststellungsabschnitt 6, Teltowkanal- km 21,40 bis Teltowkanal- km 28,50 vom 05.09.2001, P/A4-143.3-Pro/32. Hervorh. – Verf. Dok.)

Hinsichtlich der geplanten 190 m Schleuse in Kleinmachnow haben sich - wie in der vorliegenden Dokumentation bewiesen - entscheidende ursprüngliche Planungsvoraussetzungen jedoch grundsätzlich verändert und dürfen folglich von den Verantwortlichen nicht mehr ignoriert werden. Wir fordern die Verantwortlichen in dieser Behörde und in der Politik in diesem Sinne dringend zum Handeln auf!

Die Bürgerinitiative „pro Kanallandschaft Kleinmachnower Schleuse“ wendet sich mit dieser Dokumentation daher an Ministerpräsident Platzeck und Bundesverkehrsminister Stolpe und erwartet, dass sie in logischer Konsequenz dieser Ausführungen baldmöglichst veranlassen, das derzeitige zeitweilige Aussetzen der Baumrodung am Schleusennordufer in ein Moratorium mit dem Ziel zu wandeln, den geltenden Planfeststellungsbeschluss für die 190 m Schleuse zu überprüfen und Veränderungen in der Planung zu bewirken, die den Bau einer 115 m Schleuse ermöglichen.

Ministerpräsident Platzeck kann hierbei zweifellos an seine kritische Position anknüpfen, die er anlässlich seines Amtsantritts zum überdimensionierten Havelausbau zum Ausdruck brachte. Sie dürfte wohl angesichts der in dieser Dokumentation dargelegten Sachverhalte auch voll für den geplanten Bau einer nicht erforderlichen gigantischen 190 m Schleuse in Kleinmachnow zutreffen:

„Platzeck gegen Havelausbau

Der geplante Ausbau der Havel zur europäischen Binnenwasserstraße ist jetzt erneut von prominenter Seite in Frage gestellt worden. Ministerpräsident Platzeck (SPD) sprach sich am vergangenen Donnerstag vehement gegen das umstrittene Mammutprojekt aus. „Meine Meinung zu dem Thema hat sich nicht geändert“, erklärte er während seines Antrittsbesuches in Brandenburg vor Journalisten. **„Ich bin nicht dafür, die Havel in diesen Dimensionen zu erweitern“**, sagte Platzeck, Er sei jedoch nicht prinzipiell gegen den Ausbau einer Wasserstraße, da Flüsse günstige und vor allem umweltfreundliche Verkehrswege seien, so der Regierungschef. **„Was sich mir jedoch nicht erschließt, ist, dass es eine Rennbahn für 180 Meter lange Schiffe werden soll.“**, erklärte Platzeck. **Gerade vor dem Hintergrund der Jahrhundertflut und ihren gewaltigen Zerstörungen müsse das Projekt noch einmal überdacht werden.** Zumal die Gelder sicher neu verteilt würden, war sich der Ministerpräsident sicher. Rund 480 Millionen Euro soll allein im Land Brandenburg der Ausbau des 92 Kilometer langen Abschnittes der Schifffahrtsstrecke Berlin-Hannover kosten. Insgesamt hat die Bundesregierung für das so genannte Projekt 17 rund 2,8 Milliarden Euro eingeplant. Es soll im Jahr 2015 komplett abgeschlossen sein.“

(Webseiten der „Märkischen Allgemeinen Zeitung“, Potsdam, 27.08.2002. Hervorh. – Verf. Dok.)

Anlage 1:



Stadt-Atlas der Berliner Morgenpost, Berlin in der Tasche, S. 32/33
(historische Karte aus den 30-er Jahren, Hervorhebungen durch die Verf. d. Dok.)

Quelle: Berlin in der Tasche, herausgegeben von der Berliner Morgenpost im Ullsteinhaus, Berlin, o.J.