
Inhalt

1	Antragsgegenstand und Veranlassung.....	4
1.1	Gegenstand der Planänderung.....	4
1.2	Lage des Planfeststellungsabschnitts.....	4
1.3	Begründung der Maßnahme	4
2	Übersicht und Hinweise zu den Planergänzungsunterlagen	6
3	Geplante Maßnahmen zur Anpassung der Gefahrgutliegestelle.....	7
4	Auswirkungen der Maßnahme	10
4.1	Umweltverträglichkeitsstudie.....	10
4.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan.....	10
4.3	Flora-Fauna-Habitate.....	10
4.4	Artenschutz	10
4.5	Kultur- und sonstige Sachgüter (Denkmalschutz).....	10
4.6	Menschen (z. B. durch Emissionen).....	11
4.6.1	Lärm	11
4.6.2	Erschütterungen	11
4.7	Bauliche Anlagen	11
4.7.1	Schulenburgbrücke	11
4.7.2	Auslaufbauwerk	11
5	Inanspruchnahme von Grundstücken.....	13

Abbildungen

Abbildung 1: Gefahrgutliegestelle mit Lagebezug zum Planfeststellungsbereich.....	4
Abbildung 2: Güterverkehrsentwicklung Tankschiffahrt.....	5

Tabellen

Tabelle 1: neu erstellte und angepasste Beilagen	6
Tabelle 2: Uferbefestigungen ohne Flachwasserzonen an der UHW	8
Tabelle 3: Übersicht der betroffenen Ein- und Auslaufbauwerke UHW.....	11

1 Antragsgegenstand und Veranlassung

1.1 Gegenstand der Planänderung

Gegenstand der Planänderung ist die bauliche Anpassung (Vertiefung, Sicherung) der vorhandenen Gefahrgutliegestelle (Spandau Südhafen, Tankschiffahrt) für die Bemessungsschiffe (SV/GMS). In das laufende Verfahren der Planfeststellung für die Fahrrinnenanpassung im Bereich der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) zwischen dem unteren Vorhafen der Schleuse Charlottenburg bis zur Mündung der Spree in die Havel sowie im Bereich Untere Havel-Wasserstraße (UHW) von der Spreemündung bis zur Aufweitung der Havel zur Kladower Seenstrecke (Pichelsdorfer Gemünd) soll die Anpassung der Gefahrgutliegestelle als eine zusätzliche Maßnahme mit aufgenommen werden.

1.2 Lage des Planfeststellungsabschnitts

Die anzupassende Gefahrgutliegestelle befindet sich am westlichen Ufer der Havel zwischen UHW-km 1,567 und UHW-km 1,869 südlich der Schulenburgbrücke. Die Lage der zusätzlichen Maßnahme ist in der Abbildung 1 markiert.

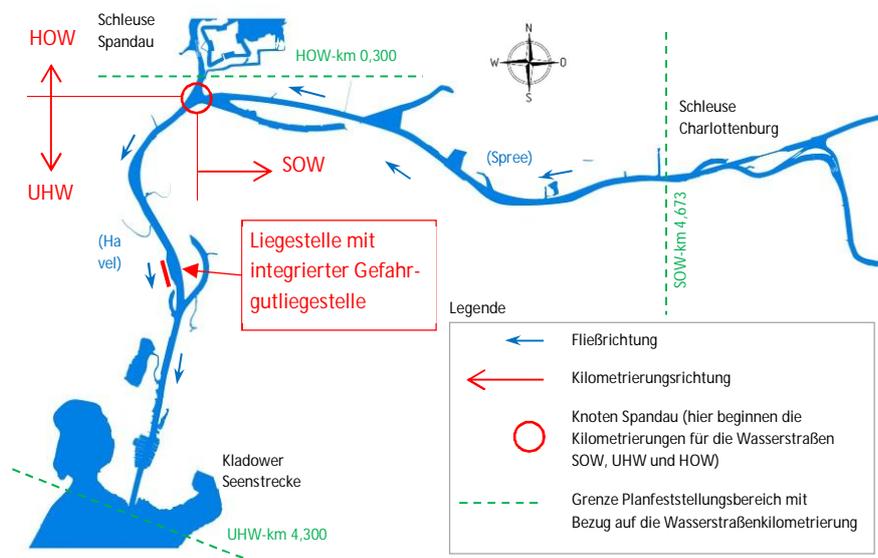


Abbildung 1: Gefahrgutliegestelle mit Lagebezug zum Planfeststellungsbereich

Auf dem Übersichtslageplan der Beilage 4.2 und dem Ufersicherungsplan der Beilage 5.2a wird die Gefahrgutliegestelle auch mit der Regionalbezeichnung: „Ehemaliger Tankschifflichehafen“ ausgewiesen.

1.3 Begründung der Maßnahme

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Fahrrinnenanpassung wurde in den Stellungnahmen und Einwendungen die Forderung erhoben, die vorhandene Gefahrgutliegestelle für die Be-

messungsschiffe (SV/GMS) nutzbar zu machen bzw. baulich anzupassen.

Der Träger des Vorhabens prüfte daher die Möglichkeiten einer bedarfsgerechten Anpassung der vorhandenen Liegestelle auf die Ausbauparameter der Fahrrinnenanpassung. Das Ergebnis dieser Prüfung wird in dieser Unterlage ff. dargestellt.

Grundlage für die geplante Anpassung der vorhandenen Gefahrgutliegestelle ist die starke Zunahme der Tankschifffahrt seit 2010. Inzwischen hat sich das Ladungsaufkommen für Mineralölprodukte nachhaltig verdreifacht (siehe Abbildung 2). Daraus ergaben sich in den letzten Jahren häufig Kapazitätsengpässe für Tankschiffplätze insbesondere für Schiffe mit einer Abladetiefe größer 2,00 m. Die Liegestellensituation für Tankschiffe ist auf der Relation Westhafen – Schleuse Brandenburg derzeit äußerst prekär. Es existiert auf 60 km Wasserstraße keine Liegestelle für die Gefahrgutschifffahrt an der die verkehrende Flotte mit mehr als 2,00 m Abladetiefe sicher still liegen kann.

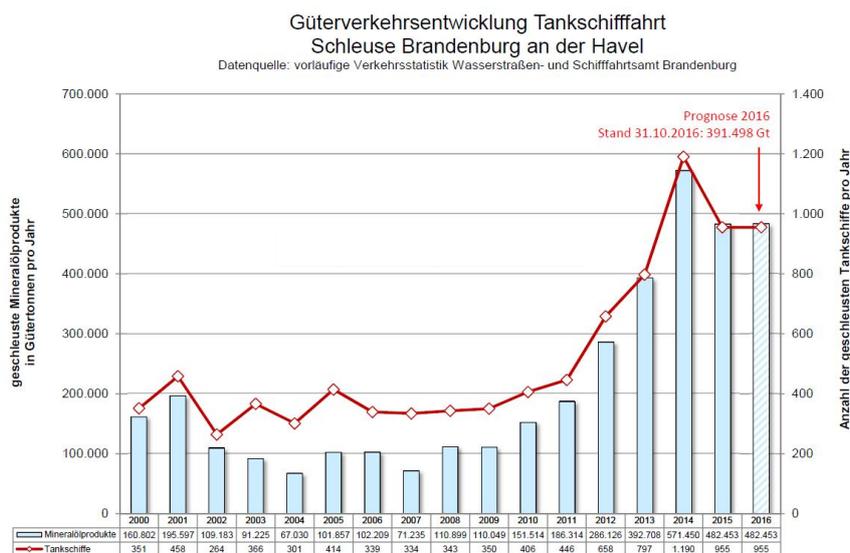


Abbildung 2: Güterverkehrsentwicklung Tankschifffahrt

Da die zunehmende Tankschifffahrt auf das Vorhalten geeigneter Gefahrgutliegestellen mit einer Abladetiefe bis 2,80 m angewiesen ist, sollen die Anpassungsmaßnahmen an der vorhandenen Gefahrgutliegestelle in das laufende Planfeststellungsverfahren der Fahrrinnenanpassung der Berliner Nordtrasse integriert werden.

2 Übersicht und Hinweise zu den Planergänzungsunterlagen

Für die Ergänzung werden die ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen teilweise angepasst bzw. durch zusätzliche Unterlagen ergänzt. Die Anpassungen (Ersatz) werden durch den Index „a“ in der Beilagennummer gekennzeichnet. Zusätzliche Beilagen (Ergänzungen) erhalten in der Beilagennummer die Kennzeichnung „xxx.1“. In der Tabelle 1 werden die Änderungen und Ergänzungen bezogen auf die ursprünglichen Unterlagen dargestellt.

Tabelle 1: neu erstellte und angepasste Beilagen

Beilage	Beschreibung	Maßnahmen
1 à 1a	Inhaltsverzeichnis	angepasst
2.1	Erläuterungsbericht – Planergänzung Liegestelle mit integrierter Gefahrgutliegestelle	neu erstellt
5.2 à 5.2a	Ufersicherungsplan UHW	angepasst
6.1	Bauwerksverzeichnis – Planergänzung Liegestelle mit integrierter Gefahrgutliegestelle	neu erstellt
7.9 à 7.9a	Lageplan von UHW-km 1,378 bis UHW-km 2,169	angepasst
8.3.17 à 8.3.17a	Querprofil UHW-km 1,580	angepasst
8.3.18 à 8.3.18a	Querprofil UHW-km 1,682	angepasst
8.3.19 à 8.3.19a	Querprofil UHW-km 1,982	angepasst
10.1.1	Grunderwerbsverzeichnis – Planergänzung Liegestelle mit integrierter Gefahrgutliegestelle	neu erstellt
11.9 à 11.9a	Grunderwerbsplan UHW-km 1,378 - 2,169	angepasst

Die Verweise in den bisherigen Unterlagen behalten ihre Gültigkeit. Beispielsweise wird im Bauwerksverzeichnis der Beilage 6 in der 3. Spalte auf den Lageplan Beilage 7.9 verwiesen. Dieser Verweis gilt sinngemäß auch für den angepassten Lageplan der Beilage 7.9a.

3 Geplante Maßnahmen zur Anpassung der Gefahrgutliegestelle

BWV: Beilage 6.1, Nr. 171
von: UHW-km 1,567
bis: UHW-km 1,869
Ufer: West
LP: Beilage 7.9a
QP: Beilage 8.3.17a, 8.3.18a
und 8.3.19a

Im Bereich der anzupassenden Liegestelle befindet sich auch heute schon eine ausgewiesene Gefahrgutliegestelle (Spandau Südhafen, Tankschiffahrt) für Ein-Kegel-Schiffe, deren Nutzbarkeit für Schiffe auf 2,00 m Abladetiefe begrenzt ist. Diese Tankschiffliedgestelle soll entsprechend der Ausbauparameter für die Fahrinnenanpassung der Berliner Nordtrasse angepasst werden, so dass sie von Bemessungsschiffen (SV/GMS) nutzbar ist. D.h. im Bereich der Gefahrgutliegestelle ist eine Wassertiefe von 3,50 m unter dem niedrigsten Bemessungswasserstand (BW_u) bei standsicheren Uferbefestigungen herzustellen. Analog zu den Warte- und Liegestellen im Planungsgebiet, erhält die neue Liegestelle eine Nutzlänge von 200 m, so dass sie auch von Schubverbänden mit 185 m Länge genutzt werden kann. Innerhalb der Liegestelle wird die Gefahrgutliegestelle zwischen UHW-km 1,63 und UHW-km 1,86 ausgewiesen, um Sicherheitsabstände zu bestehenden Gebäuden zu wahren. Die Gewässersohle zwischen der westlichen Abschnittsgrenze des Gesamtfahrbandes und der Uferwand wird auf 3,50 m unter BW_u vertieft. Wasserseitig vor der Uferwand wird eine Sohl-sicherung mit einer Höhenlage bei 25,70 m ü. NN entsprechend der vertieften Gewässersohle eingebaut. Lokale Kolke werden auf 3,50 m unter BW_u aufgefüllt.

Für die geplante Nutzung der Gefahrgutliegestelle durch die Bemessungsschiffe und der damit verbundenen Anpassung der Gewässersohle auf 3,50 m unter BW_u ist die dauerhafte Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Uferbefestigungen nachzuweisen. Im Rahmen statischer Voruntersuchungen wurde überprüft, ob die vorhandene Konstruktion der Uferbefestigung diese Aufgabe weiterhin erfüllen kann. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurde festgestellt, dass entsprechende Ertüchtigungsmaßnahmen (z. B. Nachverankerungen) für den dauerhaften Erhalt der vorhandenen Uferbefestigung unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsparameter und Regularien (u.a. Normen und Richtlinien) weder technisch sinnvoll noch wirtschaftlich sind. Nach einer Prüfung unterschiedlicher Anpassungsmöglichkeiten wurde der Errichtung einer wasserseitig vor der Bestandsuferwand angeordneten neuen Stahlspundwand der Vorzug gegeben. Diese geplante Stahlspundwand wird mit einer landseitigen Verankerung ausgestattet. Weiterhin erhält die Stahlspundwand Einrichtungen für das Festmachen von Schiffen und Sicherheitsausrüstungen wie Steigeleitern und Haltebügel.

Die vorhandene Uferlinie im Bereich der Gefahrgutliegestelle ist gegenüber der Grenze des Gesamtfahrbandes markant landseitig rückversetzt. Damit das Ein- und Ausfahren der Bemessungsschiffe mit der notwendigen Sicherheit und Leichtigkeit erfolgen kann und ohne Entkopplung des 185 m langen Schubverbandes möglich ist,

wird eine Nutzlänge der zukünftigen Liegestelle von 200 m vorgesehen. Der Abstand zwischen der vorhandenen und der geplanten Stahlspundwand beträgt ca. 6,0 m. Dieser Abstand resultiert aus der geometrischen Anforderung der geplanten Stahlspundwand für eine Liegestellenlänge von 200 m sowie für die sichere und leichte Befahrbarkeit der Liegestelle mit den schräg angeordneten Begrenzungswänden. Die geplante Geometrie der Liegestelle ermöglicht das Liegen von 2 Bemessungsschiffen nebeneinander (2-er Päckchen). Diese schräge Anordnung der Uferwände bleibt mit der Anpassung der Liegestelle erhalten. An den Enden der geplanten Liegestelle soll die Gewässersohle vor dem Hintergrund der sicheren und leichten Befahrbarkeit ebenfalls auf 3,50 m unter BW_u angepasst werden. Für die dauerhafte Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit werden diese Uferbereiche ebenfalls durch wasserseitig vorgesetzte und verankerte Stahlspundwände ertüchtigt. Der Abstand der vorhandenen und geplanten Stahlspundwände beträgt in diesen Bereichen ca. 1,50 m. Der gesamte Abschnitt erstreckt sich daher von UHW-km 1,567 bis UHW-km 1,869 über ca. 300 m. Die Höhenlage der Oberkante der neuen Stahlspundwand entspricht der bestehenden Uferbefestigung mit 31,50 m ü. NN.

Als Bauart für die geplante Stahlspundwand wird der Typ 9 (siehe Erläuterungsbericht Beilage 2, Abschnitt 6.2.2) verwendet. Die Tabelle 11 im Erläuterungsbericht der Beilage 2 wird durch den Eintrag in der folgenden Tabelle ergänzt.

Tabelle 2: Uferbefestigungen ohne Flachwasserzonen an der UHW

Bereich	WStr.	Uferseite	von km	bis km	Typ
...					
Liegestelle mit integrierter Gefahrgutliegestelle	UHW	West	1,567	1,869	9
...					

Durch den Abstand zwischen der vorhandenen und der geplanten Uferwand von ca. 6,0 m wird das Sicherheitsniveau der Gefahrgutliegestelle verbessert. Die zusätzlichen 6,0 m vergrößern die Abstände zwischen den liegenden Fahrzeugen mit Gefahrgutladung und der umliegenden Bebauung. Im Havariefall kann der landseitige Zugang zur Gefahrgutliegestelle über Flächen der WSV – weitestgehend unabhängig von der zukünftigen Entwicklung der anliegenden Flächen des Landes Berlin - gewährleistet werden.

Am nördlichen Ende des Abschnitts der Gefahrgutliegestelle befindet sich die SÜ Schulenburgbrücke. Seitens des Landes Berlin ist der Neubau der SÜ Schulenburgbrücke avisiert. Mit der Errichtung der geplanten Stahlspundwand wird die Errichtung eines Ersatzneubaus für die Schulenburgbrücke in gleicher Lage nicht verhindert.

Liegestelle Feuerlöschboot
BWV: Beilage 6, Nr. 119

Die Liegestelle des Feuerlöschbootes befindet sich am südlichen Ende der Gefahrgutliegestelle. Im unmittelbaren Bereich der Liegestelle des Feuerlöschbootes werden die Uferbefestigung und die Gewässersohle nicht verändert. Außerhalb des Liegebereichs wird die vorhandene Gewässersohle über eine Unterwasserböschung an die herzustellende Gewässersohlhöhe angeglichen. Die Oberfläche dieser Übergangsböschung wird mit einer Steinschüttung gesichert, damit die Unterwasserböschung in diesem Bereich durch hydrodynamische Einwirkungen an- und ablegender Schiffe in ihrer baulichen Struktur langfristig erhalten bleibt.

4 Auswirkungen der Maßnahme

4.1 Umweltverträglichkeitsstudie

Zusätzliche erheblich nachteilige Umweltauswirkungen resultieren aus der Anpassung der Gefahrgutliegestelle zwischen UHW-km 1,549 und UHW-km 1,869 nicht. Das im Rahmen der UVU konzipierte Maßnahmenkonzept wird vollumfänglich auch im Bereich der Gefahrgutliegestelle berücksichtigt. Zu erwarten sind erheblich nachteiligen Umweltwirkungen aus der Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm (infolge Worst-Case-Betrachtungen im Baulärmgutachten) mit Beeinträchtigungen der Wohn- und Freizeitfunktion. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zum Baulärmmanagement ist das Vorhaben als umweltverträglich einzustufen.

Die anlagebedingt geringfügige Änderung der Gewässermorphologie durch Einbringen von Wasserbausteinen zur Sohlsicherung sowie die anlagebedingte Überprägung von Makrozoobenthoslebensräumen durch Einbringen von Wasserbausteinen zur Sohlsicherung ist im Bereich der Gefahrgutliegestelle als unerheblich nachteilig zu bewerten, so dass das Vorhaben auch aus dieser Sicht weiterhin als umweltverträglich einzustufen ist.

4.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Aus der baulichen Anpassung der Gefahrgutliegestelle zwischen UHW-km 1,549 und UHW-km 1,869 ergibt sich kein zusätzliches Kompensationserfordernis, da anlagebedingte erhebliche Eingriffe vorhabenbedingt nicht resultieren.

4.3 Flora-Fauna-Habitate

Aus der baulichen Anpassung der Gefahrgutliegestelle zwischen UHW-km 1,549 und UHW-km 1,869 ergeben sich keine zusätzlichen Projektwirkungen, die die für die jeweiligen Erhaltungsziele der Schutzgebiete maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen.

4.4 Artenschutz

Auch infolge der baulichen Anpassung der Gefahrgutliegestelle zwischen UHW-km 1,549 und UHW-km 1,869 resultiert eine Verletzung der Zugriffsverbote für europäische Vogelarten sowie Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie aufgrund der Wirksamkeit der geplanten artenschutzrechtlich motivierten Vermeidungsmaßnahmen und der für die genannten Arten / Artengruppen als pessimal einzustufenden Lebensraumausstattung nicht.

4.5 Kultur- und sonstige Sachgüter (Denkmalschutz)

Im Nahbereich ca. 20 m nördlich der anzupassenden Gefahrgutliegestelle befindet sich die unter Denkmalschutz stehende Schulen-

burgbrücke. Direkte Betroffenheiten durch die baulichen Maßnahmen zur Anpassung der Gefahrgutliegestelle bestehen nicht. Für die Brücke ist eine Beweissicherung geplant.

4.6 Menschen (z. B. durch Emissionen)

4.6.1 Lärm

Es ist davon auszugehen, dass es infolge der baulichen Anpassung der Gefahrgutliegestelle zwischen UHW-km 1,549 und UHW-km 1,869 zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm (infolge Worst-Case-Betrachtungen im Baulärmgutachten) mit Beeinträchtigungen der Wohn- und Freizeitfunktion während der Bauzeit der Spundwände kommt. Die vorgesehene Minderungsmaßnahme des Baulärmmanagements ist auch im Bereich der Gefahrgutliegestelle wirksam.

4.6.2 Erschütterungen

Potenzielle erschütterungsbedingte Auswirkungen auf die denkmalgeschützte Schulenburgbrücke, die aus der Anpassung der Gefahrgutliegestelle resultieren, werden im Rahmen einer baubegleitenden Beweissicherung erfasst.

4.7 Bauliche Anlagen

4.7.1 Schulenburgbrücke

Die unter Denkmalschutz stehende Schulenburgbrücke ist von den Baumaßnahmen für die Gefahrgutliegestelle nicht direkt betroffen. Eventuelle indirekte Auswirkungen aus den benachbarten Baumaßnahmen (Einbringen von Spundwänden und Verankerungen) werden im Rahmen der geplanten Beweissicherung erfasst und behandelt.

4.7.2 Auslaufbauwerk

Im Bereich der Gefahrgutliegestelle befindet sich bei UHW-km 1,663 ein Auslaufbauwerk. Dieses Auslaufbauwerk ist landseitig – unmittelbar hinter der vorhandenen Stahlspundwand angeordnet. In diesem Auslaufbauwerk endet eine Sammelleitung für Regenwasser mit dem Nenndurchmesser DN 900. Das Regenwasser wird aus dem Auslaufbauwerk direkt in die Havel geleitet.

Die Tabelle 14 im Erläuterungsbericht der Beilage 2 wird durch den Eintrag in der folgenden Tabelle ergänzt.

Tabelle 3: Übersicht der betroffenen Ein- und Auslaufbauwerke UHW

Art	BW-Nr.	Bereich	UHW-km	Maßnahmen
		...		
Auslauf	172	Liegestelle mit integrierter Gefahrgutliegestelle	1,663	Anpassung
		...		

Mit den geplanten Anpassungen an der Gefahrgutliegestelle (siehe Bauwerksverzeichnis, Beilage 6.1, BW-Nr. 171) werden auch Anpassungen am vorhandenen Auslaufbauwerk (siehe BW-Nr. 172) erforderlich. Die Anpassung des Auslaufs erfolgt durch eine rohrförmige Verlängerung zwischen den vorhandenen Auslaufbauwerk und der geplanten Stahlspundwand.

Durch die geänderten Bedingungen der Wasserstraße ergibt sich für den Eigentümer die Pflicht, seine, durch die geänderten Bedingungen betroffenen Anlagen, anzupassen bzw. rückzubauen.

5 Inanspruchnahme von Grundstücken

Durch die geplanten unterirdischen Verankerungen der Spundwände sind Inanspruchnahmen von Grundstücken Dritter durch dauernde Beschränkungen vorgesehen. Die im Grunderwerbsplan (Beilage 11.9a) angegebenen dauernd zu beschränkenden Flächen (gelb) entwickeln sich aus dem Verankerungsbereich in der Draufsicht und einem Sicherheitszuschlag nach statischem Erfordernis (siehe auch Beilage 2, Abschnitt 9.3.) Die betroffenen Flurstücke, deren Eigentümer sowie die dauernd zu beschränkenden Grundstücksanteile sind dem Grunderwerbsverzeichnis (Beilage 10.1.1) zu entnehmen.

Abkürzungen und Zeichen

Abkürzungen

AVV	Abfallverzeichnis-Verordnung	NN Nr.	Normalnull Nummer
BinSchStrO	Binnenschiffverkehrsstraßenordnung	QP	Querprofil
BW	Bauwerk	SOW	Spree-Oder-Wasserstraße
BWV	Bauwerksverzeichnis	SÜ	Straßenüberführung
BW _u	unterer Betriebs- und Bemessungswasserstand	SV	Schubverband
bzw.	beziehungsweise	u. a.	unter anderem
d. h.	das heißt	UHW	Untere Havel-Wasserstraße
d. j. E.	der jeweilige Eigentümer	UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
DHHN	Deutsches Haupthöhennetz	WStr	Wasserstraße
DN	Nenndurchmesser (Rohrleitungen)	WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ELWIS	Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice der WSV	z. B.	zum Beispiel
ff.	folgende	physikalische Einheiten	
FFH	Flora-Fauna-Habitat	km	Kilometer (Länge)
GMS	Großmotorgüterschiff	m	Meter (Länge)
HOW	Havel-Oder-Wasserstraße	m ü. NN	Meter über Normalnull (hier Höhe im System DHHN50)
LP	Lageplan		
NHN	Normalhöhennull		

Glossar

Ein-Kegel-Schiff

Ein Fahrzeug, das bestimmte entzündbare Stoffe nach Kapitel 3.2 Tabelle A der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) befördert, wird mit einem blauen Kegel (Spitze nach unten) gekennzeichnet. Für weitere Erläuterungen wird auf die Binnenschiffverkehrsstraßenordnung (BinSchStrO) z.B. im ELWIS verwiesen.