

Pressegespräch

Kleinmachnower Schleuse

Position zum Neubau der nördlichen Schleusenkammer

Argumente für den Bau einer 115 m Schleuse unter Berücksichtigung der Eingriffsminimierung

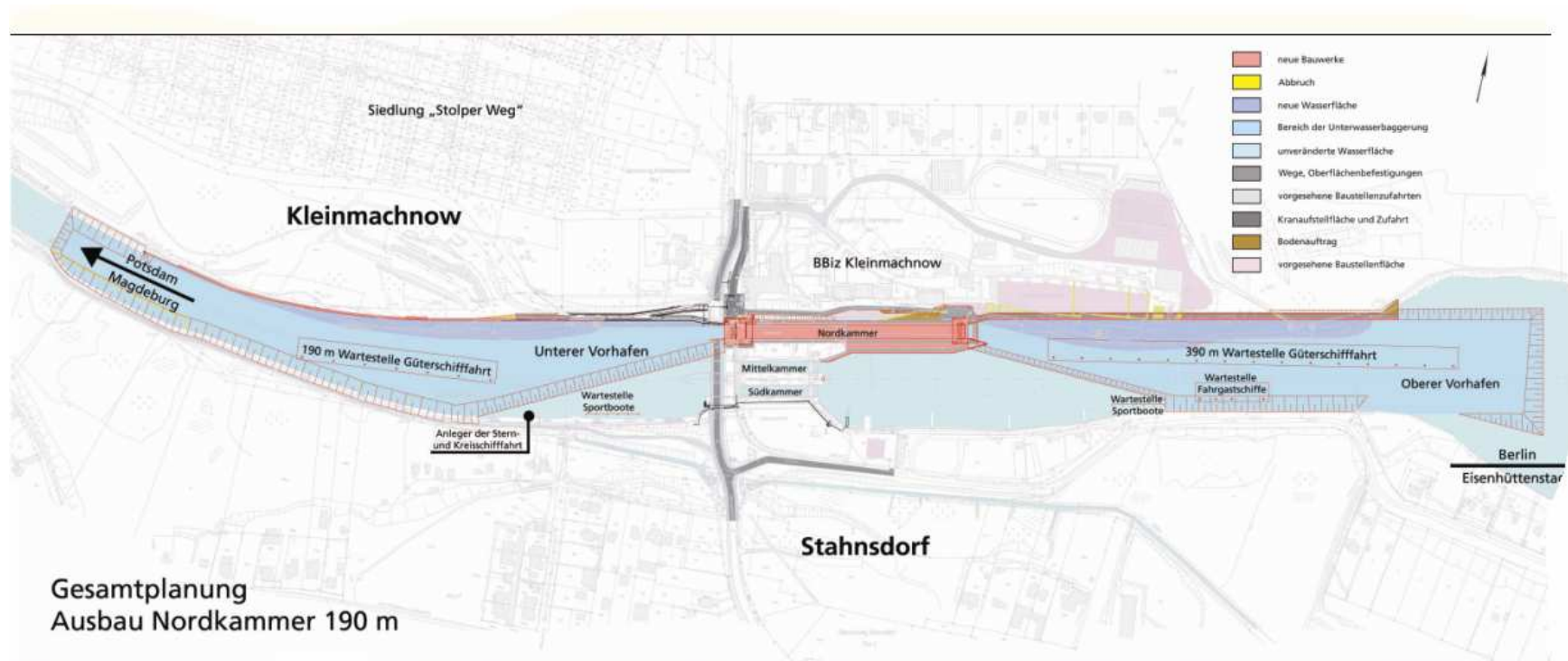
<p>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland</p>  <p>BUND FREUNDE DER ERDE</p>	<p>FÖRDERVEREIN LSG BUSCHGRABEN / BÄKETAL E.V.</p>  <p><i>Förderverein Landschaftsschutzgebiet Buschgraben / Bäketal e.V.</i></p> <p>Förderverein Landschaftsschutzgebiet Buschgraben / Bäketal e.V.</p> <p>Bürgerinitiative „pro Kanallandschaft Kleinmachnower Schleuse“, Projektgruppe im Förderverein Landschafts- schutzgebiet Buschgraben / Bäketal e.V.,</p>
--	--

Übersicht

1. Kurzdarstellung der Alternativen 190m-Schleuse und 115m-Schleuse
2. Bewertung der Schleusenalternativen (190m vs.115m):
 - 2.1 Kriterium: Landgängigkeit
 - 2.2 Kriterium: Erforderliche Ufer-Abgrabungen
 - 2.3 Kriterium: Ökologische Vorteilhaftigkeit
 - 2.4 Kriterium: Verkehrsaufkommen
3. Zusammenfassung:
Alternativenvergleich der 190m- und der 115m-Schleuse
4. Fazit

1. Kurzdarstellung der Alternativen

Plan der 190m-Schleuse



Quelle: WSD-Prospekt

1. Kurzdarstellung der Alternativen

Begründung der WSD für die 190m-Schleuse

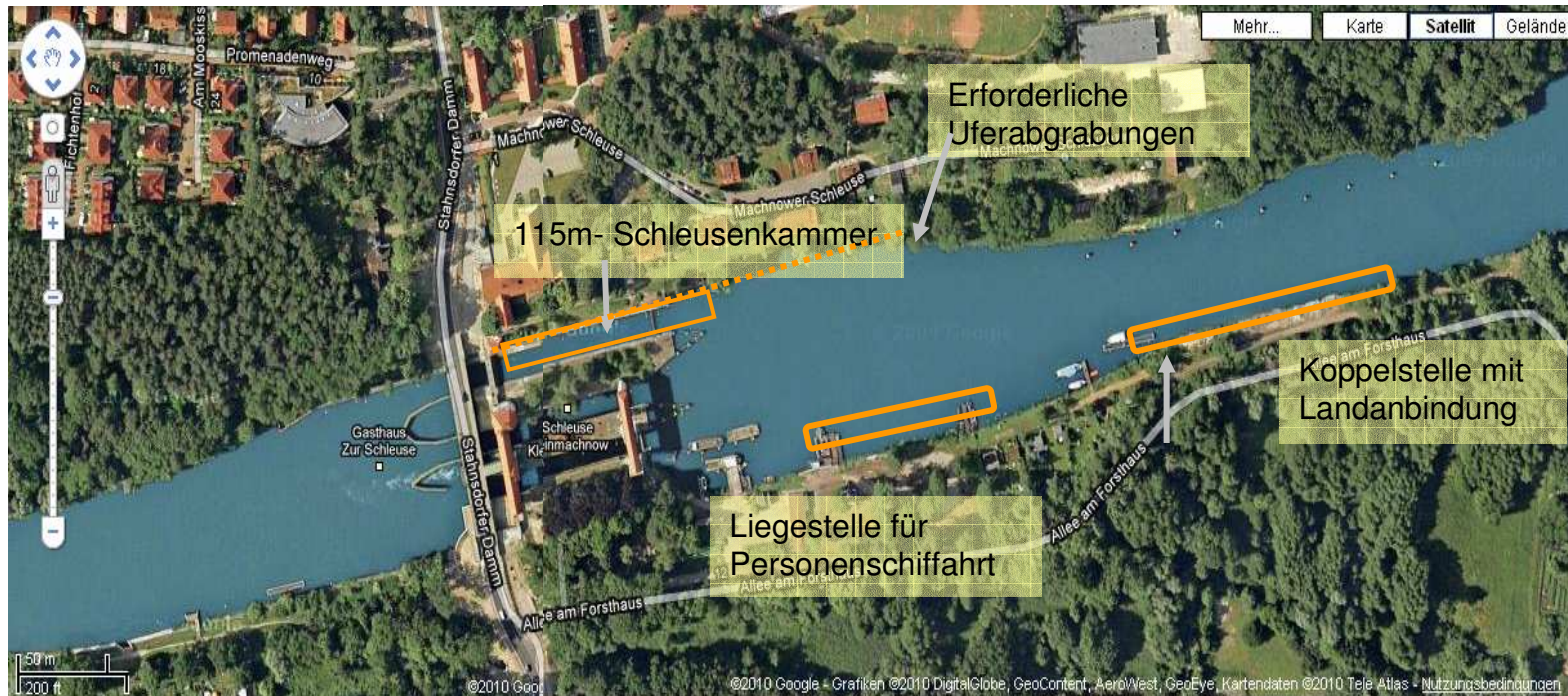
Die 190m-Schleuse stellt nach Ansicht der WSD die ökologisch sinnvollste Variante dar, die zu einer Eingriffsminimierung in die Natur führe und aus diesem Grund befürwortet wird.

Wesentliche Argumente:

- da die Schubverbände länger als 115 m sind, werden zusätzlich zu den Wartestellen **Kopplungsstellen notwendig**. Die Landanbindung dieser Koppelstellen ist zwingend aus rechtlichen Gründen vorgegeben. Diese Umsetzung ist aber nur möglich, wenn sie im Unterhafen in das Flora Fauna Habitat (FFH) Gebiet (EU Naturschutzgebiet) gebaut werden. Aus Gründen der Eingriffsminimierung wurde davon abgesehen.
- die **Manövrierbarkeit der Schiffe** bei Austritt der Schleuse im Oberwasser macht eine Geradeausfahrt unabhängig von der Schleusenlänge erforderlich und sie beruft sich dabei auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Aus diesem Grunde sind die Uferabgrabungen bei beiden Varianten gleich.

1. Kurzdarstellung der Alternativen

Skizze der 115m-Schleuse



Skizze der 115m-Schleuse, Quelle: google maps

1. Kurzdarstellung der Alternativen

Erläuterungen zur 115m-Schleuse

Grundidee für die Realisierung der 115m-Schleuse:

- Vermeidung von Uferabgrabungen für Koppelstellen bzw. Abgrabung an Stellen ohne schützenswertes Gut
- Nutzung der bisherigen Wartestellen im Ober- und Unterhafen für die Koppelmanöver
- Vorverlagerung der Wartestellen

Koppelstellen

- Unterhafen: jetzige Wartestelle (=> keine zusätzlichen Uferabgrabungen!)
- Oberhafen: Koppelstelle am südlichen Ufer ; zur Optimierung der Fahrrinne ist eine Uferabgrabung in diesem Bereich vorstellbar, da hier kein besonderes Schutzgut vorhanden ist.

Wartestellen

- Mittels Einsatz modernster Verkehrslenkungstechnik (Telematik) können die Schiffe ohne großen Zeitverlust den Schleusenvorgang auch von einer vorgezogenen Wartestelle aus durchführen:
- Unterhafen: Autobahnbrücke und/oder unterhalb der Brücke am nördlichen Ufer
- Oberhafen: Einrichtung der Wartestelle oberhalb der Brücke am Zehlendorfer Damm am südlichen Ufer oder an der alten Treidelbahnstation unterhalb der Brücke.

2. Bewertung der Schleusenalternativen (190m vs. 115m):

2.1 Kriterium Landgängigkeit

- Eine zwingend notwendige Landanbindung von Koppelstellen wird seitens der WSD aus der Richtlinie für Schleusenhäfen abgeleitet.
- Dort steht jedoch lediglich im Absatz 6.3 (4), dass *Liegestellen* Landzugang haben müssen.
- Von *Koppel- und Wartestellen* ist in der Richtlinie aber explizit nicht die Rede.
- Koppelstellen werden nur kurzfristig beim Schleusenvorgang zum Koppeln genutzt. Die Forderung nach Landanbindung ist von daher nicht nachvollziehbar und auch aus der Richtlinie nicht ableitbar. (Sicherheitsvorkehrungen lassen sich auch bei Koppelstellen im Wasser treffen!)
- Ähnlich ist es mit den Wartestellen: sie werden auch nur benötigt, damit Schiffe dort auf den Schleusenvorgang warten können. Längere Liegezeiten sind nicht vorgesehen
- Von daher sind seitens der WSD die Wartestellen im Ober- und Unterhafen bei der geplanten 190m-Schleuse *auch mitten im Kanal platziert, aber ohne Landzugang!*

Frage:

Warum sollen Koppelstellen einer 115m-Schleuse zwingend eine Landanbindung brauchen, Wartestellen bei der 190m-Schleuse aber nicht?

Dies scheint nicht objektiv begründbar und nicht nachvollziehbar!

2. Bewertung der Schleusenalternativen (190m vs.115m):

2.1 Kriterium Landgängigkeit

FAZIT:

190m-Schleuse

- KEINE Landzugangsmöglichkeit!!

115m-Schleuse

- angemessene Landanbindung wird ohne große ökologische Eingriffe erreicht
- Im Ober- und im Unterwasser könnten die Wartestellen sogar als Liegestellen mit Landanbindung ausgebaut werden, und zwar an Stellen ohne besonderes Schutzgut.
- Ebenso verfügt in der dargestellten Planungsvariante auch die Koppelstelle im Oberhafen am Südufer des Kanals über einen Landzugang.

Insgesamt erfüllt die 115m-Schleuse das Kriterium der Landgängigkeit besser als die 190m-Schleuse. Es ist nicht nachvollziehbar, dass diese Schleusenlösung gerade nach dem Kriterium der Landgängigkeit gegenüber der 190m-Schleuse, die dieses Kriterium in keinerlei Hinsicht erfüllt, von der WSD verworfen wurde.

2. Bewertung der Schleusenalternativen (190m vs. 115m): 2.2 Kriterium: Erforderliche Ufer-Abgrabungen



Aktuelle Pressemitteilung der WSD vom 12.2.2010:

„Die Verlängerung des heutigen Schleusenbauwerkes liegt, unabhängig von der Kammerlänge, in der Wasserfläche des Kanals und hat keine Landabgrabungen zur Folge, sodass sich aus der größeren Kammerlänge keine größeren Eingriffe bzw. bei einer kürzeren Kammer auch keine geringeren Eingriffe ergeben.“

Rotes Rechteck
und rote Linie =
Geplante 190m-Schleuse
und Baumfällungen /
Ufer- Abgrabungen

Standpunkt BUND / Förderverein / BI:

- Die Länge der *Schleuse* ist nicht entscheidend!
- Vielmehr geht es um die erforderliche Länge der **Schleusenausfahrt**.
- **Eine längere Schleuse erfordert längere Uferabgrabungen!!**

2. Bewertung der Schleusenalternativen (190m vs. 115m):

2.2 Kriterium: Erforderliche Ufer-Abgrabungen

Standpunkt BUND / Förderverein / BI:

- Richtlinie für Schleusenhäfen (Absatz 3(2)):
Vorhäfen mit Krümmungen müssen so angelegt sein, dass **mindestens** die Länge eines Schubverbandes zur Schleusenausfahrt geradlinig verläuft.
 - Für die **190m-Schleuse** ergibt sich daraus eine Gesamtlänge von,
190m Schleuse + 1,5*80m Regelschiffslänge = **310m**
 - Für die **115m-Schleuse** ergibt sich entsprechend eine Gesamtlänge von
115m Schleuse + 1,5*80m Regelschiffslänge = **235m**
- Das bedeutet, dass für die 115m-Schleuse **75m weniger Abgrabungen** erforderlich sind als für eine 190m-Schleuse.
- Warum in beiden Fällen laut WSD die **Abgrabungen das komplette Nordufer bis in den Machnower See (geschätzt 400m) betreffen müssen, ist aus dieser Sicht nicht nachvollziehbar.**
- Die 115m-Schleuse erlaubt (wie auch die jetzige 85m-Schleuse), eine bessere Manovrierbarkeit der Schiffe, da die Bucht im Uferverlauf vor der Schleuse bei einer *kürzeren* Schleuse zum *früheren* Ausschwenken zur Kanalmitte genutzt werden kann. Uferabgrabungen lassen sich dadurch weiter reduzieren!

2. Bewertung der Schleusenalternativen (190m vs. 115m): 2.2 Kriterium: Erforderliche Ufer-Abgrabungen

Weiteres Argument der WSD für Norduferabgrabung bis in den See:

- „Die Lage der Wartestellen im Oberwasser macht dies erforderlich.“
Die Schiffe müssen geradeaus an der Wartestelle vorbeifahren, bis sie den See erreichen.

Konsequenz:

- Die Wartestelle der 190m-Schleuse im Oberwasser hat keinen Landzugang.
- Eine bessere Position der Wartestelle wäre am Südufer:
 - Diese Warte-/Koppelstelle hätte Landzugang, es müssten keine schweren ökologischen Eingriffe erfolgen.
 - Die Uferabgrabung am Nordufer könnte deutlich reduziert werden.
- Nutzung des Südufers für die Warte-/Koppelstelle ist jedoch derzeit nicht möglich, da der Vorhafen durch WSD für den eigenen Bauhof genutzt wird.

**Die hohen ökologischen Eingriffe
(Abgrabung des kompletten Nordufers) sind aus dieser Sicht
erforderlich, da die WSD den Vorhafen für ihre eigenen Zwecke nutzt.**

2. Bewertung der Schleusenalternativen (190m vs.115m):

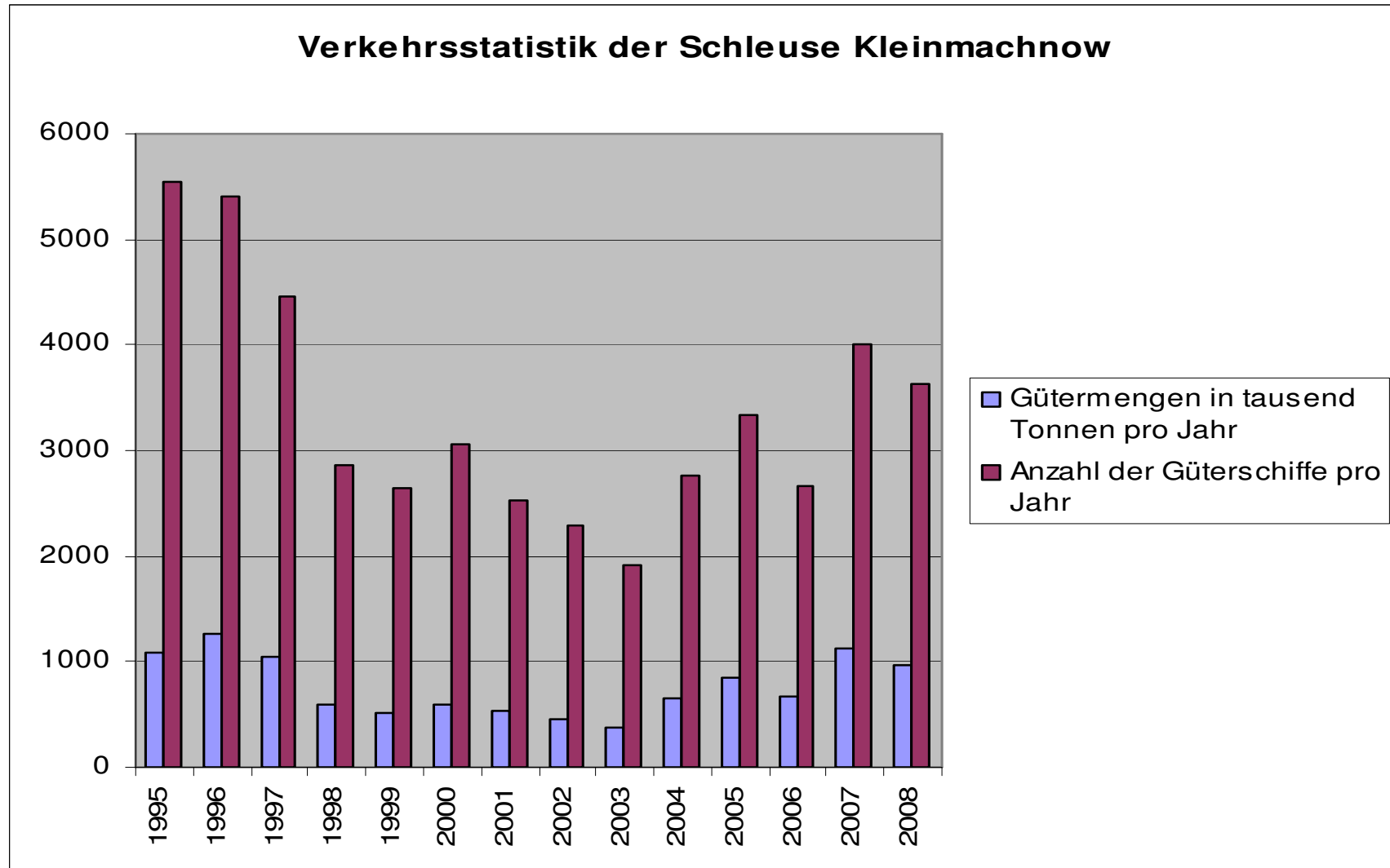
2.3 Kriterium: Ökologische Vorteilhaftigkeit

Argumentation WSD	Argumentation BUND /FörderVerein / BI
<p>Pressemitteilung WSD 12.2.2010</p> <ul style="list-style-type: none">- „Eine 115 m lange Schleuse hätte sogar erheblich größere Landabgrabungen und Baumverluste zur Folge, da sie sehr viel größere Vorhäfen erfordern würde.- Es müssten Koppelstellen für die bereits heute verkehrenden langen Schubverbände in das nördliche Ufer eingebaut werden.- Mit den Koppelmanövern ist eine erhebliche Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner verbunden.“	<p>Dies ist FALSCH!</p> <ul style="list-style-type: none">- Die seitens WSD zitierte zwingende rechtliche Notwendigkeit, dass Koppelstellen Landzugang haben müssen, und damit Uferabgrabungen erfordern, besteht nicht!- Die Lage der Koppelstellen kann in einer 115m-Schleuse so gewählt werden, dass keine Uferabgrabungen erforderlich sind (Lage im Wasser), bzw. an Stellen ohne hohe ökologische Eingriffe!- Die bisherigen Wartestellen im Wasser können als Koppelstellen weiterhin genutzt werden (erneuert und ggf. mit weiteren Sicherheitsmaßnahmen ausgestattet).- Die Lärm- und Abgasbelastung einer 115m-Schleuse<ul style="list-style-type: none">- <i>wird keinesfalls höher, da heute auch vor der Schleuse entkoppelt wird!</i>- Durch das Vorziehen der Wartestellen wird die Lärm- und Abgasbelastung <i>reduziert!</i>

Ökologische Vorteilhaftigkeit der 190m-Schleuse nicht gegeben!

Es besteht KEINE Notwendigkeit, Koppelstellen einer 115m-Schleuse ans Ufer zu bauen!

2. Bewertung der Schleusenalternativen (190m vs.115m): 2.4 Kriterium: Verkehrsaufkommen



2. Bewertung der Schleusenalternativen (190m vs.115m): 2.4 Kriterium: Verkehrsaufkommen

Argumentation WSD

Pressemitteilung WSD 12.2.2010

- „Mit der 190 m Kammer können alle heute verkehrenden Verbände in einer Fahrt bzw.

zwei der heute fahrenden 85 m Schiffe auf einmal geschleust werden.“

Argumentation BUND / Förderverein / BI

- Im statistischen Mittel fahren ca. zehn Güterschiffe pro Tag durch die Schleuse.
- Um den Vorteil auszunutzen, dass zwei Schiffe gleichzeitig geschleust werden können, müssten diese Wartezeiten im statistischen Mittel von ca. 1,2 Stunden in Kauf nehmen.(bei Annahme: Fahrt nur tagsüber)
- Die Auslastung der Schleuse ist gering.
- Prognosen der nächsten Jahre gehen von Stagnation bzw. allenfalls leichtem Wachstum der Güterschiffahrt aus.

Die Richtlinie für Schleusenhäfen fordert hierzu:

- Bei der technischen Planung sind der *zu bewältigende Ziel- und Durchgangsverkehr zu berücksichtigen* (Abs. 3 (2))
- Die Vorgaben der Richtlinie dienen der Orientierung und beruhen auf der Annahme eines *starken bis sehr starken Verkehrsaufkommens*. (Abs. 1(3)).
- Die Einzelplanungen *können davon abweichen* (Abs. 1(4)).

Aus der Richtlinie folgt, dass eine bedarfsgerechte Planung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und des prognostizierten Verkehrsaufkommens zu erfolgen hat!

3. Zusammenfassung: Alternativenvergleich der 190m- und der 115m-Schleuse

Kriterium	190m-Schleuse	115m-Schleuse
Land-anbindung	KEINE!	Landanbindung der Wartestellen, Landanbindung einer Koppelstelle
Manövrier-barkeit	Schwierig, Geradausfahrt bis See-Beginn	Einfacher, Nutzung vorhandener Ufer-Ausbuchtungen
Erforderliche Abgrabungen	- Laut WSD: mehr als 400m (bis in den See), - nach Richtlinie: 310m	235m, dies entspricht im Vgl. zur 190m-Schleuse einem Erhalt von - 160m Uferstreifen gegenüber WSD, - 75m gegenüber Richtlinie
Gestaltung und Nutzung der Vorhäfen	Überlastung des Oberhafens, zweckentfremdete Nutzung durch Bauhof der WSA und Spotbootliegestellen	Effiziente Hafengestaltung, die zügige Schleusungsvorgänge unterstützt
ökologische Eingriffe	Sehr groß (Uferabgrabungen, Baumfällungen, vermehrter Wasserverbrauch)	Wesentlich geringer als bei 190m-Schleuse (Uferabgrabungen geringer, Erhalt des wertvollen Baumbestands und Naherholungsgebiets)
Eingriffs-minimierung	Nach aktuellem Kenntnisstand keinesfalls gegeben	Gegeben
Richtlinien-konformität	In wesentlichen Punkten nicht gegeben	Weitgehend gegeben (besser als 190m-Schleuse)

4. FAZIT

- **Aufgrund der offensichtlich subjektiven Bewertungen der WSD zugunsten der favorisierten 190m-Schleuse wird in Frage gestellt, dass die Planungsfeststellung insgesamt auf einem objektiven Vergleich aller Alternativen beruht und dem Gebot der Eingriffsminimierung genügt.**
- **Außerdem ist die Herstellung der biologischen Durchgängigkeit nach WHG nicht vorgesehen.**

Das Planfeststellungsverfahren ist von daher zu stoppen und den neuen Erkenntnissen anzupassen.

Ein Baubeginn darf erst nach sorgfältiger, objektiver erneuter Prüfung aller Alternativen erfolgen.

Zum Schluss ein Immobilienangebot...

Kleinmachnow

Landkreis Potsdam-Mittelmark



Idyllische Wohnsiedlung am Teltowkanal



Bebauung

Die Wohnsiedlung Machnower Schleuse 1-16, aufgrund ihrer Lage am Ufer des Teltowkanals auch „Kanalsiedlung“ genannt, wurde 1936 errichtet und besteht im vorderen, östlichen Teil des ca. 1,5 ha großen Grundstücks aus sechs freistehenden Wohngebäuden - davon fünf Doppelhäusern und einem vierteiligen Gebäude -, die beidseits einer ruhigen Anliegerstraße angeordnet sind. Die unter Denkmalschutz stehende Wohnsiedlung bildet zusammen mit der benachbarten, ebenfalls denkmalgeschützten Machnower Schleuse ein malerisches, idyllisches Siedlungsensemble. Die Wohngebäude wurden in massiver Ziegelbau-

„Die **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben** wird die Wohnliegenschaft im September 2009 mit regionalen regionalen und überregionalen Inseraten am Grundstücksmarkt platzieren. Bitte fordern Sie sich das ausführliche Exposé bei der unten genannten Ansprechpartnerin der Bundesanstalt an.“