

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost

Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin

(Aufstellende Dienststelle)

Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin

Maßnahmen nach dem Entwurf-HU

1. Ausfertigung

Haushalt des Bundesministers für

Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

Haushaltsjahr 2014

Kapitel 1203 Titel 75111

Entwurf-HU

Nr. I 3715.514.0001

für

Instandsetzung der Ufer des Landwehrkanals (LANDWEHRKANAL- km 0,00 bis
10,73)

Aufgestellt: Berlin, den 19.12.2012 GeschZ 2-231.2-
Geprüft und genehmigt: Magdeburg, den ZLANDWEHRKANAL 4.1.1
, GeschZ
Genehmigt: Bonn, den GeschZ

Der genehmigte Entwurf-HU/AU ist

1. im Endbetrag festgestellt auf €
(Preisstand vom)
2. ergänzt durch genehmigten Nachtrag/Änderungsbericht
Nr. vom um € auf €
(Preisstand vom)
ergänzt durch genehmigten Nachtrag/Änderungsbericht
Nr. vom um € auf €
(Preisstand vom)
ergänzt durch genehmigten Nachtrag/Änderungsbericht
Nr. vom um € auf €
(Preisstand vom)
3. ersetzt durch den neu aufgestellten und genehmigten Entwurf HU/AU
vom mit dem Endbetrag von €
(Preisstand vom)

1. Erläuterungsbereich

1.1 Vorgeschichte, Veranlassung und Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Gegenstand dieses Entwurfes-HU ist die Instandsetzung der Ufer des Landwehrkanals. Der Landwehrkanal ist seit der Wiedervereinigung 1990 eine dem allgemeinen Verkehr dienende Bundeswasserstraße i.S. des WaStrG. Die WSV ist zuständig für das Gewässerbett mit seinen Ufern, für die beiden Schleusen und die zugehörigen Wehre und zwei darüber führende Brücken.

Der Landwehrkanal ist eingetragen als Gesamtanlage unter der Obj. Dok. Nr. 09050364 Landwehrkanal, Uferbefestigung mit Auf- und Abgängen sowie begrüntem Uferstreifen mit Baumpflanzungen und Geländer, Oberschleuse und Flutgraben, Unterschleuse, 1845-50, Ausbau 1883-90 und 1936-40. Der Landwehrkanal hat geschichtliche - hier stadt- und wirtschaftsgeschichtliche sowie verkehrsgeschichtliche - Bedeutung. 1845-50 nach Plänen von Peter Joseph Lennè angelegt, ist der Landwehrkanal die älteste künstlich angelegte Wasserstrasse der Stadt. Der Landwehrkanal war bis zur Eröffnung des Teltowkanals 1906 für den Durchgangsverkehr die wichtigste Berlin umfahrende Wasserstraße. Durch den Landwehrkanal hat vor allem die gewerblich-industrielle Entwicklung in der Luisenstadt und im späteren Kreuzberg von Beginn an entscheidende Impulse erhalten und zu der für dieses Gebiet so typischen engen Mischung von Wohnen und Gewerbe geführt. Sie ist u.a. an den im Stadtbild z.T. noch erkennbaren ehemaligen Ladestraßen greifbar. Der Landwehrkanal war ein wesentliches Grundelement Lennèscher Stadtplanung für diesen neu zu entwickelnden Teil im Süden Berlins. Er war von Lennè stadtbaukünstlerisch und auch in seiner ursprünglichen Gestaltung als Stadtgrenze konzipiert. Von der städtischen Entwicklung überrollt, wurde er mit der Erweiterung des Stadtgebietes 1861 fast durchgängig in das Berliner Territorium einbezogen und erhielt von Hobrecht auch planerisch einen nunmehr urbanen Zuschnitt.

Diesen großstädtischen Charakter hat der Landwehrkanal vor allem im Bezirk Kreuzberg bis heute bewahrt.

Der Landwehrkanal gehört neben der Stadtbahn und der Hochbahn zu den das Stadtbild prägendsten Verkehrsstrassen Berlins. Seine auch heute noch weitgehend gültige bauliche Ausprägung erhielt er bei seinem Ausbau 1883-1890. Mit seinem von Lennè entworfenen malerisch geschwungenen kanaluntypischen Verlauf, den schrägen sandsteinernen Ufermauern, der auf- und abschwingende Mauerkrone, der den Kanalraum maßgeblich prägenden Baumanpflanzungen und Alleen sowie den kanalbegleitenden Grünflächen bestimmt der Landwehrkanal unverwechselbar das Stadtbild Kreuzbergs. Bereits als naturnahes Verkehrsband angelegt, hat der Landwehrkanal nach 1945 in seinem unmittelbaren Umfeld eine hohe Erholungs- und Wohnumfeldqualität entwickelt.

Die Erhaltung des Landwehrkanals liegt wegen der herausgehobenen gesamt-städtischen geschichtlichen und städtebaulichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit¹.

Für die Ufer des Landwehrkanals besteht erheblicher Instandsetzungsbedarf. Bereits 1994 wurde ein Entwurf-HU für die Instandsetzung von Uferabschnitten aufgestellt und es wurden nachfolgend einige Maßnahmen, insbesondere im Bereich des Potsdamer Platzes im Zusammenhang mit vermehrtem Umschlag von Baustoffen für die Neugestaltung des Potsdamer Platzes, umgesetzt. Nach einem teilweisen Ufer einbruch am Maybachufer im Jahre 2007 wurde ein Mediationsverfahren in s Leben gerufen. In den Jahren 2009 - 10 erfolgte eine Komplettsanierung im Bereich von LWK-km 8,11 - 8.20 (linkes Ufer).

An im Jahr 2007 als besonders gefährdet eingestuften Bereichen wurden 6 Pilotstrecken auf einer Länge von 370 m und eine Teststrecke (50 m) ausgeführt. Diese Bereiche befinden sich nach einem gemeinsamen Folgebeschluss des Mediations-

¹ SenStadtUm, Oberste Denkmalbehörde, Auszug aus der Denkmalbegründung des Landesdenkmalamtes, 14. 12.2012

onsforums vom 24.09.2012 (1. Beschluss vom 23.03.2009) vor der Fertigstellung.

Die Notwendigkeit der Maßnahme ist durch umfangreiche Untersuchungen belegt, die im Rahmen der Erarbeitung der Konzeption zum Entwurf-HU vor allem für die Regelbauweise mit ca. 50 % Anteil an der Gesamtuferlänge durchgeführt wurden. Neben dem teilweise schlechten Zustand von Bauwerksteilen, wie dem Massivbaukörper unter Wasser, der Ziegelflachsicht und von Teilen der Holzspundwand haben Standsicherheitsuntersuchungen ergeben, dass die normgerechte Standsicherheit, insbesondere im großen Gleitkreis auch bei weitgehend intakten Uferbauwerken, nicht gegeben ist. Details s. hierzu die Konzeption mit den zugehörigen Anlagen.

Basis für die nachfolgenden Ausführungen ist die, hier angefügte, Konzeption zum Entwurf-HU gemäß VV-WSV 2107 (§6) vom 19.12.2012 mit der darin ermittelten Zielvariante, die die Ufer beidseitig auf der gesamten Kanallänge einschließt. Die Zielvariante wurde erarbeitet und abgestimmt auch innerhalb des Mediationsverfahrens „Zukunft Landwehrkanal“ und mit Beschluss auf der Forumssitzung am 17.12.2012 gemeinsam verabschiedet. Die WSV ist als Teilnehmer des Mediationsverfahrens an diesem Beschluss gebunden.

1.2 Beschreibung der geplanten Maßnahme

Boden-/Baugrund- und Grundwasserverhältnisse:

s. Konzeption bzw. der zugehörigen Untersuchungen und Gutachten

Nachweis der Wirtschaftlichkeit:

Unter der Randbedingung, dass der Landwehrkanal zukünftig von der Berufsschiffahrt nur noch im Einrichtungsverkehr befahren wird, sind die gewählten Instandsetzungsmethoden die kostengünstigsten (s. Konzeption).

Geräteeinsatz:

ggf. im Zuge der Erarbeitung der Entwürfe-AU festzulegen; ansonsten aber in der Verantwortung der später zu beauftra-

genden Unternehmer, bei klarer Bestimmung der Randbedingungen in den Verdingungsunterlagen

Art der Durchführung:

Alle Baumaßnahmen werden öffentlich, ggf. auch europaweit ausgeschrieben. Sondervorschläge oder Nebenangebote werden grundsätzlich zugelassen. Einschränkungen bzw. Randbedingungen sind in den Verdingungsunterlagen eindeutig zu regeln.

Ziel der Maßnahmen gemäß dieses Entwurfes-HU ist es, im Bereich der Regelbauweise durch zielgerechte Verpressungen und Verfüllungen der Hohlräume mit Beton den Zustand der Betonkörper (innerer Standsicherheit), durch Sanierung der Ziegelflachsicht und durch das Vorsetzen von Spundwänden oder durch Vorschütten von Wasserbausteinen die erforderliche Gesamtstandsicherheit herzustellen. An anderen Uferabschnitten erfolgt die Instandsetzung durch weitere entsprechend geeignete Maßnahmen. Alle diese Maßnahmen finden größtenteils unter Wasser statt. Details hierzu s. Konzeption.

Die Planung der Durchführung der Arbeiten erfolgt im Zuge der Erstellung der Entwürfe-AU. Dabei wird auch festgelegt werden, in welchen Einzelabschnitten oder ob die Arbeiten ggf. mit Aufteilung in Baulosen ausgeführt werden.

1.3 Auswirkungen der geplanten Maßnahme, auch auf die Umwelt

Die Auswirkungen der geplanten Maßnahme werden im Wesentlichen geprägt durch die Randbedingungen, Wasserwirtschaft, Naturschutz, Denkmalschutz und Schifffahrt. Im Rahmen des o.a. Mediationsverfahrens wurden alle Realisierungsvarianten (s. Konzeption) auf ihre Auswirkungen auf diese und andere Kriterien geprüft. Im Ergebnis ist festzuhalten:

Es gibt keine gravierenden Auswirkungen auf Wasser- oder Grundwasserstände, weswegen von der zuständigen Wasserbehörde des Landes Berlin ein Einvernehmen in Aussicht gestellt werden konnte.

Eingriffe in Landflächen sind überwiegend nicht erforderlich. Damit reduzieren sich negative Umweltauswirkungen. Der bestmögliche Schutz der den Landwehrkanal säumenden Bäume ist gegeben (bei entsprechend angepasster Verspundung unter baumsachverständiger Begleitung). In expliziter Orientierung der Wasserstraßenunterhaltung auch an den Bewirtschaftungszielen und Maßnahmenprogrammen nach WRRL (BMVBS - Erlaß vom 10.02.2009) werden ökologisch strukturverbessernde Aufwertungsmaßnahmen in die Instandsetzung integriert.

Durch die geplanten Arbeiten und die denkmalschonenden Bauweisen, die überwiegend unter Wasser stattfinden, bleiben Substanz und Erscheinungsbild der Regelbauweise des Landwehrkanals erhalten. Damit wird den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung getragen.

Die gemäß der Konzeption gewählte Zielvariante erlaubt den Weiterbetrieb der zurzeit verkehrenden Schiffsgößen im Einrichtungsverkehr sowie von motor- und muskelbetriebenen Sportbooten.

1.4 Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilungen

Gefährdungsbeurteilungen sowie die Erstellung von SiGe-Plänen erfolgen im Rahmen der konkreten Planungen der Entwürfe-AU.

1.5 Umfang und Art der Bereitstellung von Grundstücken

Nach derzeitigem Planungsstand werden Grundstücke Dritter nicht benötigt werden. Die Arbeiten werden im Wesentlichen vom Wasser aus erfolgen.

1.6 Andere öffentlich-rechtliche Verfahren

Das Mediationsverfahren „Zukunft Landwehrkanal“ wird voraussichtlich Anfang 2013 mit einem gemeinsamen Abschlussdokument, beendet werden. Durch ein solches Dokument dürfen Rechte Dritter nicht berührt und es darf Er-

gebnissen aus ggf. erforderlichen Planfeststellungsverfahren nicht vorgegriffen werden.

Das Erfordernis von Planfeststellungsverfahren wird im Zuge der weiteren Planungen zu den Entwürfen-AU von der Planfeststellungsbehörde in jedem Einzelfall geprüft.

1.7 Gesamtausgaben

Die Gesamtausgaben – ohne Bauleitungsausgaben - betragen (in Euro, Stand per **11.12.2012**):

| | |
|--|-------------------|
| Für Realisierungsvarianten Strecken | 51.741.837 |
| Für Fugensanierung | 1.600.000 |
| Maßnahmen zur ökologischen Durchgängigkeit an Ober- und Unterschleuse (gem. Priorisierungskonzept WSV) | 2.000.000 |
| Maßnahmen zur Gewässerstrukturierung im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung | 1.000.000 |
| Ausgaben netto | 56.341.837 |
| Mehrwertsteuer, 19 v.H. | 10.704.949 |
| Ausgaben brutto | 67.046.786 |

Die Bauleitungsausgaben werden mit 10.057.000 Euro ermittelt, was einem Anteil von 15 % an den Gesamtausgaben entspricht.

Mittelabfluss:

Es wird ein Realisierungszeitraum von 10 Jahren, beginnend ab 2014 veranschlagt. Dabei werden folgende jährlichen Ausgaben zu Grunde gelegt:

| | Mio. Euro |
|-------------|-----------|
| 2014 | 4 |
| 2015 - 2023 | 7 |

Die Reihenfolge bei der Instandsetzung richtet sich nach dem bautechnischen Zustand der jeweiligen Uferabschnitte, welche sich aus der fortlaufenden Bauwerksinspektion (BWI) ergibt.

1.8 Organisation für die Durchführung der Maßnahme

Vor der Erarbeitung der Entwürfe-AU ist die Zuordnung der geplanten Maßnahme zu einer Organisationseinheit der WSV festzulegen. Weitere organisatorische Maßnahmen erfolgen im Rahmen der Planungen zu den Entwürfen-AU. Die Einschaltung von freiberuflich Tätigen ist grundsätzlich möglich.

1.9 Maßnahmen mit Finanzierungspartnern

Im vorliegenden Entwurf sind keine Maßnahmen mit Finanzierungspartnern veranschlagt. Sofern Beteiligungsmaßnahmen seitens der Berliner Behörden oder von anderen Dritten an die WSV herangetragen werden, können diese im Rahmen der Zuordnungsregeln umgesetzt werden oder mit einem Nachtrag zum Entwurf-HU veranschlagt werden. Es sind entsprechende Vereinbarungen abzuschließen.

Im Rahmen der Aufstellung der Entwürfe-AU wird weiterhin geprüft, ob durch defekte Einleitungs- oder Dükerbauwerke Schäden an den Ufern entstanden sind, die bei der Instandsetzung Mehrausgaben verursachen. In derartigen Fällen ist zu prüfen, ob die Betreiber der defekten Bauwerke zur Mitfinanzierung heranzuziehen sind.

Im Bereich der Liegestellen und Anleger ist eine Kostenbeteiligung der Betreiber zu prüfen und ggf. zu vereinbaren.

Aufgestellt:

Berlin, den
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin

.....
(Scholz / BDir)

.....
(Dohms / BOR)

Geprüft:

Magdeburg, den
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost

.....

Genehmigt:

Bonn, den
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

.....

2. Ausgabenberechnung

s. Konzeption E-HU

3. Pläne

s. Konzeption E-HU

4. Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit

Kostenvergleich gem. Konzeption

5. Nachrichtliche Darstellung des Bauleitungsaufwandes

pauschaler Ansatz

6. Ergebnisse Voruntersuchungen

s. Konzeption E-HU

7. Struktur und Gliederung der aufzustellenden Entwürfe-AU

entfällt