

# Thesenpapier zur Kleinmachnower Schleuse

## Argumente für den Bau einer 115 m Schleuse unter Berücksichtigung der Eingriffsmi- nimierung

### 1 Kernaussagen

Nach Vorlage neuer Unterlagen wird offensichtlich, dass die Planung der Kleinmachnower Schleusenanlage gem. Planfeststellungsbeschluss von 2002 in wichtigen Punkten nicht auf einer objektiven Planung und Analyse der diskutierten Umsetzungsalternativen (115m- bzw. 190m-Schleuse) beruht. Das wesentliche Argument der WSD gegen die 115m-Schleuse besteht darin, dass für diese Variante zusätzliche Koppelstellen mit Landzugang in das Ufer gebaut werden müssten, wodurch sie ökologisch gegenüber der 190m-Schleuse nachteilig wäre.

Verwiesen wird dazu auf gesetzliche Vorgaben, nach denen Koppelstellen zwingend Landzugang haben müssen, insbesondere auf die Richtlinie für die Gestaltung der Schleusenvorhöfen der Binnenschiffahrtsstraßen. **Aus dieser Richtlinien ist dieses Erfordernis jedoch nicht ableitbar.** In der Richtlinie für die Gestaltung von Schleusenhöfen wird lediglich die Landanbindung von Liegestellen gefordert. Über Koppel- und Wartestellen finden sich keine expliziten Vorgaben. Koppelstellen können nach der Richtlinie durchaus im Wasser liegen. Bei der 115m-Variante wäre die Landanbindung über vorgezogene Wartestellen möglich. Dagegen erfüllt die 190m-Schleuse dieses Kriterium in geringerem Maße, da nach der aktuellen Planung überhaupt keine Landzugangsmöglichkeit in der gesamten Schleusenanlage besteht. Insofern wird hier seitens der WSD mit zweierlei Maß gemessen. Bestehende Ermessensspielräume werden einseitig und zugunsten der von der WSD favorisierten Lösung genutzt. Gerade das Hauptargument der WSD, die nun umgesetzte Alternative sei die ökologisch sinnvollste, verkehrt sich damit in ihr Gegenteil.

### 2 Alternativlösung einer 115m-Schleuse

Im Dokument „Kleinmachnower Schleuse - Position zum Neubau der nördlichen Schleusenkammer vom 12.2.2010 wird eine Alternativlösung für eine 115m-Schleuse vorgeschlagen. Es wird belegt, dass die 115m-Schleuse die Anforderungen der WSD, vor allem im Hinblick auf die als maßgeblich referenzierte Richtlinie zur Gestaltung von Schleusenhöfen, sogar besser erfüllt als die geplante 190m-Schleuse. Insbesondere geht aus den Ausführungen des BUND hervor, dass die 115m-Variante ohne schädliche Ufereingriffe auskommt und damit **eindeutig die aus ökologischer Sicht eingriffsmindernde Variante darstellt.** Im folgenden wird eine Skizze der alternativen 115m-Schleuse dargestellt. Zu weiteren Ausführungen zu dieser Schleusen-Variante wird auf das Positionspapier des BUND vom 12.2.2010 verwiesen.



### 3 Kriterienvergleich

Trotz intensiver Nachfragen wurde der Öffentlichkeit bislang kein umfassender Vergleich der Alternativen einer 190m- und einer 115m-Schleuse vorgelegt, welcher Grundlage und Bestandteil der Planfeststellung gewesen sein soll. Im genannten Positionspapier des BUND wird ein Alternativenvergleich anhand der wichtigsten Umsetzungskriterien durchgeführt. Die folgende Tabelle fasst die Ergebnisse zusammen:

Kriterium	190m-Schleuse	115m-Schleuse
<b>Land-anbindung</b>	<b>KEINE!</b>	<b>Landanbindung der Wartestellen, Landanbindung einer Koppelstelle</b>
<b>Manövrierbarkeit</b>	Schwierig, Geradeausfahrt bis See-Beginn	Einfacher, Nutzung vorhandener Ufer-Ausbuchtungen
<b>Erforderliche Abgrabungen</b>	- 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
<b>Gestaltung und Nutzung der Vorhäfen</b>	Überlastung des Oberhafens, zweckentfremdete Nutzung durch Bauhof der WSA und Sportboot-liegestellen	Effiziente Hafengestaltung, die zügige Schleusungsvorgänge unterstützt
<b>ökologische Eingriffe</b>	Sehr groß (Uferabgrabungen, Baumfällungen, vermehrter Wasserverbrauch)	Wesentlich geringer als bei 190m-Schleuse (Uferabgrabungen geringer, Erhalt des wertvollen Baumbestands und Naherholungsgebiets)
<b>Eingriffsmini-mierung</b>	Nach aktuellem Kenntnisstand keinesfalls gegeben	Gegeben
<b>Richtlinien-konformität</b>	In wesentlichen Punkten nicht gegeben	Weitgehend gegeben (besser als 190m-Schleuse)

**Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich anhand der genannten Kriterien eine eindeutige Überlegenheit der 115m-Schleuse ableiten lässt. Diese sollte deshalb in der vom BUND vorgeschlagenen Variante umgesetzt werden. Vor allem zeigt der Kriterienvergleich, dass die 115m-Schleuse hinsichtlich der seitens der WSD in den Vordergrund gestellten Argumente der Landanbindung, Richtlinienkonformität und Eingriffsmini-mierung die überlegene Variante darstellt!**

### 4 Fazit

Die „Richtlinie für die Gestaltung der Schleusenvorhäfen der Binnenschiffahrtsstraßen“ ist seitens der WSD-Ost zum Bau der 190 m Kammer recht großzügig ausgelegt und neuere Entwicklungen sowohl der Verkehrslenkung als auch der Umweltgesetzgebung nicht ausreichend berücksichtigt worden. Nach den o.g. Ausführungen verstößt der Planfeststellungsbeschluss von 2002 gegen das Gebot der Eingriffsminimierung und der Europäischen Wasser-rahmenrichtlinien.

**Von daher muss das Bauvorhaben sofort gestoppt werden. Ein Baubeginn darf erst nach sorgfältiger, objektiver erneuter Prüfung aller Alternativen, insbesondere unter Berücksichtigung der seitens des BUND vorgeschlagenen 115m-Schleusenvariante, erfolgen.**