

---

## **2. Sitzung AG „Meilensteine“, Beschlossenes Protokoll**

Datum: 4. Mai 2011  
Uhrzeit: 15.45 – 19.00 Uhr  
Ort: WSA Berlin  
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen  
Protokollantin: Claudia Schelp

Teilnehmer/innen:

WSA Berlin (AG Landwehrkanal): Herr Scholz, Herr Heier, Herr Röske, Herr Neumann

BI/Verein bzw. Anwohner/innen: Frau Dorbert, Herr Appel, Frau Kleimeier, Frau Fortwengel (ab 16.00)

### **Themen der Sitzung:**

#### **1. Stand der IST-Analyse für die Konzeption Entwurf HU**

Zeitplanung für die Konzeption Entwurf HU

Übersicht: Materialien zum Stand der Dinge

Lauf der Unterlagen durch die Verwaltung

Erläuterungen zu den Zeichnungen, Plänen, Tabellen

Auswertung der Erkenntnisse

#### **2. Baumaßnahme am Corneliusufer (Teststrecke; ab Seite 7)**

Statik

Stand der Baumaßnahme

#### **3. Verschiedenes**

Terminankündigung: Untersuchungen zum Makrozoobenthos

Aktuelles: Umgang mit Schadstellen; Stand der Dinge Baustelle Riedel im Urbanhafen

### **Begrüßung**

Die Mediatoren begrüßten die Teilnehmer/innen zur 2. Sitzung der Arbeitsgruppe „Meilensteine“. In der 28. Forumssitzung habe das Forum das Stattfinden und den Termin dieser zweiten Meilensteinsitzung verabredet. Inhaltlich werde es darum gehen, gemeinsam auf den Stand der IST-Analyse für die Konzeption Entwurf HU zu schauen und dessen Inhalte zu besprechen, bevor das WSA sie der WSD Ost übergeben werde. Dies solle Transparenz sicherstellen sowie allen Beteiligten ermöglichen, sich einzubringen, offene Fragen zu klären, inhaltlich zu unterstützen und ggf. auch selbst mitzuarbeiten.

Herr Schael und Herr Lingenauber hatten sich im Vorfeld der Sitzung bei den Mediatoren dafür entschuldigt, an dieser Sitzung leider nicht teilnehmen zu können. Die Mediatoren hatten, wie von Herrn Lingenauber vorgeschlagen, den Denkmalgutachter Herr Bappert eingeladen, jedoch keine Rückmeldung von ihm erhalten. Da die Leiterin der AG Landwehrkanal im WSA, Frau Dr. Ernst, an der Sitzung nicht teilnehmen konnte, nahm zusätzlich zu Herrn Heier auch der Amtleiter des WSA, Herr Scholz, teil.

Die Mediatoren griffen auf, dass es im Vorfeld der Sitzung zu Irritationen gekommen sei, ob die Sitzung überhaupt stattfinden werde und erläuterten dies kurz. Alle Teilnehmer/innen freuten sich darüber, dass die Sitzung nun durchgeführt werden könne und dass so viel Material zu sehen sei (zahlreiche Zeichnungen und Tabellen hingen an Pinnwänden im Raum).

Herr Heier kündigte an, im weiteren Sitzungsverlauf auch Neues zum Stand der Dinge an der Baustelle Corneliusstraße zu berichten: dort würden in der nächsten Woche (9.-13.Mai 2011) die Baumanbindungen abgebaut, so dass der Landwehrkanal in Kürze „betonklotzfrei“ sein werde.

Frau Voskamp verwies darauf, dass dies einen Meilenstein für die Mediation darstelle.

Herr Kessen berichtete, dass Herr Bärthel / WSD-Ost die Mediatoren im Vorfeld der Sitzung darum gebeten habe, um Verständnis dafür zu werben, dass es sich bei dem heute präsentierten Material um Entwurfsstände handele, die noch nicht veröffentlicht werden dürften. Herr Scholz unterstützte diese Bitte indem er darauf hinwies, dass es auch noch Veränderungen an den jeweiligen Inhalten geben könne. Er erklärte zu den angesprochenen Irritationen, dass diese innerhalb seiner Verwaltung entstanden seien und dass er froh sei, dass der Termin nun doch stattfindet. Herr Kessen erklärte, dass in seiner Wahrnehmung es das Interesse aller Beteiligten sei, dass die AG Landwehrkanal konzentriert arbeiten könne - und am besten werde das funktionieren, wenn alle Beteiligten in der Mediation durch eine gemeinsame und transparente Kommunikation die Sicherheit hätten, gut über den Stand der Arbeiten informiert zu sein. Die Mediatoren freuten sich darüber, dass die WSD-Ost sich gegenüber dieser Argumentation offen gezeigt und damit das Stattfinden des Termins ermöglicht habe.

Zu der Frage, ob bzw. wie sich möglicherweise das Fehlen von Frau Dr. Ernst auf die Arbeit der AG Landwehrkanal auswirken werde, konnte noch keine Aussage gemacht werden. Herr Scholz stellte in Aussicht, dass Frau Dr. Ernst nach derzeitigen Kenntnisstand am 23. Mai 2011 zurück erwartet werde.

## **1. Stand der IST-Analyse für die Konzeption Entwurf HU**

### **▪ Zeitplanung für die Konzeption Entwurf HU**

Zum Einstieg in die inhaltliche Arbeit erkundigten sich die Teilnehmer/innen danach, ob es heute nur um das IST gehen werde oder auch bereits um das SOLL.

Herr Scholz erklärte, dass er den Abgabetermin für die Konzeption Entwurf HU am 30. September 2011 derzeit nicht gefährdet sehe. Herr Heier ergänzte, dass es kleine Verschiebungen einiger Teiltermine geben könne, z.B. durch Zuarbeiten Dritter außerhalb der Arbeitsgruppe Landwehrkanal im WSA, er aber keine Änderung des Zeitplans als Folge daraus erwarte. Dies sei die derzeitige Sicht der Arbeitsebene der AG Landwehrkanal. Die WSD-Ost könne zur Zeitplanung insgesamt ggf. noch Konkretes beitragen, insbesondere was die jeweiligen Zeitbedarfe für notwendige Abstimmungsprozesse angehe. Heute gehe es vor allem darum, den Teilnehmer/innen einen Überblick über den Stand der IST-Erfassung zu verschaffen.

Frau Voskamp wies darauf hin, dass es noch einer sehr konkreten Abstimmung darüber bedarf, wie genau die Zeitplanung für die erforderlichen Rückkopplungsprozesse mit dem Forum aussehen könnte. Sie wies in diesem Zusammenhang erneut darauf hin, dass dies in den bisherigen Übersichten zeitlich immer in den Berliner Sommerferien eingeordnet war und bereits mehrfach auf diese Herausforderung für die gemeinsame Arbeit hingewiesen worden sei. Herr Appel äußerte seine auch bereits in anderen Sitzungen vorgetragene Irritation über die Unterscheidung zwischen einem WSV-SOLL und einem Forums-SOLL und deren Einordnung in die bisherigen Zeitplanungsübersichten des WSA. Er erkundigte sich zudem nach der Verbindlichkeit des genannten Termins: 30. September 2011, um mögliche zeitliche Spielräume für Rückkopplungsprozesse ggf. ausloten zu können. Herr Scholz erklärte, dass er keine Veranlassung sehe, an der Einhaltung dieses Termins zu zweifeln - aus seiner Sicht laufe die AG Landwehrkanal gerade richtig warm. Er selbst sei im Verlauf der Vorbereitung des heutigen Termins angenehm überrascht davon gewesen, was die AG Landwehrkanal alles schon geschafft und erarbeitet habe.

▪ **Übersicht: Materialien zum Stand der Dinge**

Herr Heier erläuterte den Stand der Arbeiten und gab einen Überblick über die Unterlagen, die in der heutigen Sitzung gezeigt würden. Viele der Anregungen, die die Teilnehmer/innen der 1. Meilensteinsitzung eingebracht hätten, seien bereits in die heute zu präsentierenden Unterlagen eingeflossen. Dabei handele es sich insbesondere um folgende Inhalte:

- Klassifizierung der Boden Härte nach DIN,
- Fahrband im Kanal,
- Vermessung der Sohle,
- Statik,
- Wasserwirtschaft,
- Bäume.

Herr Heier erklärte, dass die AG Landwehrkanal auch bereits an Inhalten des SOLLs arbeite und sich beispielsweise Gedanken gemacht habe über die Fächer der technischen Möglichkeiten für die Sanierung.

▪ **Lauf der Unterlagen durch die Verwaltung**

Frau Kleimeier erkundigte sich danach, ob das WSA bereits Unterlagen weitergereicht habe. Herr Heier erklärte, dass einige Unterlagen bereits an die Mittelbehörde (WSD-Ost) weitergereicht worden seien, ob die WSD-Ost diese wiederum an das BMVBS weitergeleitet habe, entziehe sich seiner Kenntnis. Herr Scholz erläuterte daraufhin den formalen Ablauf des Laufs der Unterlagen durch die verschiedenen Verwaltungsebenen. Wichtig sei, dass die Konzeption Entwurf HU insgesamt „aus einem Guss“ sein werde. Zur Übersicht:

Wer ...	Behörde:	WSA	WSD	BMVBS
... macht was?	Leistung:	stellt auf	prüft	genehmigt
	Unterschrift:	Herr Scholz	Herr Bärthel / Herr Hildebrandt	Frau Dr. Rette- meier

Da er, Herr Scholz, die Unterlagen noch nicht unterzeichnet habe, sei auch offiziell noch nichts weitergeleitet worden. Er erläuterte, dass es früher, vor etwa 25 Jahren, mehr Zwischenschritte in Form von Entwurfsständen gegeben habe; dies sei zwischenzeitlich auf zwei Schritte, nämlich auf die Haushaltsunterlage (HU) und die Ausführungsunterlage (AU) gekürzt worden. Um die Handhabung umfangreicher Unterlagen - wie hier für die Sanierung des Landwehrkanals - zu verbessern, habe es sich als notwendig erwiesen, vorab jeweils eine Konzeption zum Entwurf HU zu erstellen und einzureichen. Im Oktober 2010 habe das WSA – wie berichtet – für den Landwehrkanal dazu einen ersten Anlauf unternommen. Ergebnis sei gewesen, dass noch zahlreiche Unterlagen zu erstellen und einzuarbeiten seien, was derzeit im Gange sei.

▪ **Erläuterungen zu den Zeichnungen, Plänen, Tabellen**

Die Vertreter der AG Landwehrkanal, Herr Heier, Herr Röske und Herr Neumann erläuterten die im Raum an Pinnwänden präsentierten Materialien.

Herr Heier erläuterte, dass sie versucht hätten, die hilfreichen Anregungen aus dem Teilnehmerkreis der 1. Meilensteinsitzung in die alle Informationen umfassende Excel-Tabelle „Landwehrkanal linkes Ufer km 10,72 bis 0,0“ (und entsprechend *rechtes Ufer* u.a.) einzuarbeiten<sup>1</sup>. Besonders in Bezug auf die Bodenarten bzw. -härten stelle dies eine große Herausforderung dar: Dabei habe sich gezeigt, dass aus ihrer Sicht eine Benennung der jeweiligen Bodenarten nicht wirklich hilfreich sei im Sinne der Erkennbarkeit und Vergleichbarkeit des Einbringaufwands von Spundwänden. Daher haben sie sich entschlos-

<sup>1</sup> Detaillierte Angaben zu dieser Tabelle befinden sich im Protokoll zur 1. Sitzung „AG Meilensteine“ sowie auf der Internetseite des Verfahrens [www.landwehrkanal-berlin.de](http://www.landwehrkanal-berlin.de) unter „Arbeitsgruppen“

sen, eine Klassifizierung aus der DIN zu übernehmen, die sich auf Rammarbeiten beziehe und die auch für die Klassifizierung von Pressarbeiten am Landwehrkanal geeignet erscheine. Die Klassifizierungsskala reiche von 1 (leichte Rammpbarkeit) bis 5 (schwerste Rammpbarkeit). Dadurch könne man einen Überblick gewinnen und eine erste Tendenz erkennen. In der Tabelle wird dies aufgeführt unter: „Rahmenbedingungen“ und „Rammpbarkeit nach BAW-Gutachten“. Frau Kleimeier schätzte dies als eine hilfreiche Ergänzung ein. Bei Durchsicht der Tabelle fiel ihr auf, dass die Böden eher zu schwerer „Rammpbarkeit“ bzw. eigentlich „Pressbarkeit“ hin tendierten.

Herr Neumann erläuterte, dass sie die Anlagen Dritter - wie Einlaufbauwerke, Düker, Fahrgastanlagen und Schiffsliagestellen - zwischenzeitlich aus der großen Excel-Tabelle herausgenommen und diese in einer separaten Liste erfasst haben. Damit solle erreicht werden, dass die Excel-Tabelle insgesamt handhabbar bleibe. Der Liste sei auch zu entnehmen, welche Anlagen Dritter sich im Bereich der Regelbauweise der Ufermauer befänden.

Auf der Grundlage des Baumkatasters seien weitere Angaben zum Baumbestand unter „Randbedingungen“ Kategorie „Bäume“ eingearbeitet worden:

- „Bäume bis maximal 5 m Entfernung ab Uferlinie“,
- „Bäume mit überhängenden Ästen an der Uferlinie“ und
- „Bäume mit überhängenden Ästen über 1,75 m zur Uferlinie“.

Herr Appel regte an, die Tabelle in Datenbank-Form zu bringen, da dies hilfreich sei für die spätere Bereitstellung und Anwendung der Daten im Internet.

Frau Kleimeier erkundigte sich, inwiefern die Anregung aus der 1. Meilensteinsitzung aufgenommen worden sei, die Liste der Anlegestellen mit Infos und Details aus den jeweiligen Nutzungsverträgen der Reedereien zu ergänzen. Hierzu erläuterte Herr Scholz, dass das aus seiner Sicht entscheidende Detail in den Nutzungsverträgen die Ausbauklausel sei: Diese besage, dass der Nutzer weichen müsse, wenn die WSV etwas am Kanal bzw. an den Ufermauern verändern wolle. Während der Nutzungsdauer sei der jeweilige Nutzer für die Instandhaltung der Ufermauer zuständig. Wenn der Nutzer aufgrund einer Maßnahme der WSV weichen müsse, falle im Anschluss daran die Verantwortung wieder an den vorherigen Nutzer zurück. Aus diesem Grund sei er bei der Genehmigung für Herrn Sahner / vanLoon auch so entspannt gewesen. Zu unterschiedlichen Zeiten seien in der Vergangenheit unterschiedliche Nutzungsverträge geschlossen worden; an den in der Tabelle eingetragenen Aktenzeichen könne er ablesen, ob die Ausbauklausel jeweils Teil des Nutzungsvertrags sei oder nicht; das WSA benötige daher keine weiteren Angaben dazu in der Tabelle. Da die eingetragenen Aktenzeichen alle verhältnismäßig jungen Datums seien, müsste die Ausbauklausel auch Bestandteil aller Verträge sein. Frau Kleimeier ergänzte, dass sie zwischenzeitlich Gelegenheit gehabt habe, solch einen Nutzungsvertrag einzusehen und dass sie erstaunt gewesen sei, wie einfach eine Kündigung von Seiten der WSV sei. Herr Scholz verwies in diesem Zusammenhang darauf, dass es noch andere Rechtsvorschriften gebe, die es zu berücksichtigen gelte. Diese basierten u.a. auf dem Privatrecht, das z.B. eine Gleichberechtigung der Nutzer beinhalte - was eine Kündigung ggf. deutlich erschweren könnte. Aus seiner Sicht stelle sich die Situation insgesamt eher entspannt dar, da es laut der Tabelle nur 12 Nutzer am Landwehrkanal gebe.

Anschließend berichtete Herr Röske über neue Erkenntnisse zum **Gewässergrund**. Besonders plastisch – insbesondere im Unterschied zu Peilungszeichnungen – waren die Erkenntnisse der Untersuchungen in den Plänen „Akustische Vermessungen – Multi-Beam Sonar – Landwehrkanal Km 0,00 – 10,49“, erstellt von „Sea Terra“, nachvollziehbar: die Höhenlagen bzw. Wassertiefen wurden mithilfe einer kräftigen Farbskala dargestellt (je tiefer, desto dunkler). An einem besonders dunklen und damit tiefen Punkt erläuterte Herr Röske, dass es sich um eine Stelle handle, an der erkennbar sei, dass hier die großen Fahrgastschiffe manövrieren würden. Dies sei deshalb so interessant, weil es Auswirkungen auf das Bauwerk habe. Die meisten Schiffe bewegten sich in eher tieferen Bereichen; anders stelle sich

---

die Situation beispielsweise an der Liegestelle des Hotels Esplanade dar, die relativ hoch liege (grün dargestellt). In einem nächsten Schritt könnten die Pläne zum Gewässergrund mit den Plänen der Fahrbänder (Fahrbahnen der Schiffe) verglichen werden.

Herr Scholz erläuterte, dass die Pläne, in denen die Fahrbänder der Fahrgastschiffe dargestellt seien nur mithilfe einer neuen Software erstellt werden konnten. Er erläuterte dies am Beispiel des Plans „Gewässerbett Landwehrkanal – Amt 715 ABz 2 (Nebenstrecke SOW) – Trasse 40 m x 6 m Talfahrt – km 5,76 bis km 4,78“. Die „Trasse“ bezeichne dabei die Maße des Schiffskörpers. Er erläuterte weiter, dass diese Berechnungen früher zeit- und arbeitsaufwändig von Hand erstellt worden seien und es dafür heute eine Software gebe. Mit ihrer Hilfe habe die Erstellung und Berechnung der Daten für ein Schiff nur einen Tag gedauert. Dabei sei das WSA vom Wasserstraßenneubauamt (WNA) unterstützt worden. Anhand einer Skizze erläuterte er, wie die Wasserstraße analog einer Autostraße trassiert werde: Jedes Schiff habe einen Sicherheitsabstand, der in den Zeichnungen als grüne Linie dargestellt sei und der sich aus der Größe des jeweiligen Schiffes und der jeweiligen Geschwindigkeit ergebe. Als Bemessungsgrundlage dient das derzeit größte auf dem Landwehrkanal fahrende Schiff (47,6 m x 7 m). Die Fahrbahn bzw. das Fahrband dieses Schiffes haben sie zusammen mit dem Sicherheitsabstand in die Zeichnung eingetragen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung sei vom WSA seit Auftreten des ersten Schadens von 8 km/h auf 6 km/h heruntersgesetzt worden. Geschwindigkeitsabstufungen erfolgten gewöhnlich in Schritten von 2 km/h. Bei 4 km/h sei ein Schiff nicht mehr manövrierfähig, erklärte er, daher sei das Manövrieren bergauf auch einfacher als bergab. Die Geschwindigkeit von 6 km/h sei im Landwehrkanal günstiger als die Geschwindigkeit von 8 km/h, da dadurch weniger Wartezeit nötig und damit eine bessere Taktung für die Schiffe an der Schleuse möglich sei. Seit 2010 sei auch die zugelassene Länge der Schiffe im Landwehrkanal von 67 m auf 49 m reduziert worden. Das WSA habe seinerzeit vom Senat eine Geschwindigkeit von 8 km/h und den Zweirichtungs-Verkehr für den Landwehrkanal übernommen und beides erst im Jahre 2007 geändert, erklärte Herr Scholz. Da eines der zentralen Ziele der Mediation die nachhaltige Nutzung des Kanals sei, stelle sich nun die Frage, welche Schifffahrt im Landwehrkanal künftig zugelassen werden könne.

Auf Nachfrage aus dem Teilnehmer/innenkreis erklärte er, dass die Richtung des derzeitigen Einrichtungsverkehrs stromabwärts sei, da die Wartemöglichkeiten in der Spree vor der Oberschleuse räumlich günstiger seien als an der Unterschleuse: hier sei die Wasserfläche größer und biete den Schiffen die Möglichkeit, sich in Rang legen zu können. Aufgrund der Sperrung einiger Teilbereiche der Spree für Kleinboote, sollen diese auf dem Landwehrkanal in beide Richtungen fahren können, um ihnen so eine Durchquerung der Stadt zu ermöglichen.

Die Kartendarstellung zeigte nun tatsächlich Bereiche, in denen das Fahrband des Schiffes den Sicherheitsabstand zur Uferbefestigung überschreitet bzw. nicht einhalten kann - diese Bereiche waren gelb dargestellt. Herr Scholz erläuterte anschaulich, dass ein Student in einer Prüfungssituation danach gefragt, antworten müsste, dass dieses Schiff (Bemessungsschiff) für den Kanal nicht zugelassen werden könne. Wenngleich der Sicherheitsabstand zunächst vor allem eine rechnerische Größe darstelle und in der Praxis sichtbar nichts passiere, so sei davon auszugehen, dass die Nähe der Schiffe zum Ufer Auswirkungen auf den Zustand der Ufermauer habe. Dies auf Dauer hinzunehmen, widerspräche aus seiner Sicht dem Ziel einer nachhaltigen Kanalnutzung. Auch beim zweitgrößten Schiff (40 m x 6 m) komme es noch zu Bereichen gelber Überlagerungen. Erneut wies er darauf hin, wie unfassbar es aus heutiger Sicht sei, dass man bis vor kurzem noch Zweirichtungsverkehr zugelassen habe. Für solche besonders brisanten und engen Stellen gelte es nun auch zu klären, welche Sanierungsvariante hier sinnvoll sei, da beispielsweise zusätzliche Spundwände die Fahrbahn noch weiter einengen würden. Als Amtsleiter liege u.a. in seinem Aufgaben- und Verantwortungsbereich zu überlegen, welche maximale Schiffsgröße er künftig im Landwehrkanal zulassen wolle. Dazu könne er z.B. mithilfe der Software ermitteln lassen, bis zu welcher Schiffsgröße der Sicherheitsabstand noch einzuhalten wäre (sich keine gelben Flächen mehr zeigten). Diese Entscheidung werde nicht heute fallen. Aus finanziellen bzw. personalbedingten Gründen würden diese Berechnungen von der WSV normalerweise nur für Wasserstraßen der höheren Klassen 3, 4 und aufwärts erstellt. Dank der Mediation habe dies nun auch für den

Landwehrkanal erfolgen können, trotz seiner niedrigeren Klassifizierung. Aus den Erkenntnissen am Landwehrkanal würde die WSV auch wichtige Erkenntnisse für andere Wasserstraßen ziehen. Herr Scholz erläuterte weiter, dass die Großbeerenbrücke die derzeit limitierende Stelle für die Schiffe im Kanal sei. Für diese Brücke sei das Land Berlin, d.h. die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zuständig. Falls der Senat vorhabe, an dieser Brücke einmal Baumaßnahmen vorzunehmen, könnte es eine Überlegung sein, seitens des WSA anzuregen, die Durchfahrtshöhe dann auch zu vergrößern. Herr Röske gab zu bedenken, dass die Brücke nach Aussage von Herrn Lingenauber die historische Originalgröße der Brücken am Landwehrkanal habe und er es damit für unwahrscheinlich halte, dass der Denkmalschutz einer Vergrößerung der Brücke zustimmen werde.

#### ▪ **Auswertung der Erkenntnisse**

Die Nachfrage der Teilnehmer/innen, ob den Reedereien diese neuen Erkenntnisse bereits bekannt seien, verneinte Herr Heier mit dem Hinweis, dass diese förmlich „brandneu“ seien.

Herr Scholz betonte nochmals, dass es sich beim Landwehrkanal in gewisser Weise um eine exemplarische Wasserstraße handele, an der die Verwaltung die Chance habe, in vielerlei Hinsicht dazu lernen zu können. Ohne die Mediation hätten all diese Erkenntnisse nicht gewonnen werden können, weil die Fragen so nie gestellt worden wären. Herr Appel knüpfte daran an, indem er erklärte, dass es aus seiner Sicht so sei, dass durch die Havarie am Landwehrkanal im Jahr 2007 die Nachhaltigkeit in den Fokus gerückt sei. Er regte an, dass der Slogan des WSA daher noch treffender lauten würde: „Wir machen nachhaltige Schifffahrt möglich.“

Frau Kleimeier erkundigte sich nach den Kriterien, nach denen die Auswertung dieser Pläne erfolgen werde. Herr Scholz erläuterte, dass ein erster Schritt darin bestünde zu prüfen, bei welchen Schiffsabmessungen kein Gelb mehr bzw. keine Überschneidung von Abstandsflächen zu den Ufern auftreten würde. Parallel dazu werde die AG Landwehrkanal ermitteln, in welchen Uferbereichen welche Art der Sanierung ausgeführt werden könne. Dabei spielten auch die Kosten eine maßgebliche Rolle.

Herr Kessen wies darauf hin, dass insbesondere der Kriterienkatalog des Forums die Kriterien für die Auswertung definiere. Für eine gute gemeinsame Lösung könne nicht nur ein Aspekt als Grundlage für eine Entscheidung herangezogen werden. Zur Veranschaulichung erklärte er, dass die zu findende Lösung in gewisser Weise Analogien aufweise zum Charakter eines kubistischen Gemäldes: jede/r bringe sich mit dem ein, was ihr/ihm aus ihrer/seiner jeweiligen Sicht wichtig sei und habe dabei auch eine eigene Hauptblickrichtung. Möglicherweise könne eine Lösung für die maximale Geschwindigkeit der Schiffe auch bei 7 km/h liegen. Die Reeder hätten in früheren Sitzungen beispielsweise erklärt, dass sie bei 6 km/h aufgrund der nachlassenden Manövrierfähigkeit in stärkerem Maße Bugstrahlruder einsetzen müssten und dass die Motoren, wenn sie nicht ausgelastet seien, mehr Abgase ausstoßen würden. Der Kriterienkatalog enthalte u.a. auch das Kriterium zur Langlebigkeit der Schiffsmotoren. Er erläuterte, dass er diese Punkte beispielhaft jetzt nur deshalb nenne, weil die Reedereien in dieser Sitzung nicht vertreten seien und sie daher nicht selbst einbringen könnten. Herr Scholz klärte darüber auf, dass das WSA nur für Baubestand und Bautechnik zuständig sei, Festlegungen bezüglich der Schiffsmotoren gingen über die Belange des WSA hinaus, hierfür sei das BMVBS Ansprechpartner. Herr Kessen wies darauf hin, dass dieses Thema jedoch nicht über die Belange des Mediationsforums hinausginge. Herr Scholz setzte seine Schilderung der Vorgehensweise fort: das WSA ermittle auch einen Nutzen-Kosten-Faktor<sup>2</sup> und erst wenn dieser Faktor bei „3“ läge, wäre die Sanierungsnotwendigkeit erreicht. Abschließend werde die Entscheidung im Forum vorgestellt werden. Frau Voskamp und Herr Kessen betonten, dass lediglich die Vorstellung dieser Entscheidung den Teilnehmer/innen nicht aus-

<sup>2</sup> Nachrichtlich aufgenommene zusätzliche Hinweise: „Faktor 3“ heiße dass der Nutzen 3 x höher liege als die Kosten; die Verwaltung berechne dies volkswirtschaftlich. Grundlage sei ein Nutzen-Kosten-Kompendium, das als Richtlinie herangezogen werde, um große bzw. komplexe Maßnahmen nach Nutzen-Kosten-Faktor einordnen zu können.

---

reichen werde: um am gemeinsamen Denkprozess dranbleiben zu können, benötigten die Teilnehmerinnen noch einen Zwischenschritt.

## 2. Baumaßnahme am Corneliusufer (Teststrecke)

### ▪ Statik

Herr Heier berichtete, dass das Ingenieurbüro GuD die statischen Berechnung fertig gestellt und Prof. Dr. Weihs diese zwischenzeitlich geprüft, bewertet und bestätigt habe. Die AG Landwehrkanal habe ihrerseits die Unterlagen geprüft und der BAW (Bundesanstalt für Wasserbau) zur Prüfung übermittelt. Ergebnis der Berechnungen sei, dass

- in Uferabschnitten ohne Bäume eine Ufermauer bis zu einer Höhe von maximal 3,15 m über der Ziegelflachschiicht
- in Uferabschnitten mit Bäumen eine Ufermauer bis zu einer Höhe von maximal 2,00 m über der Ziegelflachschiicht

standsicher sei.

Für den kleinen und auch für den großen Gleitkreis müssten sowohl die Ziegelflachschiicht als auch die Fugen intakt sein. Der Erdkörper (Massivkörper) müsse intakt sein, um ein sicheres Auflager für die Ziegelflachschiicht darstellen zu können und um den großen Gleitkreis zu sichern. Eine Lösung mit Erdnägeln sei denkbar, wenn diese geschickt angeordnet seien. Bei den Berechnungen für baumbestandene Ufer sei nicht so sehr die jeweilige Größe eines Baumes entscheidend, sondern die Höhenlage des Lasteintrags (entspricht der Höhe, in der sich die Wurzeln befinden). Ein Baum, der weiter oben wurzeln würde, sei dabei statisch günstiger für die Mauer. Dies hänge nicht von der Baumart ab, sondern von jedem einzelnen Baum. Eine Verallgemeinerung sei nicht möglich, sondern jede Situation müsse der Einzelfallprüfung unterzogen werden. An der Corneliusstraße sei dies auch für jeden Baum einzeln untersucht worden.

Auf Nachfrage von Frau Kleimeier bezüglich der Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Statik, erläuterte Herr Heier, dass er die Statik erst bereit stellen könne (z.B. im Gläsernen Büro), wenn die BAW ihre Zustimmung erteilt habe. Bis dahin könnten sich noch Änderungen ergeben. Zur Frage nach der Zeitdauer der Prüfung durch die BAW könne er leider keine Angabe machen. Das WSA bot an, die Statik bei Bedarf in einem separaten Arbeitsgruppen-Termin zu erläutern, zu dem dann z.B. auch Herr Dr. Mittag eingeladen werden könne.

Herr Röske betonte, dass Prof. Dr. Weihs sich darauf eingelassen habe – d.h. in diesem Einzelfall Untersuchungen vorgenommen und damit Verantwortung übernommen habe –, sei deshalb so besonders, weil dazu bisher niemand bereit gewesen sei.

Die Situation am Landwehrkanal sei gänzlich anders als bei Deichanlagen, ergänzte Herr Scholz auf Nachfrage: auf Deichen seien keine Bäume zulässig. Die frühere Aussage der BAW, dass auf den Ufern keine Bäume stehen sollten, sei daher so zu werten, dass man auf „Nummer Sicher“ habe gehen wollen. Herr Appel bedauerte, dass diese früher geäußerte BAW-Meinung leider sehr verbreitet sei und selbst Baumsachverständige der Meinung seien, das Wurzelwerk ufernaher Bäume könne die Ufermauer schädigen (sog. Mauerboxer). Im sei daher wichtig, dass diese neue Erkenntnis aus seiner Sicht unbedingt in die entsprechenden Kreise hinein kommuniziert werden müsse.

Die diesbezüglich vorliegenden statischen Berechnungen gelten zunächst nur für die Corneliusstraße, da auch nur dort die Bäume untersucht worden seien, erläuterte Herr Heier. Mit der Weiterbeauftragung der geophysikalischen Untersuchungen wolle er noch warten, bis die Statik zur Corneliusstraße von der BAW geprüft zurück sei, da es sich um ein neues Vorgehen handele. Das Büro GuD sei bereits weiter beauftragt. Prof. Dr. Weihs könne die geophysikalischen Untersuchungen jedoch nicht auch für den

ganzen Kanal erstellen, da es seine zeitlichen Möglichkeiten als Hochschulprofessor überschreiten würde. Einzelne Mitarbeiter von Prof. Dr. Weihs hätten wohl überlegt, sich mit dieser Art der Untersuchung selbständig zu machen, zum Stand der Dinge darüber habe er jedoch keine klaren Informationen. Frau Kleimeier betonte, dass es ihr bei der möglichen Weiterbeauftragung geophysikalischer Untersuchungen nur um die nächsten 5 Stellen (370m + Teststrecke) gehe, nicht um den ganzen Kanal. Das WSA nahm diese Überlegung auf und Herr Scholz plädierte abschließend dafür, zunächst die Stellungnahme der BAW abzuwarten.

#### ▪ **Stand der Baumaßnahme**

Herr Heier berichtete über den aktuellen Stand der Baumaßnahme am Corneliusufer: Die Spundwände seien bis auf einen Teilbereich erfolgreich eingebracht worden. Der Crush-Piler und alle anderen Baumaschinen seien abgerückt. Der verbleibende Teilbereich, in dem aufgrund der sehr harten Mergelschicht die Spundwände nicht auf Endtiefe eingebracht werden konnten, werde zu einem späteren Zeitpunkt bearbeitet. Auch die Hinterfüllung habe stattgefunden (vgl. auch aktueller Newsletter des WSA).

Die durchgeführten Maßnahmen sicherten den großen Gleitkreis für den ganzen Abschnitt, so dass die letzten 20 Baumanbindungen jetzt entfernt werden könnten. Es sei zu einer kleinen zeitlichen Verzögerung gekommen, da zur Durchführung der Beseitigung der Baumanbindungen für den Zeitraum von zwei Tagen eine Straßensperrung habe beantragt werden müssen. Am 11.5.2011 sollen die Sicherungen von den Bäumen gelöst werden. Ausführende Firma hierfür sei die Landschaftsbaufirma Pfeil. Herr Dr. Barsig werde als Baumsachverständiger während der Arbeiten anwesend sein. Am 12. und 13.5.2011 sollen die Betonklötze abtransportiert werden. Ein Schwerlastkran (Selbstlader) der Firma Steinmann werde jeweils zwei Klötze aufladen, sie zum Lagerplatz eines WSA-Außenbezirks transportieren, abladen, zurück fahren und die nächsten Klötze holen. Der Kran an sich werde als baumfreundlich eingestuft, entscheidend sei aus Sicht von Herrn Heier der Kranfahrer.

Herr Heier bat die Anwesenden etwaige Anregungen oder Hinweise zu der geplanten Maßnahme zu äußern, da sie bereits Erfahrungen beim Aufbau und auch beim Abtransport der anderen Klötze gesammelt hätten. Die Mediatoren begrüßten die Haltung von Herrn Heier, das Potenzial der Mediationsteilnehmer/innen bei Vorbereitung und Durchführung der Maßnahme zu nutzen.

Frau Kleimeier schlug vor, bereits einen Tag früher als bisher vorgesehen mit den vorbereitenden Maßnahmen, wie z.B. dem Lösen der Baumanbindungen, zu beginnen, damit man sich nicht der Gefahr aussetze, unter Zeitdruck geraten zu können. Herr Heier nahm dies auf und fasste es dahingehend zusammen, dass sie damit möglicherweise noch größere Sicherheit darüber gewännen, dass die Mitarbeiter der Firmen hinreichend langsam, sorgfältig und damit baumschonend arbeiten würden. Er werde am morgigen Tag die Firma Bunte und die Firma Pfeil treffen und werde dies ansprechen. Herr Dr. Barsig habe sich bisher auf den 11.5.2011 eingerichtet. Herr Kessen regte an, Herrn Dr. Barsig zu befragen, wie er dies einschätze und ob man möglicherweise mehr Zeit oder alternativ mehr Leute benötige für die vorbereitenden Arbeiten.

Herr Appel wies darauf hin, dass es zu diesem meilensteinartigen Ereignis eine Pressemitteilung geben sollte. Er treffe häufig auf Personen, die davon ausgingen, dass die Klötze für immer stehen bleiben würden. Dank der Arbeit von Frau Bodenmeier werde die Einbindung der Medien bereits sehr gut vorbereitet, berichtete Herr Scholz. Frau Bodenmeier und er hätten für den 12. oder 13.5.2011 vor Ort einen Termin mit dem Aufnahmeteam der Berliner Abendschau vereinbart.

Abschließend erklärte Herr Heier, dass die Firma WKH die Baustelle am Corneliusufer eingerichtet und das Büro GuD die Ufer kartiert habe, so dass die Firma WKH nun mit der Verfügung beginnen werde. Da er vermutete, dass Interesse an den Fugarbeiten bestehe, schlug er vor, hierfür den vorgesehenen Termin „Sie fragen wir antworten“ (SFWA) zu nutzen; statt wie sonst im WSA könnten die Beteiligten sich vor Ort auf der Baustelle treffen, um sowohl die Fugarbeiten anzusehen, als auch die Beseitigung der Betonklötze bzw. die vorbereitenden Arbeiten dazu. Die Teilnehmer/innen befürworteten den

---

Vorschlag und bitten darum, dass die konkrete Zeitangabe dafür im Newsletter dieser Woche bekannt gegeben werden solle. Sie regten an, auch Herrn Lingenauber oder Frau Kayser zu dem Termin einzuladen, da es um Fugen am Baudenkmal ginge und hierfür jeweils Abstimmungsbedarf von den Vertreter/innen des Denkmalschutzes angemeldet werde.

### 3. Verschiedenes

#### ▪ **Terminankündigung: Untersuchungen zum Makrozoobenthos**

Herr Röske berichtete, dass nach Absprache mit Frau Klima von der BfG (Bundesanstalt für Gewässerkunde) am 18. Mai 2011 Untersuchungen zum Makrozoobenthos im Berliner Landwehrkanal stattfinden werden. Interessierte Teilnehmer/innen des Mediationsverfahrens seien herzlich eingeladen, dabei zu sein.

Die Mediatoren boten an, eine dementsprechende Einladung an die Forumsteilnehmer/innen zu versenden. Die Teilnehmer/innen regten an, die Experten Herrn Schael und Herrn Lücking um ihre Teilnahme an dem Termin zu bitten.

#### ▪ **Aktuelles**

Am Ende der Sitzung stellten die Teilnehmer/innen Fragen zu aktuellen Themen an Herrn Scholz:

- Auf die neu festgestellten Schadstellen am Landwehrkanal angesprochen, erklärte Herr Scholz zunächst, dass es sich dabei nicht unbedingt um neue Stellen handeln müsse; manchmal würden Wahrnehmungen bei erneuter Befahrung auch anders bewertet; und manchmal würden Zustände sich aber auch verändern. Das Vorgehen des WSA sei - wie bekannt und bewährt -, die Schadstellen zunächst mit Big Bags zu sichern.
- Bezugnehmend auf die Sitzung „VorOrtSofort: Baustelle Reederei Riedel am Urbanhafen“ am 18.4.2011 erläuterte Herr Scholz, dass es in der Verantwortung von Herrn Freise liege, die zuständigen Behörden zu kontaktieren. Neue Informationen lägen ihm noch nicht vor. Mit Herrn Augsten habe er - wie beim VorOrtSofort Termin angekündigt - inzwischen über die Situation gesprochen. Der Inhalt des Gesprächs unterliege dem Datenschutz. Wichtig sei ihm auch anzuerkennen, dass mit dem ABz (Außenbezirk) viele Dinge auch schon sehr gut gelaufen seien.  
Der Nutzungsvertrag für die Liegestelle Riedel am Urbanhafen (Liegestelle der „Iskele“) laufe in der bisherigen Form weiter und könne nicht einfach aufgelöst werden. Zurzeit zahle Herr Freise die Gebühr für eine Liegestelle und nicht die (höhere) Gebühr für eine Restaurantschiff-Liegestelle. Die Teilnehmer/innen kamen darin überein, Herrn Freise in der nächsten Sitzung um Vorstellung und Erläuterung seiner Projekte zu bitten.

#### **Verabschiedung**

Sowohl von Seiten des WSA als auch von Seiten der anderen Sitzungsteilnehmer/innen wurde die heutige 2. Sitzung der AG Meilensteine als sehr positiv empfunden und kommentiert.

Um 19.00 Uhr schlossen die Mediatoren die Sitzung, bedankten sich bei allen und wünschten ihnen einen schönen Abend.