

5. Sitzung AG Maybachufer / Kottbusser Brücke: Beratung über die Baumaßnahmen der Reederei Riedel an der Anlegestelle Maybachufer/ Kottbusser Brücke, Beschlossenes Protokoll

Datum: 12. Juli 2010
Uhrzeit: 15.30 – 18.40 Uhr
Ort: WSA Berlin
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen
Protokollantin: Claudia Schelp

Teilnehmer/innen:

WSA Berlin: Frau Dr. Ernst, Herr Heier, Frau Bodenmeier
BI/Verein „Bäume am Landwehrkanal“ bzw. Anwohnerinnen: Frau Dorbert, Herr Appel, Frau Kleimeier, Frau Fortwengel
Reederei Riedel: Herr Freise
SpreeCab GmbH: Herr Heß
Denkmalschutz: Herr Bappert
Bezirksamt Neukölln: Herr Mechelhoff (Grünflächenamt), Frau Schlittgen (Stadtplanungsamt)
Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg: Herr Pirch (FB Stadtplanung)
SenGesUmV: Frau Schulze, Herr Buge (beide II D 2)

Begrüßung

Die Mediatoren begrüßten die Teilnehmer/innen und insbesondere die Gäste. Sie erinnerten daran, dass diese Arbeitsgruppe innerhalb dieses Mediationsverfahrens bereits vier Mal getagt habe. Zu Beginn sei es vor allem um die Art und Weise der Instandsetzung der Ufermauer an der Anlegestelle Kottbusser Brücke gegangen. Nachdem hierfür gemeinsam Lösungen erarbeitet worden seien, die sich derzeit im Bau befinden, gehe es nun um die land- und wasserseitige Ausgestaltung der Anlegestelle der Reederei Riedel. Sie begrüßten als Gäste in der heutigen Sitzung: Frau Schlittgen vom Stadtplanungsamt Neukölln, Herrn Pirch vom FB Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg sowie Frau Schulze und Herrn Buge von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz. Herr Pirch bat um Verständnis dafür, dass er nur 2 Stunden Zeit habe und dann gehen müsse.

Stand der Dinge

Herr Kessen fasste die bisherige Entwicklung für alle zusammen: Herr Freise habe angeboten, seine Planung für die Anlegestelle Kottbusser Brücke im Mediationsforum bzw. in dieser Arbeitsgruppe vorzustellen. Dabei gehe es um folgende zwei inhaltliche Schwerpunkte:

- die (wasserseitige) Ausgestaltung des Anlegestegs und
- die (landseitige) Ausgestaltung der Zuwegung zum Anlegesteg.

Die letzte, d.h. die 4. Sitzung der Arbeitsgruppe am 11.5.2010 habe damit geendet, dass die Architektin Frau Thurley, die Herr Freise mit der Planung beauftragt hat, zugesagt hatte, den Planungsstand anhand von 3D-Ansichten zu visualisieren. Aufgrund einer früheren Äußerung von Herrn Lingenauber sei der Anlegesteg von ihr als 90 m langes durchgehendes Bauwerk geplant worden. Zwischenzeitlich habe Herr Lingenauber diesbezüglich Gesprächsbedarf angemeldet. Herr Freise ergänzte, dass die Planung des Steges in der jetzigen Form insbesondere aufgrund der Anregungen aus dem Forum entwickelt worden sei: einerseits berücksichtige die Planung Anlegemöglichkeiten für Sportboote und Wasser-

taxis und andererseits ermögliche sie einen behindertenfreundlichen und familiengerechten Zugang. Herr Kessen erinnerte daran, dass in der Mediation bereits besprochen worden sei, was wem wie wichtig sei bei der Ausgestaltung, um sicherzustellen, dass die Interessen und Bedürfnissen möglichst aller in die Planung einfließen können. Insbesondere die Ausgestaltung des landseitigen Zugangs sei Thema der letzten Sitzung gewesen. Gesprächsverlauf und –ergebnis könne im Einzelnen im Protokoll der 4. Arbeitsgruppensitzung nachgelesen werden.

Anlass für die heutige Sitzung sei u.a., dass Herr Lingenauber in der 22. Forumssitzung am 17.5.2010 erwähnt habe, dass es zu dem geplanten Anleger eine Stellungnahme vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gebe. Keinem der Beteiligten war dies bis dahin bekannt, so dass dieser Hinweis zu allgemeinem Erstaunen geführt habe. Daraufhin seien die Mediatoren vom Forum beauftragt worden, zu versuchen, Zugang zu dieser Stellungnahme zu erhalten und möglichst allen zugänglich zu machen. Nachdem dies gelungen war, habe der nachzulesende Inhalt und auch der Zeitpunkt der Erstellung, nämlich Januar 2010, bei den Beteiligten in der Mediation zu vielen Fragezeichen und Irritationen geführt. Daher sei man nun in einer Phase der Entschleunigung: Diese diene dazu, dass allen Teilnehmer/innen die Chance gegeben werde, auf den gleichen Informations- und Wissensstand zu kommen. Ziel der heutigen Sitzung sei es daher, Transparenz herzustellen. Darüber hinaus sollen alle gemeinsam und mit Blick auf die Zukunft überlegen, wie eine solche Situation künftig vermieden werden könne. Hier gelte es, alle Möglichkeiten zu nutzen, dass das Mediationsverfahren betreffende Informationen und Unterlagen künftig möglichst frühzeitig in die Diskussion eingespeist werden. Nach dieser kurzen Einleitung bat er Herrn Freise darzustellen, wie sich für ihn der Stand der Dinge darstelle.

Herr Freise verdeutlichte erneut das große Interesse der Reederei Riedel an der Instandsetzung und zeitgemäßen Herrichtung der Anlegestelle Kottbusser Brücke in Abstimmung mit dem Mediationsforum. Hierzu gebe es bereits mehrere Planungen, die den Teilnehmern/innen des Mediationsverfahrens Zukunft Landwehrkanal vorgestellt und die auf Grundlage der gemeinsamen Gespräche auch immer weiter entwickelt worden seien.

Herr Freise erläuterte, dass mindestens ein Fahrgastschiff zwei- bis dreimal pro Tag von dieser Anlegestelle aus zur Brückenfahrt ablege. Um Leerfahrten zu vermeiden, sei geplant, dass das Linienschiff, das von dort aus starte, auch über Nacht dort liegt. Der Anleger Kottbusser Brücke sei seit 70 Jahren Liegestelle der Reederei Riedel. Zurzeit baue die Reederei ein Ausweichquartier in Oberschöneweide, um künftig den Landwehrkanal und insbesondere die Anlegestelle Kottbusser Brücke zu entlasten. Wie genau die bauliche Ausgestaltung aussehen werde, d.h. ob der Anleger als eine durchgehende 90 m lange Anlage errichtet oder eher unterteilt werde in drei einzelne Stege und ob ggf. ein Teil des Steges so ausgestaltet werde, dass Sportbooten ein Anlegen ermöglicht bzw. erleichtert werden könne, sei für ihn noch offen. Ihm als Vertreter der Reederei und auch ihm persönlich sei besonders wichtig, dass die Zuwegung zum Anleger, auch über planungsrechtliche Vorschriften oder Erfordernisse hinaus, behinderten- und familienfreundlich hergestellt werde. Aus seiner Sicht bedeute dies den Bau einer Rampe vom Maybachufer hinunter zur Anlegestelle. Zur Veranschaulichung präsentierte Herr Freise die zwischenzeitlich erstellten 3D-Zeichnungen¹. Danach werde sich der niedrigere Bereich des Stegs, d.h. der für Sportboote u.a., im Bereich der Ankerklause befinden. Für die Fahrgastschiffe sei es dort am schwierigsten, anzulegen.

Die Mediatoren gaben Gelegenheit für Fragen aus dem Teilnehmerkreis.

Herr Pirch fragte Frau Dr. Ernst, ob das Anlegen von Sportbooten WSA-seits dort erlaubt sei bzw. ob das geplant sei, künftig zu erlauben. Frau Dr. Ernst bejahte dies und erklärte, bis zu einer Geschwindigkeit von 5 km/h dürften Sportboote – anders als derzeit die Fahrgastschiffe, für die der Einrichtungsverkehr gelte – im Landwehrkanal in beide Richtungen fahren; teilweise müssten sie sogar von der Spree auf den Landwehrkanal ausweichen.

¹ Siehe auch auf der Homepage des Verfahrens unter www.landwehrkanal-berlin.de unter „Materialien und Texte“

Frau Kleimeier erinnerte an die Ergebnisse der 4. Sitzung dieser Arbeitsgruppe. Sie fasst ihre früher bereits vorgetragenen Bedenken bezüglich des geplanten behindertengerechten Zugangs zusammen: Da im betreffenden Bereich des Maybachufers zweimal pro Woche der Wochenmarkt stattfindet und der Anleger an den ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) nicht bzw. sehr schlecht angebunden sei, zweifle sie an der Eignung der Anlegestelle, sie behindertengerecht herzustellen – insbesondere da dies derzeit dann wohl der einzige Anleger am Landwehrkanal sei, der einen behindertengerechten Zugang anbiete. Wie in den vorherigen Sitzungen vorgeschlagen, plädierte sie erneut dafür, eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, in der untersucht werden solle, welche Anlegestellen am Landwehrkanal im Hinblick auf die jeweiligen Rahmenbedingungen überhaupt geeignet wären für das Angebot eines barrierefreien Zugangs. Die Erreichbarkeit mit Auto und Bus/ÖPNV sei beispielsweise für sie ein wichtiges Kriterium hierbei.

Herr Freise legte erneut seine Argumente zugunsten der Schaffung eines familien- und behindertenfreundlichen Zugangs in zeitgemäßer Form dar. Er teilte zudem nicht die Auffassung einiger Teilnehmer/innen, dass seine Reederei damit ein Alleinstellungsmerkmal erlangen würde. Die Sorgen der Anwohner/innen versuchte er dahingehend auszuräumen, dass er seine bisherigen Erfahrungen schilderte und seine darauf basierende Einschätzung der künftigen Entwicklung darlegte:

Ein gezieltes Anfahren des Anlegers mit Bussen und ein damit verbundenes höheres Verkehrsaufkommen sei seiner Einschätzung nach nicht zu befürchten; das Angebot eines barrierefreien Zugangs für alle Menschen, sei eine zeitgemäße Serviceleistung, die den Sowieso-Fahrgästen zugute kommen werde. Erfahrungsgemäß plane jeder behinderte Mensch, der sich auf Reisen begeben, sehr genau im Voraus; kaum jemand scheine sich spontan zu entschließen, eine Bootsfahrt zu unternehmen, ohne sich zuvor über die Möglichkeiten genau zu informieren. Dies würden die Anfragen, die an seine Reederei gerichtet würden, belegen. Er rechne daher nicht mit einer zusätzlichen Frequentierung des Anlegers oder gar mit einem „Behindertentourismus“.

Frau Kleimeier legte daraufhin nochmals die Hintergründe dar, die sie mit Sorge erfüllten: 75% der Fahrgäste seien Touristen; sobald in dem zubringenden Touristenbus ein/e Rollstuhlfahrer/in mitfahre, würde der Bus künftig ebendiesen Anleger mit dem behindertengerechten Zugang anfahren. Damit das Ein- und Aussteigen aus dem Bus möglichst störungsfrei und sicher erfolgen kann, müssten ihrer Auffassung nach gesonderte Parkplätze für Busse und Taxen ausgewiesen werden. Da sie die Erfahrung gemacht habe, dass Busfahrer/innen wegen des Betriebs von Klimaanlage bzw. Heizung beim Parken häufig die Motoren laufen ließen, befürchte sie eine weitere zusätzliche Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner/innen.

Herr Kessen erinnerte an den bereits erlangten Diskussions- und Erkenntnisstand zu diesem Thema indem er darauf hinwies, dass die behindertenfreundliche Herstellung des Zugangs wohl ein gefordertes Muss sei, das sich aus den geltenden Bauvorschriften ergebe. Insofern könne nicht grundsätzlich über ein „Ob“ verhandelt werden, sondern nur über ein „Wie“. Darüber hinaus habe Herr Freise deutlich gemacht, dass es ihm persönlich ein Anliegen sei, behinderten- und familienfreundliche Angebote zu schaffen. Herr Freise erkenne an, dass der Anleger Kottbusser Brücke aus mehreren Gründen nicht der am besten geeignetste Ort dafür sein mag; das ändere aber nichts an der Notwendigkeit und auch nichts an seinem persönlichen Anliegen. Herr Mechelhoff bestätigte, dass eine behindertengerechte oder –freundliche Errichtung des Zugangs baurechtlich gefordert sei und die Reederei damit gar keinen Handlungsspielraum habe, das „Ob“ grundsätzlich in Frage zu stellen. Für Themen der öffentlichen Anbindung, der Parkplatzsituation, des Marktgeschehens etc. sei Herr Freise nicht der richtige Ansprechpartner, ergänzte Herr Kessen. Wichtig sei jetzt, nicht die Diskussion der letzten Sitzung zu wiederholen, sondern das Potenzial der heutigen Runde zu nutzen.

Herr Freise wies ergänzend darauf hin, dass er plane, am Anleger Nalepahafen in Oberschöniewiede Busparkplätze auszuweisen. Dies soll ein weiterer Beitrag sein zur Entlastung von Anlegerstandorten mit schwierigen Anbindungs- und / oder Verkehrsverhältnissen.

Stellungnahme des FB Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg

Herr Kessen knüpfte an seine einleitenden Worte zur heutigen Sitzung an: Nachdem die Beteiligten in den vergangenen vier Sitzungen ihre jeweiligen Interessen und Bedürfnisse geklärt hätten im Hinblick auf eine breit abgestimmte Planung der Anlegestelle, sei nun die (zwischenzeitlich allen vorliegende) Stellungnahme des FB Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg vom Januar 2010 aufgetaucht, deren Inhalt bei vielen Beteiligten große Irritation hervorgerufen habe. Bei Herrn Freise hatte diese zunächst sogar eine spontane Ablehnung weiterer Diskussionen und Sitzungen darüber in dieser Arbeitsgruppe zur Folge. Dankenswerterweise habe er es sich noch einmal anders überlegt, so dass es doch dazu gekommen sei, dass alle an einem Tisch säßen, um über ggf. offene Fragen zu sprechen und die Situation gemeinsam zu klären. Herr Kessen bat zuerst Herrn Pirch darum, für alle zu erläutern, wie es zu der Stellungnahme gekommen sei.

Herr Pirch erklärte, der FB Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg sei Ende letzten Jahres 2009 von SenGUV zur Stellungnahme zu dem Bauvorhaben „Abriss und Neubau des Anlegestegs“ aufgefordert worden. Die landseitige Fläche befinde sich im Bezirk Neukölln, während Wasserfläche und Ufermauer zu Friedrichshain-Kreuzberg gehörten. Nachdem er weitere Unterlagen angefordert und erhalten habe und er sich mit der Neuköllner Kollegin Frau Janke von der Unteren Denkmalbehörde getroffen habe, seien sie darin überein gekommen, dass jeder eine eigene Stellungnahme erstellen werde. Herr Pirch habe zur Thematik des Stadt- und Landschaftsbildes Stellung genommen. Mit der Kollegin sei er zuvor gemeinsam zu dem Schluss gekommen, dass der Antrag unter bestimmten Voraussetzungen genehmigungsfähig sei.

Inhalte und Bedeutung der Stellungnahme für die Planung und für die Mediation

Herr Freise erklärte, dass einige der in der Stellungnahme formulierten Bedingungen für seine Reederei deutliche Einschränkungen zur Folge hätten und der bisherigen Nutzung widersprächen. Bisher habe er an der Anlegestelle Kottbusser Brücke Liegestellen für drei Fahrgastschiffe unterhalten. Herr Pirch erläuterte daraufhin, davon ausgegangen zu sein, dass dieser bisherige Bedarf durch den neuen Anleger in Oberschöneweide nicht mehr gegeben sei. Herr Freise legte erneut dar, dass – um Leerfahrten zu vermeiden – zusätzlich zum Anleger in Oberschöneweide eine Liegestelle an der Kottbusser Brücke benötigt werde. Herr Pirch signalisierte, dass ihm diese Information nicht vorgelegen habe und dass sich darüber natürlich reden lassen werde. Allerdings könne er sich derzeit nicht vorstellen, dass sich die gemeinsame Nutzung der Anlegestelle von Sportbooten und Fahrgastschiffen konfliktfrei vertragen werde; es könne aus seiner Sicht nur ein „Entweder-Oder“ geben. Aus städtebaulicher Sicht schätze er ein, dass die geplante Anlage aufgrund der Größe und Gestaltung des Vorhabens das Landschaftsbild und das Erscheinungsbild des unter Denkmalschutz stehenden Landwehrkanals beeinträchtigen würde. Herr Kessen äußerte, bis jetzt wahrgenommen zu haben, dass die Stellungnahme überwiegend auf Basis von Annahmen erstellt worden sei. Auch habe er die Sorge der Beteiligten in der Mediation wahrgenommen, dass sie aufgrund des Inhalts der Stellungnahme in ihrer Arbeit weit zurückgeworfen würden, damit womöglich wieder „bei null“ wären und neu beginnen müssten. Dabei seien die notwendigen Informationen zur Planung des Anlegers in der Mediation lange bekannt und gut dokumentiert. Frau Tonn und Frau Kalepky seien als Delegierte des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg Teilnehmerinnen am Verfahren. Diesen und damit dem beteiligten Bezirksamt hätten also alle Informationen zur Verfügung gestanden. Daher sei auch wichtig, an dieser Stelle gemeinsam darüber nachzudenken, wie sie als Forum gut daran arbeiten könnten, den notwendigen Informationsfluss noch besser sicherzustellen.

Zum zeitlichen Ablauf erklärte Herr Pirch, dass der FB Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg im November 2009 seitens SenGUV zur Stellungnahme aufgefordert worden sei. Er verbat sich, zu unterstellen, er habe die Beurteilung des Vorhabens nur aufgrund von Annahmen vorgenommen.

Herr Appel bezog sich zur Erläuterung für Herrn Pirch auf den im Mediationsverfahren gemeinsam erlangten Diskussionsstand, nämlich dass den Bürgervertreter/innen die Fahrgastschiffahrt in ihrer heutigen Art und Weise rückwärtsgewandt erscheine; daher werde bei allen anstehenden Bauvorhaben am Landwehrkanal nach Möglichkeiten gesucht, die Nutzungsmöglichkeiten des Kanals für Boote mit alternativen Antriebsarten und für kleinere Boote zu verbessern. Ziel sei es, Möglichkeiten auszuloten und umzusetzen, die das Anliegen unterstützen, die Schifffahrt auf dem Landwehrkanal zukunftsfähig weiter zu entwickeln und alternative Antriebsformen gleichberechtigt zu behandeln bzw. zu fördern. Das Angebot einer niedrigen Einstiegs-Möglichkeit für diese Boote, das Herr Freise mit seiner vorliegenden Planung unterbreite, entspreche daher dem Stand der Diskussion. Da dieses Thema auch mit Frau Tonn und Frau Kalepky immer wieder besprochen worden sei, könnten diese Herrn Pirch dazu sicher nähere Auskunft geben. Herr Heß kritisierte, weshalb eine Stellungnahme von einem am Mediationsverfahren beteiligten Bezirksamt aus dem Januar 2010 erst jetzt, im Juni 2010 auftauche – möglicherweise hätte man sich die Diskussion über einige Punkte und die von den Beteiligten dahinein investierte Zeit sparen können.

Aus Sicht der Mediatoren liege die geäußerte Kritik auf zwei voneinander zu unterscheidenden Ebenen:

- Inhaltliche Ebene (WAS wird in der Stellungnahme gesagt?)
- Verfahrensebene (WIE ist es zu der Stellungnahme gekommen und WIE findet der Informationsfluss statt?)

Die Mediatoren erinnerten daran, dass es eine Kette von Zufällen gewesen sei, aufgrund derer die Information überhaupt in die Mediation Eingang gefunden habe. Ihr Anliegen sei es, nach vorne zu schauen und gemeinsam zu überlegen, wie der Informationsfluss weiter verbessert werden könne: Viele Menschen, die sich hier inhaltlich und zeitlich enorm engagierten, hätten aufgrund solcher Ereignisse das Gefühl, sie würden manche Dinge doppelt oder gar vergeblich machen. Heute sei daher zunächst wichtig, alle inhaltlich offenen Punkte zu sammeln und zu klären, um sie dann weiter bearbeiten zu können. Alle Teilnehmer/innen begrüßten den Vorschlag von Frau Kleimeier, die vorliegende Stellungnahme als Leitfaden für die Bearbeitung zu nutzen.

Ablauf des wasserbehördlichen Genehmigungsverfahrens von SenGUV

Frau Schulze von SenGUV erläuterte noch einmal das Vorgehen im Genehmigungsverfahren, über das sie früher schon einmal innerhalb des Mediationsverfahrens referiert hatte. Es gäbe zwei Genehmigungsverfahren: eines vom WSA und eines von SenGUV. Stadtplanungsamt und Denkmalamt würden im Rahmen des Verfahrens von SenGUV beteiligt werden, indem die jeweils betroffenen Ämter zur Stellungnahme aufgefordert werden. Das Genehmigungsverfahren für die Anlegestelle Kottbusser Brücke ruhe derzeit, da im Mediationsverfahren darüber verhandelt werde. Herr Rehfeld-Klein von SenGUV sei zwar Forumsmitglied, vertrete aber insbesondere das Fachgebiet Wasserwirtschaft und habe daher mit ihrem Fachgebiet, das die zuständige Genehmigungsbehörde sei, nichts zu tun. Herr Rehfeld-Klein habe ihr früher mitgeteilt, dass Genehmigungsbelange im Forum nicht besprochen würden. In Bezug auf die vorangegangenen inhaltlichen Diskussionspunkte, insbesondere die baurechtlichen Vorschriften, ergänzte sie, dass der behindertengerechte Zugang im Berliner Wassergesetz seit 2006 verankert sei.

Frau Voskamp beschrieb zum Verständnis für die Sitzungsgäste die gegenwärtige Stimmungslage der Arbeitsgruppenteilnehmer/innen. Schon seit fast 3 Jahren arbeite diese Gruppe intensiv zusammen an der Bearbeitung der vielfältigen komplexen Fragestellungen zur land- und wasserseitigen Ausgestaltung der Anlegestelle Kottbusser Brücke. Herr Freise habe daraufhin seinen Antrag zur Genehmigung beim WSA eingereicht, der in diesem Gremium detailliert diskutiert worden sei. Durch das zufällige Auftauchen der Stellungnahme des FB Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg aus dem Januar 2010, hätten nun viele Beteiligte das Gefühl, ihnen werde der Boden unter den Füßen weggezogen. Überraschung, Irritation und Enttäuschung bis hin zu Ärger seien daher groß. Wichtig sei heute, die noch offenen in-

haltlichen Fragen gemeinsam zu klären und die Beteiligten zu sensibilisieren und ggf. zu mobilisieren zugunsten eines Transparenz und Informiertheit ermöglichenden Informationsflusses aller für die gemeinsame Arbeit in der Mediation relevanten Dinge.

Bevor die einzelnen inhaltlichen Fragen angegangen werden sollten, erkundigte Frau Voskamp sich bei Frau Schulz und bei allen Teilnehmer/innen, ob es außer den bereits genannten Themen, weitere gebe, die noch nicht genannt und heute zu klären seien. Frau Schulze hatte ihrerseits keine offenen Fragen und äußerte Verständnis für die Situation und die sich abzeichnenden Konflikte der Planung mit den verschiedenen Fachgebieten.

Denkmalbelange

Herr Bappert berichtete, dass er mit Herrn Lingenauber vor der Sitzung gesprochen habe, dieser sich durch ihn entschuldigen lasse, nicht teilnehmen zu können und dass er ihn gebeten habe, ihn in der Sitzung zu vertreten. Frau Voskamp begrüßte, dass es diese Absprache gegeben habe und fragte nach, ob Herr Bappert von Herrn Lingenauber ein klares Vertretungsmandat habe im Sinne einer entscheidungsrelevanten Mitsprache. Wichtig sei, dass die Beteiligten darauf vertrauen können müssen, dass die hier besprochenen Dinge Bestand haben und später nicht wieder grundsätzlich in Frage gestellt würden. Darauf erklärte Herr Bappert, dass heute aus seiner Sicht sowieso noch keine abschließenden Entscheidungen getroffen werden könnten, da Herr Lingenauber noch einige Unklarheiten sehe. Es gebe aber von seiner Seite eine Art von Zustimmung: Zum Planungsinhalt des Anlegers nahm er dahingehend positiv Stellung, dass begrüßt werde, den Steg nach funktionalen Erfordernissen durchgehend zu errichten und dass damit nicht künstlich organisches Wachstum simuliert werde. Herr Lingenauber und er hätten zwar Zweifel, ob 90 Meter Länge wirklich erforderlich seien und nicht z.B. 70 Meter ausreichen würden, grundsätzlich hätten sie aber nichts dagegen. Es gelte eher darum, im Detail noch einmal sehr genau hinzusehen und sich abzustimmen.

Bauzeit, Bauantrag für landseitige Planung

Die Frage von Frau Voskamp, ob die Annahme richtig sei, dass die Reederei Riedel ihren Anleger in der Winterbauzeit 2010 / 2011 realisieren wolle, bejahte Herr Freise. Voraussetzung sei, dass das Planungs- und Genehmigungsverfahren rechtzeitig abgeschlossen sei. Die Statik sei bereits erstellt und geprüft.

Frau Kleimeier erkundigte sich, ob für das Errichten einer baulichen Anlage, der Rampenanlage, beim Bezirksamt Neukölln ein Bauantrag gestellt werden müsse. Frau Schulze erklärte daraufhin, dass Bauten am Wasser nicht dem Baurecht unterlägen. Die gelte allerdings nur für einen 10 Meter breiten Uferstreifen. Zuständig sei hierfür die Genehmigungsbehörde von SenGUV. Für den geplanten Bau der Rampe für die Zuwegung von der Straße zum Anleger sei eine Baugenehmigung erforderlich und daher ein entsprechender Antrag beim Bezirksamt Neukölln einzureichen. Herr Freise erklärte, bisher lediglich bei SenGUV den Antrag für den wasserseitigen Bau gestellt zu haben. Hinsichtlich der Planung erläuterte er, dass auch bereits eine Flächenbilanz erstellt worden sei: Durch Reduzierung des Müllplatzes und Abriss eines Gebäudes werde der Grad der Versiegelung so weit vermindert, dass bei Herstellung der geplanten behindertenfreundlichen Rampe insgesamt nur 3 m² mehr versiegelt würden als zuvor. Soweit sie in der Arbeitsgruppe heute zu einem Konsens kämen, würde er den Bauantrag für die Rampe dementsprechend stellen.

Abwägung der unterschiedlichen Belange

Frau Kleimeier griff das Gesagte auf und erkannte an, dass mit der Planung versucht werde, zusätzliche Flächeninanspruchnahme und Versiegelung zu vermeiden und die vorhandene Grünfläche zu schonen. Dabei sei für die Rampe allerdings ein Steigungsverhältnis entstanden, die zwar für Rollatoren und Kinderwagen nutzbar, aber von Rollstuhlfahrer/innen nicht allein zu bewältigen sei. Außerdem sei ein Begegnungsverkehr von Rollstühlen nicht möglich. Sie regte an, den Flächenbedarf eines barrierefreien

Zuweges, der auch Rollstuhlfahrer/innen eine selbstbestimmte Nutzung ermögliche (durch Sicherstellung eines passenden Steigungsverhältnisses, die allerdings eine größere Länge bedinge) abzuwägen gegenüber der Schonung und dem Erhalt der bestehenden Grünfläche, zu deren Lasten eine Verlängerung gehen würde. Sie regte außerdem an, nicht ein durch ein starkes Steigungsverhältnis bedingtes Rampenbauwerk zu entwerfen; vielmehr gelte es, die alternative Möglichkeit auszuloten, einen Weg statt einer Rampe anzulegen, der mit einem eher gemäßigten Steigungsverhältnis und einem weniger starren, landschaftlichem Verlauf punkten könnte, dadurch nämlich besser nutzbar und im Erscheinungsbild attraktiver wäre.

Die Mediatoren fassten - auch in Bezugnahme auf die Inhalte der letzten Sitzung - die gesammelten Punkte zusammen:

- Die für die Rampe ² geplante 8,8%ige Steigung sei zwar nicht mehr behindertengerecht (nach den einschlägigen Regelwerken bis max. 6%), aber für geübte Rollstuhlfahrer/innen wohl zu bewältigen, wie Frau Smaldino in der 4. Sitzung der Arbeitsgruppe ausgeführt hatte.
- Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme, insbesondere der bestehenden Grünfläche, soll möglichst vermieden werden.
- Laut vorliegender Stellungnahme des FB Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg nehme die bisher geplante - eher steile und daher verkürzte - Form der Rampe bereits zu viel Grünfläche in Anspruch.
- Frau Kleimeier schlage vor, statt eines Rampenbauwerks die Anlage eines tatsächlich barrierefreien Parkweges zu planen, der sich landschaftlich verträglich in die Grünanlage einfügt – auch wenn ggf. mehr Grünfläche in Anspruch genommen würde als bisher vorgesehen.
- Als weiterer Vorschlag stehe auch noch der Bau eines Aufzugs im Raum.

Herr Heß verwies auf einen Teilabschnitt der Stellungnahme des FB Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg und fragte nach, wie damit umzugehen sei.

Auszug aus der Stellungnahme: „...kritisch wird aber die geplante Realisierung einer langen Rampe als Erschließungsanlage für Behinderte gesehen, da diese nicht den Anforderungen eines flächensparenden Umgangs mit unversiegelter Fläche entspricht und auch gestalterisch gesehen einer störungsfreien Einbindung in die sensible Stadtlandschaft entgegensteht. Es wird hier eine flächensparendere Lösung befürwortet, beispielsweise ein kleiner Schrägaufzug. (Seite 2, „Erschließung“, Absatz 2)

Herr Pirch erklärte, bei der Darstellung handele es sich um eine Problematisierung, d.h. um einen gewichtigen Hinweis, nicht um eine Auflage.

Herr Mechelhoff wies darauf hin, dass im Rahmen des Bauantrags die Darstellung einer Flächenbilanz sinnvoll erscheine. Eine Abwägung der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten könne hier im Forum bzw. in der Arbeitsgruppe stattfinden. Frau Voskamp verwies darauf, dass aus Sicht von Herrn Freise, die von ihm aktuelle vorgeschlagene Lösung einen Mittelweg darstelle zwischen möglichst wenig beanspruchter Fläche und machbarer Steigung. Herr Pirch erklärte, ein Aufzug würde seiner Ansicht nach das Landschaftsbild weniger beeinträchtigen als die geplante Rampe. Für ihn seien folgende Aspekte wichtig:

- Die Flächenbilanz: Wie groß wird die (neu) zu befestigende Fläche sein?
- Das Landschaftsbild: Wie wirken sich die jeweiligen Baumaßnahmen auf das Landschaftsbild unter besonderer Berücksichtigung des Denkmalschutzes aus?

Herr Freise begründete, weshalb er einen Schrägaufzug nicht für sinnvoll halte:

- Der Aufzug wäre saisonbedingt nur vom 22. April bis 30. Oktober eines Jahres in Betrieb.
- Ein Aufzug müsse regelmäßig gewartet und vom TÜV abgenommen werden – das verursache laufende Kosten.

² Nachtrag von Frau Kleimeier: Von einer Rampe spricht man ab 3% Steigung

- Einen Aufzug halte er nicht für familienfreundlich.
- Für den Betrieb und die Bedienung des Aufzugs müsse Personal vorgehalten werden; das bedeute, dass die Bedienung an der Kasse sich zusätzlich um den Aufzug kümmern müsse, was nicht praktikabel sei.

Aus Sicht von Herrn Freise sei eine Rampe daher immer die bessere Lösung.

Frau Voskamp fragte die Teilnehmer/innen, was außer der Flächensparnis noch für einen Schrägaufzug sprechen würde.

Herr Pirch räumte ein, dass Kosten immer ein gewichtiges Argument seien, da werde er Zugeständnisse machen müssen. Er habe allerdings eine zugegebenermaßen extravagante Idee gehabt, nämlich die den Aufzug wasserhydraulisch zu betreiben. Das sei eine möglicherweise machbare und preiswerte Lösung. Dabei könne man vielleicht auf altbewährte Techniken zurückzugreifen und sich dafür z.B. Anregungen im Technikmuseum holen. Herr Freise wandte daraufhin ein, dass die Umsetzung einer solchen innovativen Idee möglicherweise auch touristisch interessant sein könnte und von Anwohner/innen daher wohl auch zusätzlicher Besucherverkehr befürchtet werde. Dies zeigten die bisherigen Diskussionen zur Ausgestaltung der Anlegestelle.

Frau Kleimeier plädierte erneut für einen Senkrechtaufzug und verwies darauf, dass ein Aufzug im öffentlichen Bereich und noch dazu für Menschen mit Behinderungen, erhöhte Nutzungsanforderungen habe und verschärften technischen Aufzugsrichtlinien und Durchführungsverordnungen entsprechen müsse. Dabei sollte auch grundsätzlich geklärt werden, ob es sich bei der Anlegestelle um einen 'öffentlichen Bereich' oder einen 'privaten Nutzer' handle - es bestehen jeweils unterschiedliche DIN-Anforderungen, auch im Behindertenbereich. Zu klären wäre ggf. auch die Frage, wer der Betreiber sein würde: die öffentliche Hand oder der private Nutzer der Anlegestelle.

Herr Bappert betonte, man benötige beides: eine gute Lösung für Nutzer/innen und gleichzeitig eine gute Flächenlösung. Es sei zu überlegen, ob nicht doch der Parkweg sinnvoller sei als die Rampe. Zu bedenken sei, dass es im Falle des Baus der Rampe Wände geben werde, bei denen man zuvor über Material, Dimensionen, Mauerverband u.a.m. diskutieren werden müsse. Optisch beeinträchtigend wirke in der Ansicht, dass vier Geländer übereinander folgen würden. Frau Kleimeier ergänzte, dass auch die Oberflächenwasserführung bei der Rampe ein Problem sein würde.

Als weitere Idee wurde aus dem Teilnehmerkreis eine Aufzugsplattform genannt, ähnlich der Plattform für Container zum Lastentransport an den Schleusen. Es wurde eingewendet, dass eine solche Lösung hier nicht praktikabel sei und vermutlich auch keine Baugenehmigung erlangen würde.

Die Mediatoren wiesen darauf hin, dass die bisherige Lösung nur ein Kompromiss sei und man zunächst noch einmal alle Möglichkeiten - auch die Extremen - in Betracht ziehen und prüfen sollte. Sie sammelten die in der Diskussion genannten Kriterien:

- Maß des Flächenverbrauchs
- Funktionalität
- Auswirkungen auf Landschaftsbild und Denkmalschutz

Herr Heß plädierte dafür, dass aufgrund der voraussichtlich entstehenden Kosten nur diejenigen Lösungsmöglichkeiten geprüft werden sollten, die auch realistisch seien. Herr Freise habe bereits verschiedene Lösungsvorschläge entwerfen lassen. Die Erarbeitung dieser und womöglich weiterer Pläne koste Geld, das sollten die Beteiligten berücksichtigen.

Herr Kessen zeigte Herrn Freise auf, dass er die Vorschläge, Anregungen und Bedenken aus dem Teilnehmerkreis für die Weiterbearbeitung mitnehmen könne und ihm damit auch Handwerkszeug an die Hand gegeben werde, nächste Planungsschritte gut abwägen zu können. Herr Pirch ergänzte, die Letztentscheidung darüber, was geplant und gebaut werden solle, liege auch aus seiner Sicht bei Herrn Freise. Herr Heß merkte an, dass aus seiner Erfahrung nie der Unternehmer das letzte Wort habe.

Frau Voskamp fasste zusammen, dass die besprochenen Punkte der Stellungnahme von Friedrichshain-Kreuzberg nach Aussage von Herrn Pirch eher als Problematisierung und nicht als Auflage zu verstehen seien. Herrn Freise stünde es frei, die gesammelten Anregungen aus der Diskussion dazu mitzunehmen.

Herr Pirch verwies darauf, dass die Zuständigkeit für die Zuwegung beim Bezirk Neukölln liege und dieser damit auch die Entscheidung treffe.

Zur Klärung der nächsten Schritte für alle fragte Frau Voskamp nach, wie es mit der Genehmigung der Anlegestelle nun weitergehen werde.

Frau Schulze erklärte, dass die Rampe aus baurechtlicher Sicht beim Bauaufsichtsamt Neukölln beantragt werden müsse. Aus wasserbehördlicher Sicht handele es sich bei der Rampe nicht um eine bauliche Anlage. Somit sei SenGUV zuständig, nicht das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg.

Frau Kleimeier fragte, ob das Tiefbauamt Stellung nehmen werde zur Verkehrs- bzw. zur Parkplatzsituation, wenn der entsprechende Bauantrag für die Zuwegung zur Anlegestelle vorliegen werde. Herr Buge erklärte daraufhin, dass die Straßenverkehrsbehörde über Behinderten-Parkplätze und Halteflächen entscheide. Auf die Frage von Frau Kleimeier, wo sie sich beschweren könne, falls künftig doch Busse dort stehen würden, hieß es, dass sie dies z.B. bei der Umweltbehörde tun könne - insofern es nach Straßenverkehrsrecht zulässig sei, dass der Bus dort stehen dürfe. Herr Appel regte an, schon im Vorhinein zu überlegen, wie man einem möglichen unerwünschten Verhalten der Busfahrer/innen und dessen Auswirkungen wirksam vorbeugen könne. Herr Pirch bemerkte, dass es keine Stellplätze für Reisebusse am Maybachufer gibt und nach seiner Einschätzung diese angesichts der bestehenden vor Ort Situation diese auch nicht zu erwarten sein dürften. Falls solche Anfragen gestellt würden, würde er Stellplätze für Reisebusse entlang des Landwehrkanals aufgrund der damit auftretenden Probleme auch nicht befürworten können. Wenn allerdings jemand ungeplant, d.h. spontan die Anlegestelle Kottbusser Brücke anfähre, könne man dies sicherlich nicht verhindern. Herr Freise ergänzte, dass im Falle von Anfragen bei der Reederei Busparkplätze genannt würden - diese gehörten aber nicht der Reederei Riedel. Letztendlich könne die Reederei nur Empfehlungen aussprechen. Die Mediatoren fassten zusammen, dass eine Einflussnahme auf die Verkehrs- und Parkplatzsituation über das Gesagte hinaus von Behördenseite schwer möglich sei.

Wasserseitige Nutzung und Ausgestaltung der Anlegestelle

Herr Kessen bezog sich auf die Aussage in der Stellungnahme von Herrn Pirch: *„Eine Erweiterung der Anlegestelle, beispielsweise zusätzlich für Sportbootnutzer ist unzulässig. Die Anlegestelle darf ausschließlich nur dem Anlegen von Fahrgastschiffen dienen. Die Nutzung der Anlegestelle als Liegestelle ist ausgeschlossen.“* Er erkundigte sich danach, wie er zu dieser Aussage gekommen sei.

Herr Pirch erklärte, Hintergrund sei die Annahme gewesen, dass aufgrund der neuen Anlegestelle in Oberschöneweide kein Liegeplatz für Fahrgastschiffe an der Kottbusser Brücke mehr notwendig sei. Wenn dem jetzt doch so sei, könne man darüber reden.

Herr Appel wies auf den Diskussionsstand im Mediationsverfahren: Es sei keineswegs neu, dass die Mischnutzung des Kanals unterstützt werden solle – dies solle z.B. auch einer Monopolbildung vorbeugen. Mit der gewählten Formulierung *„grundsätzlich nicht zulässig“* falle man hinter das zurück, was hier in der Mediation besprochen worden sei. Herr Pirch erklärte, er habe das WSA bereits hier in der Runde darum gebeten, zu diesem Punkt Stellung zu nehmen. Er habe insbesondere sicherheitsrelevante Bedenken, die er das WSA gebeten habe, zu klären. Der befürchtete Nutzungskonflikt zwischen Freizeit- und Berufsschiffahrt erscheint hier auf Grund der Vor-Ort-Bedingungen (schmaler Kanal, Kurvenlage und Brücke sowie der geplanter gemeinsamer Anleger für Fahrgastschiffahrt und Freizeitbootsverkehr) vorprogrammiert, insbesondere dann, wenn dieser als attraktiver Standort stark nachgefragt

wird.

Die Mediatoren erläuterten für die Gäste die entstandene Irritation unter den Sitzungsteilnehmern dahingehend, dass für diese nicht einsehbar sei, dass die Schiffe, die sich auf dem Wasser sowieso begegnen würden, nicht auch gemeinsam den Anleger nutzen können sollten - im Besonderen wenn Herr Freise das so anbiete. Herr Appel ergänzte, dass halt Rücksicht zu nehmen sei auf andere Marktbegleiter.

Herr Kessen fasste das Gehörte dahingehend zusammen, dass Herr Pirch im Prinzip offen sei für die Zulassung des Anlegers auch für andere Boote als die Fahrgastschiffe, wenn u.a. das WSA zuvor die Sicherheitsfrage geklärt habe. Dann wird man darüber weiter reden müssen. Herr Pirch erläuterte, die jeweiligen Formulierungen seiner Stellungnahme so gewählt zu haben wie nachzulesen, weil erforderlich sei, die jeweiligen Punkte „knackig“ zu formulieren.

Herr Buge bekräftigte, dass das WSA beurteilen müsse, welcher Schiffsverkehr am Anleger zugelassen werden könne, ggf. müsse mehr Abstand untereinander gehalten werden. Herr Appel erinnerte an frühere Sitzungen, in denen das WSA sich dem gegenüber aufgeschlossen gezeigt habe. Für die Nutzer/innen sei eine niedrige Ein- und Ausstiegsmöglichkeit entscheidend. Frau Fortwengel warf auf, dass vielleicht Herr Freise auch selbst ein Interesse an einem Anleger mit niedrigem Einstieg haben könne, und Herr Kessen betonte, dass es Herr Freise selbst gewesen sei, der diese Tür aufgemacht hätte. Die Bearbeitung dieses Themas sei in dieser Arbeitsgruppe mit dem WSA gut aufgehoben.

Frau Kleimeier brachte ein weiteres Thema zur Sprache: die wasserseitige Barrierefreiheit. Wenn der Zugang zum Steg barrierefrei hergestellt werden sollte, dann würde es auch Sinn machen, dass Schiffe barrierefrei dort anlegen könnten. Hierfür gebe es nämlich bisher nur eine Anlegemöglichkeit an der Spree. Sie bezog sich auf die Formulierung der Stellungnahme: *„Es ist zu prüfen, ob die Einrichtung einer ARGE, beispielsweise bestehend aus der Reederei Riedel, der Reederei Stern- und Kreisschiffahrt GmbH und dem Reederverband der Berliner Personenschiffahrt e.V. für das gemeinschaftliche Betreiben dieser Anlegestelle möglich ist.“* (Seite 3, zweiter Absatz). Frau Kleimeier erklärte, dass damit aus ihrer Sicht die Sache rund würde. Herr Pirch erläuterte, die Anregung einer ARGE sei von ihm als Netzwerk gedacht, damit nicht jeder einen eigenen Anleger benötige. Herr Freise erklärte daraufhin, dass es für die Barrierefreiheit wasserseitig bestimmte Zulassungsvoraussetzungen gebe. Was die Anregung der Bildung einer ARGE angehe, würde seine Reederei mit allen Kollegen aus Berlin eng zusammenarbeiten; jeder dürfe bei ihm anlegen, natürlich gegen eine Gebühr. Das beziehe sich auf die Fahrgastschiffahrt. Das Solarschiff Solon könne derzeit aufgrund von Sicherheitsauflagen nicht anlegen. Würde es umgebaut werden, dürfte es auch anlegen. Herr Freise erläuterte außerdem, dass noch nicht geklärt sei, wer die Sicherheitswacht für den tieferen Anleger, der für kleinere Boote vorgesehen sei, übernehmen werde. Zuerst benötige er eine Genehmigung dafür.

Frau Kleimeier äußerte ihre Bedenken gegenüber einer möglichen Intensivierung der Freizeitnutzung am Kanal und deren Auswirkungen. Wenn kein Boot am Anleger liege, befürchte sie, dass Leute auf dem Steg sitzen und z.B. picknicken würden. Herr Freise verwies darauf, dass genau das vom Bezirk erwünscht sei: die Ufer sollten zugänglich sein.

Herr Freise fasste für sich die Punkte zusammen, die bei ihm angekommen waren:

- ein 90 m langer durchgehender Steg sei denkbar;
- ob eine Anlegemöglichkeit für Sportboote geschaffen werden könne, klärten WSA und zuständige Bezirke miteinander;
- für die Rampe müsse ein Bauantrag beim Bezirk Neukölln gestellt werden;
- alternativ solle untersucht werden, ob die Zuwegung auch über einen „Parkweg“ möglich wäre.

Frau Schlittgen erklärte, dass nur ein Teil des betreffenden Bereichs zum Bezirk Neukölln gehören würde und sie den Bauantrag für die Denkmalrechtliche Stellungnahme benötige.

Herr Bappert erkundigte sich, aus welchem Grund der geplante Steg in der Mitte hoch sei und dann nach rechts und links abfalle. Es wäre aus seiner Sicht gestalterisch besser, kontinuierlich anzusteigen, sodass eine ansteigende Linie beschrieben oder ein Keil ausgebildet werde. Herr Freise erklärte, dass die Nachtliegestelle seines Fahrgastschiffs sich in der Mitte befinde. Hier befinde sich auch der höchste Punkt, der über Rampe und Treppe an die Zuwegung angeschlossen sei. Die Rampe führe dann rechts und links auf das niedrigere Niveau. Die Mitte habe eine Höhe von ca. 1,60 m über dem Wasserspiegel, zur Brücke hin laufe das Niveau auf 40 cm, auf der anderen Seite auf 80 cm. Herr Bappert gab noch einmal zu Bedenken, dass dieser Verlauf am Steg zusätzlich zu der derzeit geplanten Rampe sehr viele Geländermeter zur Folge haben würde und er befürchte, dass dies optisch das Erscheinungsbild beeinträchtigen werde. Er habe mit Herrn Lingenauber im Vorfeld der Sitzung besprochen, dass ein neues Bauwerk entstehe und dass dieser Ort damit auch ein neues Gelände bekommen sollte. An der Straße solle das alte Gelände erhalten bleiben.

Frau Fortwengel berichtete aus ihrer eigenen Erfahrung, dass durch die Nutzung solch ufernaher Anlagen eine hohe Lärmbelastung für Anwohner/innen, insbesondere nachts entstehen könnte. Sie erkundigte sich danach, ob Möglichkeiten der Lärminderung, z.B. durch die Materialwahl, bestünden und regte an, dies zu berücksichtigen bei der weiteren Planung. Herr Appel erklärte, dass ein Betreten der privaten Flächen nicht zulässig sei. Wenn man allerdings nutzerfreundlich baue, dann müsse man damit rechnen, dass die Nutzer auch kämen.

Auf erneute Nachfrage von Herrn Pirch erklärte Herr Freise, dass er eine Liegestelle über Nacht benötigen werde und eine zweite als Anleger für die Brückenfahrten. Die dritte Anlegestelle sei optional vorgesehen. Diese würde nur gebaut, wenn die Genehmigung für die Sportboote erteilt werde, ansonst werde sie seitens der Reederei Riedel nicht benötigt.

Herr Bappert richtete die Frage von Herrn Lingenauber aus, ob die Kuben so wie auf den Zeichnungen dargestellt auch gebaut werden sollten. Herr Freise erklärte daraufhin, dass die Planung so ausgefallen sei, weil er es so als schön empfände. Die Farbe sei aber beispielsweise noch offen.

Frau Kleimeier erkundigte sich danach, ob jeder, der anlege, für die Nutzung werde zahlen müssen. Herr Freise erläuterte, dass noch nicht geklärt sei, wer die Verantwortung für die Sportboot-Anlegestelle übernehmen werde. Denkbar sei z.B. dass die Ankerklausen das übernehmen und Wasserwanderer dort anlegen könnten. Frau Kleimeier verwies darauf, dass das ihrer Kenntnis nach bei Einreichen des Bauantrags geklärt sein müsse. Herr Freise sagte zu, ein Konzept zu entwerfen. Für ihn sei vorrangig entscheidend, dass er überhaupt bauen dürfe.

Nächste Schritte

Frau Voskamp regte an, die nächsten Schritte noch einmal gemeinsam durchzugehen.

Bevor der Bauantrag im Bezirksamt Neukölln eingehen würde, erklärte Herr Mechelhoff, zeichne sich für ihn ab, dass er erst einmal nichts tun müsse. Aus seiner Sicht seien die Varianten unter Beteiligung des Denkmalschutzes abzuwägen. Das WSA müsse eine Stellungnahme zur möglichen Sportbootnutzung abgeben. Herr Buge stellte klar, dass SenGUV keine geänderte Stellungnahme von Herrn Pirch benötige. Die Entscheidung, die nun anstünde, sei, festzulegen, ob und in welchem Umfang Sportboote anlegen dürften. Die Belange der Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg seien aus seiner Sicht nicht mehr betroffen. Parallel müsse der Bauantrag für die Zuwegung bei der Bauaufsicht in Neukölln eingereicht werden. Nachdem Herr Pirch einwandte, dass seinerseits doch noch ein Papier erstellt werden müsse, einigten Herr Buge und Herr Pirch sich darauf, diese Meinungsverschiedenheit bilateral außerhalb der Arbeitsgruppensitzung zu klären.

Herr Kessen fasste zusammen, dass wasserseitig jetzt alles bei SenGUV zusammen laufe und fragte nach, ob für Herrn Buge und Frau Schulze das Protokoll der heutigen Sitzung hilfreich sei, was diese

bejahten. Herr Kessen erklärte, dass die Arbeitsgruppe noch einmal in einer Sitzung zusammen kommen werde, um alle Belange, Interessen und Erkenntnisse gut zusammenzuführen.

Frau Dr. Ernst erklärte, aus ihrer Sicht seien die Anträge unabhängig voneinander. Frau Schulze vertrat die Ansicht, dass sie inhaltlich zusammenhängen würden. Frau Voskamp erinnerte, dass sie heute alle gemeinsam angetreten seien, genau das zu klären. Frau Dr. Ernst erklärte, dass das WSA das auch fördern wolle. Sie sei bisher davon ausgegangen, dass der Betrieb der Anlegestelle funktionieren werde, wie von Herrn Freise beantragt. Ihr sei heute erst bewusst geworden, dass das doch auch ein Problem sein könnte. Herr Freise betonte abschließend, dass er bis 2019 eine rechtliche Genehmigung habe, den Anleger so zu betreiben, wie er vor der Sanierung / Instandsetzung des Ufers gewesen sei.

Verabschiedung

Herr Kessen resümierte, dass die Sitzung heute ein Lehrbeispiel für Auswirkungen mehrgliedriger Behördenzuständigkeiten gewesen sei. Es habe sich für alle Teilnehmer/innen und die Beteiligten als sehr sinnvoll erwiesen, all diese Punkte gemeinsam und persönlich miteinander zu besprechen und zu diskutieren.

Um 18.40 Uhr verabschiedeten die Mediatoren die Teilnehmer/innen, bedankten sich für die Mitarbeit und wünschten allen einen guten Abend.