

---

## Arbeitsgruppe: Maybachufer / Kottbusser Brücke / Anlegestelle Riedel

### 3. Sitzung am 12. Oktober 2009

#### Beschlossenes Protokoll

Datum: 12. Oktober 2009  
Uhrzeit: 16.15 bis 18.30 Uhr  
Ort: WSA Berlin  
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen  
Protokollantin: Claudia Schelp

Teilnehmer/innen:

Reederei Riedel: Herr L. Freise  
BI / Anwohner/innen: Frau Kleimeier, Frau Dorbert, Herr Appel  
WSA: Frau Dr. Ernst, Frau Nulle, Herr Henniger, Frau Bodenmeier,  
WSD Ost: Frau Bugner  
GuD: Herr Dr. Mittag

Die Mediatoren begrüßten die Teilnehmer/innen zur 3. Sitzung der Arbeitsgruppe Maybachufer. Frau Voskamp berichtete, dass Herr Rehfeld-Klein für die Sitzung abgesagt, allerdings einige Anmerkungen per Email geschickt habe, die an passender Stelle im Sitzungsverlauf vorgetragen würden. Frau Dr. Ernst teilte mit, Herr Lingenauber habe sich entschuldigt. Frau Voskamp begrüßte Herrn Dr. Mittag vom Büro GuD Consult GmbH.

Die Mediatoren verwiesen darauf, dass diese 3. Sitzung aus den Verabredungen der letzten Sitzung resultiere und die Inhalte sich ebenfalls daraus ableiteten:

- Vorstellung endgültige Planung, Stand Terminplan, Stand der Vergabe
- Ergebnisse und ggf. Folgewirkungen der Baugrunduntersuchungen, Statische Berechnungen / Prüfstatik
- Offene Punkte und Klärungsbedarfe allseits und insbesondere seitens SenGUV und LDA gemäß Protokoll der 1. und 2. Sitzung der Arbeitsgruppe
- Vorstellung des Planungsstandes Anlegestelle Riedel

#### **Vorstellung Sanierung Maybachufer / Kottbusser Brücke seitens WSA Berlin**

Frau Voskamp schlug vor, dass das WSA mit seinen Ausführungen beginnen solle, da diese Informationen den Rahmen bilden würden für alle weiteren Punkte.

Frau Dr. Ernst trug vor, dass die Baumaßnahmen gut vorbereitet seien, was in der folgenden Präsentation von Herrn Henniger deutlich werden würde. Positiv sei, dass die Arbeitsgruppe Landwehrkanal durch zusätzliche externe Ingenieurkapazitäten unterstützt würde: Das Büro GuD verstärke sie nicht nur in der Planung und Vorbereitung sondern auch in der Durchführung der Baumaßnahme.

Anschließend erläuterte Herr Henniger anhand einer PP-Präsentation den Stand der Vorbereitungen. Herr Mittag unterstützte den Vortrag, indem er die Ausführungsdetails anhand der Zeichnungen erläuterte.

*(Die Präsentation ist auf der Hoemepage des Mediationsverfahrens unter „Materialien und Texte“ eingestellt. Die Zeichnungen sind Teil der eingestellten PP-Folien).*

Die Kampfmitteltiefensondierung sei abgeschlossen, die Kampfmittelflächenräumung sei in Arbeit. Die Kampfmitteltiefensondierung im Abschnitt 2 werde nach Abschluss der Sicherungsmaßnahmen zur Stabilisierung der Böschung durchgeführt. Die nächtliche Vermessung des U-Bahntunnels sei ebenfalls abgeschlossen.

Herr Dr. Mittag erläuterte - wie bereits in der Sitzung VorOrtSofort am Maybachufer / Kottbusser Brücke am 28. August 2009 - die geplanten Arbeiten am Maybachufer. Die Baumaßnahme sei in drei Abschnitte S1, S2 und S3 geteilt; S3 und S2 haben ein hohes Ufer, S1 dagegen habe eine etwas geringere Uferhöhe. Geplant sei, alle drei Abschnitte durch eine Spundwand zu sichern und zu hinterfüllen, die Quadermauerwerk – wo dies erforderlich sei - durch Injektionen zu schützen und ein Geo-Kunststoff-Vlies einzubauen.

Das ursprünglich geplante Vorgehen sei in Abschnitt S2 nicht möglich, da beim Entfernen der Bigpacks die Böschung abrutschen könnte. Daher müsste hier mit einer Verbauwand (Düsenstrahlwand) gearbeitet werden.

Die Sicherung des Bestandsgebäudes in S1 sei genauso – mit Düsenstrahlwand – geplant gewesen, man habe diese Maßnahme nun nur in den Bereich S2 erweitert. Mit dieser Methode könne man am besten auf die vorhandene Situation eingehen. Die Wand würde mit Anker befestigt; entgegen dem ursprünglichen Neigungswinkel würden diese Anker jetzt mit einer Neigung von 45 Grad eingebracht. Das Gebäude im Bereich S2 sei wie geplant abgerissen worden. Im Abschnitt S1 und S3 bleibe die Uferwand erhalten, im Bereich S2 werde sie komplett wieder aufgebaut. Dort habe es einen Grundbruch gegeben, wodurch sich ein Rutschkörper gebildet habe, der bis auf eine Tiefe von 4 Metern eingerutscht sei. Es werde eine Unterwasser-Betonsohle gebaut, auf die dann die Ufermauer gestellt werde. Die Quader der Uferwand seien schon gesichert und es würden auch noch möglichst viele geborgen. Bei der Düsenstrahlwand handele es sich um eine Art Erdbeton, jede dritte Säule werde mit einem Stahlträger bewehrt. Dann würde eine Vorschüttung zur Sicherung der Wasserbausteine ausgeführt, da man nicht genau wisse, wie es darunter aussehe.

Herr Henniger berichtete weiter, dass zusammen mit der GuD Ausschreibungs- und Vergabeunterlagen erstellt worden seien. Den Auftrag für die Arbeiten habe die Fa. Gebrüder Kemmer GmbH aus Berlin erhalten.

#### Beweissicherung:

- Herr Mittag erklärte, dass zunächst eine bautechnische Beweissicherung durchgeführt würde, um den Ist-Zustand zu beschreiben. Dazu würde der Zustand des Tunnels aufgenommen und für Ankerklause und Kartenhäuschen werde es Pflasterprotokolle geben.
- Dann erfolge die geodätische Beweissicherung. Hierbei würden Messpunkte auf der Uferwand entlang des Gehwegs und der Klause aufgenommen. Dies seien Messpunkte für den Fall, das etwas passieren sollte. Die geodätische Beweissicherung würde mehrmals – nämlich in jeder wichtigen Bauphase - ausgeführt.
- Als Drittes würde noch eine akustische Beweissicherung - auch von der anderen Uferseite - gemacht und zwar zu drei Zeitpunkten, auf jeden Fall zum Einbring-Zeitpunkt der Spundwand. Es würde alles dokumentiert und eine Abschlussdokumentation erstellt.

Herr Appel fragte nach, ob auch eine Emissionsmessung durchgeführt würde. Herr Mittag erklärte, dass dies sicherlich messbar sei, er wisse allerdings nicht, was das für ein Aufwand wäre. Herr Henniger erklärte, es sei nicht vorgesehen, mit Geräten zu arbeiten, die hohe Dieselruß-Emissionen hätten. Frau Kleimeier wies darauf hin, dass es – wenn diese Messungen an der Teststrecke durchgeführt würden – auch Sinn mache, dies am Maybachufer zu tun, da sonst die Ergebnisse nicht vergleichbar seien. Frau Dr. Ernst erklärte, dass sie dies aufgenommen habe.

Frau Bugner berichtete, dass die Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erfolgt sei, man warte noch auf SenGUV wegen der Einvernehmens-Herstellung.

Mit der Fa. Riedel sei der Ablauf abgestimmt. Bis auf drei, die zur Ufersicherung stehen geblieben seien, wären die Seitenwände des betreffenden Gebäude abgerissen: Die von

---

GuD genannten Bedenken, dass sich die Sohle infolge der horizontal wirkenden Böschungsdruckes verschieben könnte, sind nicht zu verzeichnen gewesen.

Das WSA sagte zu, den Termin des Baubeginns am 2. November 2009 zu halten.

Anschließend las Frau Voskamp wie angekündigt die Email von Herrn Rehfeld-Klein vom 12. Oktober 2009 vor:

*„... an der Anlegerstelle mit ökologischen Optimierungen zu arbeiten, halte ich für nicht sinnvoll, da dieser Bereich durch die Schiffsmanöver hydraulisch sehr kritisch zu bewerten ist. Das hatte ich auf einer Sitzung bereits geäußert.“*

Herr Appel fragte daraufhin, wie denn die Wasserbausteine eingebracht würden. Frau Bugner erklärte, sie würden locker aufgelegt, dies sei ökologisch günstig. Allerdings bezweifelten die Teilnehmer/innen, dass ökologische Maßnahmen an dieser Anlegestelle sinnvoll seien und stimmten damit Herrn Rehfeld-Klein zu.

Herr Henniger erklärte, dass unter der Sohle des Gebäudes zwei Anker gesetzt werden müssten; dafür würde die Sohle geöffnet und anschließend wieder geschlossen werden. Frau Kleimeier fragte nach, ob es möglich sei, dabei zuzusehen, was laut Herrn Henniger aus Sicherheitsgründen nicht zulässig sei. Außerdem werde dabei das gleiche Gerät wie ansonsten auch verwandt, sodass es nicht besonders interessant sei.

Frau Kleimeier fragte nach der Einbringmethode der Bohlen und vermutete, dass zunächst gepresst und dann gerammt werden würde. Herr Mittag erläuterte, dass nur gepresst würde und die Bohlen auch nicht gestückelt würden. Laut Bodengutachten müsste an dieser Stelle das Einpressen bis auf 20 m Tiefe gelingen, zusätzlich sei ein Pressen mit Einbringhilfe ausgeschrieben.

Frau Bugner erläuterte noch einmal die auch auf den Zeichnungen benannten Einbringtiefen – im Abschnitt S1 seien das 22,75 bis 23,75 (NHN). Die Einbringhilfe bestehe in diesem Fall aus Lockerungsbohrungen, die in den Tälern der Z-Bohlen durchgeführt würden. Dies passe alles im Schutz der Düsenstrahlwand. Der Crush-Piler komme hier nicht zum Einsatz. Frau Kleimeier war wichtig zu erfahren, ob durch die Lockerungsbohrungen auch keine Hohlräume entstünden. Darauf erklärte Herr Henniger, dass die Schnecke des Bohrers nur den eigenen Querschnitt verdränge und dass diese außerdem unproblematisch sei, da es im Schutz der Düsenstrahlwand geschehe. Frau Bugner ergänzte noch, dass zum Zeitpunkt des Bohrer-Einsatzes von der Spundwand schon ziemlich viel eingebracht sei, außerdem müssten die Bohlen auch nicht so tief eingebracht werden, da die Böschung und damit die Uferwand nicht so hoch sei.

Stellvertretend für den nicht anwesenden Herrn Lingenauber fragte Herr Appel nach dem Umgang mit den Steinquadern für die Uferwand. Herr Henniger erläuterte, dass die Fa. Kemmer – die mit den Arbeiten beauftragt sei – einen Nachunternehmer dafür verpflichtet habe, der Steinmetz sei und die vorhandenen Steine fachgerecht bearbeiten bzw. neue erstellen werde. Daraufhin erklärte Herr Appel, dass Herr Lingenauber beim Aussuchen der Steine dabei sein müsste. Die Vertreter/innen des WSA nahmen dies auf.

Frau Kleimeier fragte nach, wie viele Firmen sich für die Arbeiten beworben und wie viele ein Angebot abgegeben hätten. Frau Dr. Ernst erklärte, dass sie aus vergaberechtlichen Gründen dazu keine Angaben machen könne. Die beauftragte Firma habe einen sehr überzeugenden Eindruck in den Bietergesprächen gemacht und habe sehr viel Engagement bei der Angebotserstellung gezeigt.

Da Frau Kleimeier diese Aussage noch nicht genügte, fragten die Mediatoren nach, was für sie daran wichtig sei. Sie erklärte, dass sie aus der Aussage Rückschlüsse ziehen wolle. Wenn beispielsweise mehr als 6 Firmen angeboten hätten, wären ihrer Meinung nach auch

---

auswärtige Firmen dabei gewesen; außerdem hätte sie interessiert, ob die Nachfrage groß gewesen sei.

Auf diese konkreten Hinweise hin berichtete Frau Dr. Ernst, dass bei dem Ortstermin mit den Bieterfirmen auch überregionale Firmen dabei gewesen seien. Herr Mittag erläuterte, dass bei den Baufirmen die hier gefragte Kombination von Wasserbau und Spezialtiefbau nicht sehr gängig sei. Zudem sei es keine große, dafür aber gleichzeitig eine sehr komplexe Baumaßnahme. Daher sei sie für viele Firmen vermutlich nicht so interessant gewesen. Hinzu käme, dass Transport von Material und Maschinen bei größerer Entfernung teurer sei und die möglicherweise ein Grund dafür sein könne, dass auswärtige Firmen die Bauaufgabe als nicht interessant einstufen könnten. Vielleicht hätten einige Firmen auch nicht überblickt, dass der Kanal an mehreren Stellen saniert werden müsse und das Bauvorhaben damit für zu klein erklärt um attraktiv zu sein.

Frau Dr. Ernst sagte zu, sich noch einmal rechtlich zu vergewissern, wie viele und welche Informationen sie an das Mediationsforum und damit an die Öffentlichkeit weitergeben dürfte. Sobald das geklärt sei, könne sie die Informationen, z.B. über die Anzahl der Anbieter, an die Mediatoren weitergeben oder im Newsletter veröffentlichen.

Die Frage von Frau Kleimeier, ob eine Firma auch den Crush-Piler angeboten habe, hatte das WSA nicht beantwortet, daher fasste Frau Voskamp zusammen, dass die Antwort derzeit nicht verfügbar sei. Unabhängig von einer Antwort auf die offene Frage erklärte Herr Mittag, dass der Crush-Piler hier für einen Einsatz nicht geeignet sei, da hier keine Doppelbohlen eingebracht würden. Außerdem sei davon auszugehen, dass ggf. nur in einem Teilbereich eine Auflockerungsbohrung notwendig werden könnte. Frau Dr. Ernst erinnerte, dass in dem Bereich keine Kampfmittelsondierung stattgefunden habe, da beim Versuch die Bigpacks zu entfernen, das Ufer drohte, in Bewegung zu geraten. Der Boden biete aber gute Voraussetzungen für einfaches Gerät.

Frau Kleimeier fügte noch hinzu, dass sie das in dieser Sitzung wahrgenommene Verhalten des WSA als Rückschritt empfinde, da die erbetenen Informationen bei den „370 m“ alle zur Verfügung gestellt worden seien.

Frau Dr. Ernst erklärte, dass dem Baubeginn am 2. November 2009 nichts im Wege stehe; die beauftragte Firma, die bereits einen Bauzeitenplan eingereicht habe, stimme damit auch überein. Herr Kessen fragte Frau Dr. Ernst, für wie wahrscheinlich sie die Einhaltung der Termine halte – Baubeginn und Fertigstellung – wenn sie es durch eine Zahl auf einer Skala von 0 -10 ausdrücken sollte, wobei „0“ soviel bedeuten würde wie „völlig unwahrscheinlich“ und „10“ „so gut wie garantiert“. Frau Dr. Ernst wählte die „10“, es sei alles nach bestem Wissen und Gewissen vorbereitet, sie habe alle Kräfte dafür mobilisiert. Die Mediatoren resümierten, dass das WSA zuversichtlich sei und an dem Ziel und der Vision eines störungsfreien Bauablaufs festhalte. Sie wiesen gleichzeitig darauf hin, dass man im Baubereich immer auch damit rechnen müsse, dass etwas Unvorhergesehenes dazwischen kommen könne.

Frau Kleimeier fragte, wie der Stand am Corneliusufer sei. Frau Dr. Ernst verwies auf den Newsletter, in dem der aktuelle Stand dargestellt sei. Leider habe es zum 10. Oktober 2009 keinen Zuschlag gegeben wie eigentlich geplant; daraufhin sei die Vergabefrist bis zum 16. Oktober 2009 verlängert worden. Sie erklärte, dass die Prüfung der Angebote sehr kompliziert sei. Bei einer Vergabe zum 16. Oktober 2009 sei immer noch ein Baubeginn am 2. November 2009 möglich. Sie habe große Sorge diesbezüglich, sei aber an dem Thema dran und werde schnellstmöglich informieren.

Frau Voskamp sagte, sie habe herausgehört, dass Frau Dr. Ernst selbst ein sehr großes Interesse an einem plangemäßen Ablauf habe. Herr Kessen erinnerte, dass bereits an anderer Stelle von Teilnehmern/innen der Mediation selbst gesagt worden sei, dass ein Einhalten eines Termins „um jeden Preis“ nicht gewünscht sei und die Situation daher sorgfältig zu prüfen sei.

Im Anschluss erläuterte Frau Bodenmeier, wie die Öffentlichkeit über die Baumaßnahmen am Maybachufer / Kottbusser Brücke informiert werden solle. Informiert würden am 28. Oktober 2009:

- Bezirksamt Neuköln mit Ordnungsamt
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg mit Ordnungsamt
- Türkenmarkt am Maybachufer
- Türkischer Bund / Gemeinde
- Quartiersbüro Reuter-Kiez
- bbw Berufsvorbereitung- und Ausbildungsgesellschaft mbH.

Bei den direkten Anwohnern am Maybachufer (Kottbusser Brücke bis Schinkestraße) und am gegenüberliegenden Paul-Lincke-Ufer (Kottbusser Brücke bis Manteuffelstraße) seien am 26. Oktober 2009 Posteinwurfsendungen als Infopost vorgesehen. Parallel gehe eine Pressemitteilung zu der Baumaßnahme am 2. November 2009 an die Lokalredaktionen der Zeitungen: Berliner Woche, Berliner Zeitung, Berliner Morgenpost. Auf der Internetseite des WSA-Berlin sei der Baufortschritt am Landwehrkanal nachzuvollziehen, hierauf würde auch in den Mitteilungen verwiesen.

Auf die Frage von Herrn Appel, ob das geplante Vorgehen vergleichbar sei mit der Öffentlichkeitsarbeit für die Teststrecke, erklärte Frau Bodenmeier, dass dies nicht der Fall sei: Kommunikationsstart sei jeweils 4-6 Wochen vor Baubeginn. Die Mediatoren ergänzten, dass die Öffentlichkeitsarbeit für die Teststrecke gemeinsam mit ihnen und Frau Bodenmeier geplant werde und dass dazu bereits eine erste Abstimmung erfolgt sei. Die Teilnehmer/innen des Mediationsforums und ggf. insbesondere des Arbeitskreises Sanierung würden in Bälde auch eingeladen werden, sich hierzu einzubringen und die Maßnahmen mit zu gestalten.

Die Mediatoren bedankten sich bei den Teilnehmer/innen, die dazu beigetragen hätten, den Planungsstand und die Überlegungen dazu vorzutragen und leiteten damit über zum zweiten Teil der Sitzung.

### **Vorstellung Planung der Reederei Riedel**

Herr Freise berichtete, dass sie sich im Vorfeld der Planung mit der Geschichte des Anlegers befasst hätten: 1925-26 habe Otto Schmidt das erste Fahrkartenhäuschen an dieser Stelle aufgestellt. Interessant sei, dass von hier aus neben Tagesfahrten auch Mehrtagesfahrten z.B. nach Stettin stattgefunden hätten. Später seien die Ass-Schiffe – Piekass, Kreuzass usw. - von dort gestartet. Es gebe Bilder von einer Schiffstaupe im Jahre 1956, kommentiert von einem ARD-Korrespondenten, mit Menschenmassen an den Ufern des Kanals. Aus der damaligen regen Anteilnahme schloss er, dass die Schifffahrt auf dem Kanal schon immer gern gesehen gewesen sei. Otto Schmidt sei eine Größe unter den Berliner Reedern gewesen. Später habe die Reederei Liptow dort ihren Standort gehabt, 1973/74 sei sie von Riedel abgelöst worden. Zu dem Zeitpunkt wurden Pacht und Nutzungsvertrag mit dem WSA umgeschrieben. Aus den vorher zwei Stationen zum Anlegen wurden dann die drei, die auch heute in Betrieb seien.

Herr Freise erläuterte den derzeitigen Stand seiner Planung. So sei derzeit geplant, eine durchgehende Steganlage zu bauen. Die vorgesehene Plattform am Wasser habe dann eine Länge von ca. 90 m - über alle 3 jetzigen Abschnitte hinweg - und befinde sich ca. 80 cm über der Wasserfläche. Wichtige Idee sei es, die Steganlage barrierefrei zu bauen. Hierfür sei eine dreiecksförmige Rampe angedacht, und zwar in dem Bereich, wo zurzeit noch das Kassenhäuschen stehe. Dieses könne dann auf der anderen Seite aufgestellt werden. Da die Rampe gemäß den geltenden Bauvorschriften nur ein Gefälle von 6% haben dürfe und der Höhenunterschied von der Straße zum Anleger groß sei, würde sie sehr lang werden

---

müssen. Der Zugang zum Steg liege auf Niveau des Uferweges, das sei in etwa auf der Höhe der herab führenden Treppe. Der Steg falle von dort nach beiden Seiten ab. In den höheren Bereichen des Ufers, werde die Uferwand zum Teil sichtbar bleiben. Die Dalben, auf die der Steg aufgelagert werde, sollten in die Spundwandtäler - in jede dritte Bohle - eingebracht werden. Die Dalben zur Befestigung der Schiffe würden vor der Spundwand eingebracht. Die Plattform des Stegs werde nicht auf die Uferwand aufgelegt, sie sei ein unabhängiges Bauwerk.

Die Abschnitte 2 und 3 seien für das Anlegen von Fahrgastschiffe geplant; im Abschnitt 1 solle ein niedriger Bereich geschaffen werden – z.B. durch Einlassen einer Stufe in die Plattform – als Anlegestelle für Wassertaxis, Sportboote, Muskel betriebenen Boote etc. Herr Freise erläuterte, dass keine Über-Nacht-Liegeplätze mehr nötig sein werden, da das von ihm verfolgte Hafenprojekt kurz vorm Abschluss stehe. Er wolle die Steganlage zur Mischung mit der Ankerklause anbieten.

Die aktuelle Baubeschreibung für die Steganlage liege dem WSA bereits vor, die Statik werde gerade gerechnet und anschließend geprüft. Im Anschluss werde das Projekt ganz normal beantragt.

Auf Rückfragen der Bürger/innen erklärte Herr Freise, dass die Planung insbesondere für die Rampe noch nicht abgeschlossen sei. Man müsse auch den Bezirk noch einbeziehen. Eine Frage sei dabei beispielsweise auch, inwieweit man das Gelände hinter dem historischen Geländer öffnen könne.

Herr Freise ergänzte, dass noch mit dem WSA zu koordinieren sei, wie man genau die Baustelle durchführen werde. Geplant sei derzeit ein Baubeginn nach Fertigstellung der WSA Baumaßnahme, d.h. voraussichtlich erst im Herbst 2010. Analog zu den Maßnahmen des WSA sei geplant, eine Art Noteinstieg in Abschnitt 3 vorzusehen.

Die Mediatoren bedankten sich für den Vortrag und stellten fest, dass es auch Wunsch des Forums gewesen sei, Barrierefreiheit am Kanal herzustellen wo es eben ginge. Bis zur vollständigen Fertigstellung der Planung seien sicher noch einige Schritte zu tun.

Herr Appel erklärte, dass aus seiner Sicht das Projekt einen Pilotcharakter habe. Wenn hier ein behindertengerechter Einstieg geplant werde, hielte er für sinnvoll, zuerst den Bedarf zu ermitteln und auch Betroffene einzubeziehen. Hier gehe es um zweierlei: einerseits um die Chance, etwas Innovatives zu bauen, andererseits auch um die Herausforderung etwas – wie eine Rampe - zu bauen, das im Einklang mit dem Denkmal stehe. Aus diesen Gründen der besonderen gestalterischen Herausforderung hielte er für sinnvoll, einen Planungswettbewerb auszuschreiben.

Herr Freise erklärte, dass es nicht sinnvoll und teilweise auch nicht möglich sei, jede Anlegestelle barrierefrei herzurichten, dass es an dieser Stelle aber vermutlich etwas einfacher sein könnte als an vielen anderen Stellen, da beispielsweise der Grünstreifen, der für den Bau der Rampe benötigt würde, dem WSA gehöre.

Die Mediatoren fassten zusammen, dass den Anwesenden wichtig sei, dass die Anlage sowohl denkmalverträglich gestaltet werde als auch unter Einbeziehung von Behindertenverbänden vorgegangen werden sollte. In Bezirksämtern und Senat könne auch auf Behindertenbeauftragte zurückgegriffen werden, um anstehende Fragen zu klären. In Erinnerung an den Pilotcharakter des Projekts, gäbe es von mehreren Seiten den Anspruch auch eine gute gestalterische Lösung zu finden. Herr Freise signalisierte, dass er die Hinweise aufnehmen werde.

Frau Kleimeier äußerte ihre Zweifel daran, ob es sinnvoll sei, hier eine behindertengerechte Anlage zu bauen; sie habe zwischenzeitlich rechnerisch überschlagen, dass eine Rampe an dieser Stelle in dieser Lage eine Länge von etwa 40 m haben müsste. Sie ergänzte, dass sie den Behindertenverband Berlin-Brandenburg vertrete und daher beispielsweise wisse, dass eine behindertengerechte Anlegestelle mit Auto und Bus zu erreichen sein müsse. An 2 Ta-

gen in der Woche sei dies durch den unmittelbar angrenzend stattfindenden Markt nicht gegeben.

Zur Klärung ihres Anliegens fragten die Mediatoren Frau Kleimeier, ob es ihr darum ginge, dass der Aufwand für einen barrierefreien Zugang an dieser Stelle ihrer Meinung nach zu groß sei und daher an dieser Stelle nicht sinnvoll sei. Sie bestätigte das und regte an, dass die Reederei Riedel alles einmal komplett durchplanen lassen solle, vielleicht sei beispielsweise ein Lift an dieser Stelle eine sinnvolle Alternative.

Herr Freise verwies auf die hohen Bau- und Unterhaltungskosten eines Lifts. Ihm ginge es darum, an dieser Stelle modern und kundenorientiert zu planen und ihm lägen viele Anfragen für einen behindertengerechten Einstieg hier vor. Dabei gehe es ihm keineswegs vorrangig darum, möglichst kostengünstig zu bauen - allein die wasserseitigen Arbeiten kosteten nach ersten Kostenberechnungen bereits etwa 95.000,- Euro. So gebe es außerdem eine Vorgabe des Senats, bei Neuanlagen die Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Dies wolle er sehr gern hier umsetzen.

Frau Kleimeier schlug vor ob es nicht auch sinnvoll sein könnte, wenn die Statiker des WSA und die von Herrn Freise abstimmen würden bezüglich der geplanten Maßnahmen. Herr Mittag regte an, dass beispielsweise die vor Ort tätige Firma Kemmer die für den Steg der Reederei Riedel notwendigen Dalben im Rahmen der Sanierungsmaßnahme mit einbringen könnte - unter der Voraussetzung, dass die geprüfte Statik schnell genug vorläge.

Die Mediatoren hielten fest, dass die nötigen Kontakte zwischen Reederei Riedel und dem WSA da seien und die Möglichkeit und der Wille einer Abstimmung über kurze Wege existieren würde.

Frau Kleimeier war der Meinung, dass diese große Steganlage, die alle drei jetzigen Anlegestellen verbinde, so früher nicht besprochen gewesen sei und äußerte Bedenken. Herr Kessen erinnerte, dass die Optionen offen gehalten worden seien, ob einzelne Anleger oder eine Gesamtanlegestelle gebaut würde. Frau Bugner ergänzte, dass beispielsweise Herr Lingenauer eine durchgehende Anlage gewünscht habe, die unabhängig von der Mauer sei und ein gestalterisch eher ruhiges Erscheinungsbild habe. Die Mediatoren bemerkten erfreut, dass alle Anwesenden die Interessen von Herrn Lingenauer im Kopf hätten, obwohl er nicht anwesend sei. Sie zählten noch einmal die Interessen auf, die bei der Planung der Anlegestelle zu berücksichtigen seien:

- Ästhetik und Denkmalgerechtigkeit
- Sicherung des auch zu einem späteren Zeitpunkt möglichen Rückbaus
- die barrierefreie Erreichbarkeit des Stegs
- die Berücksichtigung vielfältiger Nutzungsoptionen.

Anlässlich der Frage, ob die geplante Baumaßnahme Einfluss auf die Abflussgeschwindigkeit und auf das andere Ufer des Kanals habe, erläuterte Frau Bugner noch einmal die Begrifflichkeiten. Es gebe ein

- Grundwasserströmungsmodell,
- Oberflächenwasserabflussmodell und die
- fahrdynamische Untersuchung.

Das geplante Bauwerk spiele in diesen Zusammenhängen aber keine Rolle. Herr Mittag ergänzte, hydraulisch verenge man unter Wasser zwar den Kanal, das beeinflusse aber nur geringfügig den Abfluss.

Die Mediatoren fassten zusammen, dass es heute um eine Vorstellung des Planungsstandes von Reederei Riedel gegangen sei und nicht darum, Lösungen zu finden. Da es keine offenen Punkte unter den Anwesenden mehr gab, bedankten sie sich für das Kommen und allseits für die Vorbereitung der Sitzung und ermunterten alle, dem Baubeginn am Maybachufer mit Zuversicht und Freude entgegen zu blicken. Sie erinnerten daran, dass, im Falle einer unvorhergesehenen Veränderung, mit dem Instrument der VorOrtSofort-Sitzung eine Möglichkeit geschaffen sei, dies auch kurzfristig gemeinsam zu besprechen.

Um 18.30 Uhr endete die Sitzung.