

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

Datum: 11. Mai 2010
Uhrzeit: 16.00 – 19.30 Uhr
Ort: WSA Berlin
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen
Protokollantin: Wilma Seipt

Teilnehmer/innen:

WSA Berlin: Frau Dr. Ernst, Herr Heier (Arbeitsgruppe Landwehrkanal), Frau Fried (Öffentlichkeitsarbeit in Vertretung von Frau Bodenmeier)

WSD Ost: Frau Bugner

BI/Verein „Bäume am Landwehrkanal“ bzw. Anwohnerinnen: Herr Appel, Frau Dorbert, Frau Kleimeier, Frau Fortwengel, Herr Dohna

Reederei Riedel: Herr Freise (Geschäftsführer)

Planung der Anlegestelle: Frau Thurley (Architektin)

SpreeCab GmbH: Herr Heß (Geschäftsführer)

Denkmalschutz: Herr Bappert (Denkmalgutachter), Frau Kuntzsch (Praktikantin bei Herrn Bappert)

Bezirksamt Neukölln: Frau Smaldino (Behindertenbeauftragte), Herr Kittelmann (NGA)

Begrüßung

Die Mediatoren hießen die Teilnehmer/innen herzlich willkommen zur Beratung über die Baumaßnahmen an der Anlegestelle der Reederei Riedel an Maybachufer/ Kottbusser Brücke. Insbesondere begrüßt wurden neben Herrn Freise, dem Geschäftsführer der Reederei Riedel und damit dem Bauherrn am Maybachufer / Kottbusser Brücke, die Architektin Frau Thurley, die jene Anlegestelle plant sowie Frau Smaldino, Beauftragte für Menschen mit Behinderungen des Bezirksamtes Neukölln.

Tagesordnung

Laut Einladung waren folgende Tagesordnungspunkte vorgesehen: Herr Freise werde den derzeitigen Planungsstand vorstellen und eine Übersicht über die geplanten zeitlichen Abläufe geben. Danach gebe es die Möglichkeit für einen gemeinsamen Austausch darüber, was wem dabei jeweils wie wichtig sei. Ziel sei die Abstimmung über die weitere Vorgehensweise und eventuell auch die Verabredung konkreter nächster Schritte.

Vorstellung des Planungsstandes

Herr Freise erklärte, dass die Anlegestelle, die 2007 havariert war, wieder aufgebaut werden solle. Zugleich sollte die Gelegenheit genutzt werden, Verbesserungen und Modernisierungen vorzunehmen. Die Reederei Riedel habe sich mit ihrer Architektin, Frau Thurley, mit den jetzt vorliegenden Planungen bemüht, Wünschen und Anregungen aus dem Forum Rechnung zu tragen.

Die Anlage umfasse zwei Komponenten:

- Anlegesteg für die Schiffe und
- Zuwege auf den Steg.

Herr Freise erläuterte, dass

- die ursprüngliche Konstruktion 3 Anlegebrücken umfasst habe,
- es sich nicht nur um eine Anlegestelle gehandelt habe, sondern auch um Übernachtungsplätze für einige Schiffe der Reederei.

Auf Anregung aus dem Forum („Erhalt der Linearität“) habe man sich dafür entschieden, statt dieser ursprünglich drei einzelnen nun nur noch einen langen Steg errichten zu wollen, um so ein einheitlicheres Bild zu erzeugen. Der Steg würde sich somit wie ein langes Band über die Strecke von 90 m erstrecken und auf verschiedenen Höhen verlaufen: Der größte Teil des Steges befinde sich von der Höhe her auf dem Einstiegsniveau der Fahrgastschiffe, ein Drittel des Steges solle aber abgesenkt werden, um so auch für kleinere Schiffe, etwas Wassertaxen oder Sportboote, nutzbar zu sein.

Der Zugang von der Straße Maybachufer zum Steg habe bisher nur über eine Treppe erfolgen können. Geplant sei, nun zusätzlich eine Rampe zu bauen, um die Anlegestelle familien- und behindertenfreundlich zu gestalten, d.h. für alle Nutzergruppen zugänglich u machen, z.B. für Familien mit Kinderwagen, Menschen mit Gehbehinderung, im Rollstuhl oder mit Rollator.

Im Zuge des Rampenbaus solle der ganze Bereich der Anlegestelle neu geordnet werden, d.h. das Kassenhäuschen werde versetzt und die bestehende Mauer am Ufer erweitert werden. Die Bäume vor Ort würden durch die Bauarbeiten nicht beeinträchtigt werden.

Herr Freise erklärte, dass die grundlegenden Planungen sowohl für den Steg als auch für die Rampe nun fertig seien und die Statik vorliegen würde. Die Tragelemente für den Steg würden in die Wasserstraße gebaut und die Rampe direkt auf Gehwegniveau Maybachufer ansetzen, so dass weder die neu errichtete Uferwand noch die eingebrachten Granit- und Stahlspundwände durch die Konstruktion berührt oder beschädigt würden.

Der Bauantrag sei im Oktober 2009 eingereicht worden.

Anschließend ging Herr Freise auf Bedenken ein, welche in der letzten Forumssitzung vor allem von Anwohnervertreter/innen geäußert worden seien, nämlich, dass durch die neue und für mehrere Interessengruppen attraktiver gestaltete Anlage es zu einer höheren Frequentierung dieser Anlegestelle kommen könne. Dass dies tatsächlich eintreten könne, bezweifelte er, da er beispielsweise nicht davon ausgehen könne, dass die Fahrgastzahlen erheblich ansteigen würden. Vielmehr sei die Reederei Riedel ein modernes Unternehmen, dies wolle es auch zeigen und da sei es heutzutage zeitgemäß und gehöre für ihn dazu, behinderten- bzw. familienfreundlichen Service und Anlagen anzubieten. Zudem sei dies bei Neuinvestitionen auch gesetzlich vorgeschrieben. Die Reederei Riedel habe erst eine behindertengerechte Anlegestelle sowie eine weitere, die behindertenfreundlich, aber kompliziert zu erreichend sei. Stern und Kreis hätte bereits mehrere behindertenfreundliche Anlegestellen. Die Anlage beim Neubau behinderten- und familienfreundlich zu konzipieren, sei aus all diesen Gründen für ihn Selbstverständlichkeit wie Notwendigkeit gleichermaßen.

Diskussion

▪ Barrierefreiheit

Die Teilnehmer/innen diskutierten intensiv darüber, ob die Herrichtung einer barrierefreien Anlegestelle an genau dieser Stelle des Landwehrkanals sinnvoll sei sowie inwieweit die Planung tatsächlich Barrierefreiheit verfolge oder eher behindertenfreundlich ausgerichtet sei.

Im Verlaufe der Diskussion fragte Herr Kittelmann, wo genau der Einstieg geplant sei und wie hoch die Steigung auf der Rampe sein würde. Frau Thurley erläuterte, dass das Kassenhaus um ca. 1,50m gegenüber dem Bestand versetzt werden solle. Dadurch würde sich der Müllplatz verkleinern, was kein Problem darstellen werde. Die Steigung der Rampe betrage gemäß Planung 8,8% und liege damit noch im Toleranzbereich. Gemäß DIN-Norm sei eigentlich eine Steigung von 6% vorgeschrieben, dies würde aber dazu führen, dass die Rampe um einige Meter länger werden müsse und sie habe sich von vornherein auch um eine flächensparende Bauweise bemüht, die u.a. die Inanspruchnahme der benachbar-

ten Grünanlage möglichst gering halten wolle. Frau Smaldino bestätigte, dass 8,8% Steigung in Ordnung und von Rollstuhlfahrern zu bewältigen seien, wenn ein Handlauf vorhanden sei.

Frau Smaldino äußerte sich außerdem irritiert und erschrocken über die Art und Weise, in der diese Diskussion geführt werde: Zum einen sei eine gesetzliche Vorgabe der Berliner Bauordnung, dass Neubauten einfach behindertengerecht sein müssten und zum anderen gehe es um gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen - barrierefreies Bauen sollte heutzutage ihrer Auffassung nach überhaupt nicht mehr zur Diskussion stehen, sondern selbstverständlich sein.

Die Mediatoren dankten Frau Smaldino bei dieser Gelegenheit für ihr Kommen und darüber hinaus auch für dieses engagierte Statement – denn sie vertrete heute hier in der Sitzung eine Gruppe von Menschen, die hier selbst nicht vertreten sei. Gleichzeitig rückten Sie den Eindruck, der durch die Diskussion vielleicht entstanden sein könnte, dahingehend gerade, dass – soweit sie es verstanden hätten – es unter den Teilnehmern/innen keine grundsätzliche Diskussion über barrierefreies Bauen und Gestalten gebe. Vielmehr sei der Hintergrund, vor dem diese Diskussion geführt werde, ob die Anlegestelle am Maybachufer/ Kottbusser Brücke tatsächlich der am besten geeignete Ort sei, wenn eine barrierefreie Anlegestelle geschaffen werden solle.

Frau Smaldino setzte sich dafür ein, dass dies überall eine Selbstverständlichkeit sein sollte. Sie rief ins Bewusstsein, dass jeder der Teilnehmer/innen in seinem Leben die Situation kommen könne, in einem Rollstuhl zu sitzen. Es sei nicht akzeptabel für einen Menschen mit einer Behinderung, zur nächsten barrierefreien Anlegestelle durch die halbe Stadt fahren zu müssen, nur weil dort die Randbedingungen für einen behindertenfreundlichen Zugang günstiger seien, Teilhabe müsse überall stattfinden können.

Frau Kleimeier bemerkte, dass man sich hier auf gefährlichem Pflaster befinde: Natürlich stimme man darin überein, dass eine barrierefreie Anlegestelle in der näheren Umgebung entstehen solle. Es gebe allerdings einige wichtige Gegebenheiten, welche gegen den Standort an der Kottbusser Brücke sprechen würden:

- die Anbindungen an den Öffentlichen Nahverkehr seien hier sehr schlecht
- und es gebe auch keine Halte- oder Wartemöglichkeiten für Taxen oder Reisebusse vor Ort.
- Zudem finde zweimal wöchentlich der türkische Markt statt - dann sei das Maybachufer gesperrt - und so der Zugang zur Anlegestelle für Taxen und Busse gänzlich unmöglich.
- Zum Anderen fürchteten die Anwohner, die durch den Markt sowieso schon belastet seien, dass der Ausbau der Anlegestelle eine Attraktivitätssteigerung darstelle, und sich die Zahl der hier zusteigenden Passagiere, und damit des zubringenden Verkehrs, immens erhöhen würden - auf Kosten der Lebensqualität und des Erholungsnutzens des Umfeldes.

Aus diesem Grund hätten Teilnehmer/innen des Mediationsforums vorgeschlagen, dass eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werde, um zu prüfen, solche barrierefreien Zugänge am besten und sinnvollsten zu verwirklichen seien am Landwehrkanal.

Herr Appel pflichtete dem bei und wies darauf hin, dass es natürlich nicht darum ginge, diesen möglicherweise besser geeigneten Standort am anderen Ende der Stadt zu finden, sondern vielleicht ein paar hundert Meter von der jetzt geplanten Anlegestelle an der Kottbusser Brücke entfernt.

Frau Smaldino erläuterte daraufhin ihren Standpunkt noch genauer: Als Beauftragte für Menschen mit Behinderungen setze sie sich dafür ein, dass bei Neubauten oder Neugestaltungen die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit eingehalten würden. Natürlich ginge es dabei nicht nur darum, die Belange von gehbehinderten Menschen zu beachten, sondern Menschen unterschiedlicher Fähigkeiten und Behinderungen. In diesem Zusammenhang wies sie Herrn Freise darauf hin, dass die Anlegestellen z.B. auch über einen Blindenleitstreifen verfügen müsste, was, wie Herr Freise versicherte, schon Beachtung gefunden hätte. Frau Smaldino erklärte, dass sie sich im Klaren darüber sei, dass es gerade

bei Altbauten und historischen Anlagen oft schwer sei, die Vorgaben für einen barrierefreien Zugang zu erfüllen. Daher sei sie auch keineswegs darauf aus, die Einhaltung der DIN-Normen mit der Brechstange durchzusetzen. In Bezug auf die Anlegestelle der Reederei Riedel an der Kottbusser Brücke freue sie sich einfach, dass das Unternehmen überhaupt freiwillig und von sich aus bereit sei, die Kosten und Umstände auf sich zu nehmen, um einen barrierefreien Zugang zu schaffen. Dies sei nämlich keineswegs alltäglich und selbstverständlich. Gerade barrierefrei erreichbare Anlegestellen gebe es in Berlin und vor allem in der näheren Umgebung von Kreuzberg und Neukölln nur in sehr unzureichendem Maße. Dabei gebe es gerade in Neukölln die größte Trägerschaft an Einrichtungen für Behinderte und Senioren. So sei die Nachfrage nach Erholungs- und Freizeiteinrichtungen, die barrierefrei zugänglich seien, hier besonders hoch. Auf die von den Anwohnervertreter/innen geäußerten Sorge, dass es wegen der Behindertenfreundlichkeit zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen an dieser Anlegestelle kommen werde, entgegnete sie, dass längst nicht jeder Rollstuhlfahrer Sonderfahrdienste nutze, sondern viele auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen würden. Frau Kleimeier wies erneut darauf hin, dass die Erreichbarkeit durch den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) hier besonders schlecht sei. Herr Freise hielt es ebenfalls für unwahrscheinlich, dass es zu übermäßigem Verkehrsaufkommen oder gar zu Staus von wartenden Taxen oder Bussen kommen würde und dass es unvorhergesehene Probleme wegen der Verkehrsanbindung oder wegen des Marktes geben würde. Seiner Erfahrung nach wüssten diese Nutzergruppen über mögliche Komplikationen, die sich ergeben könnten, genau Bescheid und planten ihre Aktivitäten daher im Voraus und sehr genau. Die Reederei Riedel bekomme schon jetzt viele Anrufe diesbezüglich und er gehe davon aus, dass auch in Zukunft insbesondere Gruppenausflüge gut geplant werden würden, zumal die Schiffe ja wegen der begrenzten räumlichen Möglichkeiten nur eine begrenzte Zahl von Rollstuhlfahrern mitnehmen könnten. Die Reederei könnte somit Menschen mit Behinderung beraten und ggf. andere Tage oder Orte empfehlen.

Zu der Frage, ob es andere Anlegestellen gebe, die für Herrichtung eines barrierefreien Zugangs möglicherweise besser geeignet wären, erklärte Herr Freise, dass dies zwar theoretisch der Fall sei - so gebe es z.B. die Anlegestelle am Halleschen Tor, die für die Reederei aufgrund der umliegenden Hotels und einer besseren Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel eigentlich attraktiver sei -, jedoch sei dort die Uferböschung zu hoch, um eine barrierefreie Zuwegung über eine Rampe zu schaffen. Gleiches gelte für die Anlegestelle Potsdamer Brücke, und an der Corneliusbrücke würde eine Rampe zu große Teile einer wertvollen Grünfläche zerstören und daher kaum die Genehmigung des Bezirksamtes erhalten. Die Option, die Zuwegung über platzsparendere Fahrstühle zu schaffen, scheidet aufgrund der zu hohen Kosten aus. Dabei sei nicht die Anschaffung so teuer, sondern vor allem die Folgekosten für Wartung und Instandhaltung.

Herr Kittelmann erklärte, dass eben nun zufällig an genau dieser Stelle der Neubau notwendig geworden sei. Grundsätzlich entspreche es dem geltenden Recht, dass ein Neubau barrierefrei gestaltet werden müsse. An dieser Stelle am Maybachufer /Kottbusser Brücke gebe es sowohl die passenden räumlichen Möglichkeiten als auch einen Eigentümer, der willens sei, die damit verbundenen Investitionen zu unternehmen. Insofern führe seiner Ansicht nach kein Weg an einer behindertengerechten bzw. behindertenfreundlichen Ausgestaltung an dieser Stelle vorbei.

Frau Kleimeier fragte nach, ob die Reederei plane, öffentliche (Förder-)Mittel für den behindertenfreundlichen Umbau zu beantragen. Dies verneinte Herr Freise und er betonte, dass im Gegenteil neue Investitionen und Modernisierungsmaßnahmen von der Reederei selbst bezahlt würden. Als einzige Ausnahme sei einmal die Anschaffung eines effizienteren Motors staatlich gefördert worden und z. Zt. liefen zwei Anträge auf Förderung der Anschaffung von Rußpartikelfiltern. Grundsätzlich würden touristische Dienstleistungen, was diese Maßnahme hier darstelle, nicht staatlich gefördert.

Herr Appel wunderte sich, dass der doch von öffentlicher Seite so erwünschte behindertengerechte Umbau von Anlagen nicht staatlich gefördert werde. Frau Smaldino pflichtete ihm bei: Dieser Umstand sei unverständlich und auch für sie und ihre Interessengruppen ein großes Ärgernis, da viele Institutionen sich einen solchen Umbau aus eigenen Mitteln eben nicht leisten könnten.

Herr Freise berichtete, dass auch das Marketing der Stadt Berlin nur zu einen sehr kleinen Teil von der Stadt gefördert und der Großteil von touristischen Betrieben und der Hotellerie getragen werde. Dabei sei der Tourismus ein Hauptwachstumsmarkt in Berlin und nütze damit auch anderen Bereichen. Frau Kleimeier gab zu bedenken, dass dieses Wachstum jedoch nicht auf Kosten der Anwohner/innen erreicht werden solle. Herr Freise stimmte dem zu und warb dafür anzuerkennen, dass alle von den neuen Entwicklungen profitieren sollten und könnten.

▪ Planung

Die Entwurfszeichnungen, die den aktuellen Planungsstand darstellten, wurden aufgehängt, und Herr Freise erläuterte die Pläne.

Herr Bappert erklärte, dass die Zustimmung des Denkmalschutzes davon anhänge, welche Baumaterialien verwendet würden und wie gut die Konstruktion sich in die Umgebung einfüge. Frau Thurley erklärte, dass die Planungen so weit noch nicht gediehen seien, dass sie Aussagen zu Baumaterialien machen könne, sie gehe aber davon aus, dass die Unterkonstruktion und die Rampe in einem passenden Material, z.B. Sandstein, verkleidet werden könnten.

Auf Anfrage erläuterte Herr Freise, dass die Breite der Rampe 1,40 m betragen werde. Frau Kleimeier fragte, ob bei dieser Breite Rollstuhlfahrer/innen im Begegnungsfalle aneinander vorbei fahren könnten und ob Rollstuhlfahrer/innen bei einer Steigung von über 8% tatsächlich selbständig die Rampe hoch und runter fahren könnten. Die Mediatoren nahmen diese Frage auf und wollten wissen, was gegen eine Steigung von den gemäß DIN vorgeschriebenen 6% sprechen würde. Herr Freise und Frau Thurley erklärten, dass sie gern auch behindertengerecht gebaut hätten, dies aber sehr viel mehr Platz benötigen würde. Die Rampe würde sonst gut 20% länger als derzeit geplant, da auch vorgeschrieben sei, dass in regelmäßigen Abständen Plattformen von 1,50 m Länge in die Rampe eingebaut werden müssten. Bei den Planungen sei ihnen auch wichtig gewesen, möglichst wenig Grünfläche zu beeinträchtigen.

Frau Bugner betonte diesen Vorteil des Standortes und der Planungen: Die bisher auf dem Gelände stehenden Schuppen seien schon sehr heruntergekommen und nicht sonderlich ansehnlich gewesen, so dass es um diese nicht schade sei. Dadurch müsste nur wenig der angrenzenden Grünflächen in Mitleidenschaft gezogen werden, während Bäume gar nicht beeinträchtigt würden. Herr Bappert stimmte dem zu. Aus Perspektive des Denkmalschutzes sei es durchaus möglich, auch eine längere Rampe zu bauen. Es müsste allerdings darauf geachtet werden, dass z.B. die verwendeten Geländer auch denkmalgerecht wären. Frau Smaldino ergänzte zur Diskussion um die Steigungsverhältnisse, dass geübte Rollstuhlfahrer/innen auch eine Steigung von 8% bewältigen könnten, während ältere und körperlich nicht so fitte Rollstuhlfahrer/innen meist eine Betreuung dabei hätten, die den Rollstuhl schieben könnte. Gegenverkehr wäre auf der Rampe wohl nicht möglich, aber da müssten Rollstuhlfahrer/innen eben kurz aufeinander warten. Sie sei zuversichtlich, dass sich das schon organisieren lassen würde.

▪ Verkehrsanbindung

Die Anwohner/innen sprachen noch einmal die Problematik der Verkehrsanbindung an: Herr Appel erklärte, dass es sehr erstrebenswert wäre, wenn diese möglichst über den ÖPNV organisiert werden könnte. Herr Freise wiederholte, dass seiner Erfahrung nach Menschen mit Behinderung sehr gut organisiert seien und ihre Aktivitäten sehr gut planen, er ginge also davon aus, dass diese Gruppen auch den Anbindungsverkehr sehr gut planen würden. Frau Kleimeier erläuterte, dass die Anwohner/innen in der Nähe der Anlegestelle berichtet hätten, dass es früher oft dazu gekommen sei, dass Touristenbus-

se in Ermangelung eines Busparkplatzes an der Straße warteten und dabei oft den Motor laufen ließen, z.B. um im Sommer die Klimaanlage betreiben zu können. Anwohner/innen, vor allem in den Erdgeschosswohnungen, seien stark durch den Lärm und die Abgase beeinträchtigt. Herr Freise äußerte sein Verständnis für die Unzufriedenheit mit dieser Situation, erklärte aber, keinen Einfluss auf das Verhalten der Busfahrer/innen diesbezüglich zu haben. Die Reederei Riedel plane an anderer Stelle auch eine größere Anlegestelle mit einem großen Parkplatz für Reisebusse, und man hoffe, dass auf lange Sicht große Reisegruppen mit Bussen auf diese Anlegestelle ausweichen würden. Reisegruppen, die in der Innenstadt weitere Termine hätten, würden aber wohl trotzdem zu zentral gelegenen Anlegestellen kommen.

Die Mediatoren fassten zusammen: Herrn Freises Bestreben sei, die Fahrgastschiffahrt so attraktiv wie möglich für breite Bevölkerungsschichten zu gestalten; zudem gäbe es auch gar keine Alternative dazu, den Neubau der Anlegestelle mit einem behindertengerechten Zugang auszustatten. Ein anderer Zugang, z.B. über einen Aufzug, der eventuell weniger massiv wirke als die Rampe, würde zudem nichts an dem von den Anwohner/innen gefürchteten höheren Verkehrsaufkommen ändern. Die einzige Möglichkeit hier sei, zusätzlich noch andere Anlegestellen behindertengerecht auszustatten, so dass die Anlegestelle Kottbusser Brücke/ Maybachufer verkehrstechnisch entlastet werden könne.

Herr Freise stimmte zu, dass dies sehr wünschenswert sei und nannte auch gleich die Anlegestelle an der Corneliusbrücke als gut geeignet, da sie ebenfalls hoch frequentiert sei und auch verkehrstechnisch besser angebunden sei. Allerdings sei es schwer, im Bezirk Mitte eine Baugenehmigung für eine solche Modernisierung zu bekommen. Er berichtete, dass selbst die Genehmigung für einen Stromanschluss zu bekommen, sich als sehr zeitaufwändig gestalte. Vielleicht könne aber Unterstützung und Druck aus dem Forum ihm helfen, eine solche Genehmigung zu erhalten. Herr Appel erinnerte daran, dass dies aber nicht die Pflicht zum behindertengerechten Zugang an der Kottbusser Brücke berühre.

▪ **Anlegesteg**

Die Teilnehmer/innen wandten sich wieder der Betrachtung der Planzeichnungen zu und Herr Appel wollte wissen, in welchen Bereich des Steges Sportboote und Wassertaxen eine Möglichkeit zum Anlegen haben sollten. Herr Freise erklärte, dass dies im Bereich der Ankerklause möglich sein werde. Auf Nachfrage von Frau Kleimeier, ob dieser Bereich dann für jedermann/-frau zugänglich sei, erläuterte er, dass die Zulassung als Sportanleger extra beantragt werden müsse und auch, wer die Haftung übernehme, wenn etwas geschehe, müsse erst noch geklärt werden. Vielleicht könne man in dieser Hinsicht auch zu einer Kooperation mit der Ankerklause kommen, die ja von den Sportbootfahrern profitieren könne.

Frau Kleimeier äußerte ihre Sorge, dass die Anlegestellen abends und nachts von Passanten zum Trinken und Party machen genutzt werden würden, insbesondere wenn der Steg von der Ankerklause zu gastronomischen Zwecken genutzt werden dürfe und würde. Dies würde zu einer hohen Lärmbelästigung für die Anwohner/innen führen. Herr Freise erklärte, dass die Anlegestellen der Fahrgastschiffe auf jeden Fall nur während der Fahrzeiten, also nur tagsüber, zugänglich sein sollten und sonst geschlossen würden. Es würde also unter Umständen eine Abtrennung der verschiedenen Bereiche des Steges notwendig.

Frau Kleimeier fragte, ob in Anbetracht einer Abtrennung der verschiedenen Bereiche, es aus der Perspektive der Behindertengerechtigkeit gar nicht notwendig sei, dass der Steg 90m lang wäre. Herr Freise bejahte dies und erklärte, dass man die Planung einer großen Anlage vor allem mit Rücksicht auf den Denkmalschutz vorgenommen habe (s.o.: Erhalt der Linearität). Bei der ersten Vorstellung der Planungen im Forum habe Herr Lingenauber den Wunsch geäußert, nach Möglichkeit mehrere Stege zu vermeiden, da eine Linie ruhiger wirke. Aus Sicht der Reederei könnten auch separate Steganlagen gebaut werden, dies sei auch kostengünstiger als die Konstruktion eines langen Steges. Frau Kleimeier erklärte, dass sie davon ausginge, dass separate Steganlagen filigraner und zarter aussähen.

Die Mediatoren fassten zusammen, dass es zwei Faktoren gebe, die bei der Entscheidung für eine lange oder mehrere separate Steganlagen eine Rolle spielten: Zum einen der Kostenfaktor, welcher nach bisherigen Erkenntnissen wenigstens für eine Zweiteilung der Anlage spräche. Zum anderen die Schönheit der Anlage und wie sie sich in das Denkmal- und das Landschaftsbild einfüge. Mehrere Teilnehmer/innen der Sitzung erklärten, dass sie sich auf Grundlage der vorhandenen Pläne kein wirkliches Bild darüber machen könnten, welche Version besser aussehen würde und wünschten sich aussagekräftigere Zeichnungen. Frau Thurley sagte zu, dass sich dies verwirklichen ließe, zum Beispiel sei eine 3D-Visualisierung möglich, bei der eine Zeichnung vor ein Foto der Uferanlage gelegt und so eine nahezu fotorealistische Ansicht erstellt werden würde.

Herr Appel erklärte, dass für einen großen Steg die bessere Erlebbarkeit des Wassers spräche, allerdings gelte dies nur, wenn der Steg frei zugänglich sei.

▪ **Bäume**

Nachdem die Besprechung der Planungen der Anlegestelle anhand des derzeitigen Planungsstandes abgeschlossen war, sprach Frau Kleimeier ein weiteres Problem an, nämlich das einer Trauerweide, die beschnitten werden müsse, damit Schiffe hindurch fahren könnten. Frau Dr. Ernst bestätigte dies. Kurzfristig würden nur die notwendigsten Schnitte vorgenommen, um die Sicherheit der Schifffahrt zu garantieren. Langfristig müsse eine Benehmsherstellung mit dem Bezirksamt erfolgen und geklärt werden, wer die Beschneidung grundsätzlich vornehmen solle. Die Entscheidung bezüglich der langfristigen Schnittmaßnahmen werde dann bei einer gemeinsamen Schifffahrt vorgestellt.

Mehrere Teilnehmer/innen fragten, ob es überhaupt notwendig sei, die Girlanden der Trauerweide zu beschneiden, und ob es nicht vielmehr möglich sei, sie zu erhalten, selbst wenn diese Schiff und Deck des Schiffes streifen. Dies wurde verneint, schon aus Gründen der Sicherstellung des Lichttraumprofils sei die Beschneidung notwendig.

Herr Freise erläuterte, dass die Beschneidung der Weide nicht aufgrund der Anlegestelle und der anliegenden Schiffe notwendig werde, sondern weil die Schiffe die Brücke wegen der Baustelle derzeit dort in einem Bogen anfahren müssten und so mit der Trauerweide in Berührung kämen.

▪ **Schiffsverkehr und Nutzung von Anlegestellen**

Herr Heß fragte, ob davon ausgegangen werde, dass der Schiffsverkehr zunehmen werde, was Herr Freise verneinte. Im Gegenteil werde der Verkehr im Vergleich zu früher eher abnehmen. Da mehrere Schiffe in Zukunft im Hafen Nalepastraße / Oberschöneweide übernachten würden, würde nur noch ein Linienschiff, im Gegensatz zu früher drei Schiffen, an der Anlegestelle Kottbusser Brücke übernachten.

Frau Kleimeier fragte, ob die Reederei vorhabe, Anlegestellen, die sie selbst nicht mehr nutze der Öffentlichkeit zurückzugeben. Bisher müssten andere Nutzer/innen Miete an die Reederei zahlen, selbst wenn die Reederei die Anlegestelle selbst nicht regelmäßig mit ihren Schiffen nutze. Dies sei für sie nicht nachvollziehbar und erscheine ihr ungerecht. Herr Freise erklärte, dass die Reederei Riedel einen Nutzungsvertrag mit dem WSA unterhalte und Gebühren dafür zahle. Zudem entstünden der Reederei Riedel Kosten mit der Unterhaltung der Anlegestelle. Dennoch würden auch die betreffende von Frau Kleimeier erwähnte Anlegestelle zeitweilig von der Reederei Riedel genutzt, so dass sie sie nicht abgeben wolle. Auf Nachfrage erläuterte er, dass der Neubau der Anlage an der Kottbusser Brücke nicht als Neuanlage gewertet werde, so dass kein neuer Nutzungsvertrag mit dem WSA geschlossen werden müsse. Das Bauwerk müsse aber geprüft und abgenommen werden und aufgrund der größeren Nutzungsfläche werde auch eine höhere Gebühr zu entrichten sein.

Frau Kleimeier und Herr Heß äußerten den Wunsch, dass im Rahmen der Sanierung und Neugestaltung des Landwehrkanals auch noch einmal über die Nutzungsrechte der Anlegestellen gesprochen

werde. Es sei ihr Bestreben, dass die Öffentlichkeit besseren Zugang zu bisher von den Reedereien wenig genutzten Anlegestellen erhalte. Herr Freise erklärte, dass die Unterhaltung der Anlegestellen auch bei geringer Nutzung Kosten für die Reedereien verursache und sich die Reedereien über die Nutzungsverträge ja die Rechte an den Anlegestellen sicherten. Da die Diskussion zu diesem Zeitpunkt nicht weiterführen konnte, wurde sie hier abgebrochen.

Zusammenfassung und Abschluss

Die Mediatoren fassten die Ergebnisse der Sitzung zusammen:

Zum einen sei geklärt worden, dass kein Weg an einem behinderten- und familienfreundlichen Neubau der Anlegestelle Maybachufer / Kottbusser Brücke vorbeiführe, und dass dies auch von allen Seiten erwünscht sei. Gleichzeitig dürfe aber auch das Umfeld der Anlegestelle nicht vergessen werden, z.B. der Wochenmarkt und es sollte eine Lösung gefunden werden, wie die Anwohner/innen nicht zu stark durch den zubringenden Verkehr belastet würden. Damit seien jedoch die Kompetenzen der im Raum versammelten Personen überstiegen, es müssten also noch andere Stellen eingeschaltet werden. Weiterhin sollte überlegt werden, ob nicht andere Stellen ebenso gut geeignet wären, einen behindertenfreundlichen Zugang zu erhalten – so könnte eine Entlastung der Anlegestelle an der Kottbusser Brücke erreicht werden.

Zum anderen konnte die genaue Ausgestaltung der Steganlage – einteilig, zweiteilig oder dreiteilig – noch nicht geklärt werden. Dies sei abhängig von den Kosten und dem denkmalgerechten Erscheinungsbild der Anlage. In diesem Zusammenhang erginge an die Reederei Riedel die Bitte um eine aussagekräftige graphische Ausgestaltung der Planungen. Wenn diese ausgearbeitet seien, könne man sich zu einer neuen Sitzung treffen.

Die Mediatoren bedankten sich bei Frau Smaldino für ihr Kommen und die Einbringung der Interessen der Menschen mit Behinderung, bei Frau Thurley für ihr Kommen, bei Herrn Freise für die Informationen und die Einspeisung der Planungen in das Mediationsverfahren und bei allen anderen für die engagierte Mitarbeit. Sie schlossen damit die Sitzung und wünschten allen einen guten Heimweg.



