

## **Arbeitstreffen „Schifffahrt auf dem Landwehrkanal“ am 12. Juli 2010** **Beschlossenes Protokoll**

Datum: 12. Juli 2010  
Uhrzeit: 10.00 – 11.30 Uhr  
Ort: WSA Berlin  
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen  
Protokollantin: Claudia Schelp

Teilnehmer/innen: Siehe Teilnehmer/innenliste

### **Begrüßung / Tagesordnung**

Die Mediatoren begrüßten die Teilnehmer/innen zum „Arbeitstreffen Schifffahrt“ und insbesondere Herrn Wohlfeld, Vertreter der Senatsverwaltung und zuständig für die Reinigung des Kanals, der vielen noch nicht bekannt war.

Die Mediatoren erinnerten daran, dass das heutige Treffen in einer früheren Sitzung gemeinsam verabredet worden sei. Ziel des heutigen Tages sei es, anstehende Maßnahmen der nächsten Winterbauphase 2010/2011 und deren mögliche Auswirkungen auf die Schifffahrt gemeinsam zu besprechen. Frau Dr. Ernst hatte eine PP- Präsentation vorbereitet, die in der Sitzung gezeigt und auf der Homepage des Verfahrens unter „Materialien und Texte“ für alle abgelegt werde (*zwischenzeitlich erfolgt*).

Die vom WSA vorgeschlagenen Themen für die heutige Sitzung lauteten wie folgt:

- Stand der Maßnahmen der Winterbauphase 2009 / 2010
- Vorbereitung der Maßnahmen für Winter 2010 / 2011
- Wintersperrzeit 2010 / 2011
- Umgang mit Anträgen für neue Anlege- und Liegestellen im Landwehrkanal
- Verbesserung der Schleusennutzung.

### **Stand der Maßnahmen der Winterbauphase 2009 / 2010**

Frau Dr. Ernst verwies zu Beginn auf die Schifffahrtspolizeiliche Anordnung NR. 100/2010 vom 24.06.2010. Anschließend erläuterte sie den Stand der ursprünglich für Winter 2009 / 2010 geplanten Baumaßnahme Corneliusstraße:

Die Angebotseinholung im letzten Jahr 2009 sei fehlgeschlagen, da es scheinbar für die involvierten Berliner Baufirmen schwierig gewesen sei, das ausgeschriebene Verfahren zu kalkulieren. Inzwischen lägen die Erkenntnisse der Teststrecke am Paul-Linke-Ufer vor. Das dort getestete Crush-Pile-Verfahren sei sehr gut geeignet für das Corneliusufer, berichtete Frau Dr. Ernst. Auch auswärtige Bauunternehmen seien gekommen, sich an der Teststrecke das Verfahren „Pressen mit integrierter Bohrhilfe“ anzusehen. Das WSA erhoffe sich von den Baufirmen für die erneute Ausschreibung des Corneliusufers großes Interesse. Die Erkenntnisse aus dem Bau der Teststrecke Paul-Linke-Ufer würden derzeit von Ingenieurbüro und WSA noch ausgewertet. Ob sich dieses Verfahren in der Ausschreibung tatsächlich durchsetzen könne, werde der Markt regulieren. Vergaberechtlich könne das WSA die Anwendung dieses Verfahrens nicht vorschreiben. Es müsse zugelassen werden, gleichwertige Verfahren für das Corneliusufer anzubieten.

Frau Dr. Ernst berichtete auch von ihrem Treffen mit Vertretern des BMVBS am 29. und 30. Juni 2010. Der Arbeitsgruppe Landwehrkanal sei darin ein „roten Faden“ für den weiteren Weg an die Hand gegeben.

ben worden. Dieser bestünde u.a. zunächst darin, als Teilaspekte der geforderten Konzeption zur HU (Haushaltsunterlage) den Ist-Zustand und den Soll-Zustand des Landwehrkanals zu beschreiben. Das Vorgehen in der Mediation unterscheidet sich von der Vorgehensweise, die die Erfüllung verwaltungsrechtlicher Erfordernisse bedinge. Beides müsse aufeinander abgestimmt und kompatibel gemacht werden. Für Fragen, die die „künftige Flotte“ auf dem Landwehrkanal betreffen und die gleichfalls in der Konzeption zu berücksichtigen seien, säßen Herr Dingler und Frau Riemer als Ansprechpartner vom WSA mit am Tisch. Die Klärung der vom BMVBS aufgezeigten Randbedingungen gebe Planungssicherheit - sowohl für Bonn als auch für das WSA. Aus ihrer Sicht sei es positiv, dass Bonn / das BMVBS jetzt in das Vorgehen integriert ist, legte Frau Dr. Ernst dar.

Sie berichtete auch, dass ein Oberflächenwasserabflussmodell erstellt worden sei, das benötigt werde um vorauszusagen, ob und in welchem Maße der Wasserspiegel bei Starkregenereignissen und nach Spundwandeinbauten, d.h. bei Querschnittsverengungen ansteigen würde. Es sei geplant, das Modell in der nächsten Forumssitzung am 13.09.2010 vorzustellen.

### **Vorbereitung der Maßnahmen für Winter 2010 / 2011**

Frau Dr. Ernst stellte den Lohmühlenabschnitt als geplante Maßnahme für die Winterbauphase 2010 / 2011 vor. Bezüglich der erforderlichen Kampfmittelsondierung und -räumung habe das WSA sich mit der Leitstelle des Bundes für Kampfmittelräumung in der OFD Niedersachsen in Verbindung gesetzt. Da die Räumung mit den bisher praktizierten Verfahren hochgerechnet etwa 517 Tag benötigen würde, gelte es auszuloten, welche anderen Verfahren möglich wären. Gemeinsam werde z.B. geprüft, ob eine Kombination des Einsatzes von Tauchern und Unterwassermagneten zum Einsatz kommen könne. Die Räumung als Maßnahme für die Winterbauzeit 2010/2011 sei WSA-seitig unstrittig, da dort, wo die Trasse für die Arbeitsspundwand vorgesehen sei, bis zu 6 m unter Grund tiefensondiert und geräumt werden müsse. Dieses Vorgehen sei auch mit Bonn bereits abgestimmt. Frau Dr. Ernst fasste alle Maßnahmen, die im Winter 2010/2011 stattfinden sollten zusammen:

- Fertigstellung der wasserseitigen Baumsicherung an der Corneliusstraße
- Kampfmittelerkundung und -räumung im Lohmühlenabschnitt
- Wasserseitige Baugrunderkundung im Lohmühlenabschnitt
- Wiedererrichtung der Anlegestelle Riedel am Maybachufer / Kottbusser Brücke

### **Wintersperrzeit 2010 / 2011**

Die Notwendigkeit der Sperrung des Landwehrkanals vom 1.11.2010 bis 21.4.2011 (einschließlich Gründonnerstag) stehe bereits fest, erklärte Frau Dr. Ernst. Ausnahmen bestünden für die Gewässerreinigung des Senats nach Einreichung eines Fahrplans, die Rettungsgasse für Notfälle und für Wasserschutzpolizei und WSV. Ausweichstandorte für Schiffe seien wie auch schon in der Winterbauzeit 2009 / 2010 vorgesehen. Ausnahmegenehmigungen bzw. Einzelfallentscheidungen seien je nach geplanten Arbeiten denkbar, erklärte Frau Dr. Ernst. Es sei allerdings jetzt schon absehbar, dass es schwierig sein werde, an der Baustelle Corneliusstraße vorbeizukommen. Da noch nicht sicher sei, was genau an der Anlegestelle Riedel gebaut werde und daher noch Klärungsbedarf in der Mediation bestünde, könne das WSA hierzu noch keine konkreten Aussagen machen. Sie betonte, dass nicht schematisch gesperrt, sondern jeweils frühzeitig informiert werden würde, wann wo gesperrt werde. Frau Dr. Ernst versicherte den Vertretern der Reedereien, dass sie mit dem WSA Partner auf der anderen Seite des Tisches hätten, die sehr an Kommunikation und Kooperation interessiert seien. (Weitere Details hierzu sind der Präsentation des WSA zu entnehmen.)

Die Mediatoren bedankten sich für die Präsentation und gaben den Teilnehmern/innen die Möglichkeit zur Nachfrage und Stellungnahme.

Herr Gersbeck würdigte die Informationen des WSA als ausführlich - aus seiner Sicht seien die avisierten Sperrungen des Landwehrkanals in einem vertretbaren Rahmen, den er so akzeptieren könne. Herr Loch verdeutlichte, dass für die Reedereien keine zeitlichen Toleranzen nach hinten bestehen würden -

---

anders als in diesem Jahr 2010. Die Beteiligten betonten gemeinsam, dass es für die geplanten Abläufe gut sei, dass Ostern 2011 so spät liege. Herr Hiller erkundigte sich, ob es bezüglich der Kampfmittelsondierung keine alten Unterlagen gebe, auf die zurückgegriffen werden könne - vermutlich sei es nicht das erste Mal, dass dort sondiert würde. Darauf erklärte Herr Dingler, dass das geprüft worden sei und keine aktuellen Daten vorlägen, die zugrundegelegt werden könnten. Datenmaterial von z.B. vor 40 Jahren seien heute nicht mehr aussagekräftig, da die Munition im und am Grund wandern und durch Verdriftung ihren Standort verändern würde. Die sich daran anschließende Frage, wie es sich denn verhalte mit der Verdriftungsgefahr, wenn jetzt sondiert und möglicherweise erst ein Jahr später gebaut würde, erklärte Frau Dr. Ernst, dass das WSA an der Oberschleuse mit der Räumung beginnen werde und damit eine mögliche Verdriftung auszuschließen sei.

### **Umgang mit Anträgen für neue Anlege- und Liegestellen im Landwehrkanal**

Zentrales Anliegen von Frau Dr. Ernst war es, Klarheit zu schaffen bezüglich des Umgangs mit Anträgen für neue Anlegestellen am Landwehrkanal: Seit 2003 gebe es eine Veränderungssperre, nach der durch das WSA Berlin keine Genehmigungen für neue Anlegestellen und Liegeplätze im Landwehrkanal erteilt würden. Die Sperre dauere zumindest solange, wie für die Sanierung des Kanals benötigt werde, insbesondere um mögliche Behinderungen der Bauarbeiten zu vermeiden.

### **Verbesserung der Schleusennutzung**

Frau Voskamp erinnerte daran, dass beim letzten Arbeitstreffen mit der Schifffahrt die Möglichkeiten zur Verbesserung der Schleusennutzung ein Thema gewesen seien und Herr Scholz zugesagt habe, diese zu prüfen. Daraufhin informierte Herr Scholz über das Konzept der verschiedenen Schleusen in Bezug auf die teilweise geplante Automatisierung:

Am Landwehrkanal werde die 9,5 Stunden-Regelung kombiniert mit SMS-Technik weiter laufen. Von 11.15 Uhr bis 20.45 Uhr sei die Schleuse personell besetzt, außerhalb dieser Zeiten sei die Schleuse per SMS zu steuern.

Herr Grondke erläuterte die Schwierigkeiten der Fahrgastschifffahrt mit dieser Regelung. Die Schleusenzeiten passten nicht zum Aufkommen der Schiffe; besonders morgens vor 11.15 Uhr stauten sich bis zu 6 Schiffe vor den Schleusen. Der SMS-Betrieb außerhalb der Kernzeit sei komfortabel, die Schleusungen dauerten aber länger: bei personeller Steuerung würden zwei Schiffe in die Schleuse passen, bei SMS-Betrieb dagegen nur eines. Er hielt es für sinnvoll, die personelle Steuerung bereits ab 11.00 Uhr statt um 11.15 Uhr zu beginnen: das würde die Stauproblematik erheblich verringern. Derzeit verhalte es sich so, dass die Fahrgastschiffe aufgrund dieser Schleusenregelung morgens bereits mit einer halben Stunde Verspätung in den Kanal einfahren würden.

Herr Scholz legte dar, dass die Mitarbeiter/innen im WSA sich viele Gedanken gemacht hätten, wie sie die tariflich bedingten 10 Stunden personelle Schleusenbesetzung am besten auf den Tag verteilen - für die Bedienung der Schleuse seien das 9,5 Stunden. Ein früherer Beginn würde die Zeiten am Abend verkürzen/verzögern. Frau Voskamp nahm bei Herrn Grondke ein Schulterzucken wahr. Sie fragte, ob dieses Resignation bedeute, was er bejahte. Herr Loch erklärte, dass der psychologische Druck auf das Schiffpersonal zur Fahrplaneinhaltung durch die morgendliche Verspätung sehr hoch sei - aus seiner Sicht sei daher eine Veränderung abends weniger belastend und daher sinnvoller. Herr Scholz erklärte, dass er die gesammelten Erfahrungen nach Abschluss der Saison zuerst auswerten wolle, bevor eine Entscheidung über mögliche Veränderungen überlegt und ggf. gefällt würde.

Die Mediatoren fragten nach, was für das WSA an der letzten Viertelstunde so bedeutend sei. Darauf erklärte Herr Scholz, dass sich das Ende der Schleusung für Sportboote dadurch von 20.45 Uhr auf 20.30 verschieben würde, da die Sportbootfahrer/innen nicht mit SMS-Technik schleusen könnten. Frau Riemer erkundigte sich, ob die Reeder ggf. ihre Fahrzeiten verschieben könnten, worauf Herr Grondke

---

erklärte, dass die Zeiten alle über Jahre getaktet seien, und es dadurch sehr komplexe Abhängigkeiten gebe, die eine Änderung sehr erschwerten.

Auslöser der neuen Situation sei, dass an der Schleuse nur noch einschichtig statt wie bisher zweischichtig gearbeitet werde, um Personalkosten zu sparen. Herr Hiller schlug vor - da die meisten Schiffe mit 2 Personen besetzt seien - eine Person von der Besatzung schleusen zu lassen; das könnte möglicherweise auch zu einer Verdopplung der Schleusenkapazität führen – das würde allerdings nur für die Berufsschiffahrt gelten. Herr Dingler erklärte, er wolle diese Überlegungen mitnehmen und darüber nachdenken, was man machen könne und welche Folgen das hätte.

Frau Voskamp fasste zusammen, dass das WSA prüfen wolle, inwieweit die derzeit praktizierte Schleusenregelung noch effektiver für alle ausgestaltbar sei - immer unter der Voraussetzung, dass die Sicherheit gewährleistet sei.

Herr Hess erklärte, dass er dankbar sei, wenn die Sportboote mit in die Überlegungen aufgenommen würden. Oft würden diese noch hinter die Berufsschiffe mit in die Schleusenkammer passen - diese sei oft nicht zu 100% ausgelastet und man warte als Sportbootfahrer dann, ohne zu wissen, wofür. Aus seiner Sicht mache das die Fahrt durch den Landwehrkanal unattraktiv für Sportboote. Die Mediatoren fragten daraufhin Herrn Scholz, ob er sich für die Sensibilisierung des Personals zu dieser Problematik zuständig fühle. Herr Scholz bejahte dies und sagte zu, die drei an der Schleuse arbeitenden Personen auf die Situation hinzuweisen.

Die Reeder fragten abschließend nach, wann das zu Beginn der Sitzung genannte Konzept für die Schleusen fertig sein werde. Es würde im Winter 2010 / 2011 erarbeitet; bis zu seiner Umsetzung könnte es allerdings noch einige Monde dauern, räumte Herr Scholz ein. Herr Hiller war wichtig, vor einer Komplett-Automatisierung der Schleuse Neumühlen zu warnen, da es sich um eine zentrale Schleuse handele, die auch als solche erkannt werden müsse. Aus seiner Sicht sollte sie personell besetzt sein. Das WSA sagte zu, alle genannten Aspekte zu prüfen und die Schleusen nur in dem einer Nutzung angemessenen Maße zu automatisieren.

### **Weitere Treffen**

Nachdem die Mediatoren sich versichert hatten, dass keine weiteren Fragen und kein weiterer Diskussionsbedarf bestünden, wurde verabredet, die Sitzung zu schließen. Sobald einer der Beteiligten Bedarf sehe, solle zunächst bilateral gesprochen und dann ggf. zu einer neuen Sitzung einberufen werden. Ein weiteres Treffen wurde zunächst als nicht nötig erachtet. Das nächste gemeinsame Treffen werde es – insofern es keine Schwierigkeiten gebe - in einem Jahr, d.h. etwa im Juni/Juli 2011 geben, ergänzte Frau Dr. Ernst.

### **Verabschiedung**

Die Mediatoren erklärten, dass, insoweit sie nichts hörten, sie davon ausgingen, dass alles gut laufe. Ansonsten bräuchten sie ein Zeichen von den Beteiligten. Sie beendeten die Sitzung um 11.30 Uhr und wünschten allen einen schönen Tag.