
1. Sitzung AG „van Loon am Urbanhafen“, beschlossenes Protokoll

Datum: 16. Dezember 2010
Uhrzeit: 15.30 – 19.00 Uhr
Ort: Urbanhafen / Carl-Herz-Ufer auf dem Schiff „Philippa“
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen
Protokollantin: Claudia Schelp

Teilnehmer/innen:

WSA Berlin: Frau Dr. Ernst, Herr Heier, Frau Bodenmeier
BI/Verein bzw. Anwohner/innen: Frau Dorbert, Frau Kleimeier, Herr Appel, Herr Dohna, Herr Scharz
Reederei van Loon (Gastgeber): Frau Höfler, Herr Sahner, Herr Simunovic, Herr Rentschler (Architekt)
Schiffahrt: Herr Hiller, Herr Heß
NABU: Frau Kielhorn
SenGuV: Herr Buge
Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, NGA: Frau Tonn

Begrüßung

Die Mediatoren begrüßten die Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe.
Vor Sitzungsbeginn hatten sich die Teilnehmer/innen am Anleger bereits von Frau Höfler erklären lassen, wie die Schiffe der Reederei van Loon derzeit liegen und anlegen und wie das geplante Austauschschiff nach ihren Vorstellungen und Planungen zukünftig liegen könnte.

Die Mediatoren schlugen folgende Tagesordnung vor, die von den Teilnehmer/innen anschließend so beschlossen wurde:

- Herstellung von Zielklarheit über die heutige Veranstaltung
- Klärung von Interessen und Bedürfnissen zum geplanten Vorhaben
- Verabredung darüber treffen: Wie geht es weiter?

Diese Tagesordnung wurde von allen Beteiligten so angenommen und verabschiedet.

Frau Voskamp fasste für alle Teilnehmer/innen kurz das bisher in der Mediation zum Thema van Loon Besprochene zusammen: Die Reederei van Loon habe beantragt, das alte Restaurantschiff „van Loon“ durch ein neues, größeres Restaurantschiff (neue „van Loon“) zu ersetzen. Dies ermögliche der Reederei sicherzustellen, auch zukünftig wirtschaftlich arbeiten zu können. Das alte wie das neue Schiff hätten eine feste Verbindung zum Land über die Sommerterrasse. Herr Scholz habe im Forum erklärt, dass derzeit keine Vorhaben Dritter im Kanal genehmigt würden, um mögliche Sanierungsarbeiten des WSA nicht zu behindern. Die Mediation „Zukunft Landwehrkanal“ verfolge das Ziel, gemeinsam Lösungen für eine Sanierung des Landwehrkanals zu entwickeln und zu vereinbaren. In Bezug auf Vorhaben Dritter habe das Forum beratende Funktion. Die Vorgehensweise in der Mediation werde insbesondere davon bestimmt, darauf zu schauen, **wie** etwas passiere, nicht nur **was** passiere.

Frau Dr. Ernst erklärte ebenfalls, dass das WSA derzeit keine neuen Liegestellen genehmige, um mögliche Schwierigkeiten bei der Sanierung zu vermeiden. In Bezug auf das Vorhaben der Reederei van Loon sei dem WSA wichtig, durch die zu findende Lösung kein Präjudiz zu schaffen. Sie führte aus, dass es sich hier wie auch beim Anleger der Reederei Riedel an der Kottbusser Brücke, nicht um etwas „Neues“ handelte. Ihr gehe es heute zum einen darum herauszuarbeiten, was den Forumsteilnehmer/innen in Bezug auf diese Thematik wichtig sei und zum anderen wünsche sie, durch die Ergebnisse

der heutigen Sitzung Handlungssicherheit zu gewinnen. Ihr Interesse sei vor allem, negative Folgewirkungen zu vermeiden.

Herr Rentschler, der Architekt des Teams der van Loon, fragte vorab, ob das WSA Berlin bereits festgestellt habe, an welcher Stelle des Kanals welcher Zustand des Ufers vorzufinden sei. Frau Dr. Ernst erklärte, dass keine Untersuchungsergebnisse speziell für den Urbanhafen vorlägen. Es handele sich insgesamt um 11 km Kanal aus dem Baujahr 1890, die Schäden seien offenkundig. Betroffen sei insbesondere die Regelbauweise; im Bereich des Urbanhafens könne man dies am Schrägufer auf der gegenüberliegenden Uferseite sehen. Schäden seien insbesondere durch Kolke entstanden, die betroffenen Abschnitte seien landseitig durch Bauzäune gesichert worden. Im Urbanhafen seien keine Tauchuntersuchungen auf Kolke hin durchgeführt worden, da das hier kein Thema sei. Herr Rentschler erkundigte sich, ob es auch darum ginge, wieviel Wasserfläche durch die neue van Loon zusätzlich in Anspruch genommen würde. Frau Dr. Ernst erklärte, dass es zum einen darum gehe, Bautätigkeiten nicht zu behindern; konkret gehe es um die Rangierfreiheit für Baustellenschiffe: Der Urbanhafen sei im Moment die größte freie Wasserfläche im Landwehrkanal, daher komme ihm bei der Baustellenlogistik besondere Bedeutung zu. Der geplante Zeitraum für die Durchführung von Sanierungsarbeiten umfasse etwa 10 Jahre ab Baubeginn. Zum anderen ginge es um die Sicherung von Ausgleichsflächen für mögliche Eingriffe in Natur und Landschaft. Hierfür kämen nach derzeitigem Wissensstand vor allem folgende Bereiche in Frage:

- Urbanhafen
- Flutgraben
- Tiergartengewässer
- ehemaliges Studentenbad.

Frau Kielhorn erklärte, es gebe derzeit allerdings noch keine konkreten Maßnahmen, man könne nur spekulieren: der Urbanhafen sei ggf. geeignet, da es sich um einen ruhigen, vom fließenden Wasser abgetrennten Bereich handelte, wo z.B. Vögel leicht ans Ufer gelangen könnten und anzulegende Flachwasserzonen als Laich- und Brutplätze durch Röhrichtanpflanzungen geschützt werden könnten. Frau Dr. Ernst ergänzte, dass sie das Ufer für ökologisch nicht sehr hochwertig halte, es ihrer Ansicht nach aber Potenzial besäße und aufgewertet werden könne. Sie erinnere sich an eine frühere Begehung mit Herrn Dr. Barsig, wo dieser den Urbanhafen als „Hoffungsfläche“ bezeichnet habe. Herr Appel ergänzte, dass es auch die Idee einer Kiesschüttung gebe zur Erleichterung des Übergangs vom Wasser zum Land. Zunächst gelte es abzuwarten, da zurzeit das vorhandene Datenmaterial gesichtet werde; daraus könne sich z.B. auch ergeben, welches ökologische Potenzial der Kanal tatsächlich habe und wie dieses noch besser gefördert und entwickelt werden könnte. In der Sitzung zur Bestandserfassung und –bewertung vor zwei Tagen, d.h. am 14. Dezember 2010, sei deutlich geworden, dass bestimmte Untersuchungen nur dann aussagekräftig seien, wenn sie nicht älter als fünf Jahre alt seien. Das bedeute, dass der Bereich Urbanhafen wohl noch neu zu untersuchen sei.

Ziele

Herr Kessen fragte die Anwesenden nach ihren Zielen für die heutige Sitzung:

- Herr Simunovic/ Reederei van Loon: Ziel für heute sei für ihn, gemeinsam festzulegen, in welche Richtung sie weiter planen könnten. Er habe bisher verstanden, dass hier keine Entscheidung getroffen werden könne; das Votum des Forums sei der Reederei van Loon allerdings wichtig. - Herr Kessen bestätigte, dass das Forum keine Entscheidungskompetenz in dieser Angelegenheit habe.
- Herr Sahner erklärte, aus der letzten Forumssitzung im November 2010 habe er viel positives Feedback mitgenommen und er freue sich auch, dass alle jetzt an Bord ihres Schiffes seien. Er führte aus, dass es die Idee eines neuen Schiffes schon seit 7 Jahren gebe. Ausgangslage hierfür sei, dass das Geschäft im Winter schwierig sei, da zu wenige Plätze im Innenraum der „van Loon“ vorhanden seien, um einen wirtschaftlichen Betrieb sicherstellen zu können. Ziel sei für ihn, dass der Begeisterungsfun-

ke für sein Projekt auf das Forum überspringe und es dann dem WSA empfehlen könne, die Genehmigung für das Vorhaben zu erteilen.

Frau Kleimeier erkundigte sich, wie der laufende Vertrag für die Liegestelle denn aussehe. Herr Sahner erklärte, dass es zwei Verträge gebe: einen mit dem WSA bezüglich der Schifffahrt und einen mit Sen-GuV bezüglich des Gewässerschutzes. Der zivilrechtlich verhandelbare Vertrag sei der Nutzungsvertrag mit dem WSA. Herr Simunovic ergänzte, dass der Vertrag mit dem WSA vor ca. 10 Jahren für 10 Jahre abgeschlossen worden sei. Herr Buge erläuterte, dass es sich bei dem rechtlichen Vertrag nur um den Nutzungsvertrag handele, wasserbehördlich wäre eine Laufzeit von 25 Jahren bei Neubauten üblich und begründe sich aus der geschätzten Mindesthaltbarkeit der Schiffe / Anleger. Die wasserbehördliche Genehmigung für die van Loon laufe noch bis 2012. Vor einer Verlängerung werde üblicherweise eine Ortsbesichtigung durchgeführt; je nach Zustand würde die Genehmigung dann auf Antrag für 10 bis 15 Jahre verlängert. Bei einer Änderung, z.B. durch neue technische Anlagen, könnte man mit der Verlängerung auch auf 25 Jahre gehen, da die Situation dann vergleichbar sei mit einem neuen Vertrag. Herr Simunovic erläuterte, dass er seit über 20 Jahren hier arbeite. Herr Schädel (Naturschutz- und Grünflächenamt Friedrichshain-Kreuzberg) habe beispielsweise damals genehmigt, die erforderlichen Leitungen in die Erde des Carl-Herz-Ufers zu verlegen, ihr Abwasser gelange über eine Hebeanlage in den Abwasserkanal. Das Naturschutz- und Grünflächenamt habe diese Anschlussarbeiten unterstützt. Herr Sahner ergänzte, dass Herr Schädel auch sehr positiv zu den beiden Varianten des neuen Schiffes van Loon stehe würde.

- Herr Hiller plädierte dafür, eine Entscheidung über das Vorhaben der Reederei van Loon nicht weiter aufzuschieben, sondern eine klare Haltung einzunehmen, da das Team der van Loon Planungssicherheit brauche, um weiter arbeiten zu können. - Herr Appel erklärte, dass es aus seiner Sicht schwierig sei, sich jetzt schon eindeutig zu positionieren, da noch einige Dinge offen und in der Schwebe seien.
- Herr Hess erklärte, sein Ziel sei es, mehr positive Perspektiven für den Landwehrkanal zu schaffen. Die Reederei van Loon habe in der Vergangenheit viel Positives dazu beigetragen, z.B. durch das Einräumen der Möglichkeit, dass Sportboote und Taxiboote an seinem Anleger anlegen dürften. Diese offene Haltung gegenüber anderen Nutzern des Kanals unterstütze eine ökologische und ökonomische Nutzung. - Herr Sahner verwies auf sein ökologisches Energiekonzept: die „Philippa“ habe als erstes Schiff eine Solaranlage auf dem Dach.
- Frau Kleimeier verwies darauf, dass Genehmigungspraxis des WSA derzeit sei, nichts Neues im Kanal zu genehmigen. Aus ihrer Sicht würde die Reederei van Loon hier allerdings etwas Neues planen, da das neue Schiff größer sein werde als das alte. Sie erinnerte daran, dass Herr Freise in der letzten Forumssitzung angekündigt hatte, dass er sein Schiff „Iskele“ auch vergrößern möchte. Die Gespräche über die Vorhaben der einzelnen Reedereien würden aus ihrer Sicht erst dann Sinn machen, sobald klar sei, was wann wie mit dem Kanal passieren werde. Aus den gesamten Ausgleichmaßnahmen könnte man dann beispielsweise den Bereich „van Loon“ herausnehmen. – Mehrere Teilnehmer/innen stimmten ihr zu. Außerdem wies Herr Appel darauf hin, dass ökologische Ziele – wie Herr Sahner sie vorher erläutert hatte - und naturschutzfachliche Ziele nicht identisch seien und deshalb klar auseinander gehalten werden sollten. Frau Dr. Ernst erklärte, dass aus strom- und sicherheitstechnischer Sicht die Planung der Reederei kein Problem darstelle. Problematisch sei für sie der Zeitpunkt, da es bisher noch keine Sanierungskonzeption für den Kanal gebe. Der Urbanhafen sei derzeit eine mögliche Kompensationsfläche. Außerdem habe es von anderer Seite bereits einen Antrag für eine neue Anlegestelle gegeben, die das WSA abgelehnt habe.
- Frau Kielhorn verwies darauf, dass jeder Antrag einer Einzelprüfung unterliege. Sie warf folgende Fragen hinsichtlich zu erwartender Auswirkungen auf:
 - Ist mit künftig mit mehr Licht / Lärm zu rechnen? Falls ja, in welchem Maße?
 - Wird das Landschaftsbild gestört? Falls ja, in welchem Maße?

-
- Was verbauen wir uns ggf. an künftigen Möglichkeiten an dieser Stelle?

Mehrere Teilnehmer/innen äußerten sich kritisch der Aussicht gegenüber, dass auf die nächsten 10 Jahre hin möglicherweise keinerlei Veränderungen genehmigungsfähig sein könnten aufgrund der offenen Sanierungssituation des Landwehrkanals. Die wirtschaftliche Entwicklung z.B. der van Loon so lange zu blockieren hielten sie für nicht zumutbar.

Damit diese grundsätzlichen Haltungen nicht in eine Blockadesituation führen, schlug Herr Kessen vor, nun zu schauen, welche zentralen Bedürfnisse von der geplanten Maßnahme tangiert würden. Wenn die Beteiligten weiterhin nur bei ihren jeweiligen Positionen bleiben würden, führe das zu Stagnation - nur die dahinterliegenden Bedürfnisse könnten helfen, zu gemeinsamen Lösungen zu kommen.

Klärung von Interessen und Bedürfnissen

Frau Höfler erläuterte eingangs ihre Sicht der Dinge: Wie schon erwähnt, sei die Idee, hier etwas zu ändern schon älter und bereits vor des Sichtbarwerdens der Problematik des Landwehrkanals (durch Einsturz der Ufermauer) aufgetaucht - jetzt scheine das miteinander zu kollidieren. Sie würden mit dem neuen Schiff künftig zwar etwas mehr Wasserfläche einnehmen, dennoch handelt es sich aus ihrer Sicht nicht um einen Neuantrag. Sie interessiere, welche konkreten Bedürfnisse es seitens des Forums hier an dieser Stelle gebe; das bisher heute Gesagte wirke auf sie eher theoretisch und sie habe den Eindruck, die Katze beiße sich in den Schwanz. Herr Dohna erklärte, dass es aus seiner Sicht keineswegs theoretisch sei, da es bei allem Verständnis für die Situation der van Loon auch um juristische Fragen und um die mögliche Schaffung von Präjudizien gehe. Die Frage sei, was genau aus dem Ausbau der van Loon für andere – nicht nur für Nutzer/innen, sondern auch für diejenigen, die weitere Nutzungsideen haben – resultiere. Auf Nachfrage des Architekten Herrn Rentschler erklärte Frau Dr. Ernst, dass der Beschluss innerhalb des WSA (keine Genehmigung neuer Vorhaben am Landwehrkanal) weit vor Beginn des Mediationsverfahrens, nämlich bereits im Jahr 2003 gefasst worden sei. Dies sei einer „Veränderungssperre“ gleichzusetzen innerhalb eines Planfeststellungsverfahrens, erläuterte sie. Das sei zwar nicht ihr Ziel, stelle aber eine vergleichbare Kosten-Dimension (dreistelliger Millionen-Betrag innerhalb von 10 Jahren) dar. Sie wolle vermeiden, sich später vorwerfen lassen zu müssen, einen Anleger, der 7 Meter weiter in den Urbanhafen hineinrage, genehmigt zu haben. Die Frage von Herrn Rentschler, ob es eine klare juristische Grundlage gebe für diese Genehmigungspraxis, verneinte Frau Dr. Ernst und verwies darauf, dass jeder Fall einer Einzelfallprüfung unterliege. Eine Genehmigung hier dürfe kein Präjudiz darstellen, aufgrund derer andere Dritte weitere Anlegestellen bzw. deren Änderung beantragten. Für sie sei nur eine gute Einzelfalllösung denkbar.

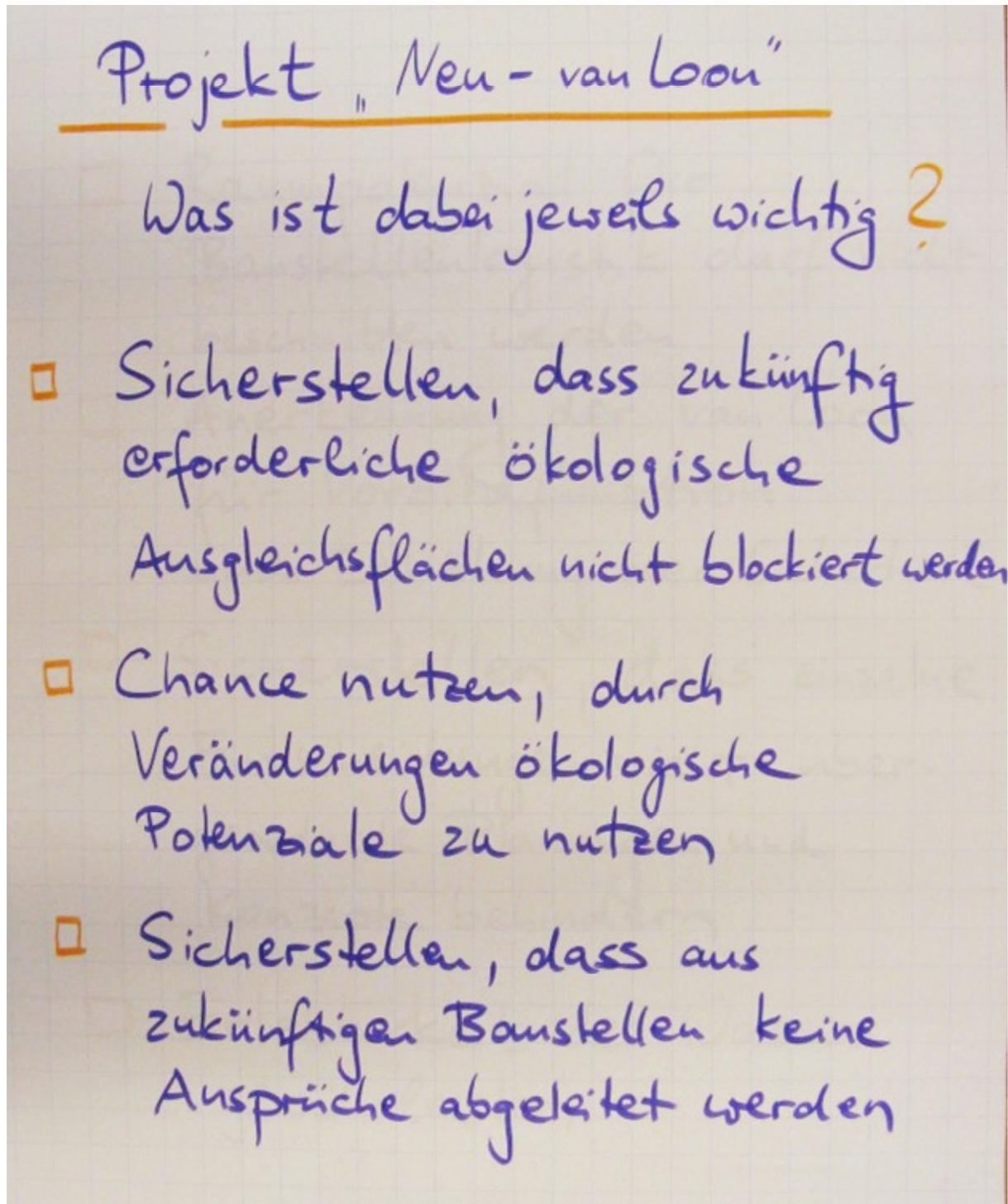
Frau Voskamp erinnerte daran, dass es hier in der Mediation darum gehe, kooperative Lösungen auszuloten. Zu klären sei daher, auf der Basis welcher Interessen und Bedürfnisse man hier gemeinsame Lösungen finden könne. Herr Kessen ergänzte, dass er verstanden habe, dass nach Einschätzung aller Beteiligten rechtliche Auseinandersetzungen nur zu zeitlichen Verzögerungen führen würden.

Herr Heß erinnerte daran, dass die Reederei Stern und Kreis ihren Antrag auf Genehmigung einer neuen Anlegestelle nur gestellt hatte, um damit einen Präzedenzfall für die Ablehnung zu schaffen.

Herr Buge stellte die wasserbehördliche Sicht dar, nach der es keine Präzedenzfälle gebe, sondern jeder einzelne Antrag als Einzelfall behandelt werde. Er sehe die Situation wie folgt:

- das Ufer hier am Urbanhafen sei jüngerem Datums und aus seiner Sicht nicht sanierungsbedürftig;
- es handele sich um eine bestehende, keine neue Anlage;
- Möglichkeiten zum Ausgleich seien nur für die hier konkrete anstehenden Maßnahme festzusetzen;
- dies könnte einen Startschuss zum ökologischen Umbau, z.B. über Röhricht, Wasserpflanzen etc., darstellen.

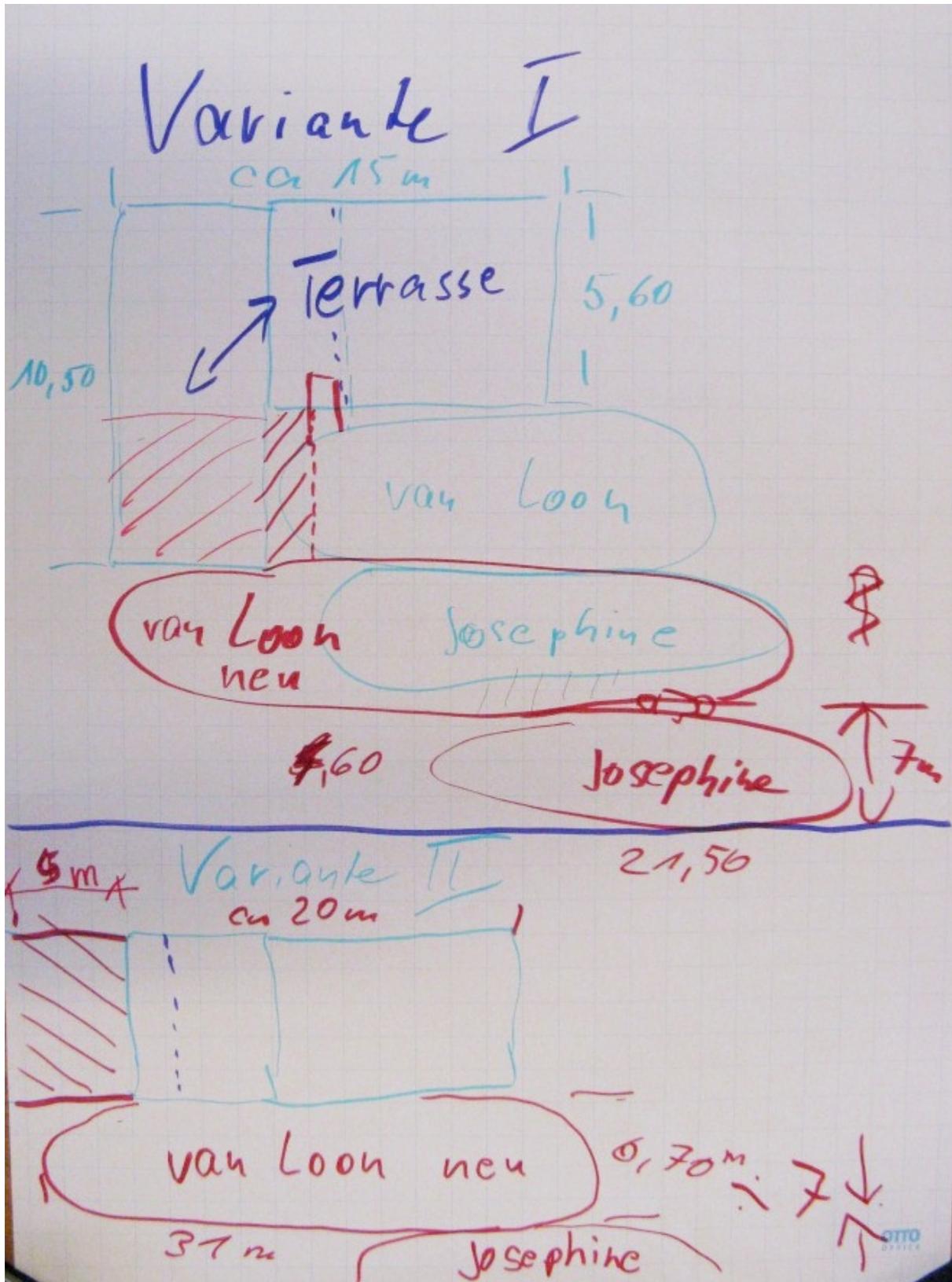
Die Mediatoren erklärten, dass die Bedürfnisse der Beteiligten die Grundlage darstellten für gemeinsame Entscheidungen und Lösungen. Sie sammelten am Flipchart, was den einzelnen dabei jeweils wichtig ist:



- Langfristige betriebliche Zukunftssicherung der van Loon & ~~seines~~^{ihres} Teams
- Anlaufstelle für Klein-gewerbe langfristig ^{erhalten} ermöglichen (durch die van Loon)
- Vorhaben sollten die Belastungen für die Anwohner nicht erhöhen
- Erlebbarkeit des Hafens gewährleisten

- Raumpotenzial für Baustellenlogistik darf nicht beschnitten werden
- Anerkennung der van Loon für Vorbildfunktion und Erhöhung der Sicherheit
- Sicherstellen, dass einzelne Entscheidungen nicht übergeordnete Planungen und Konzepte behindern
- Erlebbarkeit des Wassers gewährleisten

Herr Simunovic erklärte anschließend mithilfe einer parallel am Flipchart skizzierten Darstellung die Lage des geplanten Schiffes in drei Varianten.



Daten zu den Schiffen:

Neue „van Loon“:	Länge 31,00 m x Breite 6,70 m
Alte „van Loon“:	Länge 22,00 m x Breite 2,50 m
„Josephine“:	Länge 21,80 m x Breite 4,60 m
„Philippa“	Länge 31,00 m x Breite 6,70 m (gleich van Loon neu)

Variante 1 (siehe Skizze Seite 8)

Herr Simunovic erklärte, dass sie für Variante 1 ca. 80 m² mehr Wasserfläche benötigen als bisher. Baulich würde sich nur ganz wenig ändern: 4 vorhandene Dalben müssten weiter nach außen versetzt werden und 2 Dalben seien zusätzlich erforderlich. Der Nachteil dieser Variante sei, dass die Anlage 7m weiter in das Hafenbecken hineinrage als die bisherigen Schiffe. Die Situation sei vergleichbar der, als die „Hanseat“ 3 Monate lang mit einer Ausnahmegenehmigung an derselben Stelle gelegen hatte. Vorteil sei, dass wenige Bauarbeiten erforderlich wären. Man müsse über die „van Loon“ auf die „Josephine“ gehen. Zwischen der „van Loon“ und der Terrasse entstünde bei dieser Variante ein „Loch“ bzw. ein Abstand. Der neue Steg sei geplant, damit die Gäste gut an Bord kommen und den Eingang besser finden könnten. Der Tiefgang des Schiffes betrage 1,20 m, die Höhe des Schiffes würde vorne und hinten 3,05 m betragen, dazwischen sei der Aufbau niedriger. Die Anlage hätte eine Breite von 5,60 m und eine Tiefe von 10,50 m.

Variante 2 (siehe Skizze Seite 8)

Der L-förmige Teil der Anlage – die Terrasse - entfalle und werde in dieser Variante an anderer Stelle wieder angebaut. Das bedeute allerdings erheblich mehr Bauarbeiten als bei Variante 1. Das Team van Loon erklärte, dass Vorgespräche ergeben hätten, dass Herr Schädel vom Grünflächenamt auch mit dieser Variante 2 einverstanden wäre, wenn es gute Gründe dafür gäbe. Hierbei ragten die Schiffe nicht weiter in den Kanal hinein, für die Reederei van Loon wäre damit allerdings ein höherer Kostenaufwand verbunden und es würden 4 m mehr Uferfläche benötigt.

Auf die Frage aus dem Teilnehmerkreis, in welcher Kostenrelation die Varianten zueinander stünden, erläuterte Herr Simunovic, dass die Umbaukosten für die Terrasse in Variante 2 sich auf ca. 40.000 Euro belaufen würden.

Variante 3

Die „Josephine“ würde nach hinten verschoben, dafür müsste der Steg nach hinten verlängert werden. Die Breite, die in den Kanal reiche, wäre geringer, die Investitionskosten allerdings noch höher als bei Variante 2. Beim einem ersten Gespräch mit dem Bezirksbürgermeister Herrn Schulz sei diese Variante nicht auf Zustimmung gestoßen.

Null-Variante

Dies würde bedeuten, dass alles so bliebe wie bisher und das sei für die Reederei existenzgefährdend, erklärte das Team van Loon.

Herr Hiller fasste die Vorteile der Variante 1 aus seiner Sicht dergestalt zusammen, dass dabei z.B. eine beruhigte Wasserzone geschaffen würde. Die Sorge bezüglich einer möglichen Vermüllung sei aus seiner Sicht unberechtigt, da die Restaurantbesitzer sich nach seiner Erfahrung selbst gut darum kümmern würden und ein eigenes Interesse daran hätten, ihren Bereich sauber zu halten. Die Anfahrt der Schiffe erfolge in einem Abstand von 7,50 m zum Ufer, so dass die Schiffe nicht so nah heran fahren müssten und er dadurch die Auswirkung des Propeller-Strahls der Schiffe auf die Ufer als nur sehr gering einschätze. Im Ganzen würde die Variante 1 den gesamten Bereich Urbanhafen sehr beruhigen.

Frau Kleimeier erklärte, dass aus ihrer Sicht spontan die Variante 3 die beste sei und fragte nach, was der Grund dafür sei, dass der Bezirksbürgermeister Herr Schulz dieser ablehnend gegenüber stehe. Herr Simunovic erklärte, dass es ihm dabei wohl um das Erscheinungsbild und den Marina-Charakter gegangen sei. Wenn das Forum sich für Variante 3 ausspräche, sehe er trotzdem die Möglichkeit, mit dem Stadtplanungsamt noch einmal zu sprechen und zu begründen, warum es die Variante 3 werden solle.

Herr Heß verdeutlichte, dass die „van Loon“ in der Variante 3 mehr als Schiff wahrgenommen werden könnte als in den anderen Varianten, in denen man vom Ufer aus nur die Terrasse sehen würde.

Herr Kessen wies darauf hin, dass er herausgehört habe, dass die Verlängerung des Stegs wohl gleichbedeutend sei mit einer neuen Anlegestelle und damit gegen zentrale Bedürfnisse des WSA verstoße. Er regte an, die vorher am Flipchart gesammelten Bedürfnisse auf die verschiedenen Varianten anzuwenden.

Mehrere Teilnehmer/innen regten zum Weiterdenken an, indem sie eine Variante vorschlugen, die ähnlich der Variante 2 aussähe, aber auf den Anbau der Terrasse verzichtete. Im Sommer stünden dann allerdings etwa 20 Sitzplätze weniger zur Verfügung, worauf Herr Sahner zu bedenken gab, dass damit im Prinzip nur die Sommer- mit der Wintersituation getauscht würde. Dann wäre der Sommerbetrieb nicht wirtschaftlich.

Herr Buge erklärte, dass das Bedürfnis von SenGUV bei Variante 1 besser erfüllt werde als bei Variante 2: die Wasserbehörde könnte sich vorstellen, hier ein kleines Biotop schaffen zu lassen. Sie hätten bereits an anderer Stelle gute Erfahrungen damit gemacht, kleine schwimmende Inseln zu bauen.

Nach eingehender Diskussion kristallisierte sich bei mehreren Teilnehmer/innen sich eine Reihenfolge der Varianten 1 – 0 – 2 heraus. Die Mediatoren fragten Frau Dr. Ernst, wie sie dieses Ergebnis sehe, da sie die Entscheidung an vielen Stellen rechtfertigen werden müsse. Sie legte dar, dass sie sich mit ihren Bedürfnissen nicht mitgenommen fühle bei der Favorisierung der Variante 1, worauf Herr Kessen folgerterte, dass dies noch einmal diskutiert werden müsse.

Herr Hiller schlug vor, aus der Arbeitsgruppe die Variante 1 als Empfehlung ins Forum zu tragen. Viele Teilnehmer/innen unterstützten diesen Vorschlag mit der Ergänzung, auch im Forum kurz darzustellen, wie es dazu gekommen sei, und sie baten die Mediatoren darum, das Thema als Tagesordnungspunkt für die nächste Forumssitzung im Januar 2011 aufzunehmen.

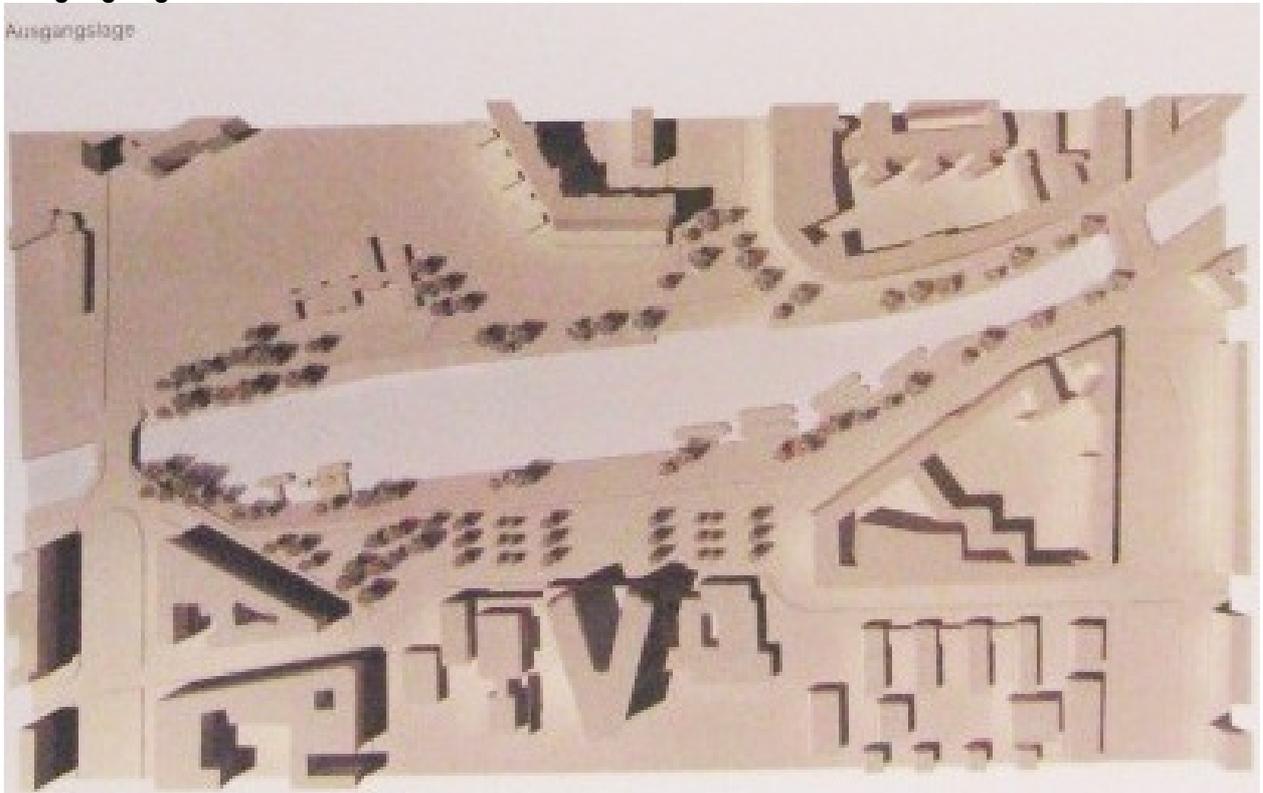
Verabschiedung

Da die Räumlichkeiten nicht länger zur Verfügung standen, wurde die Sitzung um 18.45 Uhr beendet. Die Mediatoren bedankten sich bei den Gastgebern und wünschten allen schöne Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Darstellungen der Anlegestelle im Urbanhafen (Architekt: Rentschler)

Ausgangslage:

Ausgangslage



Situation mit „van Loon 2“



Impressionen

