



Mediationsverfahren Zukunft Landwehrkanal

Arbeitskreis: Nachhaltige Schifffahrt und Wirtschaft

2. Sitzung

28. Februar 2008

Protokoll



Datum: 28. Februar 2008
 Beginn: 16.10 Uhr
 Ende : 20.20 Uhr
 Ort: Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin, Mehringdamm 129, 10965 Berlin
 Mediatoren und Protokoll: Beate Voskamp & Stefan Kessen

Teilnehmer/innen an der 2. Sitzung des Arbeitskreises:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Herr Dingler	Schifffahrtsbüro	anwesend
	Frau Kummerlów	Stellv. Amtsleiterin	anwesend
	Herr Augsten	Außenbezirksleiter Neukölln	anwesend

Senat von Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Oberste Denkmalbehörde	Frau Kayser		anwesend
---	-------------	--	----------

Anwohner / Bürger

Bürgerinitiative und Verein "Bäume am Landwehrkanal"	Frau Enwaldt	1. Vorsitzende	anwesend
	Herr Heitmann		anwesend
	Herr Ginsberg	Aktionsbündnis Bäume am Landwehrkanal	anwesend
	Herr Appel	Aktionsbündnis Bäume am Landwehrkanal	anwesend
	Frau Dorbert	Aktionsbündnis Bäume am Landwehrkanal	entschuldigt
	Frau Kleimeier		anwesend
	Herr Paulus	Aktionsbündnis Bäume am Landwehrkanal	entschuldigt
Bürgervertretung AG Landwehrkanal	Herr Scharz		anwesend

Schifffahrt

Bundesverband Binnenschifffahrt e.V.	Herr Grondke	Fachausschuss Personenschifffahrt	anwesend
Reederei Riedel GmbH	Herr Freise	Geschäftsführer	Anwesend
Stern und Kreis GmbH	Herr Loch	Geschäftsführer	Anwesend
SpreeCab GmbH	Herr Heß	Geschäftsführer	anwesend

Wassersportverbände

Wirtschaftsverband Wassersport e.V. Berlin	Herr Hiller	Geschäftsführer	anwesend
--	-------------	-----------------	----------

Berliner Wirtschaft

IHK Berlin	Herr Brückmann	Bereichsleiter Infrastruktur und Stadtentwicklung	entschuldigt
	Herr Deitmar	i.V. von Herrn Brückmann	anwesend

Sonstige / Gäste

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Wasserbehörde	Frau Schulze		anwesend
---	--------------	--	----------

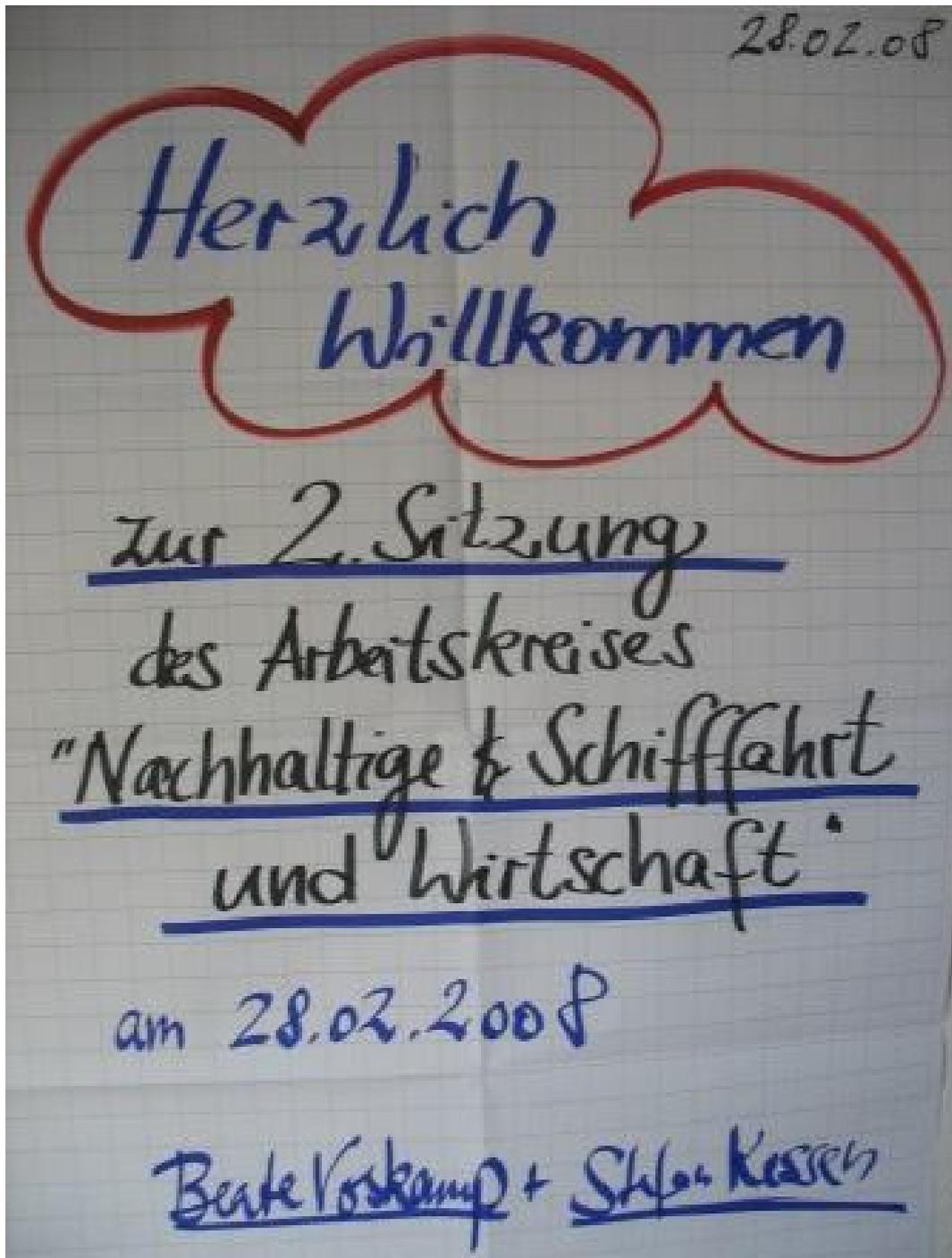


Tagesordnung

1. Eröffnung, Begrüßung
2. Beschluss über die Tagesordnung
3. Themenbearbeitung, Interessenklärung, Lösungsoptionen, ggf. Formulierung Beschlussvorlage/n
 - 3.1 Verkehrsregelung
 - 3.2 Vergabepaxis von Anlegestellen im Kanal
4. Verschiedenes
5. Verabschiedung

TOP 1 Eröffnung und Begrüßung

zur 2. Sitzung des Arbeitskreises „Nachhaltige Schifffahrt und Wirtschaft“:



TOP 2: Beschluss über die Tagesordnung

Die vorgeschlagene Tagesordnung wurde beschlossen.

TOP 3: Themenbearbeitung

TOP 3.1 Verkehrsregelung

Frau Voskamp erklärte einleitend, dass das Thema der Verkehrsregelung Bestandteil der in der 1. Sitzung des AK „Nachhaltige Schifffahrt und Wirtschaft“ gemeinsam aufgestellten Themenliste ist. Außerdem sei es ein Thema im AK „Kurzfristige Maßnahmen“ gewesen, in welchem es in der letzten Sitzung am 14. Februar 2008 aus Zeitgründen nicht behandelt werden konnte. Herr Scharz, der dieses Thema eingebracht hatte, hatte die Dringlichkeit einer Regelung hervorgehoben. Er erläuterte, dass es ihm um die Einhaltung der zugelassenen Fahrgeschwindigkeiten im Landwehrkanal ginge sowie um eine wirksame Kontrolle darüber. Dazu gebe es Vorschläge zu technischen Lösungen. Für den morgigen 29. Februar 2008 sei ein Termin vereinbart, an dem Herr Scharz und Herr Scholz als Leiter des WSA dieses Thema besprechen wollten.

Auf Nachfrage von Herrn Appel, wer für die Geschwindigkeitsregelung im Kanal zuständig sei, führte Herr Dingler aus, dass das WSA Berlin eine entsprechende schiffahrtspolizeiliche Anweisung festlege und die Wasserschutzpolizei für Kontrolle und Einhaltung zuständig sei. Er verlas Auszüge der derzeit gültigen Verkehrsregelung (s. Anlage zum Protokoll). Herr Dingler verwies insbesondere auf die darin enthaltene Anweisung, dass Sog- und Wellenschlag zu vermeiden sei und dass dies seiner Auffassung nach mehr Bedeutung habe als die Höhe der Fahrgeschwindigkeit im Kanal, die derzeit bei höchstens 6 km/h liegen darf.

Herr Scharz betonte, dass alle Seiten eine Einhaltung der Fahrgeschwindigkeiten wollten und befürworteten. Herr Loch unterstützte diese Aussage und fügte hinzu, dass Qualität und Form einer Kontrolle zu klären wären. Für Kontrollen sei ein Interesse da, es solle jedoch auch keine „Hexenjagd“ auf Schiffsführer veranstaltet werden.

Herr Grondke ergänzte, dass bei Kontrollen der Wasserschutzpolizei die betreffenden Schiffsführer jeweils nur direkt geahndet würden, die Reedereien erführen von Verstößen meistens gar nichts. Deshalb würde Herr Loch beispielsweise eine monatliche Information per Email an ihn begrüßen, wer, wann und wo zu schnell gefahren sei.

Herr Loch führte weiter aus, dass sich die Situation für die Fahrgastschiffreedereien 2008 gegenüber 2007 deutlich verändert habe: Durch den Verzicht auf die Vorschleusungen und den Einrichtungsverkehr würden die Schiffe wie an einer Perlenschnur aufgereiht hintereinander her fahren müssen. Darüber hinaus seien die Fahrpläne der geringeren Höchstgeschwindigkeit angepasst worden. Er gehe deshalb davon aus, dass in nennenswertem Maße keine Geschwindigkeitsüberschreitungen mehr stattfinden werden. Daher schlage er vor, den Saisonbeginn und -verlauf 2008 abzuwarten, um zu sehen, ob weiterhin Verstöße vorkommen werden. Herr Hiller unterstützte diese Auffassung. Für Herrn Heß ist das Thema Geschwindigkeit überschätzt, da er zum einen eine gewisse Ungerechtigkeit gegenüber z.B. Sportbootführern, die über keine Geschwindigkeitsmessgeräte verfügen, sah und zum anderen seiner Ansicht nach die Sogwirkung viel entscheidender sei, und diese sei bei großen Schiffen auch bei geringen Geschwindigkeiten enorm. Herr Dingler bat zur Orientierung um Information über die gemessenen Geschwindigkeitsübertretungen. Herr Scharz gab an, dass die überwiegende Mehrzahl der Schiffsführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschreite, es jedoch noch einzelne „schwarze Schafe“ gebe. Im Falle von Überschreitungen lägen die gemessenen Geschwindigkeiten bei etwa 9 km/h und in ganz vereinzelt Fällen bei 11 bis 12 km/h. Es sei außerdem ein Rückgang der Überschreitungen feststellbar gewesen, nachdem man im vergangenen Jahr das Gespräch mit den betreffenden Leuten gesucht und geführt habe.

Herr Kessen stellte den Teilnehmer/innen die Frage, wohin die Diskussion um Geschwindigkeitsregelungen den AK führen soll und was das Ziel sei.

Herr Scharz stellte klar, dass es ihm erst in zweiter Linie um Geschwindigkeitsmessungen ginge, sondern vielmehr um die Auswirkungen solcher Überschreitungen auf die porösen Uferwände. Dies begründe auch die Dringlichkeit einer Regelung.

Herr Hiller kritisierte, dass ein separates Gespräch mit Herrn Scholz dazu vereinbart worden sei. Für derartige thematische Diskussionen gebe es das Forum und die Arbeitskreise. Er mahnte zudem Transparenz darüber an, wie es zu diesem Gespräch gekommen sei und wer daran teilnehmen sollte. Herr Dingler und Frau Kummerlöh bekräftigten diese Auffassung und wiesen darauf hin, dass sie von dieser Thematik heute so im Detail zum ersten Mal gehört hätten. Das WSA sei in allen Arbeitskreisen vertreten und gesprächsbereit.

Herr Heitmann stellte inhaltlich nochmals heraus, dass nicht die Fahrgeschwindigkeiten, sondern der Wellenschlag das eigentliche Problem darstelle und stellte die Fragen, wer beurteilen könne, wie sich bestimmte Fahrgeschwindigkeiten von beispielsweise 6 km/h oder von 7 km/h auf die Ufer auswirken würden und (in Richtung WSA) wie die heutigen Schiffstypen hinsichtlich der geltenden Vorschrift „Wellenschlag ist zu vermeiden“ zu bewerten seien. Er erinnerte an die Diskussion zur Nachhaltigkeit in der 1. Sitzung dieses AK und erhoffe sich beispielsweise, dass daraus dann abgeleitet werden könne, wie künftig Schiffe für den Landwehrkanal aussehen müssten. Frau Enwaldt und Herr Appel schlossen sich diesen Ausführungen an. Herr Augsten wies darauf hin, dass die Begriffe Sog- und Wellenschlag nicht mit Sunk und Schwall eines vorbei fahrenden Schiffes zu verwechseln seien. Auf die Anmerkungen mehrere Teilnehmer/innen hin, dass ihnen solche Unterschiede in den Begriffsdefinitionen nicht geläufig seien, bot Herr Augsten an den Unterschied bei der geplanten Befahrung des Landwehrkanals am 04.04.2008 am Beispiel zu erläutern.

Frau Kayser nahm Bezug auf die Idee, Geschwindigkeitsanzeigetafeln am Landwehrkanal aufstellen zu wollen und betonte, dass dies aus Sicht des Denkmalschutzes nicht möglich wäre. Sie plädierte dafür zu untersuchen, was für das Denkmal Landwehrkanal verträglich wäre, was die Ufermauern aushalten würden und wie entsprechend saniert werden müsse, um den künftigen Anforderungen standhalten zu können. Sie betonte allerdings nochmals, dass bei einer Sanierung das Denkmal erhalten bleiben müsse.

Frau Kummerlöh trat dafür ein, die Themen transparent und gemeinsam zu behandeln. Sie führte aus, die WSV gehe von einem „System Schiff – Wasserstraße“ aus. Der Rückschluss, dass die genannten Geschwindigkeitsüberschreitungen unmittelbar zu einer weiteren Schädigung der Ufermauern führen würden, wäre zu einfach und so nicht zutreffend. Auf die Uferwände und die Kanalsohle wirkt im Zusammenspiel eingetauchter Schiffsquerschnitt / Querschnitt der Wasserstraße ein komplexes System von Kräften, die schiffsspezifisch ermittelt werden müssten und nicht einfach zu berechnen wären. Wenn die Frage, ob die Wasserstraße Landwehrkanal für das ausgelegt ist, was an Schiffen darin fahre, hier geklärt werden solle, dann müssten entsprechende Fachleute eingebunden werden und ggf. Untersuchungen in Auftrag gegeben werden. Herr Hiller vertrat die Ansicht, dass die Wellenschlagproblematik im Landwehrkanal erst bei viel höheren Geschwindigkeiten beginnen würde.

Herr Loch führte aus, dass im unsanierten Landwehrkanal ein Krisenmanagement betrieben werde durch die Geschwindigkeitsreduzierung von 8 km/h auf 6 km/h und den Einrichtungsverkehr. Eine realistische weitere Reduzierung sei aus wirtschaftlicher Sicht nicht möglich. Er betonte noch einmal, dass die im Landwehrkanal fahrenden Fahrgastschiffe speziell für den Kanal gebaut worden seien, hier erheblich investiert worden sei, und die Schiffe nicht einfach gegen andere ausgetauscht werden könnten. Er verwies das Thema der denkmalgerechten Sanierung in den AK Sanierung.

Herr Heß gab zu Bedenken, dass im Rahmen eines solchen Krisenmanagements und der Orientierung daran, was für alle das Beste sei, es auch eine Option sein könnte, bestimmte Schiffe nicht einzusetzen. Auf Nachfrage von Herrn Heß, ob ein Richtungswechsel des Einrichtungsverkehrs möglich wäre, erklärten Herr Loch und Herr Dingler, dass der Einrichtungsverkehr nur für die Fahrgastschiffahrt gelte, nicht jedoch für Sportboote bis 5 km/h und handgetriebene Boote. Aus technischen Gründen sei ein Richtungswechsel nicht möglich; dies hänge u.a. mit den Schleusenkapazitäten zusammen. Herr Dingler präziserte dies: manuell betriebene Fahrzeuge und Fahrzeuge mit einer Antriebsleistung von weniger als 3,68 kW seien vom Richtungsverkehr ausgenommen. Eine Änderung der Fahrtrichtung im Landwehrkanal wäre für die Sportschiffahrt nicht transparent zu vermitteln. Die Fahrgastschiffahrt benötige eine eindeutige

Verkehrsregelung für die Fahrplangestaltung und der damit verbundenen Reihenfolge zur Nutzung ihrer Anlegestellen. Gleichzeitig wirke sich die Verkehrsregelung auch positiv auf den Verkehrsfluss auf der innerstädtischen Spree aus.

Herr Heitmann warf erneut die Frage auf, wie das WSA die derzeit im Kanal fahrenden Schiffstypen hinsichtlich des Strömungseintrags einschätze und stellte den Antrag, dass das WSA darüber berichten sollte. Hintergrund dieser Anfrage sei, Erkenntnisse zu gewinnen, welche Auswirkungen dieses auf die erforderliche Sanierung des Kanals habe.

Frau Enwaldt ergänzte, dass ihr wichtig wäre, herauszuarbeiten, was am Landwehrkanal möglich sei, um die Bedürfnisse möglichst vieler Menschen zu erfüllen. Sie plädierte dafür, nicht allein die Bedürfnisse der Schifffahrt im Fokus zu haben. Darauf entgegnete Herr Loch, dass er für vieles offen sei und ein starkes Interesse an einer gemeinsamen Lösung habe, aus wirtschaftlichen Gründen allerdings keiner Lösung zustimmen könne, die eine Verdrängung der Schifffahrt im Landwehrkanal beinhalten oder einen kurzfristigen Austausch seiner Flotte vorsehen würde.

Frau Kayser ergänzte, dass der AK „Nachhaltige Schifffahrt und Wirtschaft“ und der AK „Sanierung“ zu einzelnen Fragestellungen gemeinsam tagen könnte, beispielsweise zur Frage der Bewertung von Schiffstypen im Zusammenhang und ihrer Verträglichkeit für den Kanal und deren Auswirkungen auf die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Zu unterscheiden sei dabei jeweils eine mittel- und eine langfristige Perspektive.

Die Teilnehmer/innen kamen überein, das Thema der Geschwindigkeitsübertretungen im Landwehrkanal in diesem AK nicht weiter zu behandeln. Das WSA wird über die Wasserschutzpolizei Geschwindigkeitskontrollen im Kanal weiterhin und verstärkt durchführen. Die Reedereien und die Verbände wirken auf ihre Schiffsführer und Mitglieder ein, die jeweilige zulässige Höchstgeschwindigkeit einzuhalten. Der Saisonbeginn wird abgewartet; sollte sich im Zuge der Messungen herausstellen, dass das Problem von Geschwindigkeitsüberschreitungen in nennenswertem Umfang weiterhin bestehen sollte, soll das Thema im AK „Kurzfristige Maßnahmen“ behandelt werden.

Auf Nachfrage einzelner Teilnehmer/innen erläutern die Mediatoren die Notwendigkeit des Ausdiskutierens aufgeworfener Themen. Wenngleich nicht jedes Thema jeder und jedem Teilnehmer/in gleichermaßen interessiert oder wichtig erscheint, könne die Diskussion nicht völlig abgewürgt werden. Oft würden – wie auch in diesem Fall – wichtige, das Verfahren weiterführende Fragestellungen herausgearbeitet, die möglicherweise sonst nicht aufgenommen und bearbeitet werden könnten.

TOP 3.2 „Vergabepaxis“ von Anlegestellen im Kanal

Herr Ginsberg erläuterte, dass es ihm bei der Behandlung dieser Thematik um eine Erhöhung des wirtschaftlichen Nutzens des Kanals ginge und eine grundsätzliche Klärung darüber, ob es mehr Anbieter geben könne.

Frau Kummerlöv erläuterte die Thematik der Anlegestellen aus Sicht des WSA Berlin: Der Begriff der „Vergabepaxis“ sei nicht zutreffend, da nichts vorgehalten würde, das dann vergeben werden könne. Die Bundeswasserstraße Landwehrkanal habe die Funktion eines Verkehrsweges. Daran solle sich auch nichts ändern. Die Schifffahrt im Kanal solle sicher und leicht stattfinden können. Generell stehen die innerstädtischen Berliner Wasserstraßen, so auch der Landwehrkanal im Blickpunkt vieler Begehrlichkeiten und einer teilweise hemmungslosen Immobilienspekulation. Neben einer hohen Eventnachfrage gäbe es hier die immer stärkere Tendenz, eigentliche „Landnutzungen“ auf die Wasserstraße zu verlagern (Hotel-, Restaurant-, Theaterschiffe etc.). Diesbezügliche Anträge und Anzeigen würden vom WSA Berlin zuständigkeithalber geprüft. Einen Antrag auf eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung muss derjenige jeweils stellen, der in, an oder über einer Wasserstraße etwas errichten oder betreiben will. Ist eine Anzeige nicht ausreichend, muss ein Antrag auf Genehmigung eingereicht werden. Dies gelte auch für temporäre Maßnahmen. Grundsätzlich habe

jeder zunächst Anspruch auf eine Genehmigung.

In diesem öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren würde allein daraufhin geprüft werden, ob eine Beeinträchtigung des Verkehrsweges und ob eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu erwarten sei. Auch eine Genehmigung mit Auflagen sei möglich.

Da das WSA auch Eigentümer der Wasserstraße sei, muss neben der öffentlich rechtlichen Genehmigung noch die privatrechtliche Regelung getroffen, d.h. ein Nutzungsvertrag geschlossen werden.

Zusätzlich zu dieser öffentlich-rechtlichen Genehmigung sei eine wasserbehördliche Genehmigung erforderlich. Diese werde durch die Wasserbehörde, im Falle des Landwehrkanals durch die zuständige Stelle in der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, erteilt. Frau Kummerlöh betonte, dass zwingend beide Genehmigungen vorliegen müssten zur Umsetzung einer beantragten Maßnahme.

Herrn Ginsberg fragte, was passiere, wenn sich bei Betrieb herausstellte, dass von einer genehmigten Nutzung entgegen der Erwartung doch eine Beeinträchtigung ausgehe und ob die Genehmigung dann noch haltbar sei. Frau Kummerlöh klärte darüber auf, dass es beispielsweise auch die Möglichkeit gebe, eine Genehmigung zu befristen. Prüfung und Abnahme beantragter Maßnahmen fänden außerdem jeweils statt und die Wasserwege würden regelmäßig abgefahren und kontrolliert. Im begründeten Einzelfall könne ein Rückbau gefordert werden und ggf. wäre auch die Durchführung einer Ersatzvornahme möglich.

Ein Antragsteller dürfe es jedoch gemäß der erteilten Auflagen eigentlich gar nicht so weit kommen lassen. Falls dies doch einmal der Fall sein sollte, erhielte er zunächst die Aufforderung zur Schadensbeseitigung / Anpassung der Anlage. Frau Kummerlöh erklärte auf Nachfrage, dass eine Rücknahme einer erteilten Genehmigung dann möglich sei, wenn sich die Voraussetzungen der Genehmigungserteilung geändert hätten.

Frau Enwaldt fragte nach der Vorgehensweise, wenn zwei Antragsteller zugleich Ihre Anträge zur Genehmigung einreichen würden. Grundsätzlich gelte hier laut Frau Kummerlöh das olympische Prinzip: wer zuerst kommt, erhält die Genehmigung. Frau Kummerlöh hielt diese Überlegung für den Landwehrkanal dennoch für rein theoretisch, da es im Kanal keine freien Plätze mehr gebe. Im Anschluss erläuterte sie, dass aus Sicht des WSA eine Mehrfachnutzung von Anlegestellen die Idealvorstellung wäre. Darauf habe das WSA allerdings keinerlei Einfluss. Diesbezügliche Initiativen von Kommunen würden allerdings gern gesehen. Als Beispiel nannte sie die Gemeinschaftsanlegestelle Imchenweg des Bezirksamtes Spandau.

Herr Freise erläuterte die geschichtliche Entwicklung von Anlegestellen im Landwehrkanal: In den 30er/40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts sei im Landwehrkanal mit der Fahrgastschiffahrt begonnen worden. In den 50er und 60er Jahren habe es eine Vielfalt von Reedereien gegeben, die auf dem Landwehrkanal unterwegs waren. In den 70er Jahren habe dieser Trend sich umgekehrt, Unternehmen wurden aufgegeben. Die Reederei Riedel beispielsweise habe allein im Landwehrkanal 6 Unternehmen übernommen – und mit ihnen deren Anlegestellen. Er führte aus, dass die Anlegestellen das Kapital eines Unternehmens darstellten und eine Änderung einer Enteignung gleich käme. Herr Freise erklärte, dass die Reederei Riedel vielerorts ihre Anlegestellen mitnutzen lasse soweit der eigene Betrieb nicht darunter leide.

Herr Appel warb dafür, sich für weitere Optionen im Kanal zu öffnen und drückte sein Unverständnis darüber aus, weshalb der Status Quo unabänderlich sein solle und warum nicht die vorhandenen Treppen für kleinere Boote als Anlegestellen genutzt werden könnten.

Auf Nachfrage von Frau Kayser erklärte Frau Kummerlöh, dass eine einmal erteilte Genehmigung „immer“ fortgelte, wenn vom WSA nicht eine Befristung von vornherein ausgesprochen worden sei. Sie ergänzte, dass im Falle von Gemeinschaftsanlagen für das WSA immer ein Verantwortlicher für Bau und Unterhaltung genannt sein müsse. Eine Klärung darüber, wer dies jeweils sei, obliege den Nutzern der jeweiligen Anlage. Sie stellte außerdem fest, dass eine Förderung des Wettbewerbs nicht Aufgabe des WSA sei.

Herr Ginsberg regt eine Stellungnahme der IHK zu dieser Thematik an.

Nachdem keine weiteren Verständnisfragen zu den Genehmigungsverfahren des WSA geäußert wurden, ergänzte Frau Schulze von der Wasserbehörde bei SenGUV die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Genehmigung von Anlegestellen aus Sicht ihrer Behörde:

Die Wasserbehörde sei eine Landesbehörde; sie setze das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) um und führe die Landeswassergesetze aus. Gewässer würden als Bestandteile des Naturhaushalts gesehen und seien daher auch als solche zu bewirtschaften.

Errichtung, Bau und Betrieb von Anlegestellen bedürften – wie alle Anlagen in, an oder über Gewässern - nach diesen rechtlichen Rahmenbedingungen einer wasserbehördlichen Genehmigung. Der Geltungsbereich schließe Uferstreifen bis zu einer Breite von 10 Metern mit ein. Frau Schulze führte aus, dass für Sportbootstege die Bezirke zuständig seien, dies jedoch für den Landwehrkanal kaum relevant sei.

Anders als im Wasserrecht, nach der das WSA prüfe, bestünde für die Wasserbehörde keine zwingende Notwendigkeit, eine beantragte Genehmigung zu erteilen – sie habe ein Versagungsrecht, z.B. im Falle von entgegenstehenden Denkmalbelangen. Die wasserrechtliche und die bauaufsichtliche Genehmigung würden integriert beschieden. Frau Kayser ergänzte hierzu, dass die Denkmalsgenehmigungspflicht separat neben der Baugenehmigungspflicht bestünde.

Würde ein Eingriff in Natur und Landschaft zu erwarten sein, müsse die Untere Naturschutzbehörde in dem jeweiligen Bezirksamt einbezogen werden. Auch die Stadtplanungsämter würden regelmäßig in die Verfahren eingebunden. Frau Schulze führte weiter aus, dass Genehmigungen – anders als im öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren - in der Regel zeitlich befristet erteilt würden. Während die Gewässerreinigung aus Sicht der Wasserbehörde ein wichtiges Kriterium für die Genehmigungsfähigkeit darstelle, hält sich SenGUV aus Fragen der Gewässerökologie, der Wasserwirtschaft und der Lärmimmissionen fachlich heraus.

Auf Nachfrage führte Frau Schulze aus, dass es Sportbootanlegestelle zur allgemeinen Nutzung in Berlin gebe, wer jedoch Eigentümer und wer unterhaltungspflichtig sei, müsse im Einzelfall jeweils festgestellt werden.

Herr Appel stellte die Frage, ob und wie im Genehmigungsverfahren die Wasserrahmenrichtlinie berücksichtigt würde, wie mögliche Abwägungsprozesse liefen und wie die bei Anlegestellen prüfbar wären. Frau Schulze bestätigte, dass die Wasserrahmenrichtlinie in die Bewertungen einflüsse, sie dies jedoch nicht für Anlegestellen konkret ausführen könne. Auf Nachfrage bestätigte Frau Schulze, dass ein Eingriff in den Naturhaushalt einen Versagensgrund darstellen könnte, und sie ergänzte, dass eine Genehmigung auch mit Auflagen erteilt werden könnte. Das Wohl der Allgemeinheit dürfe einem beantragten Vorhaben nicht entgegenstehen, eine Klagemöglichkeit gebe es im Falle einer zu erwartenden Beeinträchtigung der Erholungsnutzung beispielsweise jedoch nicht.

Für Herrn Ginsberg blieb die Frage ungeklärt, wie eine Zunahme der Nutzung des Kanals in Verbindung mit dem Wohl der Allgemeinheit zu bewerten sei.

Herr Appel betonte, dass ihm der Landwehrkanal in seiner Funktion als Grünkorridor besonders wichtig sei. Frau Enwaldt klärte mit Frau Schulze die Frage, dass eine von der Wasserbehörde erteilte Genehmigung entziehbar wäre, wenn Genehmigungsaufgaben nicht eingehalten würden oder von der Anlage eine Gefahr ausgehen würde.

Frau Enwaldt regt die Prüfung der Wiederinbetriebnahme / Wiederbelebung von aus der Nutzung gefallen Anlegestellen an.

Herr Freise verdeutlicht, dass die unbefristete Genehmigung durch das WSA und die Genehmigung für jeweils 10 Jahre durch SenGUV für die Anlegestellen und die Fahrgastschiffahrt wirtschaftlich unbedingt erforderlich seien: diese Voraussetzungen seien die Basis für langfristige Finanzierungen und Investitionen. Aus seiner Sicht sei der Landwehrkanal in erster Linie eine Wasserstraße und erst nachrangig ein Erholungsgebiet. Wohngebiete hätten dem Kanal schon immer angelegen. Außerdem vertrat er die Auffassung, dass das

gelegentlich angeführte Krebssterben im Kanal nicht am Schiffsverkehr liege, sondern dass es durch Starkregenereignisse und die Berliner Mischwasserkanalisation bedingt sei. Verwaiste, wieder belebbare Anlegestellen gebe es im Landwehrkanal seines Wissens nach nicht.

Einzelne Teilnehmer/innen befürworteten, dass neu entstehende Anlagen von vornherein gemeinschaftlich nutzbar sein sollten.

Auf die Frage von Herrn Scharz, wer im Bedarfsfalle klageberechtigt wäre, führte Frau Schulze aus, dass die Bezirke wie auch der Antragsteller in der Regel ein Widerspruchsrecht hätten und dass darüber hinaus vor dem Verwaltungsgericht ein Klagerecht bestünde insofern die Rechte Dritter betroffen wären. Die Betroffenheit müsse im Einzelfall nachgewiesen werden.

Herr Kessen stellte die Frage, wie die Zusammenarbeit der beiden Genehmigungsbehörden in der Praxis verlaufe. Frau Schulze führte darauf hin aus, dass ein Antragswilliger von der Wasserbehörde zuerst an WSA und das Stadtplanungsamt des jeweiligen Bezirks verwiesen würde, um die Genehmigungsfähigkeit im Grundsatz zu klären. Im weiteren Verlauf stimmen die Behörden sich über die Anträge ab, auch die Bescheide würden gegenseitig zur Kenntnis gegeben.

Die Teilnehmer/innen kamen darin überein, dass die Genehmigungspraxis von Anlegestellen rechtlich zunächst erschöpfend beleuchtet wurde, wenngleich ihre Anwendung aufgrund der Aussage, dass es im Landwehrkanal keine freien Plätze für Anlegestellen mehr gebe, kaum noch zu erwarten stünde.

Offen blieb die aufgeworfene Frage, ob Treppenanlagen am Landwehrkanal als Anlegemöglichkeiten noch zusätzlich möglich wären und was gegen eine Multifunktionalität vorhandener Nottreppen am Kanal einzuwenden wäre.

Herr Kessen fasste die Ausführungen derart zusammen, dass zusätzliche Anlegemöglichkeiten im Kanal anscheinend wohl weniger aufgrund der Anwendung von Rechtsmitteln als vielmehr nur noch durch Kooperationen mit den Besitzern der bestehenden Anlagen denkbar wären. Während zahlreiche Teilnehmer/innen dieser Zusammenfassung zustimmten, widersprach Herr Hiller dieser Sichtweise und führte an, durchaus noch mögliche Spielräume zu sehen, die noch nicht genannt worden seien. Da der Arbeitskreis die vorgesehene Tagungszeit bereits ausgeschöpft hatte, wurde vereinbart, dieses Thema in der nächsten Sitzung des AK nochmals anzusprechen und erst nach Klärung der offenen Fragen abzuschließen.

TOP 4: Verschiedenes

Die Ergebnisse des Arbeitskreises werden voraussichtlich am 10. März 2008 in der 5. Forumssitzung vorgestellt.

TOP 5: Verabschiedung

Die Mediatoren dankten allen Teilnehmer/innen des Arbeitskreises sowie insbesondere auch dem Gast Frau Schulze von der Wasserbehörde bei SenGUV für ihre Teilnahme und ihren fachlichen Beitrag und wünschten allen einen guten Heimweg.