

PROTOKOLL
ZUR 9. SITZUNG DES MEDIATIONSFORUMS
„ZUKUNFT LANDWEHRKANAL

Datum: 07.07.2008
Beginn: 16.15 Uhr
Ende: 20.00 Uhr
Ort: Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin (WSA)
Mehringdamm 129, 10965 Berlin, Raum 1024

Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen
Protokoll: Matthias Goetz & Stefan Görlitz
Teilnehmer/innen: siehe Anlage Teilnehmerliste

Eingehaltene Tagesordnung (vgl. Vorschlag einer Tagesordnung)

1. Eröffnung, Begrüßung
2. Verschiedenes
3. Visualisierung von Interessen/Konfliktpunkten anhand von Plan- und Kartenmaterial; Erarbeitung von Lösungsoptionen und Vervollständigung des Kriterienkatalogs
4. Verabschiedung

1. Eröffnung, Begrüßung

Das Mediationsteam begrüßte die Teilnehmer der 9. Sitzung des Mediationsforums. Herr Kessen stellte Franziska Meinhardt vor, die derzeit ein Praktikum bei der MEDIATOR GmbH absolviert und die Protokollarbeit unterstützen wird.

2. Verschiedenes

Anlässlich des „Offenen Briefes“, der von einzelnen Politiker/innen an die Mediatoren versendet wurde und welcher per Rundmail an die Forumsmitglieder verteilt wurde, tauschten die Teilnehmer/innen ihr Unverständnis sowohl über die Form als auch über den Inhalt aus, hielten jedoch eine weitere Diskussion darüber für nicht erforderlich.

Herr Kessen fasste zusammen, dass zur Zeit vor allem die Frage das Forum beschäftigt, ob es in dem Prozess nur um die Sanierung der Ufermauerwerks ginge, oder eher um die Betrachtung einer weit darüber hinaus gehenden Untersuchung einer Gesamtentwicklung für den Landwehrkanal (LWK), z.B. im Sinne eines Masterplans. Die Mediatoren gaben die Haltung des Forums wieder, dass es jetzt sowohl darum gehe, eine gemeinsame Regelung für notwendige Sanierungsmaßnahmen zu finden, als auch die Überlegungen zu einem Masterplan weiter zu treiben. Herr Kessen führte weiter aus, dass er den Eindruck habe, dass die bisherigen Überlegungen aller Beteiligten, um zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen, auch ohne den Gedanken des Masterplans weit über die Kanalmauer hinausgehen würden. Herr Kessen stellte anschließend die Frage an Herrn Hildebrandt, ob dieses Thema bei seinem kürzlich stattgefundenen Gespräch im Bundesministerium für Verkehr (BMVBS) zum Stand des Verfahrens eine Rolle gespielt habe.

Herr Hildebrandt sprach daraufhin zuerst sein Bedauern darüber aus, dass zur heutigen Sitzung so wenige Vertreter der Bürgerinitiative (BI) bzw. des Vereins anwesend seien. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin (WSA) habe auf Wunsch der BI/des Vereins das Gespräch mit dem zuständigen Abteilungsleiter Herrn Törkel im BMVBS gesucht, und ihn u.a. gefragt, ob er beabsichtige, eine Forumssitzung zu besuchen. Die Antwort sei ein deutliches „Nein“ gewesen, alles andere seien Gerüchte.

Herr Hildebrandt sah die Gefahr, dass das Forum im Verlaufe der Gespräche über einen Masterplan in Sachen Sanierung nicht weiterkommen würde, obwohl es hier auf dem richtigen Weg wäre. Als Beispiele nannte Herr Hildebrandt im Forum beschlossene Sofortmaßnahmen, wie die beabsichtigte Entfernung der Betonklötze und die Einbindung eines Baumgutachters bei anstehenden Maßnahmen am Kanal. Dennoch halte er die Diskussion um einen Masterplan auch für sehr wichtig. Er fragte die Teilnehmer/innen des Forums, ob die Erarbeitung eines Masterplans wirklich erforderlich sei. Er betonte, dass im Falle eines Ja sich die WSV diesem Gedanken nicht verschließen würde. Er sagte zu, dass die WSV und das WSA im Rahmen eines solchen Plans ihren Teil zum Gelingen des Plans und damit zur Entwicklung des Landwehrkanals beitragen würden. Dies setze allerdings voraus, dass die zuständigen Berliner Behörden sich den Gedanken eines Masterplans zu eigen machen müssten. Aufgrund des Zustandes des Kanals halte er ein zweigleisiges Vorgehen. Weitere Arbeit in Richtung Sanierungsvarianten / Masterplan eventuell für die beste Lösung.

Frau Voskamp wies darauf hin, dass die Diskussion um den Masterplan auch die Grenzen des Verfahrens aufzeige: die Erarbeitung eines Masterplans sei nicht im Rahmen des laufenden Mediationsverfahrens „Zukunft Landwehrkanal“ zu leisten, da hierfür nicht zuletzt ein deutlich erweiterter Teilnehmerkreis notwendig sein würde.

Herr Hildebrandt ergänzte, dass das WSA und mit ihm das BMVBS nicht zuständig für die Erstellung eines Masterplans sei, könnte jedoch gewissermaßen als

Transmissionsinstrument dienen, um Ansprechpartner und Fördermöglichkeiten auszuloten. Erste Gespräche seien bereits von der WSV angestoßen worden.

Frau Kayser wies darauf hin, dass die Senatsverwaltung nicht allein für die Erstellung eines Masterplans Landwehrkanal verantwortlich sei, sondern in erster Linie die Bezirke.

Herr Lingenauber gab an, dass ein Masterplan seiner Meinung nach sehr gut sei, wenn er dem Forum dabei helfe, Kurs zu halten, z. B. hinsichtlich der zu formulierenden Entwicklungsziele. Frau Kayser erklärte, sie befürchte, dass die Umsetzung von Ergebnissen eines möglichen Masterplans an der mangelnden Finanzierung scheitern würde. Die Enttäuschung wäre dann sicher groß.

Aus Sicht von Herrn Loch könnte der Haken am Masterplan sein, dass seine Entwicklung und Umsetzung zu zeitaufwändig sein würde. Im Rahmen eines Masterplans gäbe es so viele Punkte zu beachten, dass seiner Auffassung nach der Faktor Zeit unberechenbar würde und zudem die Gefahr des Scheiterns gegeben sei. Er sehe die große Gefahr, dass bis dahin der Kanal aufgrund ständig notwendig werdender Sofortmaßnahmen faktisch saniert wäre und sich das Forum der Chance beraubt hätte, gemeinsam nach guten Lösungen zu suchen. Außerdem sei der Landwehrkanal eine Wasserstraße und nach Wasserrahmenrichtlinie seien die Belange der Schifffahrt als sogenannte signifikante Nutzung auch bei Umsetzung ökologischer Maßnahmen zu wahren. Er plädierte ebenfalls für ein zweigleisiges Verfahren, damit die gemeinsame Arbeit an den Sanierungsvarianten ebenfalls zügig weitergehen kann.

Herr Lingenauber unterstützte diese Ansicht, indem er erneut erklärte, dass der Landwehrkanal ein gefährdetes Baudenkmal sei, welches so schnell wie möglich saniert werden müsse. Er plädierte für eine schnelle, denkmal- und umfeldverträgliche Sanierung der Regelbauweise, am besten schon ab Herbst 2008. Aus jahrzehntelanger Erfahrung in der Zusammenarbeit mit den Bezirken setze er keine große Hoffnung in die Umsetzung eines Masterplans. Vielmehr plädierte er dafür, abschnittsweise gemeinsam zu vernünftigen Lösungen zu kommen.

Herr Bappert wies darauf hin, dass seine Erfahrung zeige, dass verschiedene Einzelmaßnahmen, soweit sie nicht abgestimmt sind, durchaus das Gesamtbild eines Bauwerks verändern könnten. Im Rahmen der Gutachtenerstellung 1990 habe die Arbeitsgemeinschaft Bappert/Geyer/Wenzel mit den 5 betroffenen Bezirken eine Abstimmung über Maßnahmen erreicht. Die Koordination sei allerdings schwierig gewesen, da jeweils die Stadtplanungsämter, die Naturschutz- und Grünflächenämter, die Tiefbauämter, die Brückenverwaltungen u.a.m. an den Abstimmungsrunden teilgenommen hätten. Er schlug vor, Maßnahmen in lang- und kurzfristige zu unterteilen, die langfristigen aber nicht zu vergessen, da man eine übergeordnete Handlungsanleitung für spätere Maßnahmen, z.B. einen Radweg, dringend benötige. Ein möglicher Masterplan müsste dann solche Informationen einarbeiten.

Herr Loch sah darin keinen Widerspruch zu seiner Aussage und erneuerte seinen Wunsch, den Masterplan in ein zweites Verfahren auszugliedern und zweigleisig vorzugehen, da seiner Auffassung nach Maßnahmen wie ein Radweg nicht durch die Sanierung des Kanals beeinträchtigt würden. Die Sanierung der Wasserstraße Landwehrkanal dulde keinen Aufschub.

Frau Kleimeier entschuldigte die Vertreter der BI, die heute nicht anwesend seien mit der Begründung, dass sie an dem für heute verabredeten Verfahren der Visualisierung von Interessen nicht teilnehmen wollten. Frau Kleimeier führte aus, dass ihrer persönlichen Meinung nach die Arbeit auf einem guten Weg sei, der auch über die Mauern hinweg führen

würde. Ziel der Arbeit solle auch im Rahmen der Kanalsanierung eine Verbesserung der Wasserqualität sein. Sie plädierte dafür, weiterhin gemeinsam an der Kriterienliste für eine gute Sanierung zu arbeiten, mit der man verhindern könne, dass durch bestimmte Sanierungsvarianten weiterreichende Planungen dessen, was als wichtig erachtet würde, präjudizierend bereits verhindert würden. Es sei sicherzustellen, dass man sich nichts verbaut. Der Masterplan könne ihrer Meinung nach eine Arbeitsgrundlage sein für ein möglicherweise später zu engagierendes Planungsbüro.

Herr Hildebrandt fragte nach, ob die BI wirklich wegen der angesetzten Interessens-Visualisierung nicht anwesend sei. Frau Kleimeier erwiderte, es sei so bei ihr angekommen, sie könne es allerdings nicht mit Sicherheit bestätigen. Frau Voskamp ergänzte, dass die Mediatoren bis heute, 11.30 Uhr (letzter PC-Zugriff), keine offizielle Absage seitens der BI erhalten hätten.

Herr Kessen fragte das Forum, ob es richtig sei, dass niemand gegen einen Masterplan sei, sofern nicht die weitere Arbeit an den Themen des Forums beeinträchtigt sei.

Herr Loch erwiderte, dies sei mit Einschränkungen richtig. Er wies erneut auf den dringenden Sanierungsbedarf des Kanals hin, dem umgehend nachzukommen sei.

Herr Kessen fasste daraufhin zusammen, dass niemand gegen einen Masterplan sei, und dass gleichzeitig die dringende Sanierung der Kanalwände nicht vergessen werden dürfe. Diese Sanierung müsse so erfolgen, dass weitere Planungsabsichten z.B. im Rahmen eines Masterplans nicht von vornherein unmöglich würden. Es biete sich aus Sicht des Forums ein zweigleisiges Vorgehen an.

Auf die Frage von Frau Kayser, was denn bei der Regelbauweise präjudizierend verbaut werden könne, äußerte Herr Kessen, dass diesbezüglich von Teilnehmer/innen des Forums als Beispiel ein parallel zum Landwehrkanal verlaufender Radweg genannt worden sei. Frau Kleimeier wies zudem auf den Bau von für Rollstuhlfahrer nutzbare Anlegestege hin. Diese sollten schon bei der Durchführung von Sanierungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Frau Kayser stimmte zu, dass es erforderlich sei, die Barrierefreiheit selbstverständlich schon bei den Sanierungsmaßnahmen zu berücksichtigen, ansonsten halte sie die Möglichkeit der Verbauung von Abschnitten in Regelbauweise ohnehin für nicht möglich.

Aus gegebenem Anlass betonten die Mediatoren nochmals, dass sie lediglich das Wiedergeben würden, was sie glaubten von einzelnen Mitgliedern des Forums herausgehört zu haben.

Frau Roterberg-Alemu wiederholte die Auffassung mehrerer Teilnehmer/innen, dass ein Masterplan auch ihrer Auffassung nach bis zur Fertigstellung einfach zu lange dauern würde. Man müsse sich vielmehr fragen, an welchen Stellen am Kanal es so bleiben könne wie es ist und wo es seitens der Bezirke schon bestehende Planungen gebe.

Frau Voskamp stellte nochmals klar, dass der Masterplan eine Idee aus dem Forum sei. Vorstellbar wäre, dass es ein Ergebnis des Mediationsverfahrens sein könnte, dass ein Masterplan aufgestellt werden soll. Die Erarbeitung des Masterplans selbst könne allerdings nicht mit und in diesem Verfahren geleistet werden. Eine mediative Begleitung eines Masterplanverfahrens sei selbstverständlich denkbar. Hier wären dann völlig neue Rahmenbedingungen zu klären. Die Mediatoren schlugen vor, die Diskussion an dieser Stelle zu beenden, da alle Argumente von den Anwesenden erschöpfend diskutiert worden seien.

3. Visualisierung

Herr Kessen wies auf die aushängenden Pläne und die ausliegenden Fotostrecken des Landwehrkanals hin.

Herrn Loch erläuterte auf Bitte der Mediatoren zunächst die in der letzten Sitzung angekündigten und nun eingezeichneten Markierungen der Reedereien.

Herr Loch führte aus, die Schiffsführer der Reederei Riedel und Stern und Kreis seien der Frage nachgegangen, wo Begegnungsstellen für Schiffe im Kanal sein müssten, wenn man den bestehenden Fahrplan einhalten wolle. Man sei von den zwei größten Schiffen, die von diesen Reedereien im Landwehrkanal unterwegs seien, ausgegangen. Die Markierungen seien das Ergebnis einer Befahrung mit zwei Schiffen und sehr erfahrenen Schiffsführern. Man sei von Schiffen mit 7 m Breite ausgegangen. Im Begegnungsfalle würde entsprechend 2 x 7 m Breite plus 3 m Sicherheitsabstand anzusetzen sein, folglich sei eine Mindestkanalbreite von 20 - 22 m an den Begegnungsstellen notwendig, während ansonsten 7 m plus Sicherheitsabstand und Beachtung des jeweiligen Kurvenradius ausreichend wären.

Auf die Frage von Frau Kleimeier, ob es für den Begegnungsverkehr und zu den Auswirkungen des derzeit praktizierten Einrichtungsverkehrs nachvollziehbare Berechnungen gebe, antwortete Herr Loch, dass es sich bei den Eintragungen um Erfahrungswerte aus der Praxis der Schiffsführer handeln würde. Konkrete Berechnungen hätten die Reedereien nicht angestellt, dies müsste von entsprechenden Fachexperten geleistet werden.

Herr Grondke erläuterte, dass der Landwehrkanal traditionell für Schiffe mit einer Länge von bis zu 55 m und einer Breite von 8 m ausgelegt sei, die längsten Schiffe heute hätten eine Länge von nur 48 m, sie seien also wesentlich kleiner als zulässig und könnten sich im gesamten Kanal begegnen, was gut für die Auslastung der Schleusen sei. Das größte Schiff habe einen Tiefgang von 99 cm. Früher habe es bei der Einhaltung des Fahrplans keine Probleme gegeben, da sich die beiden Reedereien Riedel und Stern und Kreis entsprechen abgestimmt hätten.

Frau Kleimeier fragte, ob und wie der derzeitige Einrichtungsverkehr sich für die Reedereien wirtschaftlich auswirke.

Herr Grondke erwiderte, man habe jetzt Probleme durch Verspätungen: Der Charterverkehr würde nicht abgestimmt werden und verursache deshalb Stau an den Schleuseneinfahrten. Daraus ergäben sich höhere Lohnkosten durch längere Arbeitszeiten des Schiffspersonals. Herr Loch fügte hinzu, es sei unter den derzeitigen Bedingungen nicht möglich, den Fahrplan einzuhalten, vor allem an den Wochenenden gebe es Stau. Der Verkehr werde unberechenbar und damit könnten die Reedereien und auch die Fahrgäste nicht dauerhaft leben.

Frau Kleimeier äußerte ihre Sorge, dass es bei einem zweisechiffigen Begegnungsverkehr auf der gesamten Kanallänge womöglich kein Platz mehr für mögliche „Perlen“ geben könne, wie z. B. barrierefreie Zugänge.

Daraufhin erwiderte Herr Loch, die Anlage barrierefreier Anlegestellen liege sowieso in der Verantwortung der Reedereien. Ein Umbau sei sehr teuer und würde günstigerweise an denjenigen Stellen realisiert, wo die Touren begännen; im Falle der Reederei Stern und Kreis käme hierfür beispielsweise die Anlegestelle an der Jannowitzbrücke in Betracht, also an der Spree, nicht im Landwehrkanal.

Herr Bappert gab zu bedenken, dass die Berücksichtigung von Barrierefreiheit nicht auf die Anlegestellen reduziert betrachtet werden sollte, sondern auch das Umfeld (Parkplätze, Toiletten) betreffen würde.

Hinsichtlich des Richtungsverkehrs wurde kurz kontrovers diskutiert. Herr Scharz erklärte, er würde wissen, dass die Wasserschutzpolizei den Zweirichtungsverkehr für zu gefährlich hielte. Herr Augsten widersprach, dass es dazu keine Untersuchungen gebe und auch Sportboote auf dem Landwehrkanal ohne besondere Vorsichtsmaßnahmen im Zweirichtungsverkehr fahren könnten, ohne beispielsweise Funkgeräte an Bord haben zu müssen. Herr Grondke wies darauf hin, dass die Wasserschutzpolizei (WSP) den Reedereien jedes Jahr ein ausgezeichnetes Zeugnis ausstelle.

Herr Hildebrandt erklärte, die WSP sei lediglich ein Vollzugsorgan, was sicher oder unsicher sei in und auf dem Kanal, entscheide seine Behörde, die WSV. Die Fachleute, die dies beurteilen könnten, seien im Forum vertreten bzw. im Verfahren beteiligt.

Frau Kleimeier merkte an, sie hätte gehört, dass es Stimmen gebe, nach denen große Fahrgastschiffe im Kanal vollständig verboten werden sollten. Es sei ihr Eindruck, dass z.B. Kajaks beim Einrichtungsverkehr häufiger zu sehen seien als beim Zweirichtungsverkehr. Die Fahrgastschiffe seien sehr groß. Beim Ein-Richtungsverkehr sei dies in Ordnung, beim Zweirichtungsverkehr halte sie dies aber für Anwohner und Wassersportler für unerträglich. Als Herr Augsten beisteuerte, dass das Thema des Ein- oder Zwei-Richtungsverkehrs mit der Sanierung nichts zu tun habe, widersprach Frau Kleimeier insofern, als dass dies sehr wohl ein Thema sei wegen der Wirkung der Seitenstrahlruder auf die Uferbefestigungen.

Herr Heß ergänzte seine Ansicht, dass die Geschwindigkeiten der Schiffe keine große Rolle spielten, sondern vielmehr die jeweilige Stärke der Maschinen. Seine Idee eines abwechselnden Richtungswechsel des Verkehrs im Kanal sei vom Forum allerdings abgelehnt worden.

Herr Scholz brachte seinen Wunsch zum Ausdruck, mit der Visualisierung zu beginnen und zu sehen, wo es Konflikte gebe und wo nicht.

Das Mediationsteam erläuterte die Vorgehensweise. An den Planungsunterlagen und dem Kartenmaterial sollten die Wünsche der jeweiligen Interessensvertreter/innen visualisiert werden. Wo dies nicht möglich sei, könnten Interessen und Bedürfnisse wie auch offene Fragen auf mehreren bereitstehenden Flipcharts textlich formuliert werden.

Auf die ablehnende Haltung von Herrn von Krosigk zur vorgeschlagenen Vorgehensweise, der meinte, er sei nicht hier, um bunte Bilder zu malen, und der Denkmalschutz wolle eine denkmalgerechte Sanierung und nichts weiter, betonten mehrere Forumsmitglieder, dass die Weiterarbeit am Kriterienkatalog sowie die Visualisierung von Interessen und Bedürfnissen wichtige Voraussetzungen für die Weiterarbeit seien. Darüber hinaus sei die anstehende Visualisierungsarbeit Konsens der letzten Sitzung gewesen sei.

Herr von Krosigk entgegnete, diese Arbeit sei Sache von Planungsbüros und entsprechende Planungen lägen seit 20 Jahren vor. Ihm wurde dergestalt widersprochen, dass jedwede Planungsbüros eine entsprechende Aufgabenbeschreibung benötigen würden. Hierzu solle ebenfalls der immer weiter zu vervollständigende Kriterienkatalog dienen.

Herr Kessen erläuterte daraufhin die Einteilung der Teilnehmer/innen in 5 Gruppen (Blau/Rot/Grün/Pink/Orange).

Herr Scholz räumte ein, dass der Denkmalschutz sein Interesse an einer denkmalgerechten Sanierung der Regelbauweise bereits benannt habe und so möglicherweise seinen Teil der anstehenden Forumsarbeit bereits erledigt hätte.

Herr Kessen erläuterte, dass die Arbeit in den vorgeschlagenen Gruppen auch Gelegenheit bieten sollte, in einen Dialog einzutreten, um gemeinsam auszuloten und zu visualisieren, wo beispielsweise unterschiedliche Interessen vereinbar wären und wo es beispielsweise Ausnahmen möglich wären. Herr Lingenauber erklärte, solche wären unter anderem denkbar am Urbanhafen, denn hier befände sich keine Regelbauweise. Alle Uferabschnitte, die auf den Karten rot markiert seien, sollten denkmalgerecht saniert werden.

Einzelne Teilnehmerinnen begannen, die bereits geführte Diskussion zur Vorgehensweise erneut aufzunehmen, andere äußerten ihre Unzufriedenheit mit der ablehnenden Haltung des Denkmalschutzes und forderten dessen Vertreter/innen auf, sich doch zu überwinden und ihre Interessen einzuzeichnen oder aufzuschreiben.

Die Mediatoren baten die Teilnehmerinnen, sich in den Gruppen zur gemeinsamen Arbeit zusammen zu finden und zu beginnen.

Die verschiedenen Visualisierungen und die sie begleitenden Gespräche in den einzelnen Gruppen dauerten rd. 1,5 Stunden. In mehreren Kleingruppen wurden zentrale Aspekte in die Karte eingezeichnet oder auf Flipchartblättern formuliert. Es wurde ausgiebig diskutiert und gegenseitiges Verstehen hergestellt.

Im Anschluss bat Frau Voskamp die Gruppen, der Reihe nach ihre Ergebnisse vorzustellen.

Herr Grondke stellte die Ergebnisse der ersten Gruppe vor. Sie hätten die Begegnungsstellen und vorhandenen Anlegestellen in die Karte eingetragen. Der Wirtschaftsverband habe darüber hinaus noch mögliche Sportbootanlegestellen eingezeichnet. Am Studentenbad wünsche man sich eine Anlegestelle für Wassertaxen. Weitere Wünsche der Gruppe seien darüber hinaus auf einem Flipchart vermerkt worden.

Frau Kleimeier erläuterte die Interessen der BI und der Anwohner. Sie schlug Standorte vor, an denen man sich einen Schilfgürtel zur Verbesserung der Wasserqualität vorstellen könnte. Exemplarisch handelte es sich dabei beispielsweise um einen Standort am Studentenbad, an dem man eine Schilfinsel eingezeichnet habe, die von Gabionen geschützt werden könnte. Es würden weitere Standorte gewünscht, diese seien aber mit den Reedereien abzustimmen. Geprüft werden sollten insgesamt Standorte mit besonders hohen und steilen Ufermauern, vor denen man sich Schilfbewuchs gut vorstellen könne.

Herr Lingenauber wendete ein, man könne sich Schilfgürtel sowieso nur außerhalb der Regelbauweise vorstellen. Herr Bappert sprach sich dafür aus, große Flächen zu suchen auf denen die ökologische Wirksamkeit von Schilfgürteln prinzipiell höher sein würde als auf kleineren. Herr Bappert wies darauf hin, dass man Schilfgürtel auch verwenden könnte, um städtebauliche Qualitäten besser zur Geltung zu bringen. Dies sei am Schöneberger Hafen so umgesetzt worden. Allerdings könnte die Anlage von großen Schilfgürteln mancherorts dazu führen, dass Flächen von Grünanlagen in Anspruch genommen werden müssten. Dies müsse man bei der Planung beachten. Dabei würde es sich seiner Ansicht nach um solche Grünflächen handeln, die auf nach dem Krieg zugeschütteten Flächen angelegt worden seien. Diese Informationen seien auf den Karten eingezeichnet.

Frau Kleimeier wies darauf hin, dass einige Interessen nicht eingezeichnet werden konnten, so z.B. ein durchgehender Rad- und Wanderweg, die Berücksichtigung des Biotopverbundes und die Entfernung der Bauzäune. Sie betonte außerdem, dass mehr Platz und Raum auf dem Kanal für muskelbetriebene Schiffe geschaffen werden sollte.

Herr Trehkopf erklärte anhand der Karte und des Flipcharts die Interessen der Bezirke. Das Interesse von Senatsverwaltungen und Bezirken sei insbesondere die Vorbereitung und Mitwirkung an möglichen Planungen zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt.

Herr Lingenauber erläuterte die Interessen des Denkmalschutzes anhand des erstellten Flipcharts.

Frau Riemer erläuterte die Interessen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), anhand der eingetragenen Symbole in der Karte.

Auf Nachfrage von Herrn Dohna konkretisierte Frau Riemer ihre Formulierungen dahingehend, dass bezüglich der Bauzäune die gesamten Bauzäune gemeint seien.

Nach Vorstellung dieser Arbeitsergebnisse fragte Herr Kessen die Teilnehmer/innen nach ihrer Einschätzung des Gehörten und wo Konflikte aus dem Austausch der unterschiedlichen Interessen erkennbar geworden sind und wo möglicherweise auch Konsense zu erkennen wären.

Herr Rehfeld-Klein wies hin auf einen potenziellen Konflikt hin, der in der Abwägung zwischen Erholungs- und Naturschutzflächen am Kanal liegen würde. Auf die Frage, ob es hier einen Konflikt mit den Grünflächenämtern geben könnte, erwiderte er, es würde sich um einen Abwägungsprozess handeln, in dem mögliche Kosten und die Einschätzung des Naturschutzes abgewogen werden müssten. Herr Rehfeld-Klein wies darauf hin, dass in seiner Abteilung der Naturschutz im Vordergrund stehen würde.

Frau Kleimeier erwiderte, sie sehe nach wie vor einen Konflikt bei der Frage des Ein- oder Zweirichtungsverkehrs. Es stelle sich die Frage, welche Interessen und Bedürfnisse durch den Einrichtungsverkehr besser erfüllt seien als durch den Zweirichtungsverkehr. Die Bürger/innen beschrieben eine gefühlte Entlastung von Lärm, Abgasen und Verkehrsdichte beim Einrichtungsverkehr. Die Reedereivertreter betonten, dass die gleiche Anzahl an Fahrgastschiffen im Kanal unterwegs sei, egal ob Ein- oder Zweirichtungsverkehr. Die Schiffe seien durch den Einrichtungsverkehr nur länger auf dem Wasser. Auf entsprechende Nachfragen der Mediatoren erläuterte Herr Scharz, dass an Schleusen und Anlegestellen wegen des Stoppens und Anfahrens der Fahrgastschiffe wesentliche Entstehungsorte für Lärm liegen würden. Frau Fortwengel ergänzte, eine erhebliche Lärmbelastung ginge auch von den Lautsprechern der Schiffe bei den touristischen Erläuterungen aus.

Herr Scholz betonte, dass es im Interesse des WSA liegen würde, dass die kommende Sanierung lange halten würde, so dass auch unter diesem Gesichtspunkt die Fragen nach den Schiffstypen, Ein- oder Zweirichtungsverkehr, Einsatz von Bugstrahlrudern und auch Geschwindigkeit eine Rolle spielen würden. Letztendlich werde das WSA eine Nutzwertanalyse durchführen. Herr Scholz appellierte an das Forum, heute nicht zu streiten, heute ginge es darum, die jeweiligen Interessen aufzunehmen.

Frau Riemer ergänzte, sie könne die geschilderten Auswirkungen der Fahrgastschiffahrt für die Anwohner nachvollziehen, räumte hingegen ein, dass es auch Bereiche gebe, in denen die beschriebenen Konflikte nicht entstünden, da dort Büro- oder Gewerbenutzung vorherrschend sei oder die Wohnnutzung nicht bis ans Wasser reiche. So wurde auch an dieser Stelle deutlich, dass differenzierte Lösungen möglich sein könnten.

Herr Kessen vergewisserte sich bei den Reedereien, dass es richtig sei, dass es derzeit mit Einrichtungsverkehr gegenüber dem früheren Zweirichtungsverkehr keine Änderung in der Anzahl der Schiffe und in der Menge der Emissionen gebe.

Herr Dohna räumte ein, dass die Anzahl der Schiffe nicht angestiegen sei, und dass es dennoch aus seiner Sicht im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung notwendig sei, über eine Deckelung der Schiffsgrößen und deren Anzahl nachzudenken.

Herr Loch erwiderte, dass seit 2003 von seiner Reederei keine neuen zusätzlichen Schiffe für den Landwehrkanal in Dienst gestellt worden seien. Herr Loch betonte, dass die Reedereien sich an Lärmschutz und Gesetze halten würden.

Frau Profé betonte, dass es zu prüfen sei, ob die Frage des Ein - oder Zweirichtungsverkehr baulich relevant sei und Auswirkungen auf die möglichen Sanierungsvarianten hätten.

Herr Lingenauber fragte, wenn die Schleusen der begrenzende Faktor seien, ob dann eine „Lex Landwehrkanal“ denkbar wäre und ob die Schiffsgröße überhaupt begrenzbar sei.

Herr Scholz erwiderte, die Schleusen seien nicht der begrenzende Faktor. Die Schleusenlänge sei größer als die Länge der längsten im Landwehrkanal fahrenden Schiffe.

Frau Kleimeier ergänzte als weiteres mögliches Konfliktfeld die Frage der Wegegestaltung hinsichtlich der gewünschten Schaffung von Barrierefreiheit.

Herr von Krosigk führte aus, dass die angesprochenen Forderungen der Teilnehmer/innen Idealforderungen seien. Entscheidend sei nicht zuletzt die finanzielle Seite: er nannte als Beispiel die Materialpreise. Er erkenne momentan einen seltenen Grad an Frieden im Forum, wolle aber seine Zweifel äußern, ob alles, was an Interessen und Bedürfnissen formuliert wurde, möglich sei und er erwarte noch viel Detailarbeit.

Frau Kayser stellte in Richtung WSA die Frage, nach welchen Kriterien das WSA zeitliche Prioritäten gesetzt habe in seiner Auflistung. Es sei aus ihrer Sicht vereinbart worden, dass am Corneliusufer ein Pilotprojekt durchgeführt werden sollte. Man hätte sich darauf verständigt, dass die Betonquader so schnell wie möglich entfernt werden müssten. Daher verstehe sie nicht, warum das WSA neben dieses Projekt eine „5“ schreibe, ihm also eine niedrige Priorität einräume.

Herr Scholz erwiderte, es handle sich bei diesem Projekt um eine temporäre Sicherung, deswegen habe man die Priorität von „1“ nach „5“ verlagert. Frau Riemer ergänzte, man habe den jetzigen Stand zur Grundlage genommen.

Frau Kayser erwiderte, dass aus ihrer Sicht die Ziffer „5“ gegen die getroffene Vereinbarung, aus städtebaulichen Gründen keine Spundwände dauerhaft einzubauen, stehen würde. Es sei noch nicht beschlossen worden, dass an dem besagten Standort zunächst temporäre Maßnahmen ergriffen würden, sondern dass weiterhin die Verpflichtung bestehen würde, weiter nach konsensfähigen und endgültigen Lösungen zu suchen.

Mit Bezug auf die Sorge von Herr Dohna, dass die „Variante Kleimeier“ wegfallen könnte im Vergleich zur „Variante WSA/Plass“ erwiderte Herr Scholz, dass beide Varianten derzeit geprüft würden. Die Ergebnisse der Variantenprüfungen würden in der 10. Forumssitzung nach der Sommerpause dem Forum dargelegt werden. Derzeit lägen noch keine Ergebnisse vor.

Nach kurzer Diskussion kamen die Teilnehmer/innen darin überein, dass das WSA die Ergebnisse der Untersuchungen Ende Juli den Mediatoren zur Verteilung an die Forumsmitglieder zu kommen lassen würde. Wie mit den Ergebnissen umgegangen werden solle, könnte allerdings erst in der nächsten gemeinsamen Sitzung im September 2008 besprochen werden.

Frau Bugner ergänzte, die Frage sei lediglich, wie lange die Spundwände stehen würden, notwendig seien sie auf jeden Fall. Frau Kayser wies darauf hin, dass genau dies, die Dauer, entscheidend sei. Herr Scholz betonte nochmals, dass es sich nur um eine temporäre Maßnahme handeln würde, offen sei auch noch, ob die Spundwände über oder unter Wasser enden würden.

Auf Nachfrage von Frau Kleimeier zu Fläche „4“, erläuterte Frau Riemer dass es sich hierbei um eine mit Bauzaun gesicherte Fläche handeln würde.

Herr Kessen fasste zusammen, dass die Mediatoren aus den verschiedenen Visualisierungen, den zahlreichen Gesprächen in den Kleingruppen und der zuvor geführten Diskussion im Plenum den Eindruck hätten, dass die Mitglieder des Forums keine unlösbar großen Konflikte erkennen würden, sondern dass sich in den vielen Gesprächen bereits Lösungsräume unter gegenseitiger Wahrnehmung der unterschiedlichen Bedürfnisse abzeichnen würden. Dieses wurde durch zustimmendes Murmeln und Nicken von den Teilnehmer/innen vorsichtig bestätigt.

Die Ergebnisse der Visualisierungen würden von den Mediatoren fotografiert und mit dem Protokoll an die Forumsteilnehmer/innen verteilt. Die Ergebnisse würden zum Teil in den bereits bestehenden Kriterienkatalog einfließen. Darüber hinaus seien sie in den nächsten Schritten weiter zu verdichten und nach Möglichkeit zu konkretisieren, um eine immer bessere Grundlage für die weitere Entwicklung und letztlich Auswahl von Sanierungsvarianten darzustellen.

Frau Bodenmeier richtete die Frage an das Forum, wie damit umgegangen werden soll, dass mehrere Vertreterinnen der BI / des Vereins an diesem Termin nicht anwesend seien und entsprechend ihre Interessen nicht einbringen konnten. Die Mediatoren erwiderten, dass Ergänzungen von Interessen und Bedürfnissen weiterhin möglich und sogar notwendig seien.

Frau Voskamp kündigte an, dass WSD, WSA und BI/Verein in einem Arbeitskreis „Planerbeauftragung“ am Freitag, den 11. Juli 2008 über die Beauftragung eines Planungsbüros diskutieren würden. Dabei werde es insbesondere um Aufgabenbeschreibung, Auftragsabläufe und Zeiträume gehen. Auf die Frage an die Forumsteilnehmer/innen, wer aus dem Forum außerdem an diesem Termin teilnehmen wolle, meldete sich Herr Rehfeld-Klein.

Herr von Krosigk plädierte dafür, das Team Bappert/Geyer/Wenzel zu berücksichtigen. Diese hätten sich im Rahmen des Landwehrkanalgutachtens hervorragend eingesetzt. Dieses Büro sollte bei anstehenden Planungsaufträgen beteiligt werden. Frau Voskamp stellte daraufhin klar, dass das Forum dies gern aufnehme, es bei der anstehenden Beauftragung jedoch um eine besondere und im Forum gemeinsam verabredete Vorgehensweise und Aufgabenstellung handle, für die verabredetermaßen bereits von der BI Planervorschläge gemacht werden seien. Alles weitere zu dieser Planungsaufgabe könne am Freitag besprochen werden.

Herr Scharz forderte eine Erweiterung der Themen in Richtung Masterplan für die anstehende Beauftragung eines Planungsbüros. Frau Voskamp erwiderte, bezüglich einer möglichen Erweiterung gebe es noch kein Konsens. Herr Kessen ergänzte, dies werde auch nicht von der BI/dem Verein allein festgelegt werden können.

Herr Scholz ergänzte, dass man bezüglich des Masterplangedankens - wie zu Beginn der Sitzung besprochen - auf die dafür verantwortlichen zuständigen Berliner Behörden zugehen würde.

Frau Profé wies darauf hin, dass es noch nicht sicher sei, ob und inwiefern sich der Berliner Senat finanziell an einem Masterplanvorhaben Landwehrkanal beteiligen könnte.

Herr Kessen wies hinsichtlich der weiteren Arbeit des Forums darauf hin, dass viele Stimmen im Forum dafür plädiert haben, sich vorrangig auf das zu konzentrieren, was man in und mit dem Kreis der hier vertretenen Gruppen und Institutionen erreichen könne und worauf man tatsächlich einwirken könne. Wichtig sei, dass man kein Präjudiz für andere, darüber hinaus gehende Maßnahmen schaffe.

Bezüglich der nächsten Forumstermine nach der Sommerpause werden die Mediatoren per Email einladen.

4. Verabschiedung

Frau Voskamp dankte den Anwesenden und verabschiedete die Teilnehmerinnen der 9. Forumssitzung „Zukunft Landwehrkanal“.

Die Sitzung endete um 20:05 Uhr.