



---

# Mediationsverfahren Zukunft Landwehrkanal

## Arbeitskreis: Nachhaltige Schifffahrt und Wirtschaft

### 1. Sitzung

### Protokoll

Datum: 08. Januar 2008

Beginn: 15.40 Uhr

Ende : 20.30 Uhr

Ort: Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin, Mehringdamm 129, 10965 Berlin

Mediatoren und Protokoll: Beate Voskamp & Stefan Kessen

**Teilnehmer/innen an der 1. Sitzung des Arbeitskreises:**

**Wasser- und Schifffahrtsverwaltung**

Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Herr Dingler	Schifffahrtsbüro	anwesend
	Frau Kummerlöw		entschuldigt
	Herr Augsten	Außenbezirksleiter Neukölln	anwesend

**Anwohner / Bürger**

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

**Natur- / Umweltschutz**

Grüne Liga Berlin	Herr Schael		anwesend
-------------------	-------------	--	----------

**Schifffahrt**

Bundesverband Binnenschifffahrt e.V.	Herr Grondke	Fachausschuss Personenschifffahrt	anwesend
Reederei Riedel GmbH	Herr Freise	Geschäftsführer	entschuldigt
	Frau Werner		i.V. von Herrn Freise
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 i.V. von Herrn Brückmann
	Herr Deitmar		



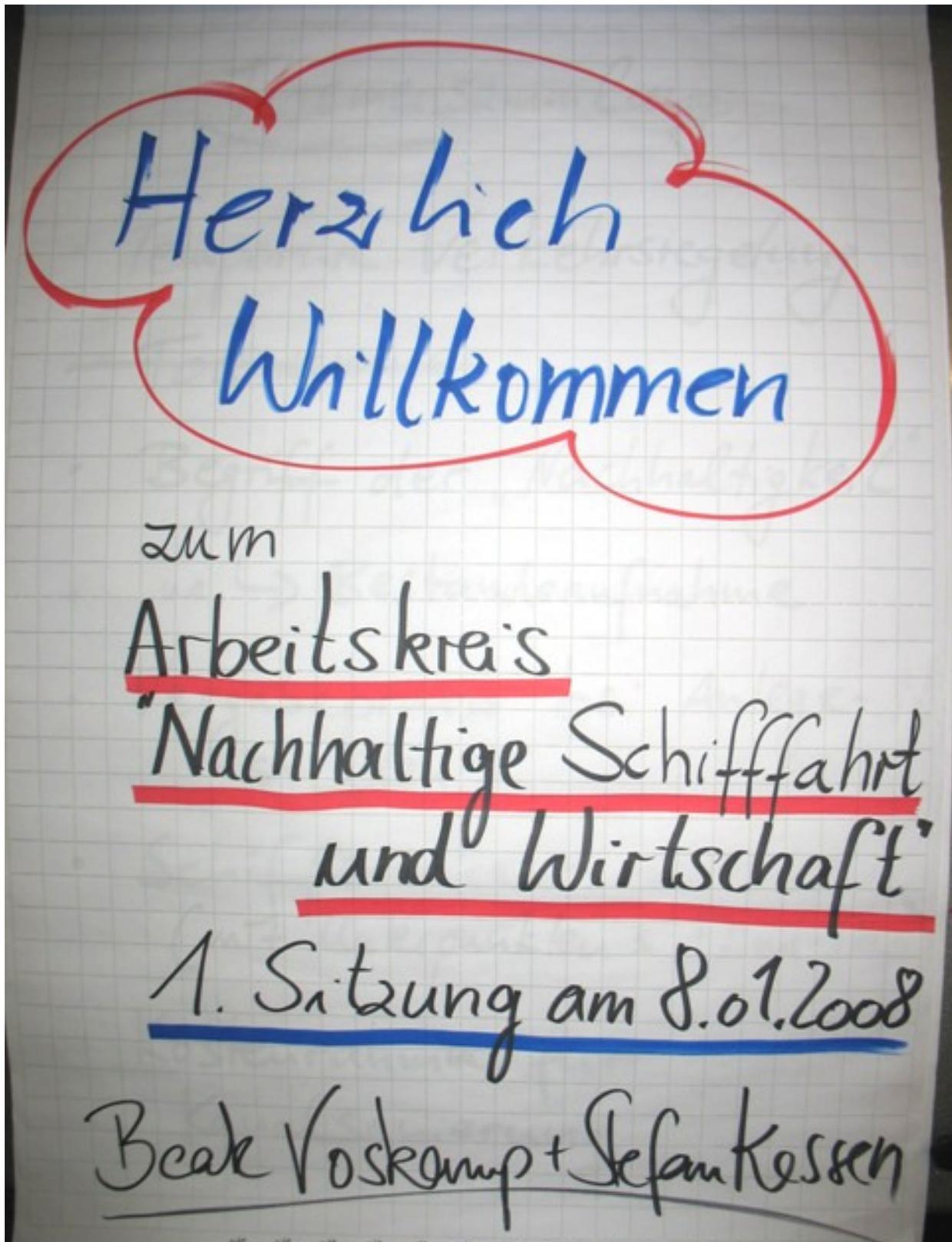
---

## Tagesordnung

1. Eröffnung, Begrüßung
2. Beschluss über die Tagesordnung
3. Themensammlung
4. Themenbearbeitung
5. Ausblick, Terminvereinbarung
6. Verschiedenes
7. Verabschiedung

## TOP 1 Eröffnung und Begrüßung

zur 1. Sitzung des Arbeitskreises „Nachhaltige Schifffahrt und Wirtschaft“:

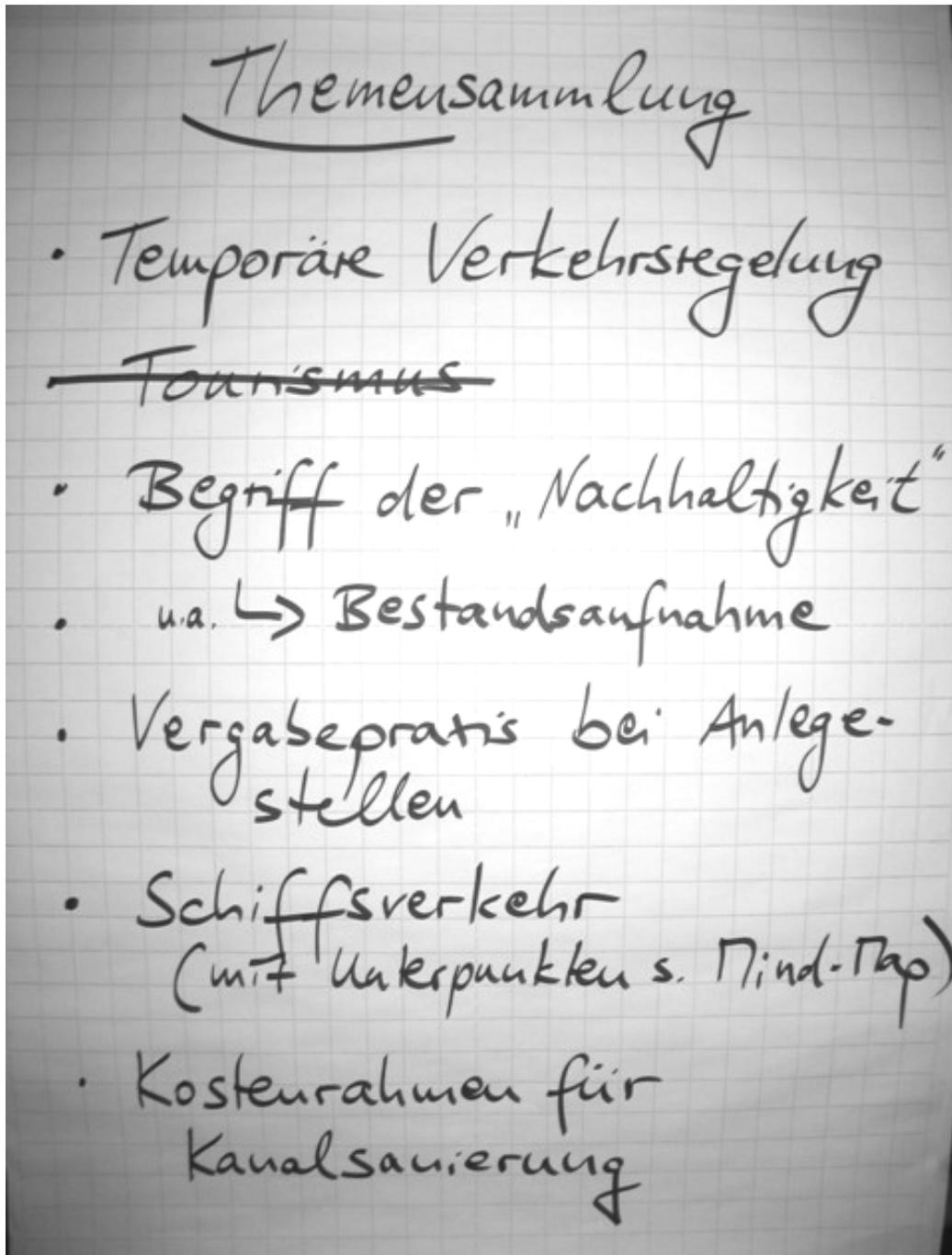


## TOP 2: Beschluss über die Tagesordnung

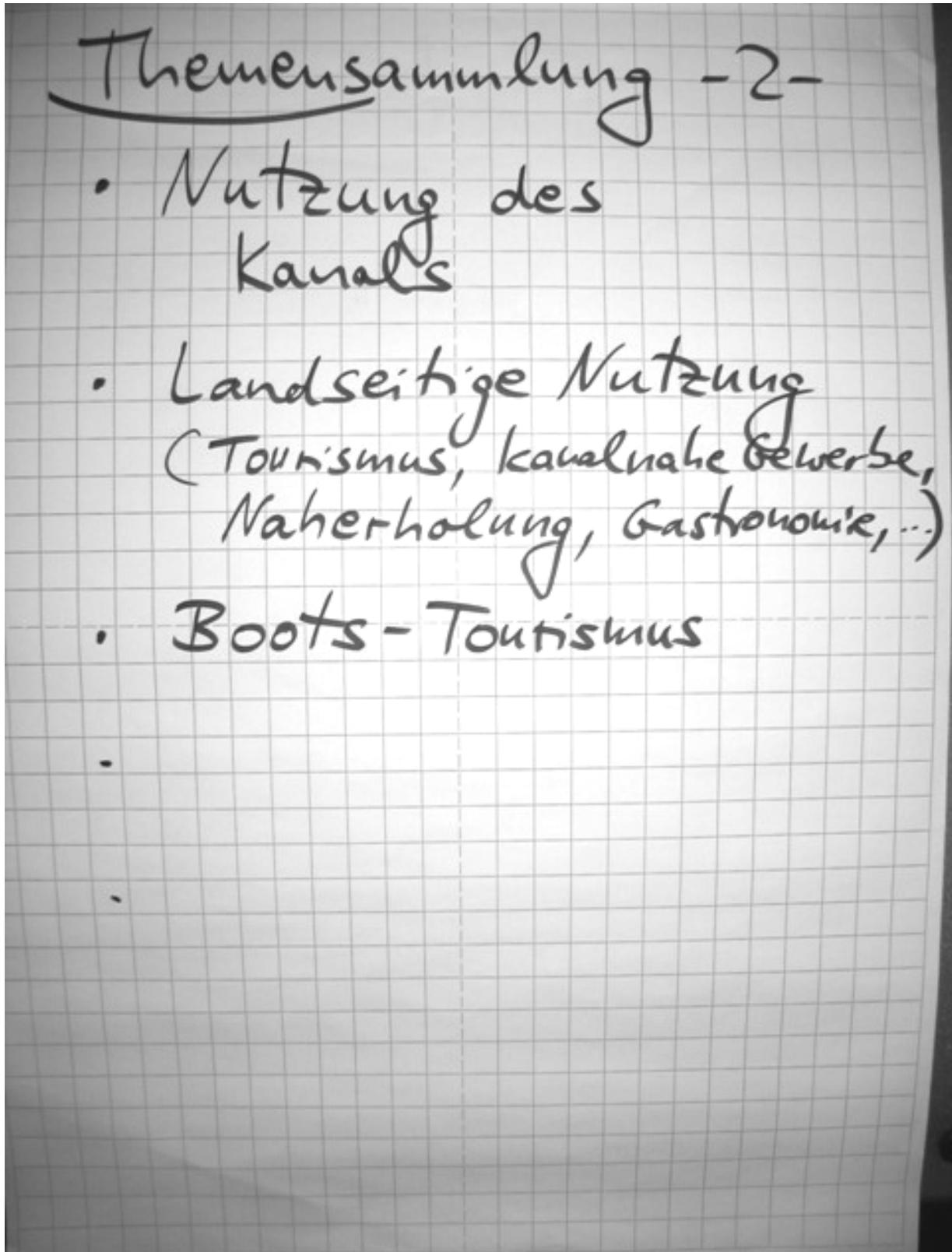
Die vorgeschlagene Tagesordnung wurde beschlossen.

## TOP 3: Themensammlung (1 von 2)

Frau Voskamp stellte die Themenübersicht vor, die die Mediatoren aus der Themensammlung in der 1. öffentlichen Veranstaltung am 29. September 2007 im Umspannwerk Kreuzberg in der Art eines Mindmap zusammengestellt und mit dem Protokoll der 1. Mediationsforumssitzung versandt haben. Die Sitzungsteilnehmer wurden gebeten, die Themen dahingehend zu prüfen, inwiefern sie in diesem Arbeitskreis „Nachhaltige Schifffahrt und Wirtschaft“ zu behandeln wären und ob die Liste für sie zunächst vollständig sei. Folgende Themen wurden ergänzt:



## Themensammlung (2 von 2)



## TOP 4: Themenbearbeitung

Der Arbeitskreis einigte sich nach kurzer Diskussion darauf, das Thema „Nachhaltigkeit“ zuerst zu behandeln.

### TOP 4.1.: „Begriff der Nachhaltigkeit“

Die Mitglieder des Arbeitskreises tauschten jeweils ihre persönlichen Definitionen und Sichtweisen zum Begriff der Nachhaltigkeit aus:

Herr Augsten eröffnete die Diskussion mit einem persönlichen Statement. Für ihn bedeute „nachhaltig“: weit blickend, zukunftsorientiert und stabil. Herr Schael ergänzte, dass „nachhaltig“ dem englischen Begriff „sustainable“ entspräche und auch mit „zukunftsfähig“ umschrieben werden sollte. Herr Ginsberg erinnert an die Definition der Konferenz von Rio (1992), wonach Nachhaltigkeit bedeute, dass wir unsere Bedürfnisse so befriedigen, dass auch künftige Generationen ihre Bedürfnisse befriedigen können. Diese recht abstrakte Definition sei in den Folgejahren in soweit konkretisiert worden, dass ökologische, soziale und wirtschaftliche Ansprüche in Einklang gebracht werden sollen. Dabei sei zu berücksichtigen, dass im Sinne der Nachhaltigkeit nicht nur eine Verbesserung von Ressourceneffizienz und Umweltverträglichkeit anzustreben sei. Maßstab sei diesbezüglich vielmehr das technisch weitgehend mögliche (Prinzip: Stand der Technik). Herr Sahner forderte, bei einem Neubau neu zu denken und er sei davon überzeugt, dass es noch viele Möglichkeiten gäbe – wenn denn ernsthaft danach gesucht würde – mit den vorhandenen Ressourcen anders umzugehen und gleichzeitig ein Konzept zu entwickeln, welches Menschen begeistern würde. Herr Loch ergänzte die Begriffe der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit um die dritte Säule, nämlich die ökonomische Nachhaltigkeit, die wie Zahnräder ineinander greifen würden. Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Fahrgastschiffahrt auf dem Landwehrkanal führte er an, dass etwa 1 Million Fahrgäste pro Jahr befördert würden. Damit sei eine große Zahl an Arbeitsplätzen verbunden, die er mit mindestens etwa 500 angab. Auch diese Arbeitnehmer seien Bürger dieser Stadt, deren Interessen zu respektieren seien.

Herr Dingler erläuterte, dass Nachhaltigkeit für ihn auch bedeuten würde, dass der Kanal für Sportboote und Fahrgastschiffe erhalten bliebe.

Im späteren Verlauf der Diskussion konkretisierte Herr Ginsberg die drei Säulen der Nachhaltigkeit Ökologie, Ökonomie und Sozialverträglichkeit:

Ökologisch bedeute „nachhaltige“ Entwicklung am Landwehrkanal für ihn: eine Reduzierung schädlicher Stoffeinträge in Wasser und Luft und dies bestenfalls so, dass auf dem Kanal verkehrende Schiffe gar keine Emissionen mehr verursachen würden; Erhalt und möglichst Steigerung der Artenvielfalt.

Als soziale Aspekte nachhaltiger Entwicklung nannte er: eine behindertengerechte Gestaltung der Uferzonen, auch der Anlegestellen; eine Erhöhung der Beschäftigungssituation benachteiligter Menschen; eine Sicherung und Steigerung der Aufenthaltsqualitäten am Kanal, insbesondere am Urbanhafen; die Intensivierung sozialen Lebens am Kanal.

Wirtschaftlich nachhaltig wären aus seiner Sicht: Entwicklungen wie ein Anstieg des gastronomischen Angebots am Kanal, sowie insgesamt eine Beseitigung der „Servicewüste“ am Kanal, auch in Verbindung mit der Attraktivitätssteigerung für ein Flanieren am Kanal; eine Erhöhung der Anzahl und der Vielfalt der möglichen Anlegestellen, sowie insgesamt eine Vermehrung wirtschaftlicher Impulse bzw. die Entstehung eines impulsgebenden Umfeldes für Viele, z.B. auch für Unternehmer.

Herr Appel resümierte die Diskussionen um ökonomische Belange mit der Aussage, dass es ihm insgesamt auch um eine „Artenvielfalt ökonomischer Nutzungen“ gehe.

Herr Paulus betonte, dass der Deutsche Bundestag sich zur „Nachhaltigkeit“ selbst verpflichtet hätte und dass in diesem Mediationsverfahren die große Chance bestünde, technologisch wie menschlich gleichermaßen gute Lösungen zu finden. Dabei bezog er sich insbesondere auf den Schiffsverkehr, auf Antriebsarten und Fahrgeschwindigkeiten. Berlin könnte die innovativste Schifffahrt weltweit haben, durch besondere Pilotprojekte könne der Landwehrkanal zum Genuss werden. Dabei sei klar, dass man auf globale klimatische Veränderungen hier keinen Einfluss nehmen könne. Herr Sahner stellte den der Nachhaltigkeit inne wohnenden Zukunftsaspekt heraus: Berlin hätte ganz konkret die große Chance, ökologisch Akzente zu setzen. Auch er unterstützte die Sichtweise, dass Nachhaltigkeit mit Menschlichkeit zu tun habe und es nicht nur um immer größere „Effizienz“ gehen könne.

Frau Kleimeier zählte eine Reihe von Aspekten und Fragestellungen auf, die für sie bei dieser Thematik eine Rolle spielten: die Größe der auf dem Landwehrkanal eingesetzten Schiffe - die auch Auswirkungen auch mögliche Sanierungsvarianten habe; in diesem Zusammenhang sei für sie auch wichtig zu klären, inwieweit die aufgetretenen Auskolkungen in Uferbereichen durch Bugstrahlruder bzw. Querstrahlanlegern der Fahrgastschiffe verursacht würden. Ferner interessierte sie das Abgasverhalten und die Passagier-Ausnutzung der Fahrgastschiffe sowie der Umgang mit Schlamm im Kanal.

Herr Sahner und Herr Grondtke erläuterten in diesem Zusammenhang auch die Benutzung der Bugstrahlruder (vor allem zum An- und Ablegen), wobei das Schiff dann immer ganz langsam fahren muss.

Zum Umgang mit dem Schlamm im Kanal wurde von Herrn Augsten ausgeführt, dass dieser nach Belastungsklassen zu unterscheiden und zu behandeln sei. Der Kanal werde im Zuge der regelmäßig durchzuführenden Unterhaltungsarbeiten ausgebaggert, belastetes Aushubmaterial dabei den Vorschriften entsprechend entsorgt. Diese Unterhaltungsarbeiten sollen die erforderlichen Fahrgastschifftiefen sicherstellen. Sonst gebe es keinen Grund den teerigen Schlamm zu entfernen, zumal die Entsorgung dieses Schlamms auch nicht unbedingt nachhaltig sei. Er unterstrich ferner, dass von den Schiffen kein Dreck verursacht würde. Herr Loch ergänzte, dass Stern und Kreis im Auftrag des Senats den Kanal reinige.

In diesem Zusammenhang kam die Frage auf, inwieweit schädliche Stoffeinträge, z.B. durch die Mischwasserbelastung, künftig vermieden werden könnten und ob dies im Rahmen dieses Mediationsverfahren besprochen werden könne. Einige Teilnehmer sahen dieses Thema im Sinne einer nachhaltigen Gewässergüte als essentiell an, andere hielten es für zu weit führend im Zuge dieses Verfahrens. Insgesamt sahen die Teilnehmerinnen eine Darstellung der derzeitigen Situation darüber zur Herstellung von Transparenz in dieser immer wider aufkommenden Frage für den Fortgang der Diskussionen als hilfreich an.

Herr Appel äußerte Handlungsbedarf zur Bestandsaufnahme hinsichtlich durchzuführender Immissionsmessungen, und zwar im innerstädtischen Bereich, am Ufer und in den Schleusen. Der Umgang mit dieser Thematik wird voraussichtlich mit den weiteren Themen des Arbeitskreises erörtert werden.

Herr Loch erklärte, dass die Kapazität des Landwehrkanals hinsichtlich Schiffszahl und Schiffsfrequenzen für die Fahrgastschifffahrt erschöpft sei. Ferner führte Herr Loch aus, dass kleinere Schiffe seiner Ansicht nach zu einer höheren Anzahl von Schiffen führen würde, um die Nachfrage zu befriedigen. Außerdem verwarnte er sich dagegen, dass die Schifffahrt im Rahmen dieser Nachhaltigkeitsdiskussion „zum Sündenbock“ gemacht werde. Eine attraktive Stärkung des Lebensraumes Landwehrkanal im urbanen Umfeld läge im Interesse der Schifffahrt. Erhaltung und Entwicklung des charakteristischen Erscheinungs- und Landschaftsbildes des Landwehrkanals läge ihm ebenso am Herzen wie die Aufrechterhaltung der unternehmerischen Geschäftsgrundlage und der davon abhängigen derzeit etwa 270 Arbeitsplätze. Er sei offen für finanzierbare neue Ideen. Darüber hinaus läge im Interesse der Fahrgastschifffahrt die Aufrechterhaltung eines Zweirichtungsverkehrs im Kanal, die Vergrößerung der Anzahl der Liegeplätze in einem sanierten Urbanhafen sowie eine Vergrößerung der Schleusenkapazität der Unterschleuse.

Auf eine entsprechende Frage von Frau Kleimeier erläuterte Herr Loch, dass die Fahrgastschiffe nichts Toxisches oder Ähnliches ins Wasser einleiten würden. Hinsichtlich der Abgase berichtete Herr Loch, dass die Schiffe ca. alle 15 Jahre neu motorisiert würden und dann jeweils nach dem neuesten Stand und den vorgeschriebenen Standards. Nach der Hälfte der 15 Jahre würden die Motoren instand gesetzt. Herr Hiller wies darauf hin, dass sich die Fahrgastschiffe hinsichtlich ihrer Emissionen kontinuierlich verbessern würden, wobei klar sei, dass auch immer noch mehr gehen würde. Zudem stellte er die Frage in den Raum, ob nicht manchmal auch mit der Fahrgastschifferei ein Sündenbock gesucht würde angesichts anderer und aus seiner Sicht deutlich höherer Emissionsquellen (z. B. Autoverkehr). Herr Sahner wies darauf hin, dass seit Juni 2007 die Abgasnormen derart hoch seien, dass nur drei Hersteller weltweit entsprechende Motoren liefern könnten. Die anderen seien intensiv um Nachrüstung bemüht. Herr Grondke ergänzte, dass nur eine geringe Anzahl an Motoren für Binnenschiffe geeignet seien. Herr Schael wünschte sich, dass in 15 Jahren im Kanal vollständig ohne Diesel gefahren würde. Herr Loch betonte, dass er und die anderen Reedereien intensiv über Alternativen, z.B. ökologisch erzeugte Brennstoffe nachdenken würden und er sei nicht 100%ig davon überzeugt, dass Strom die Lösung sei.

An dieser Stelle verwies Herr Augsten darauf, dass sein Hauptgedanke die zeitnahe Sanierung des Kanals sei, dass Sanierung und Nutzung zwei verschiedene Dinge seien und dass die unterschiedlichen Antriebsarten nicht relevant für die Sanierungsfragen seien. Er fügte hinzu, dass für ihn die Nachhaltigkeit gegeben sei, wenn alle am Tisch eine Lösung finden würden, mit der alle leben könnten.

Bezüglich einer solchen Lösung räumte Herr Loch ein, dass sicherlich einige seiner Wunschvorstellungen nicht möglich seien, doch dass es vor allem darum ginge, gemeinsam eine Lösung zu finden, mit der alle zufrieden sein könnten.

Zur Diskussion um mögliche alternative Schiffsantriebsarten führte Herr Loch weiterhin aus, dass die diesbezüglichen Möglichkeiten für die Unternehmen weniger von lokalen als vielmehr von globalen Entwicklungen abhängen. Die Unternehmen bräuchten vernünftige Partner, um realistisch neue Projekte anzugehen. Es sei Bewegung in diesen Diskussionen, derzeit entspräche dem allerdings noch nicht das erhältliche Angebot auf dem Markt. Die Reederei Stern und Kreis könne nicht die Speerspitze in Sachen Forschung und Entwicklung sein und das Angebot an Partnern sei schlichtweg nicht da. Herr Loch betonte, dass seine Reederei in diesen Fragen von weiten Kreisen der in dieser Thematik involvierten Akteure in Berlin, d.h. beispielsweise von Umweltverbänden wie auch von umweltpolitischen Sprechern im Berliner Abgeordnetenhaus, gefragter Ansprechpartner sei. Pilotprojekte würden von seiner Reederei unterstützt, wenn sie umsetzbar seien. Herr Grondke ergänzte, dass es in Fachkreisen durchaus Konzepte und Visionen gebe, wie Schifffahrt „auch anderes gehen könne“. Diese seien den Vertretern der Berliner Fahrgastschifffahrt bekannt und eine intensive Auseinandersetzung damit fände in entsprechenden Fachgremien in Verbänden und Behörden, auch unter Einbindung des Bundesverkehrsministeriums, statt. Die Umsetzung technischer Möglichkeiten sei gleichwohl – innerhalb der gesetzlichen Vorschriften - jedem selbst freigestellt. Eine Umsetzung neuer Lösungen könne nur schrittweise erfolgen. Zudem ging Herr Grondke ein auf die Frage nach der Einbeziehung der Schifffahrt in die Berliner Umweltzone: Die Abgasnorm für die Schifffahrt hänge hinter der für Pkw hinterher und entspräche etwa deren Stufe 2. Bei einer 30%igen freiwilligen Unterschreitung der Norm wäre eine Förderung durch das Ministerium möglich. Bundesweit gäbe es darauf – trotz der Förderung – kaum Resonanz.

Für Herrn Sahner wäre zudem die Hinzugewinnung von Aufenthaltsqualitäten am Wasser eine wichtige Komponente im Hinblick auf künftige Entwicklungen am Kanal. Dabei dachte er auch insbesondere an die Erhöhung touristischer Nutzungsmöglichkeiten der Wasserstraße, beispielsweise durch 24-Stunden-Anlegestellen für Berlin-Besucher. Durch solche eindeutigen Willkommenssignale würden Attraktivität und Wertigkeit des Kanals und der Stadt für Touristen steigen.

Diese Auffassung unterstützte Herr Hiller, der den Landwehrkanal als Teil eines europäischen Wassersystems sah, das ihn für den Tourismus zunehmend interessant mache. In diesem Zusammenhang wäre für ihn daher wichtig, dass der Landwehrkanal schiffbar bleibe und auch künftig auf die Bedürfnisse der Schifffahrt ausgerichtet bleibe. Zudem stelle er als innerstädtische Wasserstraße eine alternative Umfahrung Berlins dar und trage somit auch zur Verkehrsentlastung der Stadt bei. Dieser Einschätzung, dass der Landwehrkanal auch zur Entlastung beitragen würde, widersprachen andere Teilnehmer/innen.

Herr Heitmann stellte die Frage, wie die Wünsche von Herrn Loch, die Prognose von Herrn Hiller, dass es mehr Sportboote auf dem Kanal geben werde sowie die Prognose einiger Klimaforscher, wonach dem Kanal das Wasser ausgehen könnte, zusammenpassen würden. Herr Paulus ergänzte, dass aus seiner Sicht Veränderungen notwendig seien, damit die Reedereien in 20 Jahren auch noch ihr Gewerbe ausüben könnten (was er ihnen ausdrücklich wünschte). Er sprach z.B. andere Organisationsformen (Zusammenarbeit von Reedereien) im Falle geringer Passagierzahlen an.

Herr Heß plädierte für eine größere Nutzungsvielfalt des Kanals in Bezug auf den Einsatz sowohl kleiner wie auch großer Schiffe. Als Beispiel für den Bedarf kleiner Lösungen führte Herr Paulus das Projekt der Wassertaxis an, das als Kunstprojekt 14 Tage lang betrieben wurde und mit dem so etwa 4.000 Menschen transportiert worden seien.

Die Ansprache der Thematik von Wassertaxis auf dem Landwehrkanal wurde teils emotional geführt, so dass Herr Kessen nachfragte, woran dies läge. Daraufhin führte Herr Loch aus, dass eine Abgrenzung zu Business-Fahrgasttaxis nicht klar definiert wäre und dass diese Diskussion bereits qualifiziert vor der IHK geführt werde um zu einer Klärung zu gelangen. Dort gehe es beispielsweise um die Schaffung rechtlicher Grundlagen, um Fragen zur Monopolisierung, um das Erfordernis zusätzlicher Anlegestellen u.a.m. Er sehe keine Veranlassung im Mediationsverfahren ein weiteres Forum zur Diskussion dieser bereits unter Beteiligung der entsprechenden Experten in Klärung befindlichen Fragen zu schaffen. Die Teilnehmer/innen bestätigten, dass das Thema der Wassertaxis brisant und noch nicht geklärt sei. Einige Teilnehmer/innen halten das Thema auch für den Landwehrkanal für interessant und einige Teilnehmer/innen bestätigten, dass das Thema der Wassertaxis in fachlich qualifizierten Gremien der IHK behandelt würde. Es werde nicht beabsichtigt, die Diskussion zusätzlich im Mediationsforum zu führen, man stimme aber darin überein, dass im Zuge der Herstellung von Transparenz für die Teilnehmer/innen am Verfahren eine Information über den Stand der Dinge möglicherweise wichtig sei. So könnte aus dem Kreis der Diskutanten bei der IHK eine Information für den Arbeitskreis erfolgen.

Herr Dinger entnahm der Diskussion das für ihn positive Fazit, dass der Landwehrkanal als Schifffahrtsweg für Sport- und Fahrgastsschiffe nicht infrage gestellt, sondern seine Akzeptanz als solche behalten würde.

Frau Kleimeier ergänzte, dass für Sie die Klärung der Zukunft des Urbanhafens wichtig wäre und insbesondere auch, was mit der Bootsrueine im Urbanhafen künftig geschehen werde.

Die Teilnehmer/innen stimmten darin überein, dass die Diskussionen um den Begriff der „Nachhaltigkeit“ im Zusammenhang mit der Schifffahrt und der Wirtschaft in und um den Landwehrkanal zur Klärung der unterschiedlichen Sichtweisen und Prioritäten hilfreich waren. Die Diskussion an den Anfang der Arbeit dieses Arbeitskreises zu stellen war notwendig, da das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung sich doch durch viele der zu behandelnden Themen des Mediationsverfahrens ziehen wird. Gleichzeitig wurde sichtbar, dass nicht jedes Thema für jede/n Teilnehmer/in gleich bedeutsam ist und sein wird und dass es dennoch notwendig sein wird, auf die jeweiligen Belange in ausreichendem Maße einzugehen, um die Voraussetzungen für eine gemeinsame Lösung zu schaffen.

---

## **TOP 5: Ausblick, Terminvereinbarung**

Die Ergebnisse des Arbeitskreises werden voraussichtlich von den Teilnehmer/innen am 21. Januar 2008 in der 3. Forumssitzung vorgestellt.

Die Mitglieder des Arbeitskreises sind für die Rückbindung in ihre jeweiligen Interessengruppen selbst verantwortlich.

Die nächste Arbeitskreissitzung des AK „Nachhaltige Schifffahrt und Wirtschaft) wird voraussichtlich im Februar stattfinden. Die Mediatoren werden rechtzeitig dazu einladen.

## **TOP 5: Verschiedenes - entfällt**

## **TOP 6: Verabschiedung**

Die Mediatoren dankten den Teilnehmerinnen des Arbeitskreises für die konstruktiv geführte Diskussion und wünschten einen guten Heimweg.