

Mediationsverfahren Zukunft Landwehrkanal

Arbeitskreis Sanierung

4. Sitzung

14. Oktober 2008

Protokoll

Datum: 14. Oktober 2008
 Beginn: 15.15 Uhr
 Ende : 19.00 Uhr
 Ort: Fahrgastschiff der Reederei Riedel, Anlegestelle Kottbusser Brücke
 Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen
 Protokoll: Franziska Meinhardt

Teilnehmer/innen an der 4. Sitzung des Arbeitskreises:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Frau Bugner	Regionalmanagement Bau und Unterhaltung Staugeregelte Flüsse, Kanäle	anwesend
	Herr Hädicke		anwesend
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Herr Biewald	Fachgebietsleiter Unterhaltung des Gewässerbetts der Wasserstraßen	anwesend
	Herr Scholz	Amtsleiter	anwesend

Senat von Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	Herr Lingenauber	Landesdenkmalamt	entschuldigt
---------------------------------------	------------------	------------------	--------------

Bezirksämter

BA - Charlottenburg-Wilmersdorf	Frau Weigelt-Pilhofer	Grünflächen- und Tiefbauamt Charlottenburg- Wilmersdorf	anwesend
BA – Friedrichshain-Kreuzberg	Frau Tonn	Grünflächenamt	anwesend
BA - Neukölln	Herr Kittelmann	Naturschutz- und Grünflächenamt	anwesend

Anwohner / Bürger

Bürgerinitiative und Verein "Bäume am Landwehrkanal"	Frau Dorbert Herr Appel	Aktionsbündnis Bäume am Landwehrkanal	anwesend
	Frau Kleimeier		anwesend
Anwohnervertreter / innen	Herr Dohna	Anwohnervertreter Fraenkelufer	anwesend
	Frau Guttzeit	Anwohnervertreterin / BI	anwesend
AG Landwehrkanal	Herr Scharz		anwesend

Schifffahrt

Reederei Riedel GmbH	Herr Freise	Geschäftsführer	anwesend
SpreeCab Wassertaxi	Herr Heß		anwesend

Gäste

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit WSA	Frau Bodenmeier		anwesend
---------------------------------------	-----------------	--	----------

Tagesordnung

15.00 Uhr:

Begrüßung und gemeinsame Ortsbesichtigung

16.00 Uhr:

1. Beschluss über die Tagesordnung
2. Themenbearbeitung, Interessensklärung, Lösungssuche, ggf. Formulierung Beschlussvorlage/n

Sanierung des Landwehrkanals im Bereich Maybachufer:
Situation, Ziel, Rahmenbedingungen, Vorgehensweise.
To-Do-Liste

3. Verabschiedung

TOP 1 Beschluss über die Tagesordnung

Nach Begrüßung der Teilnehmern/innen, wurde die Tagesordnung beschlossen.

Herr Scholz wies darauf hin, dass er die Sitzung um 18.30 Uhr wegen anderer terminlicher Verpflichtungen verlassen müsse und Herr Lingenauber sich entschuldigt habe, dass er an der Sitzung leider nicht teilnehmen könne.

TOP 2 Themenbearbeitung, Interessenklärung, Lösungssuche, ggf. Formulierung von Beschlussvorlagen

TOP 2.1 Sanierung des Landwehrkanals im Bereich Maybachufer: Situation, Ziel, Rahmenbedingungen, Vorgehensweise u.a.m.

Das WSA hat allen Arbeitskreis-Teilnehmer/innen einen Lageplan über den zur Sanierung anstehenden Bereich am Maybachufer im Maßstab 1:250 zur Verfügung gestellt. Die im Plan rot dargestellten Linien sind Grundstücksgrenzen.

Herr Scholz berichtete über Ausgangssituation und Rahmenbedingungen für die geplante Sanierung am Riedel-Anleger Maybachufer, bei der es sich um eine punktuelle Teilsanierung auf einer Länge von knapp 90 m handeln würde. Er stellte Möglichkeiten der geplanten Sanierung in Form von 4 „Variantenfamilien“ vor. Die Power Point Präsentation dazu soll den Arbeitskreis- und Forumsmitgliedern zur Verfügung gestellt werden.

Variante 1 (= „Variante 3.1“):

- Oberhalb der Wasserlinie 1:1 Sanierung bei Erhaltung des Mauerwerks;
- vertikale Verpressung einer Spundwand aus Stahl unterhalb der Wasserlinie mit Betonholm und Doppel-T-Trägern;
- kein Plangenehmigungs- und -feststellungsverfahren nötig, da das Ufer 1 : 1 wieder hergestellt würde und es kein Ausbau oder Neubau sei;
- Variante stünde dem Denkmalschutz nicht entgegen;
- Bei Planungsbeginn jetzt könnte die Baumaßnahme in etwa 13 Monaten beginnen, d.h. im November 2009 (nach der Schifffahrts-Saison 2009);

Für die drei im Folgenden vorgestellten Varianten wäre nach Angabe von Herrn Scholz jeweils ein Planfeststellungsverfahren notwendig:

Variante 2 (= „Variante 2.0“):

Diese Variante beinhaltet das böschungsseitige Einbringen einer Stahlspundwand **h i n t e r** der alten Regelbauweise.

Variante 3 (= „Variante 1.0“):

Diese Variante beinhaltet das wasserseitige Einbringen einer Stahlspundwand **v o r** der alten

Regelbauweise.

Variante 4 (= „Variante 4.1“)

Diese Variante beinhaltet die Beseitigung der Ufermauer und das Anlegen einer Uferböschung. Ein Begegnungsverkehr der Fahrgastschiffe wäre nicht mehr möglich.

Herr Scholz betonte, dass das Maybachufer innerhalb des WSA Prioritätsstufe 1 besitze. Die zu sanierende Länge in diesem Abschnitt betrage knapp 90m: Die eigentliche Abbruchstelle betrage nur 35 m, die Grundstückslänge 87,9 m und die nun zu Ausschreibungszwecken aufgerundete Sanierungsstrecke 90 m. (s. u. To-Do-Liste)

Eine punktuelle Lösung für diesen Abschnitt sei denkbar, ohne damit vorwegzunehmen, dass andere ebenfalls zu sanierende Uferbereiche auf die gleiche Art und Weise zu sanieren seien.

Bevor über Bauvarianten gesprochen werden konnte, wurden zunächst Rahmenbedingungen für die Anlegestelle Maybachufer diskutiert:

Herr Scholz führte aus, dass Liegestellen vom WSA auf Antrag verpachtet werden würden; es gebe private und öffentliche Liegestellen. Ein Pächter habe das Recht unter zu verpachten. Einen Nutzungsvertrag mit mehreren Nutzern würde das WSA vermeiden aus Gründen der Praktikabilität.

Herr Freise erläuterte, dass die Anlegestellen der Reederei Riedel bis etwa Mitte der 90er Jahre ausschließlich selbst genutzt worden seien. Seitdem habe man sich geöffnet und gestatte auch anderen, die Anlegestellen zu nutzen. Voraussetzung sei ein schriftlicher Antrag und die Entrichtung einer Nutzungsgebühr. Eine Kollision mit den eigenen Bedürfnissen und dem eigenen Fahrplan müsse im Vorhinein dabei ausgeschlossen werden. Ziel sei dabei nur eine Öffnung gegenüber temporären Nutzungen, nicht gegenüber einem regelmäßigen Fahrplan. Zurzeit habe die Rederei Riedel drei Anlegemöglichkeiten an der Anlegestelle Kottbusser Brücke, von denen eine in Teilzeit als Liegestelle genutzt werde. Dafür bedarf es der vorherigen Genehmigung, nicht jede Anlegestelle könne auch als Liegestelle genutzt werden. Erforderlich für eine Liegestelle sei u.a. das Vorhalten eines Wasseranschlusses sowie einer landseitigen Energieversorgung, u.a. damit Schiffsmotoren ausgeschaltet werden könnten. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dürfe nicht beeinträchtigt werden. Liegestellen gebe es nur in begrenzter Anzahl im Landwehrkanal, derzeit würden 2 Liegestellen fehlen. Herr Freise erwäge, ob die Reederei Riedel mit ihrem Hauptsitz eventuell den Bezirk wechseln und Friedrichshain-Kreuzberg verlassen würde. Ausschlag gebend für diese Entscheidung seien Sicherheitsaspekte (Vandalismus), eine größere Flexibilität und eine größere Nähe zum Basisgeschäft der Reederei. Zwei von drei Stationen würden voraussichtlich weiter genutzt werden. Der genaue Zeitpunkt des Wechsels stünde noch nicht fest.

Die Bedürfnisse der Interessengemeinschaft Wassertaxen betrachte man bei der Reederei Riedel mit Offenheit. Herr Hess begrüßte diese Äußerung und fragte, inwieweit es eine Chance gebe, zusätzliche Anlegemöglichkeiten für kleinere Boote zu schaffen. Herr Freise führte aus, dass seine Reederei offen sei, die Anlegestelle an der Kottbusser Brücke für diese Nutzer zu öffnen, wenn der Reederei alternative Möglichkeiten zur Verfügung stünden, ihre Interessen zu wahren. Er versuche seit einiger Zeit, neue Anlegeplätze außerhalb des Landwehrkanals zu bekommen, habe aber bisher nur Absagen erhalten. Dieser Prozess sei sehr zeitaufwändig und in ihn seien mehrere Behörden involviert. Zwischen Antragstellung und Baubeginn würden regelmäßig etwa 2 Jahre vergehen.

H. Appel gab die Emissionsbelastung der dieselbetriebenen Fahrgastschiffahrt als solche zu bedenken, die an Liegeplätzen kulminiert (Lärm + Ruß), so dass hier im Sinne der Nachhaltigkeit alternative Antriebsarten

auch durch bautechnische Maßnahmen (Anlegemöglichkeiten von 40 cm Höhe) gefördert werden müssen. Herr Scharz wies auf die gegenüber Fahrgastschiffen geringere Einstiegshöhe für kleine Boote hin von beispielsweise etwa 40 cm und vertrat die Auffassung, dass die Nutzung der Anlegestelle für die Art der Sanierungsvariante eine Rolle spielen würde.

Herr Hess schlug vor, dass

- a) der Versuch, woanders als im Landwehrkanal Anlegestellen zu erhalten, vom Forum per Beschluss unterstützt werden könnte: damit könnte mehreren unterschiedlichen Interessen – sowohl die der Reeder als auch die der Anwohner/innen und der Sportbootbesitzer - gedient sein. Viele der involvierten Behörden seien im Forum vertreten. Ein Forumsbeschluss könnte die Anliegen mehrerer Seiten unterstützen.
- b) überlegt werde, ob es auch unter Berücksichtigung von Denkmalschutzbedingungen möglich sei, an der Anlegestelle Kottbusser Brücke Treppen neu anzulegen, um Anlegemöglichkeiten für kleinere Boote zu erhalten.

Frau Voskamp fasste zusammen, dass sich Herr Freise eine Öffnung der Anlegestelle Kottbusser Brücke für andere Nutzer vorstellen könnte, aber aufgrund der Komplexität der Abhängigkeiten in Bezug auf notwendige Liegeplätze für seine Fahrgastschiffe an anderer Stelle zum jetzigen Zeitpunkt keine Entscheidung darüber treffen könne.

Frau Kleimeier vertrat die Auffassung, dass viele der soeben diskutierten Themen in den AK Schifffahrt gehörten und dort weiter verfolgt werden sollten. Zurückkommend auf die vorgestellten Sanierungsvarianten kritisierte sie die Bezeichnung „1:1-Variante“ bei Variante 1 (= 3.1). Ihrer Auffassung nach handele es sich dabei um die Plass'sche Variante Nr. 4 und diese bedinge eine ganze Reihe nicht dargestellter Arbeitsschritte und Notwendigkeiten. Sie bat darum, dass diese Arbeitsschritte und deren Auswirkungen während der Bauphase beispielsweise auch detailliert erläutert werden sollten. Daraufhin entgegnete Frau Bugner, dass zum heutigen Termin eine umfassende Darstellung nicht machbar gewesen und ihrer Ansicht nach nicht Ziel dieser Sitzung gewesen sei. Das sei jedoch auch aus ihrer Sicht der notwendige nächste Schritt. Sie plädierte dafür, dass man sich inhaltlich nun wieder auf das Bauwerk konzentrieren und die Anlegeproblematik nach hinten stellen sollte. Die Frage, die es nun zu klären gelte, sei demnach:

Wie müsste der Anleger aussehen, der allen derzeitigen und potenziellen künftigen Anlegerinteressen Rechnung trägt, ohne die Mauerhöhe zu verändern?

Frau Bugner plädierte dafür, dass der Arbeitskreis eine Beschlussvorlage erarbeiten sollte, die in der nächsten Forumssitzung am 17. November 2008 beraten und günstigstenfalls auch beschlossen werden könne.

Herr Dohna bekräftigte, dass es sich nicht nur um „Bauabläufe“ handeln würde, die es darzustellen gelte seitens des WSA, sondern um „Baugrundsätze“. Für ihn gehe es bei der Entscheidung für eine Sanierungsvariante auch um die Wahrung von Anwohnerinteressen und die Vermeidung bzw. Verminderung von Anwohnerbelastungen. Aufgrund fehlender Informationen sehe er sich außerstande, eine Entscheidung zu treffen oder gar eine Beschlussvorlage für das Forum zu formulieren. Darüber hinaus beklagte er, dass das WSA dem Arbeitskreis Sanierungsvarianten vorgetragen habe, bei denen 3 von 4 Varianten keine ernst zu nehmenden Alternativen darstellten und die eine verbliebene nicht hinreichend umfassend erläutert worden sei.

Herr Scholz erwiderte, dass er bei Vorstellung der Sanierungsvarianten die Interessen des

Denkmalschutzes, der in dieser Sitzung leider nicht anwesend sein konnte, berücksichtigt habe und dies auch gern weiterhin tun wolle, wenngleich nach der Rechtslage hier kein „Einvernehmen“, sondern nur ein „Benehmen“ mit der Denkmalbehörde herzustellen sei. Diese Möglichkeit wolle er aber nicht von vorn herein in Betracht ziehen, sondern zuerst gemeinsam nach einvernehmlichen Lösungen suchen, die möglichst allen Interessen gerecht werden, auch denen des Denkmalschutzes. Der Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sei ansonsten lediglich, die Anlegesituation hier so zu gestalten, dass Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für die Schifffahrt gewährleistet sei.

Herr Hess entgegnete, dass hier nicht der Kern des Problems liegen würde und kam noch einmal darauf zurück, dass das Forum einen Beschluss fassen könnte zugunsten einer Verlagerung von Liegeplätzen im bereits dargestellten Sinne. Er sehe darin eine Art Win-Win-Lösung: Entgegen der Auffassung von Herrn Dohna, der keine Einzelinteressen per Forumsbeschluss unterstützen wollte, vertrat Herr Hess die Ansicht, dass das Forum damit keineswegs als „Lautsprecher“ missbraucht würde, sondern genau das Gegenteil der Fall sei und vielmehr die Chance bestünde, dass viele Interessen zugleich abgedeckt werden könnten. Herr Kessen ergänzte, dass durch Verwirklichung des einen Interesses gleichzeitig auch andere Interessen gewahrt werden könnten.

Die Mediatoren bestätigten, dass es wichtig sei, alle Fragen zu klären vor einer Entscheidung, erinnerten allerdings auch die Arbeitskreismitglieder an die anstehenden Aufgaben und die offenen Fragen:

- Kommt der Arbeitskreis zu einem Votum, das dem Forum präsentiert werden kann?
- Welche Alternativen zu den vorgestellten Sanierungsvarianten gibt es tatsächlich?
- Welche Unterschiede in den Bauabläufen / Baugrundsätzen bestehen zwischen den einzelnen Varianten?
- Welche Optimierungsansätze gäbe es gegebenenfalls?
- Welche Informationen werden noch benötigt für eine Beschlussfassung?

Herr Scholz nahm Bezug auf die Frage nach Alternativen, indem er ausführte, dass es als Untervariante auch beispielsweise die Möglichkeit gebe, Spundwände schräg zu verpressen statt senkrecht. Eine Schwierigkeit bestünde dabei allerdings u.a. darin, dies in einem einheitlichen Winkel auszuführen. Dazu seien noch Detailuntersuchungen erforderlich.

Die Steine der Mauer würden nummeriert und abgetragen sowie anschließend wieder aufgebaut werden. Die Mauer würde zum überwiegenden Teil erhalten bleiben. Ob zwei Spundwände oder nur eine hierfür erforderlich sei, müsste noch untersucht werden.

Zum Zeitablauf führte Herr Scholz aus, dass in der nächsten Schifffahrtsaison, etwa Mitte 2009, zur Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme wieder eine Kampfmittelsondierung und -beräumung erfolgen müsste. Im November 2009 könnte voraussichtlich mit dem Bau begonnen werden, um dann bis spätestens März 2010 mit der Sanierung am Maybachufer fertig zu sein. Ob eine schräge oder eine vertikale Spundwand zum Einsatz komme, wäre für den Zeitablauf unerheblich, das Ziel bliebe dasselbe. Die Nutzung der Anlegestelle für andere, kleinere Boote stelle für das WSA nur ein sekundäres Interesse dar.

Herr Kessen stellte zusammenfassend fest, dass es Detailkenntnisse in dieser Sitzung nicht geben würde, dass die unterschiedlichen Bauabläufe und künftigen Anlegernutzungen für die Anwohner sehr wohl einen Unterschied darstellen würden. Diese Interessen gelte es zu berücksichtigen.

Herr Hess fügte hinzu, dass die Sanierung so erfolgen müsse, dass verschiedene Nutzungsmöglichkeiten künftig gewährleistet würden und erinnerte an die Idee, eine Treppe in die Mauer zu integrieren bei der Sanierung. Herr Scholz bot an, bei der Planfeststellungsbehörde anzufragen, ob eine solche Änderung bzw. wann überhaupt eine Änderung als so gravierend angesehen werden würde, dass ein Planfeststellungsverfahren erforderlich würde. Frau Tonn äußerte Bedenken, dass der Denkmalschutz dem Einbau einer Treppe

zustimmen würde, da früher betont worden sei, dass er nur einer 1:1 Sanierung der Regelbauweise zustimmen könnte.

Frau Guttzeit forderte den Erhalt der Bäume am Maybachufer und fragte wie der Erhalt der Bäume im Rahmen der vom WSA vorgeschlagenen Sanierungsvarianten garantiert werde. Außerdem unterstützte sie den Vorschlag von Herrn Heß, eine Treppe einzubauen, damit Ruderboote, Solarboote, Wassertaxis etc., also Boote mit umweltfreundlichen Antrieb, am belebten Maybachufer eine Anlegestelle haben.

Frau Kleimeier schlug vor, dass ein Ingenieurbüro, beispielsweise das schon einmal eingebundene Büro GuD, mit der Prüfung von Vor- und Nachteilen der Senkrecht- und der Schrägbauweise der Spundwände beauftragt werden sollte. Für eine Beschlussfassung durch das Forum könnten Erkenntnisse dieser Prüfung hilfreich sein.

Herr Biewald gab zu bedenken, dass bei Schrägeinpressung der Baumschutz eine besondere Rolle spielen würde, da die Baumkronen möglicherweise in den Arbeitsraum hineinragen.

Herr Kessen bat um Sammlung des Informationsbedarfs, der noch zu decken wäre, bevor der Arbeitskreis zu einem Votum für das Forum kommen könnte.

Nach Aufnahme der offenen Fragen sagte das Mediationsteam zu, diese in einer Art **To-Do-Liste** kurzfristig zusammenzustellen und den Beteiligten per Mail zu übermitteln:

- **WSA:**

Darstellungen, Informationen, Erläuterungen (in Bezug auf das Sanierungsvorhaben Maybachufer) über:

- Welche Sanierungsarbeiten sind notwendig? Wieviel muss saniert werden?
- Was bedeutet „Priorität 1“ der WSA-Prioritätenliste? (vgl. Anhang Protokoll 9. Forumssitzung)
- Wo genau sind Baumaßnahmen notwendig? (Stichwort: 87m bzw. 90m Länge der beabsichtigten Ufermauersanierung)
- Gibt es weitere realistische Sanierungsvarianten? Welche?
- Vor- und Nachteile der möglichen Bauweisen: Welche Vor- und Nachteile bestehen, bei schrägem oder senkrechtem Einbau von Spundwänden?
- Auswirkungen der möglichen Sanierungsvarianten auf den Baumbestand
- Darstellung der einzelnen Arbeitsschritte bezogen auf die Sanierungsvarianten
- Welcher wasserseitige Maschineneinsatz ist geplant?
- Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Schifffahrt (Stichwort: Sperrungen u.a.m.)
- Darstellung von Absturzsicherungen
- Erläuterungen zum geplanten Materialeinsatz
- Gegenüberstellung der Methoden des Einpressens und des Rammens von Spundwänden
- Beantwortung der Frage an die Planfeststellungsbehörde, ob der Einbau einer Treppenanlage ein Plangenehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren erfordern würde. Wann ist bei der Sanierung des Landwehrkanals eine Änderung so wesentlich, dass ein Plangenehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren erforderlich würde?
- Terminplan
- Grobe Kostenübersicht

- **Anwohner/innen**

- Welche weiteren Belange spielen bei einer Entscheidung über eine Sanierung am Maybachufer eine wichtige Rolle?

- **Alle**
 - Welches Präjudiz wird befürchtet bei einer jetzigen Entscheidung über eine 1:1 Sanierung des betreffenden Abschnitts am Maybachufer? Welche Belange/ Interessen könnten so möglicherweise vorwegnehmend nicht berücksichtigt werden?

Anschließend vereinbarte der Arbeitskreis einen zweiten Sitzungstermin, der vor der nächsten Forumssitzung am 17. November 2008 liegen sollte. Der zusätzliche Termin sollte dazu dienen, die offenen Fragen zu klären und Fragen nach dem „wie“ der Sanierung zu beantworten:

5. Sitzung des AK Sanierung

am 5. November 2008, 16-20 Uhr

Fahrgastschiff der Reederei Riedel,

Kottbusser Brücke / Maybachufer

Die Teilnehmer/innen bekräftigten Ihren Wunsch, dass ein/e Vertreter/in des Denkmalschutzes an der Sitzung teilnehmen möchte, damit Varianten und Lösungsräume konkret diskutiert werden können.

Herr Appel plädierte abschließend für eine ganzheitliche Herangehensweise an die offenen Fragestellungen zur Sanierung. Der Abschnitt Kottbusser Brücke / Maybachufer sei nicht irgendein Abschnitt, sondern er sei exemplarisch zu sehen. Wenn es nur darum ginge, welche der vorgestellten Varianten zur Ausführung kommen soll, sehe er die Gefahr, dass die ganzheitliche Betrachtung dabei auf der Strecke bleiben könnte. Vor allem bliebe die Nachhaltigkeit des ganzen Unterfangens dann auf der Strecke, wenn ohne jede aktuelle Ermittlung von verändertem Bedarf und gewandelten Nutzungsinteressen - also ohne Blick über den Uferrand hinaus – „drauflos geflickt“ würde. Auch die Möglichkeiten technisch innovativen Herangehens seien seiner Ansicht nach noch nicht abschließend ausgelotet worden. Deshalb – und gerade hier an dieser exemplarischen Stelle – könne er einem Votum für zunächst nur temporäre Sicherungsmaßnahmen zustimmen bis im Rahmen einer Gesamtplanung ein umfassendes Nutzungskonzept entwickelt sein werde.

TOP 3 Verabschiedung

Frau Voskamp und Herr Kessen bedankten sich bei Herrn Freise für die Bereitstellung des Fahrgastschiffes und bei allen Teilnehmer/innen für die konstruktive Diskussion. Sie wünschten allen Teilnehmern/innen einen guten Heimweg.