

---

## **10. Sitzung Lösungsfindungsgruppe, Beschlussenes Protokoll**

Datum: 2. Juli 2012  
Uhrzeit: 16.30 – 21.10 Uhr  
Ort: WSA Berlin  
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen  
Protokollantin: Claudia Schelp

Teilnehmer/innen:

WSA Berlin (AG Landwehrkanal): Frau Bodenmeier, Herr Dohms, Herr Heier  
BI/Verein / Anwohner/innen: Frau Dorbert, Herr Appel, Frau Kleimeier, Frau Fortwengel  
Oberste Denkmalbehörde: Frau Kayser  
SenStadtUm: Herr Rehfeld-Klein  
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg: Frau Beyer (bis ca. 17.30 Uhr), Herr Panhoff  
Schiffahrt: Herr Heß  
BfG (Bundesanstalt für Gewässerkunde): Frau Appel, Herr Dr. Fiedler  
Denkmalgutachter: Herr Bappert

1. **Begrüßung**
2. **Klärung offener Punkte aus der 9. Lösungsfindungsgruppensitzung**
3. **Kriterienkatalog: Einschätzung der Realisierungsvarianten durch die BfG**
4. **Kriterienkatalog: Hinweise zum Ausfüllen**
5. **Eingleisigkeit/Zweingleisigkeit: Zusammenarbeit in der Mediation**
6. **Nächste Termine**

### **1. Begrüßung**

Die Mediatoren begrüßten die Teilnehmer/innen zur 10. Sitzung der Lösungsfindungsgruppe. Sie berichteten kurz, dass die nach der 9. Sitzung überarbeiteten Planunterlagen des WSA bei ihnen eingegangen seien, dass sie diese zusammen mit den zwischenzeitlich bei ihnen eingegangenen Rückläufen in die aktualisierten Kriterienkataloge eingearbeitet hätten und dies allen Teilnehmer/innen per Email übermittelt worden sei. Alle aktuellen Unterlagen seien auf der Internetseite des Mediationsverfahrens bereitgestellt (mit Ausnahme derjenigen Informationen, die vertraulich zu behandelnde Inhalte wie bspw. Kosten enthielten – diese seien im Intranetbereich zu finden).

Herr Dohna und Herr Lingenauber hatten sich vorab entschuldigt, an der heutigen Sitzung nicht teilnehmen zu können. Die Reeder hatten signalisiert, dass sie für die Bearbeitung der nächsten Schritte die Fahrbänder benötigten. Sobald diese vorlägen, würden sie sich wieder aktiv einbringen.

Folgende kurze Informationen zu anstehenden Themen wurden gegeben bzw. ausgetauscht:

- 71 Markierungen an Bäumen in Neukölln/ Bereich Maybachufer: dies werde nicht heute besprochen, Herr Kittelmann habe jedoch zugesagt, dass vor der nächsten Forumssitzung nichts passieren werde.
- Termin zu „Gefahr in Verzug“: der Termin sei sehr unkompliziert verlaufen.
- Presseerklärung der WSV zur Umstrukturierung der WSV: wurde über die Mediatoren verteilt.
- Baumfällliste in Friedrichshain-Kreuzberg: diskussionswürdig, jedoch nicht heute – ein Baum sei dabei, der mittels Betonklotz gesichert worden sei (teurer/politisch bedeutsamer Baum).

## 2. Klärung offener Punkte aus der 9. Lösungsfindungsgruppensitzung

Die Vertreter/innen des WSA / AG LWK berichteten anhand einer PP-Präsentation über die Klärung offener Fragen der letzten Sitzung:

### - **Maybachufer / Sanierungsmethoden in 3 Abschnitten**

Ausführung an der Anlegestelle Kottbusser Brücke / Maybachufer in den Abschnitten A und C entspreche **der Realisierungsvariante 12**, wobei als rückwärtige Sicherungswand anstelle einer Stahlspundwand bzw. Trägerbohlwand eine HDI-Wand landseitig eingesetzt worden sei. Derartige Sicherungswände können für die Realisierungsvarianten 3 bzw. 27 erforderlich werden. Diese Varianten seien Sonderbauweisen, die voraussichtlich nur an sehr wenigen Stellen zum Einsatz kommen werde.

### - **Verrohrtes Vorbohren**

Ergänzend zu den Ausführungen der WSA-/AG-LWK-Vertreter/innen erläuterte Frau Kleimeier, dass es am Corneliusufer seitens der BAW (Bundesanstalt für Wasserbau) Auflage gewesen sei, nach dem Ausbau des Bodens direkt die Stahlspundwand einzubauen. Dies sei der ausführenden Firma jedoch nicht gelungen und daher sei man auf ein anderes Verfahren, das Crush-Pile-Verfahren der Firma GIKEN ausgewichen, das zwar finanziell aufwändig gewesen sei, jedoch gut funktioniert habe.

### - **Querschnittsprofile Schifffahrt**

Zu unterscheiden seien Querschnittsprofile in der Geraden und Querschnittsprofile in Kurven. Herr Dohms erläuterte anhand mehrerer Profile die bisher angestellten Berechnungen. Als Bezugsgröße hätten sie die Schiffsmaße des derzeit größten auf dem Kanal regelmäßig verkehrenden Schiffes angenommen (die der MS Fortuna – 7m breit, 47,60 m lang). Die rechnerischen Untersuchungen (siehe Zeichnungen auf den Folien) hätten ergeben, dass es in der Geraden bei der **Realisierungsvariante 17** zu einem Konflikt mit dem Bemessungsschiff kommen würde. Durch eine steilere Böschung der Steinschüttung als 1:3 könne dies ausgeglichen werden. Die untersuchten **Realisierungsvarianten 12, 18, 19 und 24** würden auf der geraden Strecke keine Probleme darstellen. In den Kurven sei dies allerdings schwieriger zu bewerten, jede Kurve müsse individuell untersucht werden.

Mehrere Teilnehmer/innen erinnerten daran, dass der Amtsleiter Herr Scholz bei einer früheren Darstellung von Zwischenständen der Fahrbänder (vgl. AG Meilensteine 2011) insbesondere die Kurve am Halleschen Ufer als problematische Stelle für die Schifffahrt ausgemacht habe. Die Vertreter der AG Landwehrkanal im WSA erinnerten daran, in früheren Lösungsfindungsgruppensitzungen bereits dargestellt zu haben, dass diese ersten Untersuchungen auf Parametern beruhten, die ursprünglich nicht für Wasserstraßen wie den Landwehrkanal entwickelt worden seien (bspw. seien Werte für Wasserstraßenklasse 5 auf die Wasserstraßenklasse 1 des Landwehrkanals angewandt worden u.a.m.), und ein entsprechender Parameterabgleich sei noch nicht erfolgt. Man bewege sich hier auf Neuland. Um theoretische und tatsächliche Werte miteinander abzugleichen, sei geplant eine **Eichfahrt** durchzuführen. Dabei werde eine Fahrbandaufmessung im Juli 2012 gemacht, um damit ein Modell erstellen zu können, welches deutlich mehr die Realität abbilden würde.

Mehrere Teilnehmer/innen wiesen darauf hin, dass auch künftig neben der Fahrgastschifffahrt Sicherheit für die Fahrer/innen von **muskelbetriebenen Booten** gewährleistet werden müsse. Herr Dohms erklärte, dass die bisherigen Unterlagen nur Zwischenstände seien und noch keine belastbaren Berechnungen darstellten. Die Führung eines Nachweises für die Sicherheit muskelbetrie-

ner Boote bei verkehrender Fahrgastschiffahrt sei im Landwehrkanal schwer leistbar, da es keine Datengrundlagen gebe. Viele Teilnehmer/innen betonten, dass dieses Kriterium dennoch nicht aus den Augen verloren werden dürfte. In diesem Zusammenhang wiesen die Mediatoren auf das entsprechende Kriterium im Kriterienkatalog bzw. auf das entsprechende Interesse in der Interessensammlung. Es wurde gemeinsam überlegt, wer zu diesen Fragen kompetente Eintragungen in die entsprechenden Kriterienkataloge leisten könnte.

**Perspektiven für künftig zuzulassende Schiffsgrößen:** Erneut kam eine Diskussion auf über den Umgang mit großen Fahrgastschiffen und deren Auswirkungen auf den Zustand des Kanals. In diesem Rahmen wurde auch wiederholt festgestellt, dass das größte derzeit im Kanal verkehrende Schiff hinsichtlich seiner Länge bereits jetzt unter den rechtlich maximal möglichen Abmessungen, bleibe<sup>1</sup>.

Einige Teilnehmer/innen regten an darüber nachzudenken, ob wirklich das derzeit größte Schiff als Maßstab für die Auswahl der jeweiligen Sanierungsmethode heranzuziehen sei und ob es ggf. hilfreich sei, auch die künftig zulässige maximale Schiffsgröße zur Disposition zu stellen. Die Diskussion entwickelte sich vor dem Hintergrund eines ggf. höheren Sanierungsaufwands und damit einhergehenden höheren Kosten, wenn der Kanal für große Belastungen durch die Fahrgastschiffahrt auszulegen sei. Da es große Schiffe gebe, die teils mit sehr wenigen Gästen führen, wurde dafür plädiert, dass es kein Denkverbot geben dürfe, diesbezüglich über Veränderungen nachzudenken und diese auszuloten.

Die Mediatoren wiesen darauf hin, dass die genannten Punkte bereits früher diskutiert worden seien und dass die jeweiligen Kriterien der einzelnen Gruppen daher alle im Kriterienkatalog aufgenommen worden seien und berücksichtigt werden könnten.

#### **Weitere offene Themen aus den letzten Sitzungen der AG Lösungsfindung:**

- **Fahrt mit dem Wassertaxi** (vgl. 9. AG Lösungsfindung): diese habe zwischenzeitlich stattgefunden und einen wasserseitigen Blick auf die Uferwände des Kanals ermöglicht. Mehrere Teilnehmer/innen der Befahrung äußerten, schockiert zu sein über den vielerorts äußerst schlechten Zustand der Mauer, der dabei sichtbar geworden sei. Frau Kleimeier berichtete, dass bspw. ein Zollstock bis zu 60 cm in der maroden Uferbefestigung habe verschwinden können. Die Teilnehmer/innen plädierten erneut für das Angehen von Sofortmaßnahmen und bedauerten, dass entgegen den Zusagen des WSA offenbar doch im Verfahrensverlauf sehr wenig Unterhaltung und Instandhaltung betrieben worden sei. Frau Kleimeier äußerte ihre Bedenken hinsichtlich beabsichtigter Realisierungsvarianten mittels Steinschüttung: eine tatsächliche Sanierung des neuralgischen Punktes der Uferbefestigung, nämlich der Ziegelflachsicht, sei mit dieser Bauweise wesentlich schwieriger als bei anderen Sanierungsmethoden, insbesondere da dabei im Wasser gearbeitet werden müsse (besonders problematisch sei wohl der Bereich vor dem Bundesverteidigungsministerium).
- **Variante 12** entspreche der an der **Corneliusstraße** bereits ausgeführten Sanierungsvariante.
- **Klärung Realisierungsvarianten 10 und 11:** Das in der letzten Sitzung angeregte Gespräch zwischen WSA und Frau Kleimeier zu diesen beiden Varianten 10 und 11 werde stattfinden, sobald alle dafür vorgesehenen Teilnehmer/innen aus dem Urlaub zurück seien. Der damalige Forumsbeschluss „Planungsauftrag zur Kombination von Methodenelementen (Primärsanierungsmethoden)“ vom 17.5.2010 könne vorerst ruhen bis sich in dem Gesprächstermin u.a. mit GuD die Tauglichkeit der Realisierungsvarianten 10 und 11 generell geklärt habe.

<sup>1</sup> Anmerkung von Herrn Grondke im Nachgang zur Sitzung: die max. Abmessungen der Fahrzeuge für den Landwehrkanal betragen nach der aktuellen Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung (in Kraft getreten 01.02.2012) 49 m x 7 m. Vorher betragen die max. Abmessungen 60 m x 7 m.

- **Unterstützung durch Externe:** Mehrere Teilnehmer/innen bekräftigten erneut ihren weiterhin dringenden Wunsch nach Fach-/Sachverstand durch externe Experten wie auch im o.g. Forumsbeschluss zur Sanierungsmethodenfamilie vom 17.5.2010 bereits vermerkt.
- **Transparenz:** Die Bereitstellung der **Tabellen (linkes / rechtes Ufer)** mit Informationen zum IST-Zustand des Kanals sind bereits auf der Internetseite des Verfahrens bereitgestellt (Intranet / IST / Anlage 4).
- **Abschneidetiefe Spundwand** unter Wasser: 40 cm Abschneidetiefe von Spundwänden unter Wasser werde vom WSA akzeptiert unter der Voraussetzung, dass die zwischen Spundwand und Mauer befindliche Auffüllung im Gefälle derart ansteige, dass die Ziegelflachsicht überdeckt sei<sup>2</sup> (15-20 cm unterhalb der Wasseroberfläche). Herr Bappert erläuterte, dass man von Brücken aus die abgeschnittene Spundwand sehen könne, vom Wasser aus jedoch kaum. Er hielt die Schnittfläche für problematisch, da Boote daran Schaden nehmen könnten und regte an, geeignete Schadensvermeidungsmaßnahmen zu entwickeln.
- **Beschlussvorlage im Umlaufverfahren:** Das WSA sagte zu, eine entsprechende Beschreibung der geplanten Maßnahme für die Pilotstrecke „370 Meter“ zu erstellen. Die Mediatoren sagten wiederum zu, auf Basis dieser Maßnahmenbeschreibung eine Beschlussvorlage für das Mediationsforum im Umlaufverfahren vorzubereiten, um dem WSA eine zügige Weiterarbeit zu ermöglichen.
- **Variante 12 – ökologische Bewertung:** Herr Rehfeld-Klein wies darauf hin, dass die Variante 12 durch die veränderte Ausführung mit ansteigender Steinschüttung aus ökologischer Sicht schlechter zu bewerten sei. Seine Behörde werde diese dennoch mittragen.

### 3. Kriterienkatalog: Einschätzung der Realisierungsvarianten durch die BfG (Bundesanstalt für Gewässerkunde)

Die Vertreter der BfG führten aus:

- **Ranking der Varianten**<sup>3</sup>: Frau Appel und Herr Fiedler führten aus, weniger auf die einzelnen 9 Varianten einzugehen, sondern eher ein Ranking aus ihrer ökologischen Sicht entwickelt zu haben:
  1. Steinschüttung
  2. Steinwalzen
  3. Verklammerung
  4. abgeschnittene Spundwand (ökologisch auch schon schlechter als derzeitige Holzspundwand; ökologischer Wert der Hinterfüllung ist abhängig von der beabsichtigten Substratart, der Korngröße u.a.m.)
  5. einfache Stahlspundwand
- **Kurzfasit und Hinweise:**
  - je mehr Struktur, desto mehr Leben sei möglich; für Makrozoobenthos und Fische seien Lückensysteme wichtig; sei hinter der Spundwand eine Kiesschüttung vorgesehen, könnte sich dort noch ein Lebensraum entwickeln;
  - keine der Varianten verschlechtere die Wasserqualität des Landwehrkanals in nennenswerter Weise;
  - in anderen Situationen seien bspw. Fenster in die Spundwände gefräst worden, um einen Stoffaustausch zu ermöglichen; stehendes Wasser hinter der Stahlspundwand sei aus ökologischer Sicht ungünstig.

<sup>2</sup> Siehe entsprechende Zeichnung in der PP-Präsentation des WSA.

<sup>3</sup> BfG: „In Gesprächen mit einzelnen Forumsmitgliedern hat sich im Nachgang der Sitzung gezeigt, dass es sinnvoll wäre hier den Bewertungshintergrund bspw. als Fußzeile doch noch einmal zu verdeutlichen: Das vorliegende Ranking beruht auf der Berücksichtigung des Kriteriums des Denkmalschutzes möglichst keinen Pflanzenbewuchs entlang der Uferwände zu fördern. Demzufolge lag das Hauptaugenmerk der Varianteneinschätzung auf faunistischen Belangen wie bspw. das Angebot von Lückensystemen für Fische und Makrozoobenthos.“

Frau Appel sagte noch zu, zu einem späteren Zeitpunkt, d.h. sobald die Anzahl der Varianten weiter verringert worden sein und die Varianten am Kanal verortet würden, einzelne Varianten aus ökologischer Sicht konkreter beurteilen zu können.

Grundsätzlich sei es aus Sicht der BfG schwierig, aus einem künstlichen Gewässer ein „ökologisches Kleinod“ zu machen; zudem stehe der Denkmalschutz (Erhaltung des Bauwerks) im Vordergrund. Es sei schwer, Prognosen darüber anzustellen, was dort gut leben könne. In diesem Zusammenhang erläuterte Frau Appel, dass es bei Gewässern wie dem Landwehrkanal ein mehrmaliges Beprobieren im Jahr nicht notwendig sei, um relevante Aussagen machen zu können, und dass dies insbesondere auch anhand von Untersuchungen belegt worden sei. Herr Appel erinnerte an frühere Hinweise von dem kürzlich verstorbenen Forumsmitglied und Limnologen Herrn Schael, der u.a. wohl insbesondere Libellen-Larven als Beispiel anführte an, die bspw. nur bei rechtzeitiger und in geeigneter Weise durchgeführter Beprobung auffindbar seien. Herr Appel erneuerte seine dringende Bitte nach Unterstützung in ökologischen Fragen durch externen, unabhängigen Sachverstand.

Herr Reffeld-Klein erklärte, dass es durchaus möglich sei, künstlich **Ersatzstrukturen** zu schaffen, dies sei abhängig von der Bewertung des jeweiligen Eingriffs. Er regte an, dass er sich mit der BfG abstimmen werde, welche Maßnahmen bei der vorhandenen Strömung und Schifffahrt Sinn machten. Ausschließlich Lückensysteme seien aus seiner Sicht nicht sinnvoll.

Herr Dohms räumte ein, dass die Stahlspundwände vor allem statische Funktion hätten und keine ökologische. Daher sei eine **Perforierung der Spundwand** aus seiner Sicht schwer vorstellbar.

Herr Reffeld-Klein führte aus, dass die neuen **Einleitsysteme der BWB** (Berliner Wasser Betriebe) dazu führten, dass künftig eher weniger Mischwasser in den Kanal geleitet würde statt mehr. Weder wasservolumenmäßig noch finanziell sei es möglich, den Landwehrkanal mischwasserfrei zu bekommen.

- **Unterwasserbeton:** Frau Kleimeier äußerte ihre starken Bedenken gegenüber dem Einbau von Unterwasserbeton (bspw. notwendig bei der Verklammerung der Steinschüttung und bei den Fundamenten der Stützen der Trägerbohlwand) und bat die Vertreter der BfG um Aufklärung. Herr Fiedler sprach sich zunächst generell gegen eine Verklammerung der Steinschüttung aus, die für ihn höchstens im Bereich der Kurven Sinn machen würde, da dort die Schiffe Steine aufwühlen könnten – Steinwalzen seien hier der Verklammerung ggf. vorzuziehen.

Herr Dohms bat die Vertreter der BfG darum, ihm einige **Beispiele für Verklammerungen** an die Hand zu geben, da er persönlich mit dem Verfahren noch keine Erfahrungen gemacht habe, die BfG jedoch wohl bereits andernorts Verfahren begleitet habe.

Aus Sicht der BfG gebe es **keine Kriterien** zum Ausschluss einzelner Varianten zum jetzigen Zeitpunkt.

Beim Einbringen von Unterwasserbeton sei genau zu klären, wie und welches Material eingebracht würde. Daraus ergäbe sich der Grad der möglichen Verschmutzung. Da auch Grundwasser betroffen sein könnte, sei dies von besonderer Bedeutung.

Herr Reffeld-Klein ergänzte, dass die Senatsverwaltung **Auflagen** formulieren werde zu den jeweiligen Einbringmethoden. Betonschlämme sei zwar „Teufelszeug“, jedoch auch aus seiner Sicht kein „Killerkriterium“ in einem großen fließenden Gewässer. Die **Variante 18 und 24** würden auf jeden Fall – da nicht so harmlos – der **Genehmigung** unterliegen.

#### 4. Kriterienkatalog: Hinweise zum Ausfüllen des Kriterienkatalogs:

Die Mediatoren bedankten sich für die Übersendung der ausgefüllten Kriterienkataloge.

Sie baten um folgende Berücksichtigungen:

- Hinweise wie „siehe oben“ seien bei der Zusammenführung der Rückmeldungen nicht mehr nachvollziehbar, da der Bezug fehle, auch jetzt bereits für die Mediatoren. Bitte an alle: das jeweils Gemeinte ggf. kopieren und einfügen.

- 
- Bitte an alle, die ihre **Rückläufe** noch nicht an die Mediatoren übersandt haben, dies zu tun, damit danach der nächste Schritt zu Punkt 5 des Ablaufs zur Zielvariantenfindung erfolgen kann.

Nächster Schritt: Kataloge gemeinsam durchgehen, um etwaige Fragezeichen gemeinsam zu klären.

### 5. **Eingleisigkeit / Zweigleisigkeit: Zusammenarbeit in der Mediation**

Auf Nachfrage von Frau Kleimeier bestätigte Herr Dohms, dass das WSA an einer eigenen WSA-Konzeption HU-E arbeite<sup>4</sup>. Der Arbeitsstand des WSA sei dabei genau der, den die Teilnehmer/innen auch kennen würden, es gebe keine Geheimnisse. Im Rahmen der Vorstellung des SOLLs sei dies bereits kommuniziert worden. Die Mediationsteilnehmer/innen seien über alle Schritte des WSA informiert. Für die WSV sei es wichtig, den eigenen Handlungsrahmen auszuloten. Derzeit sei das Vorgehen eingleisig, d.h. ein gemeinsames von WSV und Forum. Er könne jedoch nicht ausschließen, dass sich im weiteren Verfahrensverlauf die Wege teilen könnten und eine Zielvariante, die allein die Erfordernisse der WSV darstellte, finanziell günstiger sein könne als diejenige des Mediationsforums. Über den Differenzbetrag müsse aus seiner Sicht dann eine Vereinbarung dahingehend getroffen werden, wer diese Mehrkosten tragen werde. Herr Dohms bekräftigte, dass es sein Anliegen und Ziel sei es, so zu arbeiten, dass nur eine Variante, oder zwei sehr dicht beieinander liegende Varianten herauskämen.

Viele Teilnehmer/innen äußerten sich verärgert, sorgenvoll und in höchstem Maße irritiert:

- Kosten: höchstmögliche Transparenz sei zu gewährleisten, wie es zu welchen Berechnungen gekommen sei;
- viele Interessengruppen, insbesondere der Denkmalschutz mit Frau Kayser, könnten eine mögliche Heranziehung zur Beteiligung an Sanierungskosten nicht nachvollziehen, da der Grund für den schlechten Zustand in der mangelnden Unterhaltung und Vernachlässigung der Bausubstanz über viele Jahre hinweg liege, was klar zu benennen sei, wie mehrfach erbeten; denkmalgerechte Instandhaltung des Denkmalbauwerks bspw. sei eine Bundesaufgabe, Mehrkosten könnten bspw. dem Denkmalschutz daher nicht angelastet werden.
- Frau Dorbert äußerte ihre Enttäuschung darüber, in der Mediation 5 Jahre umsonst gearbeitet zu haben, wenn es letztlich nur noch darum gehen soll, wer welche Kosten trage, und Herr Appel gab seinen Eindruck wider, dass nach außen das Bild eines partizipativen Verfahrens vermittelt werde, während nach innen daran gearbeitet werde eine Billig-Lösung zu finden. Er habe das Gefühl, die Kraft und Zeit der Bürger/innen werde diskreditiert.
- Die WSV werde reformiert, daher werde es als ihre Aufgabe angesehen, gerade vor diesem Hintergrund selbst offensiv dafür einzutreten, welche Kosten der Bund zu übernehmen habe (u.a. ökologische Aufgabenerweiterungen und Schwerpunktsetzungen, nicht mehr Fokus nur auf Schifffahrt);
- Herr Hess erinnerte daran, dass das BMVBS zugesagt habe, das Mediationsverfahren über die normalen Verhältnisse hinaus zu unterstützen. Das Ministerium stehe also hinter dem Verfahren und den Belangen aller Beteiligten. In diesem Zusammenhang sollte es sich das WSA zur Aufgabe machen, mögliche Mehrkosten auch offensiv zu vertreten. Herr Rehfeld-Klein trat dafür ein, Klarheit darüber zu schaffen, inwieweit das Mandat der WSV erlaube, über ihren gesetzlichen Auftrag hinauszugehen und bspw. auch Kosten für Maßnahmen jenseits des Verkehrsbezugs zu tragen. Herr Hess ergänzte, dass es für die Arbeit im Forum wichtig wäre, verbindlich zu erfahren, ob die Verfahrensziele jenseits der reinen Schifffahrtsbelange vom Ministerium noch mitverfolgt würden und schlug vor, das zugesagte erneute Treffen von Forum und BMVBS jetzt anzugehen.
- Das BMBVBS habe im Februar 2011 klar betont, hinter der Mediation zu stehen und diese zu unterstützen. Das wohl notwendige Innenhalten und Nachbessern 2010 habe nichts mit der Arbeit des

---

<sup>4</sup> Diese Aussage ist von vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern so gehört worden wie im Protokoll vermerkt. Im Rahmen der Protokollprüfung, Diskussion und Beschlussfassung ist jedoch sichtbar geworden, dass diese Aussage aus Sicht der WSV wie folgt gemeint gewesen sei: „Auf Anfrage von Frau Kleimeier bestätigte Herr Dohms, dass die WSV im Rahmen der Erstellung der Haushaltsunterlage konzeptionell an der Konkretisierung der Realisierungsvarianten weiterarbeite“.

---

Forums zu tun gehabt, sondern sei allein WSV-intern motiviert gewesen, nämlich dadurch, dass die Konzeption HU-Entwurf in einer anderen Art und Weise aufzustellen sei, als bis dahin von WSD-O und WSA angenommen.

- Kosteneinsparungen: viele Teilnehmer/innen, insbesondere Frau Fortwengel, Frau Kleimeier und Herr Appel, wünschten sich eine transparente Aufbereitung dessen, was durch die Mediation bereits gespart worden sei: Anlegestelle Kottbusser Brücke – für sich genommen finanziell aufwändig aufgrund der Gegebenheiten vor Ort und der besonderen Sanierungsnotwendigkeiten: wäre jedoch die Variante gebaut worden, die das WSA favorisiert habe, wäre die Maßnahme ungleich teurer geworden; Erkenntnisse der statischen Berechnungen: die Mediation habe die statischen Berechnungen ermöglicht und diese hätten ergeben, dass Kosten in enormer Größenordnung eingespart werden könnten gegenüber bisherigen Annahmen; mehrere Teilnehmer/innen erinnerten daran, dass Herr Scholz sich dahingehend geäußert habe, dass ohne die Mediation seiner Ansicht nach noch nicht eine Spundwand eingebaut worden wäre; u.v.m.
- Außenwirkung: die Bürgervertreter/innen äußerten ihre Sorge, ihre Vertretungslegitimation infrage gestellt zu sehen, nämlich dahingehend, dass es in ihrer jeweiligen Basis auch Zweifler gebe, die im Unterschied zu den im Verfahren arbeitenden Vertretern dieser Interessengruppen nicht davon überzeugt sind, dass die Mitarbeit in der Mediation zu für sie guten Ergebnissen führen wird. Diese engagierten Bürger/innen würden die Teilnahme am konstruktiven Diskurs immer wieder grundsätzlich ob ihrer Sinnhaftigkeit und Entscheidungsrelevanz sowie ihrer Verbindlichkeit infrage stellen – diesen Zweiflern würde ein solches Vorgehen des WSA auf der einen Seite Recht geben, und auf der anderen Seite die Mitarbeit der Vertreter/innen in der Mediation nachhaltig erschweren.
- Innovation: Mehrere Teilnehmer/innen, insbesondere Herr Appel, betonten, dass es nicht allein ums Geld gehen könne, sondern dass es auch um das Gelingen und den Erfolg eines innovativen Verfahrens ginge, welches aus Sicht vieler geeignet sei, positive Impulse für künftige Konfliktregelungen im öffentlichen Bereich setzen zu können.
- Grenzen transparent machen: Einzelne Teilnehmer/innen wie insbesondere Herr Rehfeld-Klein befürchteten gar, einem großen Missverständnis aufgesessen zu sein; möglicherweise sei seitens der Verwaltung, seitens des BMVBS versäumt worden, transparent zu machen, ob und wo Grenzen lägen – wie weit gehe bspw. ihre Zusage, zur Mediation zu stehen und wo unterliege eine Verwaltung möglicherweise Zwängen, die auch mittels Mediation nicht aufzulösen seien? Könnten Grenzen überhaupt im Vorhinein benannt werden oder zeigten sich diese erst im Prozess?
- Treffen mit dem BMVBS: Zusätzlich zu Herrn Hess plädierten weitere Teilnehmer/innen für ein zeitnahes Treffen von Forum und BMVBS: Frau Fortwengel wollte klären, was mit „doppelter Arbeit der AG Landwehrkanal gemeint sei. Frau Kleimeier erklärte sich nicht ernst genommen zu fühlen – man könne den Eindruck gewinnen, das WSA prüfe, was zu seinen Belangen passe und die übrigen Anliegen würden ignoriert. Sie frage sich, wer eine solche Vorgehensweise bestimmen würde. Ihr fehle die notwendige Offenheit in diesem Verfahren und sie fühle sich sehr missachtet.
- Während Herr Dohms darauf verwies, bereits früher kommuniziert zu haben, dass sich unterschiedliche Kostenzuständigkeiten ergeben könnten und dafür eintrat, dass die Verwaltung ihre Schwerpunkte offen gelegt und nichts verschwiegen habe, betonte Herr Panhoff, dass eben dies auch früher nicht ohne Widerspruch geblieben sei. Er äußerte seinen Eindruck, dass das WSA in Bereichen, in denen technisch mehrere Lösungen machbar seien, alleine nach dem Preis entscheiden würde und nicht nach den vom Forum eingebrachten Kriterien.
- Herr Panhoff vertrat nachdrücklich die Ansicht, dass insofern der Bund für eine ökologisch nachhaltige, d.h. "de-luxe"-Zielvariante die Kosten auf Land und Bezirke abzuwälzen versuche, es sich um ein Vorgehen nach "old school" handele, deren Zeit abgelaufen sei und die von Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht akzeptiert werden würde.

Die Mediatoren erinnerten ihrerseits an die Unterstützung der Mediation durch das BMVBS. Eine eigenständige „Billigvariante“ zu verfolgen und zu berechnen würde eine Abkehr von der Mediationszusage darstellen. Ziel sei es, zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen. Diese Lösung würde sich insbesondere daher durch eine sehr hohe Akzeptanz aller beteiligter Interessengruppen auszeichnen, da alle relevanten Interessen und Bedürfnissen durch die Instrumente Kriterienkatalog und Interessensammlung berücksichtigt würden – dies gelte sowohl für die Erlebbarkeit, die Nutzung und auch für die Finanzierung der Instandsetzung/Sanierung des Landwehrkanals. Das Kriterium der Wirtschaftlichkeit stelle eines von mehreren Kriterien dar. Liege der Fokus nur auf einem Kriterium, sei es keine Mediation mehr und es werde der Raum für mögliche Konflikte geöffnet. Dagegen gebe es bereits zahlreiche gemeinsam erarbeitete Grundlagen und Konsense. Die Zusammenarbeit habe ermöglicht, dass zahlreiche Kosten eingespart werden konnten und auch dass qualitativ viel erreicht worden sei, nicht zuletzt was die Zusammenarbeit und die Kommunikationswege angehe. Die Mediatoren appellierten an die Teilnehmer/innen nach vorn zu schauen und im Sinne des bisher Erreichten weiter zu arbeiten. Gegenseitiges Vertrauen sei die Grundlage hierfür, daher appellierten sie weiter an alle, diesen guten gemeinsam begonnenen Weg weiter fortzusetzen und gemeinsam die beste Zielvariante für den gesamten Kanal zu entwickeln. Es sei von zentraler Bedeutung, dass alle das Gefühl haben könnten, zu diesen guten gemeinsamen Lösungen kommen zu können. Dies sei auch wichtig für diejenigen Entscheidungsträger, die heute hier nicht am Tisch säßen.

Die Mediation beinhalte das Potenzial, zu gemeinsam getragenen Lösungen vordringen zu können. Kern der mediativen Vorgehensweise sei es, anfangs oftmals (noch) starre Positionen hinterfragen zu können und durch das Herausarbeiten von dahinter liegenden Interessen und Bedürfnissen Handlungsräume aufzeigen und nutzen zu können. Die Inhalte der Mediation und ihre Arbeitsergebnisse sollen von den Entscheidungsträgern auch mitgetragen werden können. Sie nähmen das allseitige Bedürfnis wahr, diesen Geist auch noch in der Verwaltung spüren zu können – ansonsten bestünde tatsächlich die Gefahr, dass die gemeinsamen Errungenschaften verloren gingen.

Mehrere Teilnehmer/innen unterstützten das Anliegen, das **Arbeitsbündnis mit dem BMVBS zu erneuern**. Sie baten die Mediatoren darum, die Bitte des Forums dem BMBVBS gegenüber vorzutragen. Sie erinnerten an die Zusage des BMVBS aus dem Februar 2011 zu einem solchen Folgetermin.

Frau Kayser plädierte dafür, **parallel vorzugehen**: einerseits einen Termin mit dem BMVBS zu finden und andererseits den konstruktiv laufenden Arbeitsprozess zur Zielvariantenfindung weiterzuverfolgen.

Die Mediatoren erklärten sich bereit, auf das BMVBS zuzugehen und zugleich den Arbeitsprozess in der Mediation weiter zu unterstützen und zu fördern.

#### 6. Nächste Termine:

- 11. AG Lösungssondierung am 13.8.2012
- 12. AG Lösungssondierung am 27.8.2012
- nächste (37.) Forumssitzung am 3.9.2012

Die Mediatoren verabschiedeten sich von den Teilnehmer/innen und wünschten allen einen schönen Abend und guten Heimweg.