
14. Sitzung Lösungsfindungsgruppe

Beschlossenes Protokoll

Datum: 24. September 2012

Uhrzeit: 16.40 – 21.30 Uhr

Ort: WSA Berlin

Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen

Protokollantin: Claudia Schelp

Teilnehmer/innen:

WSA Berlin: Herr Scholz, Frau Bodenmeier

BI/Verein / Anwohner/innen: Frau Dorbert, Herr Appel, Frau Kleimeier, Frau Fortwengel

Denkmalschutz: Herr Lingenauber / Landesdenkmalamt

Schiffahrt: Herr Heß, Frau Höfler

BfG (Bundesanstalt für Gewässerkunde): Frau Appel

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg: Frau Beyer

BWB (Berliner Wasserbetriebe): Herr Joswig

SenStadtUm: Herr Rehfeld-Klein

Tagesordnung

- 1. Begrüßung**
- 2. Reflexion zum Informationsaustausch im BMVBS vom 12.9.2012**
- 3. Beschlussvorlage: Fertigstellung des Pilotprojekts 370 m**
- 4. Klärung offener Punkte zur Bearbeitung der Kriterienkataloge**
- 5. Lösungsfindung zur Zielvariantenfindung - Weiteres Vorgehen**
- 6. Termine / Sonstiges**
- 7. Verabschiedung**

1. Begrüßung

Die Mediatoren begrüßen die Teilnehmer/innen zur 14. Sitzung der AG Lösungsfindung.

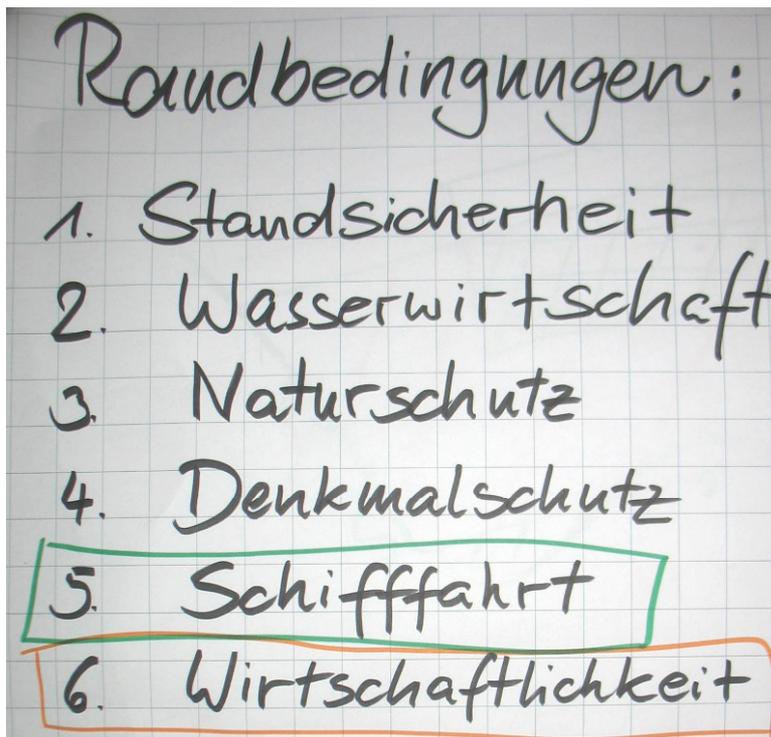
Es ließen sich entschuldigen für diese Sitzung: Herr Panhoff, Herr Grondke.

Die Tagesordnung wurde wie vorgeschlagen beschlossen.

2. Reflexion zum Informationsaustausch im BMVBS vom 12.9.2012

Die Mediatoren luden die Beteiligten zur gemeinsamen Reflexion der Veranstaltung ein.

Herr Scholz erläuterte daraufhin zunächst noch einmal die Randbedingungen der WSV und ihre Rangfolge:



1. Standsicherheit – sowie Schutz von Leib und Leben
2. Wasserwirtschaft – Ziel: Einvernehmen herstellen
3. Naturschutz – Ziel: sich ins Benehmen setzen
4. Denkmalschutz – Ziel: Beachtung

Damit seien alle Rechtsnormen erfüllt, erklärte Herr Scholz. Erst an 5. Stelle folge die Schifffahrt und an 6. Stelle die Wirtschaftlichkeit. Einige Teilnehmer/innen äußerten sich irritiert darüber, dass die Schifffahrt erst an 5. Stelle stünde, da dies vom BMVBS in ihrer Wahrnehmung anders dargestellt worden sei.

Die Mediatoren fassten auf Bitten der Sitzungsteilnehmer/innen die Inhalte der Veranstaltung zusammen. Frau Schelp referierte anhand ihrer Protokollnotizen:

Das BMVBS sei durch den Unterabteilungsleiter Herrn Stenschke sowie durch Herrn Kies vertreten gewesen. Der Abteilungsleiter Herr Klingen habe sich entschuldigen lassen wegen eines anderen Termins.

Ziele des Informationsaustausches: Die Ziele der Anwesenden für dieses Treffen im BMVBS seien unterschiedlich gewesen:

- Herr Stenschke sei vom Bundesrechnungshof (BRH) aufgefordert worden, zur Mediation und deren Erfolgchancen Stellung zu nehmen. Daher habe der Termin aus seiner Sicht insbesondere dazu gedient, Klarheit darüber zu erlangen, inwiefern Hoffnung bestehe auf ein konsensuales Ergebnis – falls es keine Aussicht auf einen erfolgreichen Abschluss gebe, sei die Mediation zu beenden.
- Den Forumsteilnehmern sei es vor allem darum gegangen sich rückzuversichern, ob weiterhin alle drei Ebenen der WSV hinter dem Mediationsverfahren stünden, und um sicherzustellen, dass alle dasselbe Verständnis vom Fortgang hätten. Das Forum habe über die Mediatoren um diesen Termin gebeten. Anlass sei insbesondere gewesen, die Ernsthaftigkeit des Mitgestaltungsangebots zu klären und das Arbeitsbündnis zu erneuern. Als weiteres aktuelles

und in der Sitzung zu klärendes Thema hätten die Forumsvertreter/innen zudem die Fertigstellung der Pilotstrecken genannt.

Stand des Verfahrens: Herr Stenschke habe um einen Überblick über den Verfahrensstand gebeten. Herr Appel habe daraufhin berichtet, dass 5 Realisierungsvarianten (RV) herausgearbeitet worden seien, die für mittlere und längere Abschnitte infrage kämen. Aktuell seien diese 5 RV anhand des Kriterienkatalogs des Forums gemeinsam geprüft worden. Zusätzlich würde es noch weitere mögliche RV geben, die für kürzere Abschnitte oder Sondersituationen in Einzelfällen möglich wären. Die WSV habe einen Vorschlag für eine Zielvariante über den gesamten Kanal und seine instand zu setzenden Abschnitte erarbeitet und den Mediationsteilnehmern vorgestellt. Dabei handele es sich um einen sogenannten ersten Aufschlag in Form verknüpfter Excel-Tabellen mit umfangreichem Datenmaterial, die die einzelnen RV einzelnen Abschnitten zuordnet und diese so verortet. Herr Appel habe erläutert, dass noch Kompensationsmodelle fehlten für Eingriffe in Gewässerökologie, Baum- und Ufervegetationsbestand sowie Szenarien für die der WSV rechtlich vorgeschriebenen aktiven ökologischen Maßnahmen bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen über den verkehrlichen Bezug hinaus. Er habe bedauert, dass sich die BMVBS-Vertreter in seiner Wahrnehmung diesen Anliegen gegenüber nicht aufgeschlossen gezeigt hätten. Darüber hinaus berichtete Herr Appel, dass sich die Bürgervertreter/innen leider immer wieder gegen den Vorwurf der Verzögerung wehren müssten. Daher sei ihm wichtig gewesen, hier noch einmal zu betonen und daran zu erinnern, dass die Ursachen für die Verfahrensdauer nicht bei ihnen liegen würden, sondern in den internen Abläufen der WSV. Im Verfahrensverlauf sei dies auch durch die WSV-Vertreter/innen immer wieder eingeräumt worden. Herr Kessen habe ergänzt, was noch zu leisten sei: Die Bewertung der 5 RV anhand der Interessensammlung des Forums und eine weitere Erhöhung des Detaillierungsgrads der Informationen – diese seien an einigen Stellen noch nicht ausreichend, um allen Beteiligten das Treffen guter Entscheidungen zu ermöglichen. Als Beispiele habe er genannt: Angaben zur Haltbarkeit der einzelnen RV und zum Unterhaltungs- und Pflegeaufwand. Die Mediationsteilnehmer/innen müssten auch ihrer Verantwortung gegenüber denjenigen Gruppen, Organisationen und Institutionen, die sie im Mediationsforum vertreten, gerecht werden können und wünschten sich daher eine Vereinbarung in der Mediation zu treffen, die über viele Jahre standhalte und der sie guten Gewissens zustimmen könnten. Der Verantwortungsdruck sei groß, auch da es sich beim Landwehrkanal um einen zentralen und bedeutsamen Stadtraum in der Bundeshauptstadt Berlin handele. Auch aus diesem Grunde werde von vielen Seiten akribisch darauf geachtet, dass die zu findenden Lösungen sich als ökologisch, sozial und ökonomisch nachhaltig erweisen werden. Das Forum insgesamt würde all seine Energie dafür einsetzen, diesem Anspruch gerecht zu werden, auf Basis aller Kriterien eine gemeinsame Lösung mit einem gesamtgesellschaftlichen Nutzen zu finden – inklusive Ökologie und Denkmalschutz. Allen sei der bestehende Zeitdruck bewusst. Gleichzeitig wolle man sich nicht auf Kosten der Qualität der Lösung unter Zeitdruck setzen lassen – dies sei ein Balanceakt.

Erfolge des Mediationsverfahrens: Viele Teilnehmer/innen hätten aus ihrer Sicht die bisherigen Erfolge des Mediationsverfahrens aufgezählt. Frau Schelp zählte beispielhaft auf, was genannt worden sei:

Durch das Bürgerengagement sei der soziale Frieden wieder hergestellt worden;

- aus „Verhinderern“ seien „Vorantreiber“ geworden;

- die Kostenersparnis sei erheblich – von ehemals 180 Mio. Euro auf nun unter 100 Mio. Euro – u.a. dadurch, dass die im Rahmen der Mediation beauftragte Statik ergeben habe, dass der Kanal nur unterhalb der Wasserlinie saniert werden müsse und oberhalb der Wasserlinie nur punktueller

Reparaturen – vor allem der Fugensanierung – bedürfe;
- die Bäume am Landwehrkanal blieben stehen – und wirkten sich sogar positiv aus, nämlich dadurch, dass sie die Scherfestigkeit und Kohäsion des Bodens erhöhten, wie zwischenzeitlich auch gutachterlich nachgewiesen werden konnte;
- durch den gemeinsamen Diskurs über die anstehenden Themen habe sich ein gegenseitiges Verstehen und verstanden werden über das, was den einzelnen Beteiligten besonders wichtig sei, unter den Mediationsteilnehmer/innen entwickelt;
- eine gemeinsame Interessensammlung und ein Kriterienkatalog seien erarbeitet worden;
- das Projekt habe Leuchtturmwirkung und Modellcharakter;
- der Denkmalwert steige durch eine nachhaltige und denkmalgerechte Sanierung;
- von ursprünglich nahezu 30 möglichen Realisierungsvarianten für die Instandsetzung habe das Forum in gemeinsamer Arbeit die Auswahl auf 5 RV, die für mittlere und lange Strecken in Frage kämen, reduzieren können.

Herr Kessen habe zusammengefasst, dass alle Bausteine für eine gute Lösung jetzt vorhanden seien, wenngleich einige noch nicht in ausreichender Tiefe und Schärfe – hier fehlten teilweise noch belastbare Daten. Die Bereitschaft sei von allen gegeben, gemeinsam zu einer guten Lösung kommen zu wollen: das würde auch immer wieder deutlich bekundet und durch aktive Mitarbeit sichtbar werden.

Evaluation: Herr Stenschke habe erklärt, dass für ihn wichtig sei, den Prozess zu evaluieren um beispielsweise für künftige Verfahren zu erkennen, mit welchem Detaillierungsgrad des Planungsstandes die Behörde in ein Mediationsverfahren gehen müsse. Für die WSV würde es eine große Herausforderung darstellen, die touristischen und ökologischen Effekte zu monetarisieren, da es dafür keine einfachen Formeln gebe. Einzelne Teilnehmer/innen hätten darauf verwiesen, dass die Abteilung für Stadtentwicklung dabei unterstützen könne und dass diese möglicherweise die hierfür notwendigen Kompetenzen beisteuern könne. Darüber hinaus sei aus ihrer Sicht weniger der Detaillierungsgrad der Planung entscheidend gewesen, sondern vielmehr die Verlässlichkeit im Verwaltungshandeln, die sie oft vermisst hätten. Darüber hinaus würde es die in der Verwaltung leider häufig verwendete Kombination der beiden Worte „Bürger“ und „Probleme“ zu entkoppeln gelten für eine zukunftsorientierte Zusammenarbeit und Perspektive.

Planfeststellung: Die Vertreter des BMVBS hätten die Auffassung vertreten, dass bereits die mögliche Veränderung des Zweirichtungsverkehrs auf einen Einrichtungsverkehr ein Planfeststellungsverfahren nach sich ziehen würde, da dies eine deutliche Veränderung darstellte. Sie würden in einem Planfeststellungsverfahren den Vorteil sehen, dass für sie dadurch große Rechtssicherheit erlangt werden würde. Die Entscheidung darüber liege jedoch allein und unabhängig bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde.

Pilotstrecke, Fortgang, Resümee: Die Forumsvertreter/innen hätten erläutert, dass anhand der vorliegenden Unterlagen, Vorschläge und Prüfungen anhand des Kriterienkatalogs gut weitergearbeitet werden könne und würde. Wichtig sei, dass die zu findende Lösung belastbar und langfristig haltbar sei. Um eine Gesamtlösung (Zielvariante) präsentieren zu können, sei es besonders wichtig, dass die Pilot- und Teststrecken komplett fertig gestellt würden – als sichtbares Signal für die Wirksamkeit der Arbeit in der Mediation und insbesondere für die Verlässlichkeit der Verwaltung. Das unterstütze die Glaubwürdigkeit der Arbeit und rechtfertige auch den jahrelangen intensiven Einsatz aller Beteiligten. Nach kurzem Diskurs habe Herr Scholz seine Zustimmung erklärt und zugesagt, im Sachbereich 2 Kapazitäten zu schaffen, um die Zusage zur Fertigstellung von derzeit „in 3 Jahren“ auf neu „im nächsten Jahr“ (2013) verändern zu können.

Herr Stenschke habe zusammenfassend erklärt, dass seine Antwort an den BRH, die er bis zum 15. Oktober 2012 verfassen müsse, lauten werde, dass das Mediationsverfahren sich auf der Zielgeraden befinde und dass begründete Hoffnung bestünde auf eine gemeinsame Lösung bis Ende des Jahres 2012. Zudem habe er zugesagt, dem BRH gegenüber auch erläutern, was bisher in der Mediation erreicht worden sei.

Weiterhin habe Herr Stenschke zusammengefasst, dass die vorgestellte Basisvariante der Verwaltung als Grundlage dienen werde für die Weiterarbeit in der Mediation. Ziel sei es, einen Beginn der Instandsetzungs-/ Sanierungsarbeiten im Jahr 2014 zu erwirken. Falls im Mediationsverfahren eine Einigung auf eine Zielvariante im Jahr 2012 noch nicht gelingen würde, habe er vorgeschlagen, sich etwa im Februar 2013 noch einmal in dieser Runde zu treffen.

Schreiben des BMVBS an das Mediationsforum

Herr Kessen las ein Schreiben von Herrn Stenschke an das Mediationsforum vor mit Bezug auf den Informationsaustausch vom 12.9.2012, die den Mediatoren per Email von Herrn Kies kurz nach angekündigtem Sitzungsbeginn, d.h. soeben um 16:37 Uhr, übermittelt worden war¹.

Herr Scholz erläuterte daraufhin noch einmal den Zusammenhang zwischen der **Konzeption zum Entwurf** der Haushaltsunterlage (E-HU) und dem **Entwurf HU** (HU) dar: Ziel sei es, die Konzeption E-HU gemeinsam mit den Forumsteilnehmer/innen zu entwickeln und bis Ende des Jahres 2012 fertig zu stellen. In der Konzeption, die zeitlich vor dem Entwurf HU erstellt werde, würden die Kosten ermittelt und dargestellt, die dann auch genau so in den anschließenden HU-Entwurf einfließen würden.

Er habe WSD und BMVBS darauf hingewiesen, dass es aus seiner Sicht zwingend notwendig sei, in der Mediationsvereinbarung festzulegen, dass die **Konsensvariante des Mediationsforums Grundlage für die anschließenden Planungen und Umsetzungen der WSV** sei.

Bei den Teilnehmer/innen habe die Aussage des BMVBS, dass eine **Planfeststellung** für die geplanten Instandsetzungs-/Sanierungsmaßnahmen am Landwehrkanal sehr wahrscheinlich sei, großes Erstaunen ausgelöst. Bisher sei dies noch nicht so gesehen worden. Herr Stenschke habe sogar geäußert, dass er sich Planfeststellung wünsche, da sie Rechtssicherheit bringen würde. Herr Kessen erläuterte auf entsprechende Nachfragen, dass ein Mediationsverfahren ein Planfeststellungsverfahren nicht ersetzen, dies jedoch gut vorbereiten könne. Herr Scholz schilderte den weiteren **Fortgang**: Er versicherte im Namen der gesamten WSV, dass sie mit dem Ergebnis der Mediation transparent weiter arbeiten werde. Sie stünde weiterhin zu ihren Zusagen, bestmöglichen Baumschutz sicherzustellen und die denkmalgeschützte Mauer über Wasser in ihrem Erscheinungsbild zu erhalten. Das Ergebnis der Mediation werde 1:1 in die **AU** (Ausschreibungsunterlage) einfließen. Dabei müsse er einräumen, wegen der geplanten Reform innerhalb der WSV ab 1. Januar 2013 noch nicht sicher sagen zu können, wer und wo genau diese weiter bearbeiten werde. Bisher sei dies Aufgabe des WNA (Wasserstraßenneubauamt) gewesen. Die AU werde der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Anschließend würden die finanziellen Mittel für **ab 2014** und die Folgejahre jeweils in Teilbeträgen zugeteilt. Diese Zuteilung werde nach Dringlichkeit und Schadensklassifizierung erfolgen. In welcher Form die **Beteiligung der Mediationsteilnehmer/innen** im Zuge des Verfahrensfortgangs und im Rahmen der AU sowie der jeweiligen baulichen Umsetzungen einbezogen würden, könne bspw. in der Mediationsvereinbarung festgelegt werden, regte Frau Bodenmeier an.

¹ Zwischenzeitlich haben die Mediatoren wunschgemäß die betreffende Email am 25.9.2012 an die Forumsteilnehmer/innen per Email weitergeleitet. Das Schreiben ist diesem Protokoll zudem als Anhang beigelegt.

Herr Scholz bezeichnete es als sehr großen **Verdienst der Mediation**, dass in Kürze eine über alle 3 Ebenen der WSV – WSA, WSD-O und BMVBS – abgestimmte Konzeption für den Landwehrkanal vorliegen werde.

- => **Konzeption HU-E**
- => **HU-E**
- => **Haushaltsausschuss des Bundestages**
- => **AU**
- => **Planfeststellungsbehörde**
- => **Zuteilung finanzieller Tranchen je Haushaltsjahr**
- => **Umsetzungen.**

Herr Appel erklärte, dass es aus seiner Sicht sehr unbefriedigend sei, dass sowohl die **Planung ökologischer Kompensation als auch die aktiver Maßnahmen** zu kurz zu kommen drohe. komme, was durch den Termin beim BMVBS für ihn noch deutlicher geworden sei. Das Ergebnis des Mediationsverfahrens müsse über rein technische Lösungen hinausgehen. Herr Scholz bekräftigte, dass die Ökologie-Erlasse gelten würden und dass seiner Ansicht nach dadurch auch kein sogenanntes Kosten-Delta entstünde – dies entstünde erst, wenn die Maßnahmen noch darüber hinausgingen. Es sei noch vieles zu besprechen in den nächsten Wochen. Die Kosten hätten sich – dank der statischen Erkenntnisse und damit auch dank des Mediationsverfahrens – gegenüber früheren Annahmen deutlich reduziert: von ursprünglich angenommenen 180 Mio. € auf jetzt deutlich unter 100 Mio. €. Dies werde sich seiner Ansicht nach auch nicht mehr ändern – gleich in welcher Variante genau die Sanierung realisiert werde.

Einige Teilnehmer/innen bedauerten sehr, dass **Vertreter der großen Fahrgastschiffreedereien** heute nicht dabei seien. Sie äußerten die Sorge, dass für diese ein Planfeststellungsverfahren möglicherweise attraktiv sein könnte und ggf. geeignet, dort ihre Interessen einbringen und durchsetzen zu können. Für die Mediation fehle damit eine wichtige Gruppe für das Suchen und Finden einer gemeinsamen Lösung. Sie baten die Mediatoren, diesbezüglich das Gespräch mit den Reedern zu suchen. Daraufhin berichtete Herr Kessen, dass er bereits mit Herrn Grondke gesprochen habe: Dieser habe ein explizites Interesse an den Fahrbändern geäußert und sich die Präsentation dieser Erkenntnisse in einer Sitzung gewünscht, so dass dies auch in einem Protokoll festgehalten werde. Die Erkenntnisse der Eichfahrt in Verbindung mit den vorgeschlagenen Realisierungsvarianten seien Grundlage für die Reeder, sich in der gemeinsamen Arbeit gut einbringen zu können. Herr Scholz erklärte, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht grundsätzlich andere Lösungen als die eingereichten verfolgt werden könnten.

3. Beschlussvorlage: Fertigstellung des Pilotprojekts 370 m

Die Mediatoren hatten den Forumsteilnehmer/innen die aktuelle Version der Beschlussvorlage vor der Sitzung zugeschickt.

Nach gemeinsamer Abstimmung des Datums für den Abschluss der Arbeiten (Ende 2013) wurde der Beschluss – vorbehaltlich der Zustimmung des gesamten Forums – von den Teilnehmer/innen einvernehmlich verabschiedet.²

² Um den Beschluss im Umlaufverfahren abzuschließen, wurde diese letzte Fassung des Beschlusses am 25.9.2012 noch einmal an alle Teilnehmer/innen des Mediationsverfahrens verschickt und daraufhin am 2.10.2012 so beschlossen.

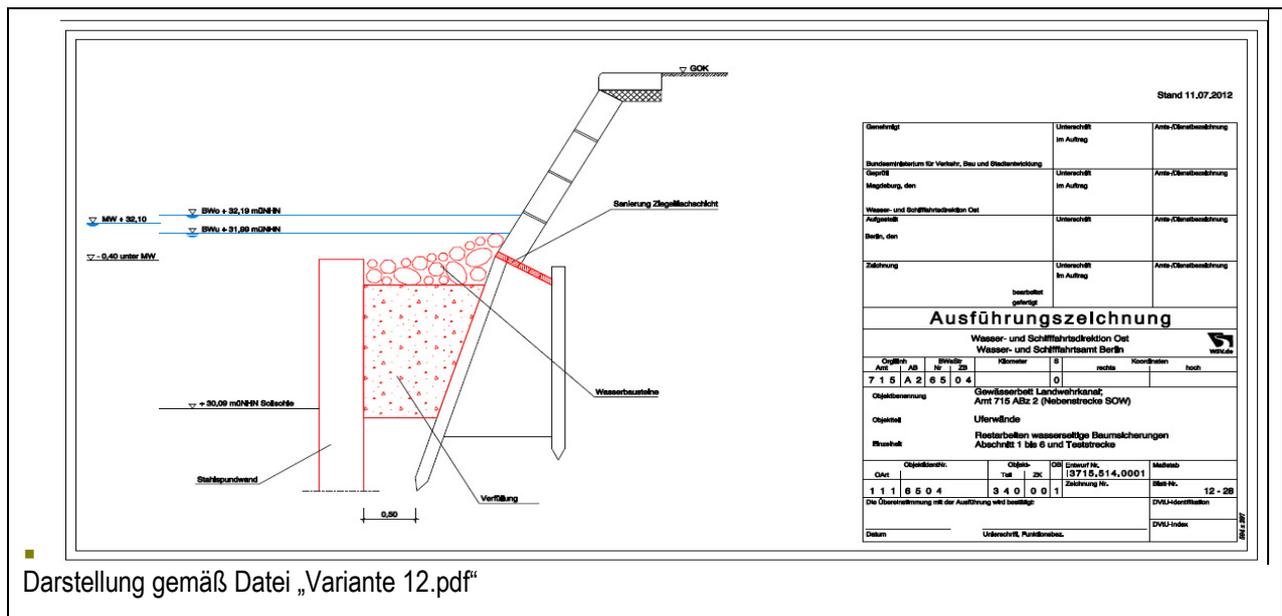
Beschluss:**Fertigstellung des ‚Pilotprojektes 370m‘ zzgl. ‚50m Teststrecke‘ – ergänzend zum Beschluss „Pilotprojekt 370m“ vom 23.3.2009 – mit konkretisierten Ausführungshinweisen**

Vorbereitung in der 10. und 11. Sitzung der AG Lösungsfindung am 02.07.2012 und am 13.8.2012 sowie in der 14. AG Lösungsfindung am 24.09.2012 auf Grundlage der Ergebnisse und Erkenntnisse innerhalb der Veranstaltung zum Informationsaustausch zwischen Mediationsforum und BMVBS am 12.9.2012.

Aufbauend auf dem Forumsbeschluss „Pilotprojekt 370m“ vom 23.3.2009 zzgl. „50m Teststrecke“ beschließt das Mediationsforum Zukunft Landwehrkanal,

dass das WSA Berlin die Fertigstellung der betreffenden Uferabschnitte mit folgender konkretisierter Vorgehensweise möglichst zeitnah umsetzen möge:

- Als Ziel wird festgelegt, die Ufermauern komplett fertig zu stellen, inklusive Sanierung und Fugenpflege.
- Das WSA verpflichtet sich, Pilotprojekt und Teststrecke komplett fertig zu stellen bis zum Ende des Jahres 2013.
- Die Natursteinquaderwand wird in situ nach denkmalpflegerischen Vorgaben fachgerecht saniert (d.h. Quader- und Abdecksteine überprüfen, ggf. Vierungen einarbeiten, lose Fugen auskratzen, säubern und neu verfugen etc., entsprechend Abschnitt 1 Corneliusufer)
- Im Bereich der Teststrecke soll vorab die Ziegelflachsicht saniert werden, in den Abschnitten 1- 6 ist das bereits im Zuge der wasserseitigen Ufersicherung erfolgt. Die Ziegelflachsicht ist an der Teststrecke kraftschlüssig ohne Hohlräume gemäß den statischen Erfordernissen zu verfüllen.
- Der Trennschnitt an den Stahl-Spundbohlen AZ 25 soll nach statischer Erfordernis in Höhe von 40cm unter BWm-Wasser (mittlerer Betriebswasserstand) entsprechend den bereits vorhandenen Fußsicherungen ausgeführt werden. Die Schnittkante soll möglichst stumpf ausgeführt werden.
- Die Anschüttung mit geeigneten Wasserbausteinen erfolgt mit einer deutlichen Neigung und gemäß statischen Erfordernissen, damit die Ziegelflachsicht schützend abgedeckt und das Betreten der Schüttung sowie eine Vermüllung erschwert werden.
- Die Unterwasserwand wird (für die Schifffahrt in erforderlichem Maße und denkmalgerecht in optisch möglichst zurückhaltender Weise) gekennzeichnet.



Darstellung gemäß Datei „Variante 12.pdf“

4. Klärung offener Punkte zur Bearbeitung der Kriterienkataloge

Frau Bodenmeier zeigte die vom WSA vorbereitete Präsentation³ zu den noch offenen Punkten bei der Bearbeitung des Kriterienkataloges aus den beiden vergangenen Lösungssondierungssitzungen mit folgenden **Inhalten**:

- Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in E-HU
- Klärung der Nutzungsdauer
- Unterhaltungsaufwand
- Hydraulische Belastung von Ufern (BAW)
- Investitionsrechnung / Kapitalisierung.

Sie legte zudem den Teilnehmer/innen den **Ordner „Kompendium Nutzen-Kosten-Analyse“** zur Einsichtnahme vor. Er sei Teil des Regelwerks für die Konzeption E-HU Landwehrkanal (Ausbau = Sanierung). Sie sagte zu, den Ordner im Gläsernen Büro bereit zu stellen.

Die PP-Präsentation enthielt u.a. eine Grafik zur **Kostengegenüberstellung** der Realisierungsvarianten (RV) 11, 12.1, 17, 18, 19, gesplittet in „Baukosten“ und „Sonstige Kosten“. Herr Appel erklärte dazu, dass der stadtoökologische Nutzen mit einzuberechnen sei. Die Vertreter des WSA räumten ein, bei den „Sonstigen Kosten“ noch (nach)arbeiten zu müssen.

Zur Gegenüberstellung der **Nutzungsdauer der Realisierungsvarianten** hätten sie die maximale Lebensdauer zugrunde gelegt – wobei die angesetzten 80 Jahre Lebensdauer für Spundwände auf Erfahrungen der WSV basierten. Steinwalzen und Gabionen hätten eine geringere Lebensdauer, da der Draht (bspw. aufgrund der entstehenden Reibung) schneller korrodiere. Im nächsten Schritt seien die Kosten auf 80 Jahre hochgerechnet worden, und zwar nach dem sogenannten konservativen Ansatz, d.h. dass nach abgelaufener Lebensdauer die Kosten der Erstsanierung erneut anfallen würden. Der bisherige Ansatz des WSA habe einen Zeitraum von 30 Jahren berücksichtigt.

In einer weiteren Folie wurden die **Kosten für die Unterhaltung** bzw. Neuprofilierung der 5 RV nebeneinander gestellt.

³ Die Präsentation ist auf der Internetseite des Verfahrens www.landwehrkanal-berlin.de unter Materialien und Texte eingestellt.

Die **Haltbarkeit der Steinschüttung** wurde kurz diskutiert: Herr Heß sah darin eine veränderliche Lösung; die WSA-Vertreter versicherten hingegen, dass es eine technisch machbare Lösung sei, die von vielen erfahrenen Ingenieuren geprüft worden sei. Frau Bodenmeier betonte, dass es sich bei der Steinschüttung zudem um eine Variante mit hohem Innovationsgrad für die WSV handelte. Es sei vorgesehen, Mustersteine im Gläsernen Büro auszustellen, um das Material anschaulich zu machen. Frau Appel ergänzte, dass geeignete Steinfüllungen für die Steinschüttungen ebenso wie für die Gabionen nach jeweiliger statischer Belastung ausgewählt würden.

Aus den PP-Folien zur „Ufersicherung durch Steinschüttung an Wasserstraßen“ (der BAW) ging hervor, dass am **Fußpunkt der Steinschüttung** eine Fußsicherung erfolgen müsse: durch Fußeinbindung, Fußvorlage oder durch eine Fußspundwand. Frau Kleimeier wies darauf hin, dass für die Fußsicherung **Baugrund** ausgebaggert werden müsse und verwies auf die (ggf. zeit- und kostenrelevante) Schwierigkeit, dass der Boden kontaminiert sein könne. Herr Scholz erklärte, dass Kosten für Baugrundmaßnahmen in den bisherigen Kostenermittlungen noch nicht enthalten seien; es sei dem WSA nicht möglich, im Vorfeld eine flächendeckende Beprobung des Baugrundes durchzuführen. Allerdings gebe es eine sogenannte Baggerdatenbank, die punktuell vorliegende Baugrund-Erkenntnisse im Landwehrkanal enthalte. Diese könnten sie zur Verfügung stellen, sie sei jedoch nicht flächendeckend. Frau Voskamp erklärte, dass es nach ihrem Verständnis einer Verortung der Varianten bedürfe, um den einzelnen Varianten in Bezug auf die Bodenarbeiten jeweils konkret Kosten zuweisen zu können.

In der nachfolgenden Diskussion wurde deutlich, dass das Thema komplexer ist als zunächst angenommen und dass manches konkrete Wissen darüber noch fehle. Bei kontaminiertem Boden gebe es bspw. die Möglichkeiten a) bei der Variante zu bleiben – was eine Kostenerhöhung zur Folge haben würde, oder b) eine andere Variante zu wählen – die geringere Bodenarbeiten und damit geringere Kosten verursachte.

Herr Kessen fasste zusammen, dass bereits viel Wissen da sei und zugleich auch noch Wissen fehle. Das WSA habe die Rangfolge seiner zentralen Kriterien deutlich gemacht, der gemeinsame Kriterienkatalog sei demgegenüber jedoch ohne Rangfolge. Das bedeute, dass in der Mediation die offenen Fragen **interessenorientiert** geklärt werden müssten und eben nicht so, dass bspw. „Punkt 3 Punkt 6 stechen würde“.

Frau Bodenmeier wies daraufhin, dass es dringliches Anliegen der WSV sei, die HU zu erstellen. Ihr stelle sich die Frage, wie man sich die notwendige Flexibilität erhalten könne im Verlaufe des Vorgehens und wie bspw. mit neuen Informationen umgegangen werden solle. Herr Kessen betonte, dass viele Teilnehmer/innen die Sicherheit bräuchten, bei den zu treffenden Vereinbarungen auf Grundlage einer fundierten Informationsbasis mitreden zu können – dabei handele es sich um einen sehr komplexen Abstimmungsprozess. Herr Scholz erklärte, dass es aus seiner Sicht zunächst darum gehen müsse, **mithilfe der HU Geld zu besorgen** und ggf. auch erst im Anschluss gemeinsam weitere Detailfragen zu klären. Die Diskussion könne 2013 – sobald der finanzielle Rahmen geklärt sei –, mit den Beteiligten weitergeführt werden. Er sagte zu, den möglichen Faktor „kontaminierter Boden“ in die Gesamtkostenermittlung HU aufzunehmen.

Auf Nachfrage von Herr Lingenauber erläuterte Herr Scholz, dass die Kosten für einen **Denkmalarchitekten** zur Qualitätssicherung der Sanierungsmaßnahme bisher noch nicht berücksichtigt seien, der Denkmalschutz jedoch von der WSV beachtet und jetzt auch in die Kostenermittlung mit aufgenommen werde. Die Mediatoren verwiesen darauf, dass dieser Punkt auch – nach langem Ringen um die konkrete Formulierung – in die Interessensammlung des Forums aufgenommen worden sei und deshalb nicht verloren gehen könne.

Diskutiert wurde nochmals das Thema einer möglichen Anbindung der **Tiergartengewässer** an den Landwehrkanal: Herr Appel erinnerte an frühere Überlegungen zu einer ökologischen "Perlenkette" aus

Trittstein-Biotopen und die damit im Zusammenhang stehenden früheren Überlegungen zu einer möglichen Anbindung der Tiergartengewässer. Er wehrte sich gegen die Auffassung, dass mögliche (Mehr)Kosten hierfür allein dem Bezirk oder dem Land Berlin aufgebürdet werden könnten. Frau Appel erläuterte, dass dies auch eine Frage der Prioritäten sei und inwiefern bspw. die ökologische Entwicklung bei den geplanten Sanierungsmaßnahmen am Landwehrkanal eine Rolle spiele. Herr Rehfeld-Klein ergänzte, dass es einen Masterplan zum Tiergarten gebe und auch einen Auftrag an ein Planungskonsortium zur Bestandsaufnahme der Tiergartengewässer. Erste Ergebnisse seien in etwa 2 bis 3 Jahren zu erwarten. Dem wolle er nicht vorgreifen. Es sei jedoch denkbar, dass die Ökologen bspw. eine Anbindung des Landwehrkanals an die Tiergartengewässer gar nicht wollten. Bisher gebe es dazu noch keine aussagekräftigen und belastbaren Grundlagen. Insofern das Land Berlin Interesse daran habe, sei es auch Aufgabe des Landes und dann müsse es in die finanziellen Überlegungen Eingang finden. Aus seiner Sicht gehe es jetzt um die Optimierung der 5 RV und noch nicht um eine Bewertung etwaiger Eingriffe. Auf den Hinweis, dass aktive ökologische Maßnahmen gemäß der Erlasslage in der sogenannten Referenzvariante der WSV noch komplett fehlen, erklärte Frau Bodenmeier, dass dies noch ergänzt werden könne.

Die Mediatoren warben dafür, dass sich – nicht zuletzt aufgrund der immer wieder genannten Bedarfe dazu – auch jemand dafür verantwortlich fühlen müsse. Das WSA erklärte sich daraufhin bereit, entsprechend Vorschläge aufzuzeigen und die Tabelle um eine **Hinweisspalte auf mögliche ökologische Maßnahmen** zu ergänzen.

5. Lösungsfindung zur Zielvariantenfindung – Weiteres Vorgehen

Frau Kleimeier machte noch einmal darauf aufmerksam, dass es nicht allein um Kosten gehe – wenngleich dies zentrale Fragen seien –, sondern dass es auch darum gehe, die **Anwohner/innen zu schützen**, insbesondere vor Baulärm und Erschütterungen. Die Auswirkungen würden sich bei den einzelnen Varianten unterscheiden.

Zur Kostenermittlung erläuterte Herr Scholz, dass die Kosten von der WSV auf 80 Jahre hochgerechnet würden – jedoch nicht durch simples Multiplizieren, sondern durch Kapitalisieren (d.h. bezogen auf einen Barwert). Die WSV sei dabei an die Grenze des Monetarisierens gelangt, möglicherweise seien darüber hinaus gehende wichtige Aspekte durch die Mediationsteilnehmer/innen zu formulieren. Seine Verwaltung sei nicht zuständig dafür, dies zu tun, biete jedoch an, dies mit zu tragen. Herr Kessen ergänzte, dass hier ggf. auch die Kompetenzen der Forumsteilnehmer/innen einfließen müssten.

Herr Kessen fragte für die Teilnehmer/innen nach der **Trassierung** und den **Fahrbändern**, da dies aus Sicht vieler Beteiligter ein wichtiger Baustein für die Gesamtentscheidung und damit für die gemeinsame Lösung sei. Herr Scholz hatte dazu erläutert, wie wichtig der Sicherheitsabstand der Schiffe in Bezug auf die Varianten der Steinschüttung sei. Dies sei bspw. auch entscheidend dafür, ob sich ein großes und ein kleines Schiff begegnen könnten. Die Bearbeitung hierzu sei aufgrund einer Erkrankung eines WSA-Mitarbeiters zeitlich ins Stocken geraten.

Frau Bodenmeier regte an, in kleinen Gruppen im Gläsernen Büro weiterzuarbeiten. Sie verwies auch darauf, dass das **Baumkataster jetzt auch online** anzusehen sei⁴. Gegen diese Überlegung wurde von einigen Teilnehmer/innen eingewandt, dass dann jeweils ein erhöhter Aufwand entstehen würde, damit die jeweils nicht beteiligt gewesenen Arbeitsgruppenmitgliedern nachvollziehen könnten, wie es zu bestimmten Erkenntnissen kam.

⁴ Link zum Baumkataster: www.wsa-b.de/landwehrkanal/unterhaltung/index.html

Als wichtige Kriterien für die Weiterarbeit nannten die Mediatoren deshalb:

- Transparenz bei allen weiteren Schritten für alle Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe und
- Arbeiten auf der Grundlage der gesammelten Erkenntnisse, was über ein reines Ausprobieren von Lösungsoptionen hinausgehen würde und müsse.

In der Diskussion stellte sich in Bezug auf den Detaillierungsgrad der zu erarbeitenden Konsenslösung heraus, dass nicht so sehr der Grad dessen, was für die HU notwendig ist, ausschlaggebend sei, sondern vielmehr der **Grad der Detaillierung, der notwendig ist, damit die Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppen / des Mediationsforums zustimmen könnten**. Aufgrund der Erfahrung der Mediatoren sei die Ausarbeitung möglicherweise nicht so kompliziert, wie es jetzt den Eindruck erwecke, da es an vielen Stellen schon Konsens gebe, wie bspw. dort, wo es überhängende Baumkronen gebe. Mehrere Teilnehmer/innen plädierten dafür, dass das WSA nach Vorgaben des Forums das Konzept weiter bearbeiten möge.

Auf die Nachfrage, ob es eine Karte vom Landwehrkanal gebe, in der alle vorliegenden und relevanten Informationen eingearbeitet seien, erläuterte Frau Bodenmeier, dass dies technisch nicht möglich sei. Herr Appel betonte, dass die Excel-Tabelle des WSA eine sehr gute Grundlage zur Weiterarbeit sei, Stand der Technik jedoch eine Datenbankbasierung bspw. in Access sei, was mehr Möglichkeiten biete und insbesondere mit entsprechender Bedienungsfläche viel nutzungsfreundlicher sei. Lediglich einige Angaben müssten ergänzt und konkretisiert werden – wie bspw. konkretere Angaben zu Bäumen anstelle eines Kreuzes (für Baum „ja“ oder „nein“).

Die Teilnehmer/innen einigten sich auf eine gemeinsame (d.h. jeweils mit allen Beteiligten) sowie abschnittsweise Weiterarbeit auf der Grundlage der Excel-Tabelle, des Baumkatasters und weiterer notwendiger Unterlagen. Ein Vorbereitungstreffen zur Sichtung der Unterlagen werde am 1. Oktober 2012 unter Leitung von Frau Bodenmeier stattfinden.

Die Mediatoren baten alle Teilnehmer/innen darum, dabei explizit auf die noch offenen Punkte zu sehen, die notwendig seien für eine konzentrierte und konstruktive gemeinsame Weiterarbeit, um gut vorbereitet in die nächste Sitzung gehen zu können.

6. Termine / Sonstiges:

Als nächste Termine wurden vereinbart:

1. Oktober 2012:	Vorbereitungstreffen für die 15. Lösungssondierungsgruppensitzung
8. Oktober 2012:	15. Lösungssondierungsgruppensitzung
15. Oktober 2012:	16. Lösungssondierungsgruppensitzung
24.10. und/oder 25.10.2012:	weitere Lösungssondierungsgruppensitzung/en
5. November 2012:	37. Forumssitzung

Herr Appel wies Frau Beyer vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg auf die in der Mediation getroffenen Vereinbarungen zu etwaig erforderlichen Fällarbeiten am Landwehrkanal hin. Zuletzt seien Fällarbeiten des Bezirks wohl ohne vorherige Ankündigung und Information ausgeführt worden. Darüber hinaus habe der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wohl einen Planungswettbewerb zur Gestaltung des Ufers zwischen Baerwald- und Admiralbrücke ausgeschrieben, dessen Frist bereits am 14.9.2012 geendet habe, ohne das Forum darüber informiert worden sei. Er bat dringend darum, solche Arbeiten und Planungen künftig rechtzeitig bekanntzugeben.

7. Verabschiedung

Um 21:30 schlossen die Mediatoren die Sitzung und wünschten allen einen schönen Abend.