
15. Sitzung Lösungsfindungsgruppe

Beschlossenes Protokoll

Datum: 8. Oktober 2012

Uhrzeit: 16.30 – 21.00 Uhr

Ort: WSA Berlin

Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen

Protokollantin: Claudia Schelp

Teilnehmer/innen:

WSA Berlin: Frau Bodenmeier, Herr Röske

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

Denkmalschutz: Herr Lingenauber / Landesdenkmalamt

Schifffahrt: Herr Heß, Frau Höfler, Herr Grondke

BfG (Bundesanstalt für Gewässerkunde): Frau Appel

Tagesordnung

- 1. Begrüßung**
- 2. Vorbereitungstreffen vom 1.10.2012**
- 3. Lösungsfindung zur Zielvariantenfindung**
- 4. Zusammenfassung und Ausblick**
- 5. Verabschiedung**

1. Begrüßung

Die Mediatoren begrüßen die Teilnehmer/innen zur 15. Sitzung der AG Lösungsfindung.

Für diese Sitzung ließen sich entschuldigen: Herr Panhoff, Frau Beyer, Herr Rehfeld-Klein, Frau Kayser, Herr Dohna.

2. Vorbereitungstreffen vom 1.10.2012

Wie in der letzten Lösungsfindungsgruppensitzung verabredet, hat sich am 1. Oktober 2012 eine kleine Gruppe von Teilnehmenden im WSA mit Frau Bodenmeier getroffen, um den heutigen Sitzungstermin (in vorrangig technischer Hinsicht) vorzubereiten. Frau Bodenmeier berichtete, dass in der Sitzung abgestimmt worden sei, was das WSA heute in welcher Weise präsentieren würde. Sie verwies zusätzlich darauf, dass beim WSA zwischenzeitlich ein Schreiben von SenStadtUm (Schreiben von Herrn Senator Michael Müller vom 14. September 2012) eingegangen sei mit dem Inhalt, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken zu den einzelnen in der näheren Betrachtung verbliebenen Realisierungsvarianten (RV) bestünden – dies treffe auch zu für mögliche Ausführungen mit Unterwasserbeton.

Für die heutige Sitzung wurden zwei Laptops mit Beamer bereitgestellt. Auf einem Laptop könnten Panoramabilder der Ufer aufgerufen werden sowie Luftbilder des Kanals inkl. Fahrband und Baumkataster; der zweite Laptop zeige die den Teilnehmenden bereits bekannte Excel-Verortungs-Tabelle.

Frau Bodenmeier schlug als Ergebnis des Vorbereitungstreffens vor, heute mit dem Abschnitt zwischen der Thielen- und der Hobrechtbrücke zu beginnen.

Klärung offener Punkte

Herr Appel zählte Punkte auf, die im Vorbereitungstreffen aufgenommen worden waren und noch offen seien. Frau Bodenmeier stellte die Fragen und Antworten in einer PP-Präsentation¹ vor.

Herr Appel verdeutlichte seine Annahme, dass ein tranchenweises Vorgehen in Bauabschnitten und Jahresscheiben auf jeden Fall teurer werde und dass er daher anrege, die Kosten für eine Kanalsperrung zugunsten einer Beschleunigung der Sanierung zu berechnen und dem geplanten Vorgehen gegenüberzustellen.

Frau Bodenmeier erläuterte, dass in der WSV geplant sei, das Sanierungsvorhaben auf einen Zeitraum von **15 Jahren** anzusetzen. Wenn die benötigten finanziellen Mittel bspw. im Jahr 2014 zugesichert würden, könne nach Ausführungsplanung und Ausschreibung im Jahr 2015 mit den Arbeiten begonnen werden – bei Planfeststellungserfordernis 2017 und später. Bei 15 Jahren Dauer liefen die Sanierungsarbeiten am Landwehrkanal demnach mindestens bis zum Jahr 2030. Dazu erläuterte sie weiterhin, dass die WSV mit der sog. Barwertmethode rechne und dass es für die WSV nicht üblich sei, bei einer langjährigen Bauzeitdauer Preissteigerungen einzubeziehen. Das bedeute, dass je später die Arbeiten begonnen würden und je kleiner die jeweiligen Abschnitte seien, es in Relation gesehen wegen der zu erwartenden Preissteigerungen von Jahr zu Jahr immer teurer würde (als veranschlagt). Herr Lingenauber erklärte, dass ihn ein solcher **Zeitplan** vor dem Hintergrund des maroden Zustands des Kanals sehr irritiere und erschrecke. Daher unterstütze er die Anregung, doch eine Teil- oder Vollsperrung des Kanals in Betracht zu ziehen zugunsten eines schnelleren Handelns und einer rascheren Gewährleistung von Verkehrssicherheit. Frau Bodenmeier erklärte, dass Ideen und Vorschläge hierzu aus dem Kreis der Mediationsteilnehmer/innen kommen müssten, damit sie in die Konzeption HU-E einfließen könnten. Sie verwies zusätzlich darauf, dass eine Position wie „Baustelleneinrichtung“ nur einmal in den Kostenermittlungen angesetzt würde – wenngleich zu erwarten sei, dass diese Position jahresscheibenanalog immer wieder anfallen werde. Herr Kessen machte deutlich, dass auch das WIE einer Sanierung Gegenstand einer Mediationsvereinbarung sein könne und dass die Teilnehmer/innen diese Möglichkeit nutzen könnten. Er warb dafür, auch kreative Gedanken zuzulassen und sich nicht von derzeitigen Aussagen zum voraussichtlichen Zeitplan lähmen zu lassen.

Auf Nachfrage erklärte Frau Bodenmeier, dass die Konzeption HU-E bis Ende des Jahres 2012 fertiggestellt sein müsse – was bedeute, dass die **Zielvariante des Mediationsforums** bis etwa Mitte November 2012 vorliegen müsste.

Herr Hess berichtete kurz vom Nord-Ostsee-Kanal in Schleswig-Holstein, der meistbefahrenen Wasserstraße der Welt: Der Kanal weise einen jahrelangen Instandhaltungsrückstau auf. Allein in den nächsten 5 Jahren müssten wohl 300 Mio. Euro investiert werden. Er zog daraus den Schluss, dass es schwierig werden könne, überhaupt ausreichend Geld für die Sanierung und Instandhaltung des Landwehrkanals – der nicht die Priorität habe wie der Nord-Ostsee-Kanal – zu bekommen.

3. Lösungssondierung zur Zielvariantenfindung

Nach kurzer Diskussion über das Vorgehen einigten die Teilnehmer/innen sich darauf, mit dem Abschnitt zwischen Kottbusser Brücke und Thielenbrücke zu beginnen.

Vorgehensweise

Herr Appel favorisierte eine Vorgehensweise, nach der die Teilnehmer/innen auf Basis dessen, was ihnen jeweils wichtig sei, zunächst selbst eine Lösung für jeden Abschnitt finden sollten, bevor angeschaut wer-

¹ PP-Präsentation ist im Intranetbereich der Internetseite www.landwehrkanal-berlin.de bereitgestellt.

de, für was sich die WSV jeweils entschieden habe. Ansonsten sehe er die Gefahr, sich beim Finden einer für alle Beteiligten guten Lösung zu stark von der bereits vorgeschlagenen Variante beeinflussen zu lassen. Andere Teilnehmer/innen plädierten dafür, das Rad nicht neu zu erfinden, sondern beim Durcharbeiten der Kanalabschnitte zunächst die WSV-Variante heranzuziehen. Das Vorgehen wurde insgesamt noch nicht eindeutig festgelegt. Nach Betrachtung des ersten Abschnitts soll eine Vorgehensweise ausprobiert und anschließend das Vorgehen reflektiert werden.

Die Mediatoren plädierten dafür, die Ressourcen aller Beteiligten zu nutzen und Vorschläge nicht zu früh zu bewerten, sondern, wenn jemand eine Idee habe, dies auch zuzulassen.

Nutzbarer Querschnitt des Kanals

Frau Kleimeier führte verschiedene Fälle an, in denen es auf dem Wasser zu Unfällen gekommen sei, während Herr Grondke klar stellte, wie sich aus seiner Sicht die Praxis darstelle. Frau Kleimeier führte aus, dass der Kanal auch der Freizeitschifffahrt diene und dass dies auch künftig so bleiben können sollte. Um dies zu ermöglichen, sollte die nutzbare Breite des Kanals möglichst groß sein. Sie beschrieb als Beispiel einen Fall, den sie der Presse entnommen habe. Herr Grondke führte demgegenüber aus, dass – auch wenn die gewerbliche Schifffahrt Vorfahrt genieße – diese nicht erzwungen werden könne und seiner Erfahrung nach auch nicht werde. In einem solchen Fall drohe dem Schiffsführer der Verlust seines Patents. Ziel sei es aus seiner Sicht, dass Fahrgast- und Freizeitschifffahrt die Wasserstraße gemeinsam nutzen könnten. Herr Hess bestätigte die Ansicht von Herrn Grondke dahingehend, dass es künftig auch seiner Auffassung nach nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme gehen werde. Unfälle, auch die genannten mit Fahrgastschiffen, stellten glücklicherweise eher die Ausnahme dar. Er bekräftigte, dass auch aus seiner Sicht eine möglichst geringe Querschnittseinengung das Ziel sein müsse. Eine Rangfolge der RV könne er daraus jedoch nicht ableiten.

Die Diskussion zeigte, dass noch Informationsbedarf bestand hinsichtlich der Auswirkungen der jeweiligen RV-Variantenwahl auf die **nutzbare Breite des Kanals**. Folgende Zahlen wurden dabei genannt:

- eine Spundwand würde 1,75 Meter in Wasserspiegelhöhe je Uferseite in den Kanal hineinreichen
- die Steinschüttung beanspruche mit einer Schräge von 1:3 = 6 Meter Breite auf Sohlniveau (insgesamt auf beiden Seiten, d.h. 3 Meter je Uferseite)
- die Steinschüttung beanspruche mit einer Schräge von 1:2 = 4 Meter Breite auf Sohlniveau (insgesamt auf beiden Seiten, d.h. 2 Meter je Uferseite)
- zusätzlich beeinflussten der Tiefgang der Schiffe und die Sicherheitsabstände die nutzbare Breite
- die meisten Schiffe hätten einen Tiefgang bis max. 1,10 Meter
- früher sei die maximale Abladetiefe 1,60 Meter gewesen, heute seien es max. 1,40 Meter
- die Kanaltiefe betrage = 2,00 Meter.

Um die Auswirkungen der einzelnen Parameter in Verbindung mit der Wahl der jeweiligen RV auf den für die Schifffahrt nutzbaren Querschnitt zu verdeutlichen, sagte Frau Bodenmeier zu, bis zur nächsten Sitzung der Lösungsfindungsgruppe am 15.10.2012 vom WSA/WNA Zeichnungen hierzu anfertigen zu lassen. Aus dem Teilnehmerkreis wurde zudem angeregt, die jeweilige nutzbare Breite in die Plandarstellungen des Kanals einzutragen.

Herr Grondke wies darauf hin, dass der Einrichtungsverkehr zur Folge habe, dass die Schleusen in eine Richtung immer leer seien. Für Wassertaxis sei der Landwehrkanal daher bspw. kaum attraktiv, da es für diese nicht möglich sei, im Einrichtungsverkehr zu verkehren; denn dies bedeute, dass sie, um eine bspw. 100 m entgegen der Fahrtrichtung ("bergwärts" / "stromaufwärts") gelegene Stelle anzulaufen, jeweils im Kreis (über die Spree) fahren müssten, ergänzte Herr Hess. Frau Bodenmeier warb dafür, nochmals kreativ zu überlegen, wie eine gemeinsame Nutzung des Landwehrkanals für Fahrgastschifffahrt, Freizeitschiff-

fahrt und Wassertaxis aussehen könne. Herr Röske regte an, dass auf langen Strecken auch über Ausweichstellen nachgedacht werden könne.

Markierungsaufwand

Herr Lingenauber erkundigte sich nach dem Markierungsaufwand bei Steinschüttungen, d.h. nach Art und Dichte der Beschilderung im Kanal. Daraufhin erklärte Frau Bodenmeier, dass jeder Wechsel zwischen Steinschüttung und Spundwand beschildert werden müsse und daher ein „Patchwork“ von RV insgesamt auch eine höhere Anzahl Schilder zur Folge haben würde. Herr Lingenauber äußerte sich besorgt über die Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Denkmals insgesamt und insbesondere auch über die Wahrnehmung von Brücken. Er sprach sich daher dafür aus, möglichst wenig Wechsel vorzusehen und auf längeren Abschnitten mit möglichst einer Sanierungsmethode auszukommen. Frau Kleimeier erkundigte sich danach, woher die Schiffsführer wüssten, wie nah sie im Bereich von Steinschüttungen an das Ufer heran fahren könnten. Die WSA-Vertreter/innen sagten zu, das Thema der Beschilderung mitzunehmen und dergestalt aufzubereiten, dass Auswirkungen möglicher Beschilderungen im Zusammenhang mit der jeweiligen RV-Auswahl als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden könnten.

Untersuchung des Abschnitts zwischen Kottbusser Brücke und Thielenbrücke

Vorab wiesen die Vertreter/innen des WSA vorsorglich darauf hin, dass die Kilometrierung auf den beiden Uferseiten voneinander abweiche.

Anhand des Baumkatasters, des Fahrbandes, der Verortungs-Excel-Tabelle des WSA sowie der Panoramabilder untersuchten die Teilnehmer/innen den **Abschnitt zwischen Kottbusser Brücke und Thielenbrücke** auf Kriterien für eine bestimmte RV.

- linke Uferseite [LO 22] : 15 Bäume mit überhängenden Ästen,
- rechte Uferseite [RO 22]: 5 Bäume mit überhängenden Ästen – zwei Trauerweiden, eine Bergulme, eine Hybridpappel und ein Feldahorn.

Auf Nachfrage von Herrn Lingenauber erläuterten die Vertreter der WSV, dass die Daten aus dem Denkmalgutachten aus datentechnischen Gründen nicht in die Unterlagen einzuarbeiten gewesen seien. Sie sagten zu, das Denkmalgutachten in den nächsten Sitzungen bereitzuhalten, um einen Abgleich zu ermöglichen. Herr Lingenauber erläuterte, dass es beim Umgang mit **möglicherweise gefährdeten Bäumen** für ihn eine relevante Entscheidungsgrundlage darstelle, inwieweit im Denkmalgutachten der jeweilige Baum als denkmalrelevant bewertet sei.

Mehrere Teilnehmer/innen erinnerten daran, dass Herr Scholz bestmöglichen Baumschutz zugesagt habe. Wichtig sei zu prüfen, um welche Art Baum es sich bei den möglicherweise betroffenen Bäumen handle, da bspw. überhängenden Äste einer Weide verhältnismäßig leicht zurückgebunden werden könnten. Bei einer Eiche sei dies nicht so einfach möglich. Dies war ein wichtiger Hinweis für die Vorgehensweise im Rahmen der Weiterarbeit an den einzelnen Kanalabschnitten.

Laut **WSA-Vorschlag** sei vorgesehen:

- im Abschnitt LO 22: RV 17 (Steinschüttung) mit einer Neigung 1:3
- im Abschnitt RO 22 RV 18 (verklammerte Steinschüttung) mit einer Neigung von 1:2 mit Unterbrechung durch die Teststrecke, d.h. Stahlspundwand.

In der Diskussion wurden die beiden folgenden grundsätzlichen Favorisierungen sichtbar:

- Vorzugs-RV Spundwand – und nur in **für Bäume kritischen** Bereichen RV Steinschüttung
- Vorzugs-RV Steinschüttung – nur in **für die nutzbare Kanalbreite kritischen** Bereichen RV Spundwand.

Die Sichtweisen dazu waren im Teilnehmerkreis unterschiedlich. Um das weitere Vorgehen auf nachvollziehbare Grundlagen zu stellen, fassten die Mediatoren die herausgearbeiteten und hierfür relevanten Kriterien für eine gute Entscheidung gemäß Kriterienkatalog zusammen:

- Kriterien „Umwelt / Mensch“: die Unterschiede zwischen den RV seien eher marginal
- Kriterien „Flora / Fauna“: entsprechend dem Ranking der BfG (Frau Appel erklärte in der Sitzung, dass es hierzu durchaus Abweichungen geben könne, da im konkreten Fall nicht vorhersagbar sei, wo sich etwas ansiedeln werde; grundsätzlich würde jedoch das vorgestellte Ranking gelten); insgesamt sei aber die RV Steinschüttung die ökologischere RV, wobei hinter der Spundwand ebenfalls ein schräges Deckwerk aus Wasserbausteinen hergestellt werde (um die Ziegelflachsicht zu schützen)
- Kriterien „Klima / Lärm / Ruhe / Infrastruktur“: eher nicht relevant, da variantenneutral
- Kriterium „Sanierung“: viele Punkte variantenneutral, wobei einige Aspekte noch nicht in ausreichender Tiefe bearbeitbar gewesen seien
- Kriterium „Kosten“: aus heutiger Sicht sei die RV Steinschüttung die finanziell günstigere; auf 80 Jahre betrachtet relativiere sich dies allerdings etwas: die finanziellen Berechnungen hierfür seien dahingehend „konservativ“ erfolgt, dass davon ausgegangen werde, dass nach 40 Jahren alle Steinschüttungssteine weg seien und es sich um eine Neuanlage handle – was nicht der Fall sein würde
- Kriterium „Dauerhaftigkeit“: dazu gebe es bisher viele unterschiedliche Meinungen, Annahmen und vage Aussagen und noch keine verlässliche, belastbare Datengrundlage
- Kriterium „Schifffahrt“: hier gehe es insbesondere um das Nebeneinander von Fahrgastschifffahrt, Wassertaxis und Freizeitschifffahrt. Das WSA habe zugesagt (s.o.) bis zur nächsten Sitzung dazu entsprechende Zeichnungen anzufertigen.

Herr Röske erläuterte anhand der Fahrband-Zeichnung, dass rechts und links des Fahrbandes eines mittig im Kanal fahrenden Fahrgastschiffes noch ausreichend Platz sei für kleinere Schiffe und Boote. Mehrere Teilnehmer/innen befürchteten dennoch bei einer Verengung der Fahrbandbreite Nachteile für die Sicherheit kleinerer Boote.

Qualität der bautechnischen Sanierung

Die Vertreter/innen des WSA legten nochmals dar, dass es bei jeder der RVen der engeren Wahl **keine Unterschiede in der Qualität der bautechnischen Sanierung** gebe. Es sei aus ihrer Sicht nicht angemessen, die RVen in dieser Hinsicht als unterschiedlich gut zu bewerten. Alle RVen dienten den Sanierungszielen, seien tauglich, haltbar und standsicher.

Frau Kleimeier legte dar, weshalb sie dies noch nicht so sehen könne. Sie sehe Unterschiede in der Qualität der Sanierung der **Ziegelflachsicht**. Eine Sanierung unter Wasser könne aus ihrer Sicht qualitativ nicht mithalten mit einer Sanierung im Trockenen (mit Wasserhaltung). Frau Bodenmeier wies darauf hin, dass auch in die Kosten für die RV Steinschüttung eine Wasserhaltung eingerechnet worden sei. Herr Röske berichtete von den Erkenntnissen im Rahmen der Sanierungsarbeiten der Ziegelflachsicht im Bereich Tempelhofer Ufer. Dort seien die Arbeiten bspw. in knietiefem Wasser ausgeführt worden. Er betonte nochmals, dass es keine Veranlassung gebe, die RVen in „bautechnisch gut“ und „bautechnisch schlechter“ zu unterteilen. Wichtig sei ein gutes Qualitätsmanagement auf der Baustelle.

Die meisten Teilnehmer/innen bedauerten, dass es bisher noch keine Erfahrungen mit der Steinschüttung unter vergleichbaren Rahmenbedingungen (relativ schmale, stark frequentierte Fahrrinne, s.u.) gebe, die man heranziehen könne, um belastbare Erkenntnisse daraus zu gewinnen. Eine Teststrecke zu einem früheren Zeitpunkt wäre hierfür heute hilfreich gewesen. Diejenigen Informationen, die bisher ausgewertet und in die Ermittlungen und Bewertungen einbezogen worden seien, bezögen sich durchweg auf Stein-

schüttungssituationen ganz anderer Art, nämlich auf Uferbereiche, in denen sowohl unter Wasser als auch über Wasser eine Steinschüttung hergestellt worden sei. Eine Situation wie am Landwehrkanal, die mittels Steinschüttung gelöst worden sei, scheine es in der WSV bisher nicht zu geben. Daraus resultierten auch die Unsicherheiten hinsichtlich der Einschätzung dieser RV.

Frau Dorbert ergänzte, dass Herr Lücking, Gewässerexperte des BUND, aus ökologischer Sicht Steinschüttung ebenfalls höher bewerte als Verspundung.

Herr Röske gab zu bedenken, dass man hinsichtlich der Spundwandlösung und ihrer Betrachtung über einen solch langen Zeitraum (80 Jahre) auch über **das „81. Jahr“** (den Ablauf der Lebensdauer) nachdenken müsse: die eingebaute Spundwand könne nicht herausgezogen werden: dies sei nicht möglich. Aus seiner Sicht seien bis zum 39. Jahr beide RVen – Spundwand und Steinschüttung – als bautechnisch gleichwertig anzusehen.

Frau Bodenmeier erläuterte, dass die RV Steinschüttung nicht die Standardlösung darstelle, wie sie die WSV üblicherweise im Rahmen einer solchen Sanierung vorsehen würde. Dass es sich hier um eine nicht-übliche RV handele, darauf weise auch die Einbeziehung der BfG (Bundesanstalt für Gewässerkunde) und die kontinuierliche Begleitung der Diskussion durch Frau Appel hin. Neuerdings setze das BMVBS auf den verstärkten Einsatz ingenieurbioologischer Bauweisen, während früher Spundwandbauweisen bevorzugt worden wären. Aus ihrer Sicht sei dies ein deutliches Zeichen für einen gewissen **Paradigmenwechsel** innerhalb der WSV. Ein mittels Steinschüttung sanierter Landwehrkanal könne für Ministerium und WSV Modellfunktion bekommen. Mehrere Teilnehmer/innen begrüßten diese Entwicklung, äußerten sich jedoch auch dahingehend besorgt, dass der Landwehrkanal zu einer Art „Versuchskaninchen“ werden könne.

Frau Kleimeier äußerte dazu konkret die Sorge, dass eine möglicherweise nicht gelingende Sanierung mit Steinschüttung auf das Mediationsverfahren zurückfallen würde. Ihr sei wichtig, eine Lösung zu wählen, die sicher funktionieren werde.

Kooperation statt Kompromiss

Einige Teilnehmer/innen schlugen vor, jeweils eine Uferseite mit RV Spundwand und eine Uferseite mit RV Steinschüttung zu sanieren, um somit einen Kompromiss für den Einsatz der beiden favorisierten RVen anzustreben. Daraufhin erinnerten die Mediatoren daran, dass Ziel der Mediation eine kooperative Lösung sei, nicht nur ein (womöglich willkürlicher) Kompromiss. Zudem müsse bedacht werden, dass die Entscheidung des Forums für eine Zielvariante für Dritte und insbesondere für die Haushälter/innen nachvollziehbar sein müsse. Das bedeute, dass es fundierte Argumente und überzeugend Gründe geben müsse, weshalb in den jeweiligen Kanalbereichen diese oder jene RV zum Einsatz kommen solle - ansonsten würde das Forum Gefahr laufen, sich unglaublich zu machen. Kriterienkatalog und Interessensammlung hätten u.a. den Zweck eben jene Begründungen nachvollziehbar zu machen.

Herr Kessen versetzte sich in die Rolle eines außenstehenden Prüfers und regte aus dieser Rolle heraus die Teilnehmer/innen dazu an, den **Nutzen bzw. den Mehrwert der einen RV gegenüber der anderen bezogen auf den jeweiligen Streckenabschnitt** – nachvollziehbar benennen zu können.

Im Anschluss an die Diskussion fassten die Mediatoren zusammen, dass es für diesen Abschnitt **zwischen Kottbusser Brücke und Thielenbrücke** keine Ausschlusskriterien für eine der beiden favorisierten RVen gebe.

4. Zusammenfassung und Ausblick

Mehrere Teilnehmer/innen merkten an, dass der Prozess mühsam sei und sie am Ende der Sitzung eine gewisse Erschöpfung und auch ein wenig Enttäuschung darüber empfänden, dass angesichts der noch anstehenden zu besprechenden Streckenabschnitte aus ihrer Sicht ein eher geringer Fortschritt zu verzeichnen sei. Die Mediatoren erklärten, dass es aus ihrer Sicht eine sehr produktive Sitzung gewesen sei, in der viele für die Lösungsfindung wichtige Aspekte erarbeitet und benannt worden seien. Zudem sei deut-

lich geworden, wie ernsthaft die Beteiligten an einer guten Lösung arbeiteten und dass an diese gute Lösung ein hoher Qualitätsanspruch gestellt würde. Zentrales Interesse aller sei es, dass die Lösung, auf die sich dann hoffentlich alle einigten, von allen gleichermaßen gut vertreten werden könne und jede/r einzelne sie als gute, oder doch zumindest für sich auch akzeptable Lösung annehmen könne.

Frau Voskamp fasste die von ihr wahrgenommenen **entscheidenden Kriterien zur Bewertung und Auswahl der einzelnen RVen** in den einzelnen Sanierungsabschnitten zusammen:

- ökologisches Potenzial
- Nachhaltigkeit (im Sinne von Dauerhaftigkeit, Langlebigkeit) der Lösung / des sanierten Bauwerks
- Auswirkungen auf die Kosten
- Nutzbare Breite für jedwede Art von Wasserfahrzeugverkehr
- rasche Umsetzbarkeit der jeweiligen RV.

In der heutigen Sitzung habe die Arbeitsgruppe eine handhabbare **Vorgehensweise für den Abwägungs- und Entscheidungsprozess im jeweiligen Streckenabschnitt** herausgearbeitet, die auf Grundlage konkreter und benennbarer Interessen auch für Dritte nachvollziehbar sei. Insofern es darum gehe, der RV 12 oder der RV 17 / RV 18 – Spundwand oder Steinschüttung / Verklammerung – den Vorzug zu geben, haben sich folgende Fragen und ihre Beantwortung als hilfreich herauskristallisiert:

- Handelt es sich um einen Uferabschnitt mit hohem oder flachem Ufer?
- Wie viele Bäume welcher Art haben in diesem Abschnitt überhängende Baumkronen?
 - ⇒ bei „viele“ würde eher eine Steinschüttungslösung favorisiert
 - ⇒ bei „keine“ oder „wenige“ würde eher eine Spundwandlösung favorisiert
- Welche Bodenbeschaffenheit liegt in diesem Abschnitt vor?
 - ⇒ bei eher „hartem“ Boden würde eher eine Steinschüttungslösung favorisiert
 - ⇒ bei eher „weichem“ Boden würde eher eine Spundwandlösung favorisiert.

Diese Kriterien stellten lediglich Anhaltspunkte dar – Art und Anzahl der Bäume und Bodenbeschaffenheit seien nicht die einzigen Kriterien für die eine oder andere Favorisierung. Eine differenzierte Betrachtung am konkreten Abschnitt werde dadurch nicht ersetzt.

Aus Sicht der Mediatoren sei die Gruppe in der heutigen Sitzung daher einen großen Schritt vorangekommen. Wichtig sei es dabei, kontinuierlich sicherzustellen, dass die Beteiligten jeweils dasselbe Verständnis von den sehr komplexen Zusammenhängen und Inhalten des Besprochenen hätten.

Frau Bodenmeier nannte noch einmal die **To-Do's**, die sie sich für die nächste Sitzung notiert hatte:

- Anfertigen von jeweils einer Schnitt-Zeichnung für die 5 RVen, aus der die Einengung des Kanals und damit die nutzbare Breite des Kanals erkennbar werde
- Aufzeigen von Markierungsbedarfen, variantenbezogen
- Aufzeigen von Erfahrungen der WSV in vergleichbaren Situationen mit Steinschüttung
- Überlegungen zur attraktiven Ausgestaltung von Verkehrsregelungen im Kanal (z.B. auch für Wassertaxis)
- Herr Grondke ergänzte: Festlegungen zum „Mindestfahrband“ sowie zum „Mindestfahrband + x“ für Paddler (Freizeitverkehr) und Wassertaxis sowie Überlegungen zu möglichen Begegnungsstellen, Ausnahmegenehmigungen für Zweirichtungsverkehr.

5. Verabschiedung

Da an der nächsten Sitzung der Lösungssondierungsgruppe am 15.10.2012 weder Herr Lingenauber noch Frau Kayser teilnehmen könnten, regte Herr Lingenauber an, dass Herr Bappert an der Sitzung teilnehmen sollte. Die Mediatoren verwiesen darauf, dass Herr Bappert ohnehin im Email-Forumsverteiler sei. Eine

explizite Teilnahmebitte müsste Herr Lingenauber selbst an ihn richten. Herr Bappert sei herzlich willkommen.

Um 21:00 Uhr schlossen die Mediatoren die Sitzung und verabschiedeten die Teilnehmer/innen bis zum nächsten Montag zur 16. Lösungssondierungsgruppensitzung.