
17. Sitzung Lösungsfindungsgruppe

Beschlossenes Protokoll

Datum: 24. Oktober 2012

Uhrzeit: 16.45 bis 21.15 Uhr

Ort: WSA Berlin

Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen

Protokollantin: Pauline Rocholl

Teilnehmer/innen:

WSA Berlin: Frau Bodenmeier, Herr Scholz, Herr Dohms, Herr Heier

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

Denkmalschutz: Frau Kayser / Oberste Denkmalschutzbehörde, Herr Bappert / Denkmalgutachter, Herr Lingenauber / Landesdenkmalamt

Schifffahrt: Herr Heß, Frau Höfler, Herr Hiller, Herr Gersbeck

BfG (Bundesanstalt für Gewässerkunde): Frau Appel

Tagesordnung

- 1. Begrüßung**
- 2. Ergebnisse der Prüfaufträge aus den letzten beiden Lösungsfindungsgruppensitzungen**
- 3. Neue Erkenntnisse seit der letzten Lösungsfindungsgruppensitzung**
- 4. Weiteres Vorgehen und Termine**
- 5. Verabschiedung**

1. Begrüßung

Die Mediatoren begrüßten die Teilnehmer/innen zur 17. Sitzung der AG Lösungsfindung. Herr Panhoff, Herr Rehfeld-Klein und Herr Lücking ließen sich für diese Sitzung entschuldigen.

Frau Voskamp berichtete, dass Herr Rehfeld-Klein und Herr Lücking den Mediatoren am Sitzungstag jeweils eine schriftliche Stellungnahme übersandt und darum gebeten hatten, diese in die Diskussion einzubringen.

2. Ergebnisse der Prüfaufträge aus den letzten beiden Lösungsfindungsgruppensitzungen

Frau Bodenmeier stellte anhand einer Powerpoint-Präsentation¹ die Ergebnisse der Prüfaufträge vor:

- **Ergebnis des Variantenvergleichs RV 17 und RV 18²**

¹ Siehe PP-Präsentation auf der Internetseite www.landwehrkanal-berlin.de => „Materialien und Texte“ => „Arbeits- und Zwischenstände“ (Intranet wegen vertraulich zu behandelnder Inhalte, insbesondere zu Kosten)

² RV 17: Steinschüttung 1:3; RV 18: Steinschüttung teilverklammert 1:2 (vgl. o.g. PP-Präsentation, Seite 4)

- **Statisch-konstruktiv** seien die beiden RVen 17 und 18 als **gleichwertig** anzusehen;
- RV 18 sei bei einer **Geländehöhe** bis 34,50 m / 34,60 m einzusetzen, während RV 17 für alle Geländehöhen einsetzbar sei;
- Bei „schwerem“, d.h. „schwer rambbarem“³ **Boden** seien RV 17 und RV 18 gegenüber den anderen drei RVen der engeren Wahl (RV 11, RV 12) vorzuziehen.
- Prüfung, ob und inwieweit **Ersatz von RV 12 gegen RV 17 bzw. 18 möglich sei**: An Stellen, an denen bisher (insbesondere wegen nautischer oder baulicher Notwendigkeiten, bspw. an Brückenbauwerken) seitens der WSV RV 12 vorgeschlagen sei und an denen schwere Böden und überhängende Baumkronen vorhanden seien, wäre es möglich, Spundwandbohlen gestückelt einzubringen und die Abschnitte zu splitten: in solche mit RV 12 und solche mit RV 17 bzw. RV 18. Jeder Wechsel der Bauweise erfordert ggf. eine **Beschilderung**. Daher sei es erforderlich, in solchen Abschnitten vor einer Entscheidung zu prüfen, ob und inwieweit eine dem Erscheinungsbild des Denkmals gerechte Beschilderung möglich sei.

▪ **Sanierung der Ziegelflachsicht**

Frau Bodenmeier trug vor, dass das „**Phänomen der Ziegelflachsicht**“ **einmalig** sei im Bestand der Uferbauwerke der WSV. In Rücksprache mit der BAW sei deutlich gemacht worden, dass dies bei der Ausschreibung besonders zu berücksichtigen und eine qualifizierte Ausführung und Bauaufsicht sicherzustellen sei. Frau Bodenmeier stellte anhand der PP-Präsentation die beabsichtigten Arbeitsschritte zur Sanierung der Ziegelflachsicht vor.

Im Rahmen der sich daran anschließenden Diskussion wurde deutlich, dass sich an diesem zentralen baukonstruktiven Detail zeige, wie wichtig es sei, einen **Denkmalarchitekten** von Anfang an adäquat einzubeziehen: Ziel für den Denkmalschutz sei eine „denkmalgerechte, erhaltende Sanierung“ gegenüber einer ersetzenden Sanierung. Herr Scholz betonte, dass aus statischen Gründen zwingend die Wiederherstellung eines kraftschlüssigen Verbundes benötigt werde. Er betonte, dass die Einbindung eines Denkmalarchitekten vorgesehen und in den Kostenberechnungen als Fachbeitrag / Fachberatung enthalten sei. Die Details würden seiner Ansicht nach jedoch erst in der späteren Ausführungsplanung festgelegt werden. Herr Lingenauber drängte darauf, diesbezüglich fortlaufend am Ball zu bleiben, dem Denkmalschutz komme es auf die Klärung des konkreten WIE an, um anstehende Entscheidungen mittragen zu können.

Herr Scholz bestätigte dies und sagte zudem einen baubegleitenden Denkmalschutz zu. Herr Lingenauber bedankte sich für die Klarstellung und Bestätigung dieser aus Sicht des Denkmalschutzes zentralen Vorgehensweise.

Die Vertreter des Denkmalschutzes betonten darüber hinaus die Notwendigkeit der Form- bzw. Materialtreue – wieder mit Ziegel zu arbeiten, sei ggf. nicht mehr Stand der Technik, möglicherweise könnten andere geeignete Materialien wie bspw. besser aufquellender Mörtel, wie Herr Bappert einbrachte, eingesetzt werden.

Im Rahmen der Erläuterung der Sanierungsschritte wurde sichtbar, dass die Sanierungsarbeiten der Ziegelflachsicht unterhalb der Wasseroberfläche stattfinden würden. Dies warf viele Fragen auf, bspw. hinsichtlich

- den Anforderungen an die wasserseitige Bauüberwachung (Tauchausrüstung);
- der Materialverwendung und der Bauweise: Mörtel um den Ziegel herum einbringen oder eher den Ziegel in den Mörtel setzen, Ziegelmaterial bei (ggf.) notwendigem Ersatz, geeigneter Mörtel u.a.;

³ „Rammen“ sei laut WSV als Kategorie und nicht als Einbringtechnik zu verstehen (vgl. o.g. PP-Präsentation, Seite 8)

- der Frage, welche Gedanken sich die Erbauer des Landwehrkanals seinerzeit bei dieser (einmaligen) Bauweise gemacht hätten: steckte dahinter ein besonders genialer Ansatz oder war es nur damals verfügbares Material, welches es heute in besserer Form gebe?

Das WSA verwies darauf, dass es Ziel der Konzeption HU-E sei, die erforderlichen finanziellen Mittel zu besorgen, und dass einige der aufgeworfenen Fragen daher erst zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich in der Ausführungsplanung, beantwortet werden könnten und würden.

Viele der Teilnehmer/innen baten zugunsten einer besseren Nachvollziehbarkeit um eine **Werkzeichnung** bzw. Prinzipskizze zur vorgesehenen Sanierungsweise der Ziegelflachsicht, was das WSA zusagte.

Frau Bodenmeier erläuterte, dass deutschlandweit keine Erfahrungen vorlägen, die auf diese Sanierungsaufgabe der Ziegelflachsicht unter Wasser übertragbar bzw. anwendbar seien. Herr Bappert verwies darauf, dass die Ziegelflachsicht die Achillesferse des Bauwerks darstelle und hier besonders sorgfältig zu untersuchen, zu planen und auszuführen sei. Die Teilnehmer/innen vereinbarten, das WSA dahingehend unterstützen zu wollen, dass alle suchen helfen, wer ggf. wie mit Fachwissen und Erfahrung unterstützen könnte. Willkommen seien **Ideen und Vorschläge sowie Kontaktmöglichkeiten zu ggf. auch internationalen Experten**. Es wurden Vermutungen angestellt, ob ggf. in den Niederlanden oder in Italien (Venedig) derartige Erfahrungen vorhanden sein könnten, und es wurde überlegt, wer ggf. mit Kontakten bereits jetzt weiterhelfen könne. Der Vorschlag eines **internationalen Symposiums** zu diesem Thema, der bereits zu Beginn des Mediationsverfahrens aufgekommen war, wurde erneut aufgegriffen. Frau Bodenmeier ergänzte, sie freue sich über jede Form der Anregung, gleich ob Zeitungsartikel oder persönliche Kontakte. Die Zusage, dass die fachliche Verantwortung beim WSA liege, solle damit keineswegs aufgeweicht werden und sei weiterhin gültig.

▪ **Kosten**

Frau Kayser und Herr Lingenauber führten aus, dass es wichtig sei, die bautechnischen Detailfragen der Sanierung möglichst frühzeitig zu klären, da die Bauweisen und Sanierungsziele Auswirkungen auf Materialeinsatz und Kosten hätten. Hierbei gehe es darum, **frühestmöglich Transparenz über realistische Kostenannahmen** herzustellen. Überraschungen hinsichtlich der Kostenentwicklung bei der Ausführung sollten vermieden werden (wie bspw. beim Flughafen BER). Herr Scholz erläuterte, dass die Kosten im Detail erst im Rahmen der AU (Ausführungsunterlage) ermittelt würden. Den Beteiligten war wichtig sicherzustellen, dass etwaige später auftretende Kostensteigerungen weder auf den Denkmalschutz noch auf das Mediationsverfahren zurückfallen sollten, sondern dass im Mediationsforum frühzeitig auf diese möglichen Gefahren hingewiesen worden seien. Die Mediatoren fassten zusammen, dass sich aus der Diskussion ein **zweigleisiges Vorgehen** herauskristallisiere: zum einen gehe es darum, jetzt rasch innerhalb des anvisierten Zeitrahmens bis Jahresende 2012 den HU-Entwurf fertig zu stellen – für viele Beteiligte würde das Einholen weiterer Informationen eine Verzögerung nicht rechtfertigen – und zum anderen sei vielen wichtig, bezüglich der erforderlichen Informationen am Ball zu bleiben und diese nicht etwa auf die lange Bank zu schieben. Frau Kayser betonte, dass es zwar wichtig sei, denkmalgerecht vorzugehen, dass es hier jedoch vor allem um eine **nachhaltige Sanierung** gehen müsse und es dazu einer sorgfältigen Bearbeitung der Prüfaufträge an die WSV bedürfe.

Frau Kleimeier erinnerte daran, dass sie frühzeitig deutlich gemacht habe, dass die Sanierung der Ziegelflachsicht eine zentrale Herausforderung sei. Nach der kürzlich geführten Rücksprache mit Prof. Heilmann, bei der viele für sie bis dahin offenen Fragen geklärt werden konnten, sei deutlich geworden, dass die Sanierungsmethoden der engeren Wahl unter der Bedingung einer ordnungsgemäßen Sanierung der Ziegelflachsicht gleichwertig seien. Das sei auch von den Vertreter/innen des WSA in den letzten Lösungssondierungssitzungen betont und bestätigt worden. Aus ihrer Sicht gehe es nun darum, dass das

WSA alles daran setze, diese Zusage – die seitens der WSA hier nochmals bekräftigt wurde - einzulösen. Herr Scholz erklärte, dass die Kostenermittlung, die im HU eingereicht werde, auf Grundlage des heutigen Wissensstandes erstellt werde und mögliche Kostensteigerungen regelmäßig nicht eingerechnet würden. Ein Debakel wie beim BER (Flughafen Berlin-Brandenburg) sei zu vermeiden, betonten alle Beteiligten. Herr Dohna wollte im Protokoll vermerkt wissen, dass die im Verfahren beteiligten Bürger/innen darauf hingewiesen hätten, dass sie bei dieser Haltung der WSV ein BER-Kostendebakel befürchteten.

Herr Lingenauber schlug vor, in den HU-Entwurf aufzunehmen, dass es Ziel sei, eine „**materialgerechte und statisch gleichwertige Sanierung**“ durchzuführen. Auf Nachfrage erläuterte er, dass dies bedeute, dass mit dem vorgefundenen (historischen) Material versucht werde zu arbeiten. Das müsse nicht bedeuten, dass das vorhandene Material verwendet werde, sondern es könne auch bedeuten, dass auf dieser Basis nach neuem, geeigneten Material gesucht werde (bspw. neuer Ziegel, neuer Sandstein u.a.). Herr Scholz unterstützte diese Idee und sagte zu, dass das WSA aktiv nach hilfreichen Erfahrungswerten andernorts suchen werde. Wichtig sei, dass die entsprechende Recherche bereits jetzt beginne und nicht erst im Rahmen der AU, erklärten die Teilnehmer/innen.

In der Diskussion zeigte sich, dass bezüglich der Kosten für die einzelnen RV (v.a. bezüglich der Kosten für die Sanierung der Ziegelflachsicht) noch Prüfungs- und Überarbeitungsbedarf bestehe. Das WSA sagte zu, dass dies kurzfristig erfolgen werde.

Die Teilnehmer/innen hielten einvernehmlich fest, dass **nachhaltig, dauerhaft, denkmal- und materialgerecht** zu sanieren sei und dass bereits jetzt jede/r der Teilnehmenden aufgerufen sei, hilfreiche Informationen einzubringen. Ziel sei es – wie bereits mehrfach betont -, eine möglichst realistische Kostenschätzung für die Konzeption HU-E zu erreichen.

▪ **Unterhaltungsplan**

Herr Hess erinnerte daran, dass das Ingenieurbüro Krebs und Kiefer betont habe, wie wichtig es sei, dass ein **Unterhaltungsplan** auch für das eigentliche Bauwerk (über die BWI hinaus) für den Landwehrkanal aufgestellt werde. Herr Scholz bestätigte dies und erklärte, dass dies im Kapitel „Wirtschaftlichkeit und Begründung der Maßnahmen“ in den HU-E einfließen werde.

▪ **Differenzierte Betrachtung einzelner RVen**

Aufgrund eines zwischenzeitlich vom WSA vorgenommenen Rankings der einzelnen RV zu unterschiedlichen Aspekten entstand eine Diskussion darüber, ob solche Rankings überhaupt hilfreich sei. Die Mediatoren erläuterten, wie es zu dem Ranking hinsichtlich der ökologischen Potenziale gekommen sei: zuerst seien auf Basis von Interessen Unterschiede zwischen einzelnen RV herausgearbeitet worden und erst anschließend sei gemeinsam überlegt worden, ob und inwiefern sich daraus ein Ranking ableiten ließe. Einzelne **Rankings** seien jeweils **im Konsens** zustande gekommen: die jeweiligen Rankings wurden nicht von einer Gruppe jeweils bestimmt. Im Ergebnis kamen die Beteiligten darin überein, ein Ranking die Komplexität und Differenziertheit der Betrachtungen nicht abbilden könnten, daher nicht hilfreich seien für den weiteren Fortgang und auf sie verzichtet werde. Frau Bodenmeier sagte zu, diese vom WSA vorgenommenen Rankings aus der PP-Präsentation zu entfernen.

Während die Vertreter des Denkmalschutzes die RV 12 als diejenige ansahen, die die Substanz und das Erscheinungsbild des Landwehrkanals am besten sichere, erläuterte Frau Kleimeier noch einmal kurz ihre Erkenntnisse aus dem Gesprächstermin mit Herrn Prof. Heimann dazu. Dieser habe die Ansicht vertreten, dass das WSA in der Lage sein werde, dass auch mittels einer fachgerecht eingebrachten Steinschüttung eine denkmalgerechte Sanierung sichergestellt werden könne. Voraussetzung sei, dass die ordentliche Sanierung der Uferwand hinter der Steinschüttung erfolgt inklusive der Ziegelflachsicht. Das WSA habe

in den letzten Sitzungen mehrfach ausdrücklich versichert, dass es sich bei der Steinschüttung RV 17 um eine technisch gleichwertige Sanierung handele. Somit habe sie für sich keinen vernünftigen Grund mehr erkennen können, die RV Steinschüttung weiterhin anzuzweifeln.

Schifffahrt und Bootsverkehr

Herr Dohms stellte weitere Ergebnisse der Prüfaufträge an das WSA vor. Anliegen sei es gewesen, zu prüfen, ob und inwieweit **RV 12 durch RV17 bzw. RV 18** ersetzt werden könne ohne Beeinträchtigung der Schifffahrt. Alle zeichnerischen Darstellungen in der Präsentation seien nun maßstabsgerecht umgesetzt. Herr Dohms erläuterte die Herangehensweise:

- Eine Konstellation **RV 12 / RV 12** (= Spundwand linkes und rechtes Ufer) sei für die Schifffahrt auf der gesamten Kanallänge unproblematisch.
- Die Konstellation **RV 17 / RV 17** (Steinschüttung / Steinschüttung, jeweils 1:3) sei am spannendsten (in der Regel seien 22 m Kanalbreite vorhanden):
 - bei dieser Konstellation würden in der Geraden 21,49 m Kanalbreite benötigt, so dass dies **in den Geraden problemlos** sei für die derzeit verkehrende Schifffahrt;
 - **Kurvenbereiche** seien **jeweils individuell** zu prüfen, generell gültige Aussagen könnten nicht getroffen werden; Herr Dohms sei zuversichtlich, dass es für die derzeit verkehrende Schifffahrt passen könnte; an einer exemplarisch gezeigten Kurve (bei km 9,5) würde bspw. eine Breite von 26,14 m benötigt.

Herr Scholz erläuterte, dass in der Vergangenheit an vielen Stellen im Kanal keine Begegnung hätte stattfinden dürfen. Da sich die Schiffsführer abgesprochen hatten, funktionierte dies dennoch. Die kritischste Stelle sei der Bereich der Großbeerenbrücke.

Frau Bodenmeier stellte die **Erkenntnisse für kleinere Wasserfahrzeuge** vor (Folien 27, 28, 29):

- **RV 12:** jeweils ein Kanu könnte seitlich fahren, Abstände adäquat;
- **sowohl RV 17 als auch RV 18** stellten beide keine Einschränkung für muskelbetriebene Boote dar, auch der Sicherheitsabstand bleibe gewahrt;
- **RV 17:** Das Verhältnis von 1:3 bei RV 17 würde ein großes Schiff mehr in der Mitte halten, wodurch ggf. mehr Sicherheit für die kleinen Fahrzeuge gegeben wäre;
Aus statisch-konstruktiven Gründen sei RV 17 bis zur beschriebenen Geländehöhe einsetzbar;
- **RV 18** biete ausreichend Standsicherheit und eine geringere Einengung, was sich positiv auf den Abfluss auswirke; eher geringer Materialeinsatz und Arbeitsaufwand zu erwarten.

Mehrere Sitzungsteilnehmer/innen äußerten, dass sie dies so noch nicht nachvollziehen könnten – insofern bspw. ein Betonverguss nur bei kühlen Wassertemperaturen (im Winter) erfolgen könne, insbesondere um die Sauerstoffzehrung zu minimieren, hielten sie die Unterhaltung und den Nachprofilierungsbedarf für aufwändiger.

Herr Scholz erklärte, die bestehende Flotte nicht dezimieren zu wollen. Wenn es jedoch nötig werden sollte, würde er die nötigen Entscheidungen treffen und ggf. Einschränkungen vornehmen.

Frau Bodenmeier erläuterte, dass Sportboote der Fahrgastschifffahrt ausweichen müssten. In der Praxis führen diese hintereinander her. Verstöße gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit würden geahndet. Herr Hiller erläuterte, dass es sich bei etwa 80% der Unfälle um Rammungen in Häfen handelte und Unfälle

le kaum in freier Fahrt vorkämen. Für den **Begegnungsfall von drei Bootsarten** (Fahrgastschiff, Sportboot und muskelbetriebenes Boot), der in der Praxis häufig vorkomme, seien jedoch Lösungsansätze gefragt und intelligente Vorschläge zur Regelung von solchen Begegnungsfällen willkommen.

Herr Scholz erläuterte, dass mit dem Schifffahrtsbüro im WSA gemeinsam bereits Überlegungen angestellt worden seien. Drei Stellen kämen als **Ausweichstellen** in Frage: Lohmühlenufer, Urbanhafen und Unterschleuse.

Alle Beteiligten wünschten sich das Aufzeigen **kreativer und intelligenter Lösungsmöglichkeiten** für die Ausgestaltung möglicher Begegnungsfälle bei einschiffigem Fahrgastschiffverkehr im Kanal, insbesondere für kleine Boote und über die drei genannten Begegnungsstellen hinaus. Diese zu findenden Lösungen sollten einfach zu handhaben sein. Die Beteiligten sprachen sich dafür aus, dies im HU-E noch möglichst offen zu formulieren.

Eine wichtige Erkenntnis sei aus Sicht der Teilnehmer/innen auch gewesen, dass die Untersuchungen gezeigt hätten, dass die **Spundwandvariante RV 12 vor allem für große Schiffe Vorteile haben**. Sobald **kleine Boote** hinzukämen, erwiesen sich andere Lösungen wie die **Steinschüttung (RV 17)** als vorteilhafter. Herr Scholz verwies darauf, dass die Begegnungsmöglichkeiten im Einzelnen über Verwaltungshandeln zu regeln sein würden.

Herr Hess und Herr Hiller diskutierten unterschiedliche Begegnungsoptionen mit unterschiedlichen Bootsbreiten und plädierten dafür, dass ein insgesamt möglichst breiter Querschnitt als wünschenswert für die (kleinen) Boote im Protokoll festgehalten werde. Alle Teilnehmer/innen kamen darin überein, dass die Höchstgeschwindigkeit im Kanal 6 km/h künftig nicht mehr überschreiten sollte.

3. Neue Erkenntnisse seit der letzten Lösungs Sondierungssitzung

▪ Kosten

Die Beteiligten freuten sich darüber, dass **der im Mediationsverfahren gemeinsam entwickelte Vorschlag kostengünstiger sei als der erste Vorschlag des WSA**.

Mehrere Teilnehmer/innen baten darum, Material- und die Arbeitskosten jeweils separat aufzuzeigen.

▪ RV 17 / RV 18

Frau Kleimeier erkundigte sich danach, weshalb an keiner Stelle der Vorschlag umgesetzt worden sei **RV 18 in RV 17** zu ändern. Der Prüfauftrag aus der letzten Sitzung habe gelautet, dies einmal grundsätzlich auf seine Machbarkeit hin zu prüfen. Herr Dohms verwies darauf, dass RV 18 aus statisch-konstruktiver Sicht bis zu einer Geländehöhe von 34,50 m gut einsetzbar sei. Er erklärte, dass das WSA das umsetze, was notwendig sei und zählte noch einmal die Vorteile der RV 18 auf:

- geringerer Material- und Arbeitsaufwand
- geringere Einengung des Gewässerquerschnitts
- in der Geraden sei die Schifffahrt mit der bestehenden Flotte abgesichert
- auch in Kurven sehe das WSA bevorzugt RV 18 vor.

Er erklärte, dass das WSA den Gewässerquerschnitt nicht stärker einschränken wolle als notwendig. Aus Sicht des WSA stehe RV 18 besser da als RV 17.

Frau Kleimeier erinnerte an das Schreiben von Herrn Rehfeld-Klein/SenStadtUm, in dem es geheißen habe, dass die RV 18 / Verklammerung rechtzeitig beantragt und genehmigt werden müsse. Dies sei aus ihrer Sicht deutlich aufwendiger und spreche dafür, der RV 17 den Vorzug zu geben. Zudem könne diese RV nur in der Winterbauzeit umgesetzt werden.

Herr Scholz ergänzte, dass er bei RV 18 dahingehende Vorteile sehe, dass sie weniger Grundfläche in Anspruch nähme und der Aufwand der Kampfmittelsuche geringer wäre. Ihm sei jedoch vor allem eine konsensuale Lösung wichtig, dies wolle er aktiv unterstützen. Er halte die Unterschiede zwischen RV 17 und RV 18 für wenig signifikant und erklärte sich **bereit, die RV 17 anstelle der RV 18** einzusetzen, wenn dies der Wunsch des Forums sei.

Herr Hiller favorisierte RV 18, da er diese RV für sicherer hielt für Kanuten. Herr Hess äußerte seine Auffassung, dass die Neigung 1:3 ein größeres Schiff stärker einschränke. Die jeweiligen Argumente konnten von allen nachvollzogen werden.

Frau Kayser äußerte, mehr Argumente gehört zu haben, die für RV 17 sprächen. Sie selbst sehe einen signifikanten Unterschied in den Bauzeitmöglichkeiten: RV 17 kann im Winter wie im Sommer gebaut werden, RV 18 nur im Winter. Das hieße, dass sich bei Wahl von RV 18 die Bauzeit verdoppeln könnte.

Herr Scholz sagte zu, **RV 18** nicht mehr als Streckenvariante einzusetzen, **sondern nur noch in Sonderfällen**. Er würde sich gern offenhalten, die RV 18 in der einen oder anderen Kurve einsetzen zu können. **Als Streckenvarianten** kämen damit lediglich **RV 12 (Spundwand) und RV 17 (Steinschüttung)** in Frage.

Herr Kessen las in diesem Zusammenhang auszugsweise aus den aktuellen Emails von Herrn Rehfeld-Klein und Herrn Lücking vor.

▪ **Ökologie**

Herr Appel drängte zur Bearbeitung der ökologischen Themen. Maßnahmen über Kompensationen seien bspw. zeitlich immer weiter nach hinten geschoben worden. Er äußerte seine Befürchtung, dass diese hinten runterfallen könnten. Zusätzlich zu den Kompensationsmaßnahmen erwarte er aktive ökologische Maßnahmen wie bspw. den Raum aufzuzeigen für ökologische Trittsteinbiotope. Die Idee eines Anschlusses an die Tiergartengewässer bringe er seit Beginn der Mediation ein.

Frau Kleimeier schlug vor, nach der Forumssitzung am 5.11.2012 die ökologischen Belange und deren Kosten in einer eigenen **Arbeitsgruppensitzung** durchzuführen, was die Beteiligten befürworteten. In der Forumssitzung werde es darum gehen abzugleichen, ob die Lösungsfindung für alle Beteiligten in der Mediation in die richtige Richtung gehe. In der anschließenden AG-Sitzung zu ökologischen Themen sollten dann idealerweise auch **alle Beteiligten kommen**, die dazu etwas beitragen könnten. Alle Teilnehmer/innen bekräftigten ihr Anliegen, die Fertigstellung der Konzeption HU-E bis zum Jahresende 2012 aktiv unterstützen zu wollen.

▪ **Anlegestellen**

Auch die **Anlegestellen** müssten verortet werden und dürften in der Kostenplanung nicht vergessen werden, erinnerte Frau Kayser. Sie bat darum, in den Darstellungen auch aufzunehmen, wo Anlegestellen verortet würden und wo dies unproblematisch möglich sei.

Herr Bappert verwies auf das Denkmalgutachten, in dem geeignete Stellen für Anlegestellen und Ausstiegsmöglichkeiten für Nutzer/innen kleinerer Boote aufgezeigt worden seien. Derzeit gebe es 15 Vorschläge, von denen sicher nur einige umgesetzt werden könnten. Zudem regte er an, RV 12 und RV 17 in bestimmten Bereichen zwecks Ausstiegstellen zu tauschen. Dieses Patchwork würde dann vom Denkmal-

schutz bzgl. hinsichtlich einer ggf. zusätzlichen Markierung zu überdenken sein. Er bat darum, dass die entsprechende **Karte aus dem Denkmalgutachten** in der Forumssitzung am 5.11.2012 gezeigt werde. Ggf. könnten sog. Merkposten in den HU-E aufgenommen werden.

Herr Hess erläuterte, dass auch bei RV 17 Anlegstellen möglich seien (bspw. Steganlagen).

Mehrere Beteiligte plädierten dafür, dass die jeweiligen Themen auch mit geschätzten Kosten belegt würden.

Alle Beteiligten betonten nochmals, dass es nur noch wenige Wochen bis zum Jahresende 2012 und damit bis zum Ablauf der Einreichfrist des HU-E seien.

3. Weiteres Vorgehen und Termine

- **Vorbereitung der Forumssitzung am 5.11.2012: Was wird hierfür ggf. noch benötigt?**

Mehrere Teilnehmer/innen baten darum, zusätzlich zur Verortungstabelle auch einen **Plan** oder eine **Karte** zu erhalten, die den aktuellen Planungsstand darstelle. Die Pläne sollten für den jeweiligen Abschnitt die vorgeschlagene **RV** enthalten, den **Baumbestand** sowie die verschiedenen Kanalquerschnitte. Die Pläne/Karten sollten in Papierform vorliegen. Die Beteiligten einigten sich auf einen Maßstab von **1:1.000**.

Eine Stunde vor Sitzungsbeginn der Forumssitzung würden alle benötigten aktuellen Unterlagen aushängen zur Durchsicht und Vorbereitung.

Die Mediatoren sagten zu, **alle Unterlagen**, die **zur individuellen Vorbereitung** der einzelnen Beteiligten nötig und hilfreich seien, vorab nochmals zu versenden, so dass sich alle vor der Sitzung auf den aktuellen Diskussionsstand bringen könnten.

Herr Lingenauber und Frau Kayser baten das WSA um Übersendung von **Planunterlagen digital und auf Papier**.

Frau Kayser sprach den Wunsch aus, das Verfahren und seine Ergebnisse beim **Landesdenkmalrat** vorzustellen.

Herr Dohna und viele weitere Teilnehmer/innen hofften auf ein Interesse der **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Abteilung I**, das sich auch in einer Teilnahme an der Forumssitzung zeigen würde. Sie bedauerten erneut das insgesamt sehr schwache Interesse dieser Abteilung an der gemeinsamen Arbeit.

Die Mediatoren berichteten von einer Presseanfrage mit dem Ziel einer passiven Teilnahme an Sitzungen des Verfahrens, was die Teilnehmer/innen einvernehmlich ablehnten.

4. Verabschiedung

Um 21:15 Uhr schlossen die Mediatoren die Sitzung, verabschiedeten die Teilnehmer/innen und wünschten einen schönen Abend.