

8. Sitzung AG „Lösungssondierung“ **Beschlossenes Protokoll**

Datum: 21. Mai 2012
Uhrzeit: 16.00 – 19.30 Uhr
Ort: WSA Berlin
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen
Protokollant: Moritz Weißenhorn

Teilnehmer/innen:

WSA Berlin (AG Landwehrkanal): Frau Bodenmeier, Herr Dohms, Herr Röske
BI/Verein bzw. Anwohner/innen: Frau Dorbert, Herr Appel, Frau Kleimeier, Frau Fortwengel
SenStadtUm (vormals SenGUV): Herr Rehfeld-Klein
Denkmalgutachter: Herr Bappert
Oberste Denkmalschutzbehörde (SenStadtUm): Frau Kayser
Schifffahrt/Reedereien: Herr Gersbeck (Reederverband), Herr Grondke (BdB), Herr Loch (Stern und Kreis Schifffahrt GmbH), Herr Freise (Reederei Riedel)

Tagesordnung

1. Begrüßung

2. Informationsbedarfe zum Ausfüllen des Kriterienkatalogs

- Transparenz über Fahrbänder
- Online-Bereitstellung aktueller Unterlagen
- Nutzen-Kosten-Analyse: Transparenz über das WIE

3. Transparenz über Realisierungsvarianten

- Bedarfe und Hinweise
- Umgang mit dem Kriterium „Kosten“

4. Durchführung von Arbeitsschritt 3 gemäß Ablauf Zielvariantenfindung:

Reduktion auf handhabbare Anzahl von Realisierungsvarianten: Begründetes Ausschließen anhand von zentralen Knaller-Kriterien

5. Nächste Termine

1. Begrüßung

Die Mediatoren begrüßten die Teilnehmer/innen zur 8. Sitzung der AG „Meilensteine“:

Die Teilnehmer/innen stellten gemeinsam fest, dass bis auf die Vertreter/innen des Naturschutzes, insbesondere von BUND und NABU, die für den heute anstehenden Diskurs relevanten Interessengruppen vertreten sind. Das Fehlen des Naturschutzes wurde allseits sehr bedauert.

Herr Dohna ließ sich für seine Abwesenheit entschuldigen.

Frau Voskamp verlas den vorab versandten Tagesordnungsvorschlag, der daraufhin von allen beschlossen wurde, und verwies darauf, dass dieser sich an der im Forum verabredeten Vorgehensweise zum Ablauf der Zielvariantenfindung orientiere.

Herr Dohms erklärte, dass es seitens der WSV noch keinen neuen Struktur- und Zeitplan für die Erstellung der Konzeption HU (Haushaltsunterlage) Entwurf gebe.

2. Informationsbedarfe zur Ausfüllung des Kriterienkatalogs

▪ **Transparenz über Fahrbänder**

Herr Loch legte dar, dass für ihn bzw. für alle Reedereien die Befahrbarkeit des Kanals mit ihren jeweiligen Flotten, d.h. „Nutzung der vorhandenen Flotte“ das wichtigste Prüfkriterium darstelle. Bezogen auf die vorliegenden Realisierungsvarianten sei eine Aussage wie „Einschränkung des Fahrbandes“ zur Beurteilung des Kriteriums zu ungenau. Für ihn sei bspw. von besonderer Bedeutung, dass das derzeit größte im Landwehrkanal verkehrende Schiff (Abmessungen: 7m x 48m) auch künftig im Kanal fahren könne. Es wurde deutlich, dass es noch konkretere Angaben bezüglich der Fahrbänder bedürfe, um mögliche Auswirkungen aussagekräftig beschreiben zu können.

Herr Dohms erläuterte, dass das WSA derzeit dabei sei, den IST-Zustand des Fahrbandes zu ermitteln, um anhand dessen feststellen zu können, wo eine Sanierung/Instandsetzung auch eine Änderung des Fahrbandes mit sich bringen würde.

Die Mediatoren erinnerten an Erkenntnisse früherer AG-Sitzungen, in denen wichtige Aspekte wie z.B. der Schiffgrößen bereits diskutiert worden seien. Auch Zwischenstände zur Ermittlung der Fahrbänder seien von Herrn Scholz unter dem Vorbehalt der Prüfung und Weiterentwicklung bereits 2011 vorgestellt worden. Die Vertreter des WSA wiesen darauf hin, dass daran weiter gearbeitet worden sei und es zwischenzeitlich aktualisierte Erkenntnisse gebe, deren Ergebnisse in Kürze vorlägen und dann auch präsentiert werden könnten. Einzelne Teilnehmer/innen äußerten sich enttäuscht darüber, dass diese Ergebnisse noch nicht vorliegen und für den jetzt anstehenden Arbeitsschritt der Prüfung der Realisierungsvarianten anhand des Kriterienkatalogs herangezogen werden könnten.

▪ **Online-Bereitstellung aktueller Unterlagen: Bauphasen, erste Kostenschätzungen**

Herr Dohms erklärte, dass die Variantendarstellungen zwischenzeitlich dahingehend weiterbearbeitet worden seien, dass nun auch die Darstellung der Bauphasen der einzelnen relevanten Varianten vorliege und dass diese aktualisierten Plandarstellungen in der heutigen Sitzung aushingen.

Die Teilnehmer/innen baten um Bereitstellung dieser aktuellen Planzeichnungen auf der Internetseite des Verfahrens, was Herr Dohms zusagte.

▪ **Transparenz über Nutzen-Kostenanalyse**

Mehrere Teilnehmer/innen baten darum, Transparenz herzustellen über das WIE der Nutzen-Kosten-Ermittlung der jeweiligen Variante. Die WSA-Vertreter nahmen diese Bitte auf.

3. Transparenz über Realisierungsvarianten

Herr Kessen stellte fest, dass Konsens darüber hergestellt worden sei, dass die derzeit vorliegenden 28 Realisierungsvarianten alle Möglichkeiten der Sanierung / Instandsetzung umfassen würden. Der nun anstehende Arbeitsschritt würde darin bestehen, - sofern möglich - die Anzahl der Realisierungsvarianten auf eine handhabbare Größenanzahl zu bringen.

Herr Dohms erläuterte die zwischenzeitlich vom WSA erarbeitete Übersicht in Tabellenform¹:

Sie enthielt eine Bewertung der 28 Varianten aus Sicht der WSV sowie eine Kostenermittlung. An drei Varianten wurde beispielhaft erläutert, wie die Kosten ermittelt worden seien.

Die Mediatoren schlugen vor, jede der 28 Varianten Spalte für Spalte durchzugehen, um einen Gesamtüberblick zu erhalten.

Die Arbeitsgruppe diskutierte ausführlich über die Art und Weise des weiteren Vorgehens.

Im Verlauf dieser Diskussion wurden folgende Bedarfe und Hinweise aufgenommen:

- seitens WSV: weitere Informationen zur geplanten Baudurchführung bereitstellen zur Beurteilung der jeweiligen Realisierungsvarianten, bspw.: zu welcher Jahreszeit solle/könne gebaut werden?
- seitens WSV: Erkenntnisse des bereits Gebauten transparent einfließen lassen
- AG Landwehrkanal und ggf. alle: nochmals die Erkenntnisse aus den Diskussionen um Gyropiler und Crushpiler nachvollziehen² (damit die Diskussion von damals nicht jetzt wiederholt werden müsse)
- für Ausschreibungen: einschränkende Rahmenbedingungen beschreiben (Stichwort: Crush- und Gyropiler)

Umgang mit dem Kriterium „Kosten“

Alle stimmten zu, dass das Kriterium „Kosten“ kein Knaller-Kriterium sei und es seine Aussagekraft erst im Zusammenhang mit anderen Kriterien erlange.

Herr Dohms erklärte, dass die in der Tabelle dargestellten Kosten nur für die jeweiligen Basisvarianten gerechnet seien, es zu den Basisvarianten jedoch 6 bis 8 Untervarianten geben könne. In diesem Zuge wurde erneut der Umgang mit einschränkenden Rahmenbedingungen im Rahmen der Ausschreibungen sowie insbesondere die Diskussionen und Erkenntnisse mit Gyropiler und Crushpiler diskutiert (siehe oben unter „Hinweise und Bedarfe“).

4. Durchführung von Arbeitsschritt 3 gemäß Ablauf Zielvariantenfindung:

Reduktion auf handhabbare Anzahl von Realisierungsvarianten: Begründetes Ausschließen anhand von zentralen Knaller-Kriterien

Auf Vorschlag der Mediatoren gingen die Teilnehmer/innen gemeinsam alle 28 Varianten durch und prüften sie dahingehend, ob es Kriterien („Knaller-Kriterien“) gebe, die ein Ausschließen schon jetzt möglich machten, und welche genau das seien; und zu welchen Varianten es noch Informationsbedarfe gebe, um sie so bewerten zu können, dass sie entweder ausscheiden oder im Pool der potenziellen Realisierungsvarianten verbleiben würden.

Alle Forumsteilnehmer/innen wurden gebeten, die bereitgestellten Unterlagen bzw. anhand dessen zu prüfen und dem WSA zurückzumelden, ob und was ggf. noch fehle, um tragfähige Entscheidungen in der Mediation treffen zu können.

¹ In Dateiform allen Forumsteilnehmerinnen am 24.5.2012 per E-Mail bereitgestellt (RV_Matriv...pdf)

² Tipp: Suchfunktion der Internetseite des Verfahrens nutzen: <http://www.landwehrkanal-berlin.de/suchen.html>

Realisierungs-variante	Bemerkungen und Knallerkriterien	Ausschluss ja/nein ggf. für Sonderlösungen	
1	<ul style="list-style-type: none"> - Denkmalschutz (Frau Kayser und Herr Bappert): absolute Einzelfalllösung, nicht als Regelvariante über längere Strecken denkbar - WSA und Schifffahrt: beibehalten, da für einzelne Bereiche denkbar, z.B. an Anlegestellen, Ausstiegsstellen für kleine Boote, Treppenabgänge u.a. - Insgesamt: auf jeden Fall nur in zu modifizierender Form - Kein Knaller-Kriterium spricht gegen diese Variante 	kein Ausschluss	(+)
2	Knaller-Kriterium: keine Standsicherheit herstellbar	Variante wird ausgeschlossen	-
3	<ul style="list-style-type: none"> - vollständiger Ab- und Aufbau der Uferwand erforderlich, sehr kostenintensiv - Zweifel, ob es möglich sei, das Fundament zu durchbohren - absolute Einzelfalllösung, nicht als Regelvariante über längere Strecken denkbar, jedoch z.B. dort wo die Uferwand ohnehin ersetzt werden müsse - Standsicherheit offen, noch zu klären - Ausschluss offen 	<i>Ausschluss offen</i>	?
4	<ul style="list-style-type: none"> - WSA: ausgeschlossen, da durch die Variante 27 modifiziert; konkretere Ausschlussgründe sind vom WSA noch zu analysieren - Variante bspw. denkbar für Bereich des Heckmannufers; nur ohne Bäume denkbar; nur für kurze Strecken - Ausschluss offen 	<i>Ausschluss offen</i>	?
5	Knaller-Kriterium: Bauwerk: „Erhalt (Instandhaltung) und denkmalgerechte Sanierung der Regelbauweise“ und „Erscheinungsbild des Denkmalraums“	Variante wird ausgeschlossen	-
6	Knaller-Kriterium: Bauwerk: „Erhalt (Instandhaltung) und denkmalgerechte Sanierung der Regelbauweise“ und „Erscheinungsbild des Denkmalraums“ (nur als Sonderlösung denkbar für Bereiche ohne Regelbauweise)	Variante wird ausgeschlossen	-
7	Knaller-Kriterium: Bauwerk: „Erhalt (Instandhaltung) und denkmalgerechte Sanierung der Regelbauweise“ und „Erscheinungsbild des Denkmalraums“ (nur als Sonderlösung denkbar für Bereiche ohne Regelbauweise)	Variante wird ausgeschlossen	-
8	Knaller-Kriterium: Bauwerk: „Erhalt (Instandhaltung) und denkmalgerechte Sanierung der Regelbauweise“ und „Erscheinungsbild des Denkmalraums“	Variante wird ausgeschlossen	-
9	Knaller-Kriterium: Bauwerk: „Erhalt (Instandhaltung) und denkmalgerechte Sanierung der Regelbauweise“ und „Erscheinungsbild des Denkmalraums“	Variante wird ausgeschlossen	-
10	<ul style="list-style-type: none"> - WSA: fehlende Standsicherheit - Frau Kleimeier: nochmal genau prüfen, einzige Variante (zusammen mit Variante 11), die das Bauwerk tatsächlich saniert; technisch machbar - Nochmalige Prüfung, Ausschluss offen. 	<i>Ausschluss offen</i>	?

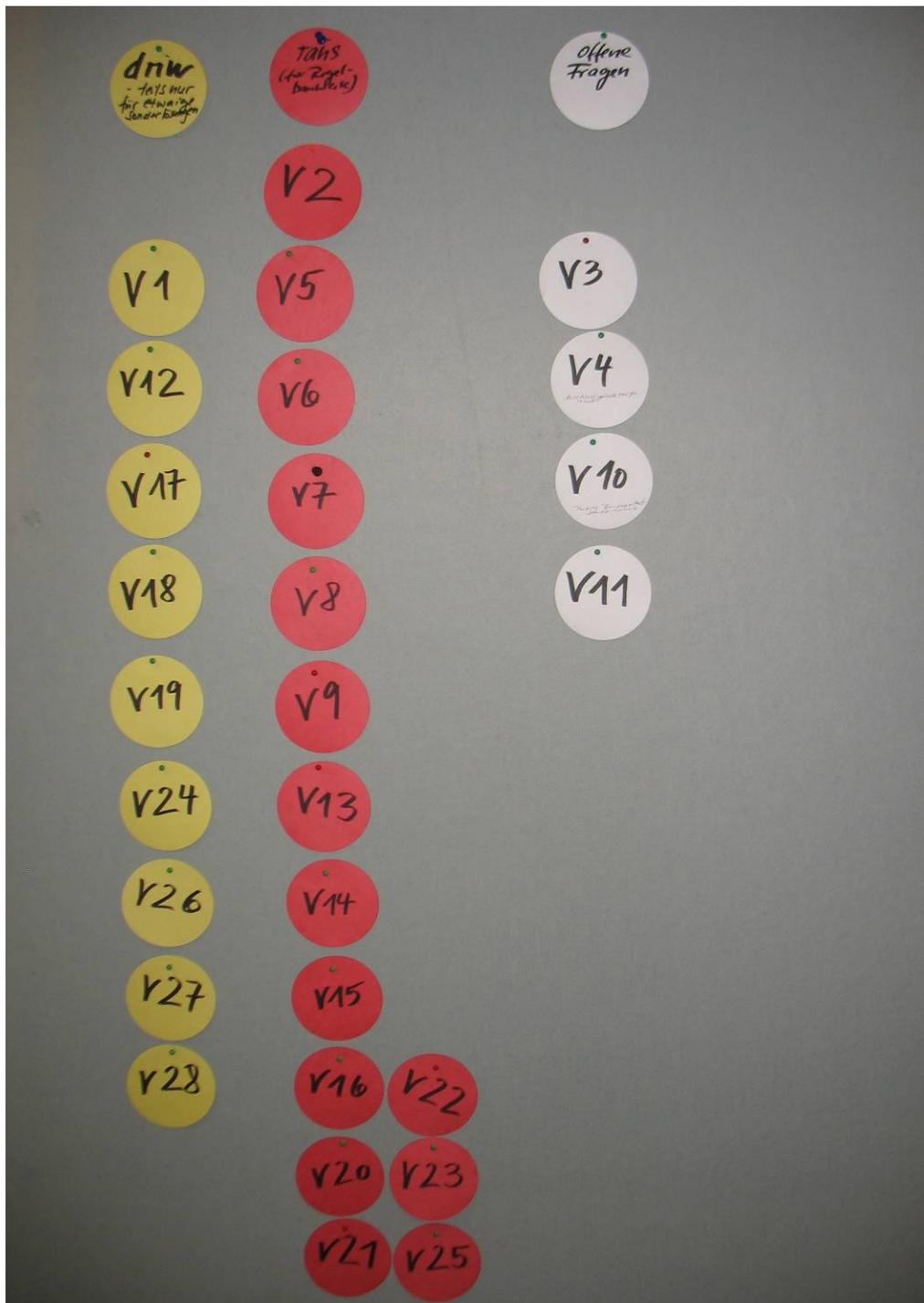
11	<ul style="list-style-type: none"> - WSA: fehlende Standsicherheit - Frau Kleimeier: nochmal genau prüfen, einzige Variante (zusammen mit Variante 10), die das Bauwerk tatsächlich saniere, technisch machbar <p>Nochmalige Prüfung, Ausschluss offen.</p>	Ausschluss offen	?
12	<ul style="list-style-type: none"> - Notwendigkeit der Injektion noch nicht für alle nachvollziehbar - Denkmalschutz: Erinnerung an Abschneiden der Spundwand 40cm unterhalb der Wasseroberfläche => Prüfung, da sich damit Qualität der Variante verändere - Kein Knaller-Kriterium spricht bisher gegen diese Variante 	kein Ausschluss	(+)
13	<p>Knaller-Kriterien: Bauwerk: „Auswirkungen auf gesamten Denkmalraum (Ensemble ...)“ sowie „Erhalt (Instandhaltung) und denkmalgerechte Sanierung der Regelbauweise“ und „Erscheinungsbild des Denkmalraums“</p>	Variante wird ausgeschlossen	-
14	<p>Knaller-Kriterien: Bauwerk: „Auswirkungen auf gesamten Denkmalraum (Ensemble ...)“ sowie „Erhalt (Instandhaltung) und denkmalgerechte Sanierung der Regelbauweise“ und „Erscheinungsbild des Denkmalraums“</p>	Variante wird ausgeschlossen	-
15	<ul style="list-style-type: none"> - Variante 15 stelle eine Alternative zu Variante 12 dar; da Variante 12 jedoch in allen Belangen zu bevorzugen sei, scheidet Variante 15 aus 	Variante wird ausgeschlossen	-
16	<ul style="list-style-type: none"> - WSA: nicht zur dauerhaften Sanierung, sondern nur zur Sofort-Sicherung geeignet. Zudem sei diese Variante durch Variante 12 bzw. 17 substituierbar 	Variante wird ausgeschlossen	-
17	<ul style="list-style-type: none"> - WSA: finanziell günstig, beibehalten - Reeder: zur Beurteilung würden Fahrbandbreiten benötigt, => Prüfung, da sich damit Qualität der Variante verändere; - kein Knaller-Kriterium spricht bisher gegen diese Variante 	kein Ausschluss	(+)
18	<ul style="list-style-type: none"> - Festgestellt wurde, dass diese Variante steiler ist als Variante 17 und somit für die Schifffahrt besser sein könnte. Ökologisch betrachtet könne sie sich jedoch auch als schlechtere Variante erweisen - Bitte um Klärung, wie die Sanierung der Ziegelflachsicht hier erfolgen solle - kein Knaller-Kriterium spricht bisher gegen diese Variante 	kein Ausschluss	(+)
19	<ul style="list-style-type: none"> - diese Variante könne durch keine andere substituiert werden, habe jedoch Optimierungsbedarf - neue Zeichnungen erforderlich (Schräge) - kein Knaller-Kriterium spricht bisher gegen diese Variante 	kein Ausschluss	(+)
20	<p>Knaller-Kriterium: keine Standsicherheit (Variante stelle nur ein Mittel zur Sofortsicherung dar)</p>	Variante wird ausgeschlossen	-
21	<p>Knaller-Kriterien: Bauwerk: „Auswirkungen auf gesamten Denkmalraum (Ensemble ...)“ sowie „Erhalt (Instandhaltung) und denkmalgerechte Sanierung der Regelbauweise“ und „Erscheinungsbild des Denkmalraums“</p>	Variante wird ausgeschlossen	-
22	<p>Knaller-Kriterien: Bauwerk: „Auswirkungen auf gesamten Denkmalraum (Ensemble ...)“ sowie „Erhalt (Instandhaltung) und denkmalgerechte Sanierung der Regelbauweise“ und „Erscheinungsbild des Denkmalraums“; außerdem entgegen Interessen der Wasserwirtschaft.</p>	Variante wird ausgeschlossen	-
23	<p>Knaller-Kriterium: keine Standsicherheit im Bau- und im Endzustand</p>	Variante wird ausgeschlossen	-

24	<ul style="list-style-type: none"> - WSA: die Trägerbohlwand (günstiger als die Spundwand) interessant für die Regelbauweise. Alternative zu Variante 12; großer Gleitkreis sehr gut gesichert; - Herr Loch merkt an, dass diese Variante die kostengünstigere sei: weniger Stahl, ggf. auch geringere Bauzeit. Potenzial, Konflikten im Falle überhängender Baumkronen aus dem Weg zu gehen. - Frau Kleimeier erwidert, dass die Trägerbohlwand im Boden mit Hilfe von T-Trägern eingespannt werden müsse und der Abstand dieser T-Träger immer ungefähr 2 Meter betragen würde und somit die angesprochene Flexibilität nicht mehr gegeben sei. Durch diese Tatsache sei der Einsatz dieser Variante auf Strecken mit Bäumen nicht anwendbar. Auskolkungen durch Schiffe seien zu befürchten, der Sand werde sich verflüchtigen. Variante aus ihrer Sicht eher nicht denkbar. - WSA: ggf. interessant für Abschnitte ohne Bäume; Auskolkung zwischen den Trägern genauer untersuchen; Träger könnten gemäß K&K auch schräg eingebracht werden. - neue Zeichnungen erforderlich; - kein Knaller-Kriterium spricht bisher gegen diese Variante 	kein Ausschluss	(+)
25	<ul style="list-style-type: none"> - Knaller-Kriterium: nur Sofortsicherung, keine Sanierung / Instandsetzung 	Variante wird ausgeschlossen	-
26	<ul style="list-style-type: none"> - nicht für der Regelbauweise geeignet, jedoch denkbar an Stellen mit Schrägufer - kein Knaller-Kriterium spricht bisher gegen diese Variante 	kein Ausschluss	(+)
27	<ul style="list-style-type: none"> - für Stellen, an welchen die Wand ohnehin erneuert werden müsse, könne dies eine gute Lösung darstellen - Nachteile: hohe Kosten und weite landseitige Eingriffe erforderlich - kein Knaller-Kriterium spricht bisher gegen diese Variante 	kein Ausschluss	(+)
28	<ul style="list-style-type: none"> - für Stellen, an denen bereits Vorschäden vorhanden sind - kein Knaller-Kriterium spricht bisher gegen diese Variante 	kein Ausschluss	(+)

Zusammenfassend stellten die Mediatoren an einem Flipchart das Ergebnis der Variantenfindung dar:

„Reduktion Realisierungsvarianten“

- Gelb:** Realisierungsvarianten, mit denen weiter gearbeitet wird
Rot: Realisierungsvarianten, die begründet ausgeschieden sind
Weiß: Realisierungsvarianten, zu denen es Klärungsbedarfe gibt und die im Anschluss an die Klärung „rot“ oder „gelb“ werden



Herr Kessen fasste zusammen, was als Vorbereitung für die nächste Sitzung der AG Lösungs sondierung benötigt werde:

- Bereitstellung der Unterlagen zu den Kostenermittlungen
- Vervollständigung der Darstellung der Bauphasen
- Weiterentwicklung der Zeichnungen
- Bereitstellen von benötigten Informationen und Unterlagen
- Darstellung der Fahrbänder und der Bauphasen für die „gelben“ Varianten (kein Ausschluss)
- Prüfung derjenigen Varianten, die als „weiß“, d.h. als „Ausschluss offen“ eingestuft wurden (Varianten 3, 4, 10 und 11): wenn sie „gelb“ (kein Ausschluss) würden, wäre sie anschließend weiter zu bearbeiten (s.u.)
- Die „gelben“ Varianten (kein Ausschluss) seien von allen Beteiligten anhand des Kriterienkatalogs zu prüfen (Varianten 1, 12, 17, 18, 19, 24, 26, 27 und 28).

Herr Dohms erklärte, dass die Darstellung der Fahrbänder noch mehr Zeit in Anspruch nehmen werde als bis zur nächsten Sitzung in 3 Wochen. Alle Varianten könnten auch im Winter gebaut werden.

Herr Loch bekräftigte, dass er zur Bearbeitung des Kriterienkatalogs Informationen über mögliche Einschränkung des Fahrbandes benötige und dass diese von großer Bedeutung sind (z.B. Informationen zu Bauzeit, Jahreszeit u.a.m.).

Die Mediatoren ergänzten, dass jeder sich den Kriterienkatalog noch einmal anschauen möchte, um für sich zu entscheiden, welche Informationen zur Beurteilung noch benötigt werden – und dies ggf. rückzumelden. Die Mediatoren kündigten an, zur Unterstützung entsprechende Arbeitsunterlagen vorzubereiten und per Email an die Forumsteilnehmer/innen zu verschicken. Jede Gruppe möge den Katalog mit *ihrem* Sachverstand ausfüllen.

Im Zusammenhang mit der Prüfung der Varianten anhand des Kriterienkatalogs merkte Herr Appel an, dass die Gruppe der BI/des Vereins sich nicht in der Lage sehe, ökologische Fragen ausreichend bearbeiten zu können, da ihnen hierfür das Fachwissen fehle. Außerdem erkundigte sich, ob und wie eine ökologische Optimierung und aktive ökologische Maßnahmen stattfinden werden. Herr Dohms stellte in Aussicht, dass vieles verhandelt werden könne und die WSV durchaus bereit sei, ökologische Ressourcen dort zu optimieren, wo es möglich sei. Herr Appel verwies darauf, dass möglichst im Vorhinein zu klären sei, wo ökologische Kompensationen stattfinden könnten – was Herr Dohms bestätigte. Herr Appel verwies in diesem Zusammenhang auf den BSK (Berlin Spandauer Schifffahrtskanal), an dem im Rahmen von Instandsetzungsmaßnahmen ökologische Optimierungsmaßnahmen durchgeführt worden seien und es somit entsprechende positive Erfahrungen gebe.

Herr Rehfeld-Klein ergänzte, dass der Bund zur Umsetzung der WRRL gesetzlich verpflichtet sei. Darüber hinaus sehe er Verhandlungs- und Abwägungsbedarfe, wenn es bspw. um die Bewertung einzelner geplanter Maßnahmen gehe. Als Beispiel nannte er das Vorsetzen einer glatten Spundwand vor ausgekolkte Uferwände: aus Naturschutzsicht werde das anderes bewertet als aus wasserwirtschaftlicher Sicht. Darin sehe er methodische Herausforderungen. „Mehr“ könne der Bund immer machen – es gelte jedoch genau zu prüfen, wo welche Maßnahme sinnvoll sei und was das jeweils für die Kosten bedeute.

5. Nächste Termine:

9. Sitzung der AG Lösungs sondierung: 6. Juni 2012

10. Sitzung der AG Lösungs sondierung: 2. Juli 2012.

Die Mediatoren schlossen die Sitzung um 19:55 Uhr und wünschten allen einen guten Abend.