

2. Arbeitsgruppe zur Lösungs sondierung

Datum: 19. Februar 2009
Uhrzeit: 14.00 – 17.00 Uhr
Ort: WSA Berlin
Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen
Protokoll: Claudia Schelp

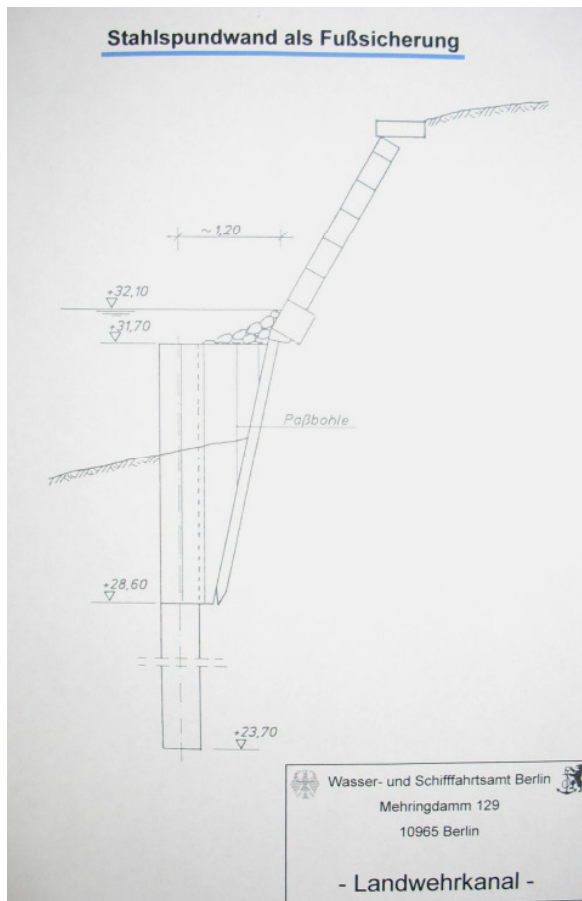
Teilnehmer/innen:

Herr Loch, Herr Freise, Herr Hess
Frau Kayser, Herr Lingenauber,
Herr Rehfeld-Klein.
Herr Scholz, Frau Riemer, Herr Wutschke

Bericht von der 1. Arbeitsgruppensitzung vom 12. Februar 2009

Die Vertreter der Reedereien berichteten von dem positiven Verlauf der 1. „Arbeitsgruppe zur Lösungs sondierung“ vom 12. Februar 2009. Zum einen konnten darin zuvor teilweise falsch getroffene Annahmen geklärt werden und richtig gestellt, zum anderen sei ein Vorschlag erarbeitet worden, der als Lösungsvariante für einen großen Teil des Kanals in Frage kommen könnte:

Die derzeit auf 370 m Kanallänge zur Ausführung kommende Lösung „Stahlpundwand als Fußsicherung“ sei als Lösung für größere Bereiche vorstellbar.



In der Lösungsvariante würden u.a. folgende Vorteile gesehen:

- Die Spundwände, die diese Variante beinhaltet, könnten unter dem Wasser abgesägt werden: Damit würden das Erscheinungsbild über Wasser erhalten bleiben und unter Wasser werde das Bauwerk gegen Abrutschen gesichert. Für die Schifffahrt seien die Spundwände unproblematisch.
- Es könnte Begegnungsstellen für die Schifffahrt auf dem Kanal geben und gleichzeitig „Inseln“ für ökologische Maßnahmen geschaffen werden - dies schlosse sich nicht aus gegenseitig.

Diskussion

- Erscheinungsbild:

Aus Sicherheitsgründen müssten Markierungen und Radarreflektoren an gefährlichen Stellen installiert werden. Dies sei relevant für das Erscheinungsbild des Bauwerks,

> d.h. detaillierte Darlegung und Abstimmung erforderlich.

- Pflege der „Bermen“

Sicherstellung der Pflege muss gewährleistet werden,

> d.h. verbindliches Pflegekonzept schriftlich fixieren. Sorge über dauerhafte Finanzierung.

- Sicherungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen für das Bauwerk durch Spundwandlösung
 - „Schadensklasse 4“ bliebe erhalten für das Bauwerk, da gesichert, aber noch nicht saniert würde dadurch. „Gefahr im Verzug“ herrsche dann allerdings nicht mehr.
 - Einerseits würde man sich für die Bauwerkssanierung so zunächst zeitlich „Luft“ verschaffen und so zu einer Entspannung führen; andererseits bestehe die Befürchtung, dass lediglich temporär gesichert und nicht dauerhaft saniert werde.
 - Möglicherweise könne die durch diese Entspannung entstehende Zeit genutzt werden, für eine genaue Untersuchung der Ufermauern und eine Sanierung nach Bedarf. - Eventuell werde eine schonendere Sanierung so ermöglicht. Der Denkmalschutz plädierte für eine differenzierte Betrachtung.
 - Weiterer Vorteil: Verteilung der Gesamtkosten von schätzungsweise 120-180 Mio EUR auf einen längeren Zeitraum (10-20 Jahre);
 - Es wurde daher diskutiert, ob die Sicherungs- und Sanierungsleistungen an eine Baufirma als ein kompletter Arbeitsauftrag vergeben werden könnten.
 - Die Gefahr, dass der Böschungsraum ins Rutschen kommen könnte, bliebe erhalten.

- Gliederung von Baumaßnahmen / Bauzeit

- Blöcke:

Die Planungsgruppe Landwehrkanal des WSV hat als Arbeitshilfe den Kanal in 11 „sinnvolle“ Blöcke geteilt. Jeder Block ist ca. 1.200 m lang, das entspricht etwa 1/10 der Gesamtlänge des Kanals.

Diese Blöcke könnten auch sinnvolle Bauabschnitte sein.

Für einen dieser Blöcke werde ein Jahr Bauzeit eingeplant, um sämtliche notwendigen Arbeiten auszuführen.

Das bedeutet, dass auf einem Stück von 1.200 m ein Jahr lang eine Arbeitsspundwand stehen würde.

- Arbeitszeitanalyse des WSA (bei ganzjährig durchgängigem Bauen):

- > Bauzeit bis 2017;

- Arbeitsablauf:

- Spundwand setzen,
 - Untersuchungen anstellen,
 - Mauerwerksarbeiten durchführen,
 - Spundwände unterhalb Wasserlinie abschneiden;

Temporäre über Wasser stehende Spundwand muss im jeweiligen Folgejahr abgeschnitten werden; das Stellen und Einkürzen sollte ein Auftrag sein;

- Brückenbauwerke

Koordinierung (zeitlich und örtlich) von Baumaßnahmen am Landwehrkanal mit Brückenbaumaßnahmen der Senatsverwaltung wird gefordert;

- > Konkreter Bezug:

Geplante Fußgänger- und Radfahrerbrücke Potsdamer Platz – Gleisdreieck, zu der es einen Wettbewerb gegeben hat, dessen Ergebnis auch umgesetzt werden soll (Stand: Vorentwurf);

- > Anregung:

Vorstellung des Wettbewerbsergebnisses im Forum; Zuständigkeiten klären, Thema bewusst machen, Koordinierungsnotwendigkeit verabreden; geplanter Baubeginn 2010 / 2011;

- Einbeziehung der bewährten Institution des „Denkmalpflegearchitekten“

Finanzierung in Haushaltsunterlage einplanen und sicherstellen

- > Vorteil: Entlastung für alle Beteiligten durch Qualitätssicherung, vertrauensbildende Maßnahme;

- Planfeststellung

Das WSA ging davon aus, dass die avisierte Spundwandlösung ggf. nicht planfeststellungsrelevant sei.

Die Reeder sicherten zu, dass es für sie akzeptabel sei, für ein Jahr auf ca. 1.200 m eine Arbeitsspundwand stehen zu haben. Dies sei auch für die Touristen zumutbar.

Überlegungen des WSA's:

- Erscheinungsbild der Landwehrkanals mit seinen prägenden Ufermauern und Bäumen soll erhalten werden;
- Schifffahrt bleibt möglich;
- Keine Güterschifffahrt;
- Eine nautische Prüfung werde durchgeführt mit den Zielen:
 - Längenreduzierung der Schiffe von 67 m auf 49 m (BAW-Gutachen in Arbeit; Novelle des Binnenschifffahrtsstraßenordnung für 2010 avisiert);
 - Tiefenbeschränkung auf 1,20 m;
 - Geschwindigkeitsbegrenzung dauerhaft auf 6 km/h;
 - Einschränkung des Begegnungsverkehrs (wegen Spundwandlösung);
- über der Wasserlinie sollen die Forderungen des Denkmalschutzes erfüllt werden;
- Schleusenbetriebsstunden bleiben von 13 Stunden auf 10 Stunden reduziert;

Die Reedereien signalisieren Einverständnis, da wichtige Interessen wie Bestandsschutz der bestehenden Flotten gewährleistet scheint; Begegnungs"stellen" anstelle von Begegnungs"verkehr" sei gleichfalls vorstellbar. Seitens des Denkmalschutzes wird darauf gedrungen, dass die Spundwand-Tiefe von mindestens 40 cm unter Wasseroberfläche immer sicher gestellt sein müsse.

Die Beteiligten forderten, dass jedwede Lösung realistisch finanzierbar sein müsse.

Weitere Lösungsmöglichkeiten – ohne Spundwände

Annahme: Lebensdauer von Spundwänden im Kanal: etwa 60 bis 70 Jahre.

Überlegung: bei Spundwandeinbau werde einem Bauwerk ein weiteres davor gesetzt (das auch unterhalten werden müsse).

Vorschlag: Ertüchtigung der Gründung. Wie?

- Weitere Lösungsvariante des WSA, bei der keine Spundwände benötigt würden:
 - Abtrag der Ufermauer und neue Gründung über Bohrpfähle.
 - Die Bohrpfähle würden über Stahlbeton-Balken miteinander verbunden.
 - Bis auf den Stahlbeton-Balken entspreche diese Lösung einem Vorschlag von Plass.

- Noch ungelöst: Das Erdreich zwischen den Pfählen könne abrutschen und es sei unklar, wie die Bäume gesichert werden können, wenn die Ufermauer abgetragen werde.
- Spundwand und Bermen wären nicht notwendig.
- Interessante Lösung, da sie kostengünstiger sei.
- Rammarbeiten lärm- und ggf. erschütterungsintensiv.

Verabredung: Kurzfristige Untersuchung dieses weiteren Lösungsansatzes durch das WSA:

- Ziel: mögliche Lösungen für die verbleibenden Probleme finden.
- Die Ergebnisse sollen vor der nächsten Forumssitzung präsentiert werden, damit ggf. für das Forum eine Vorlage formuliert werden kann (12. KW).
- Das WSA sagte zu, bis zum 18./19.03.09 die Variante wie besprochen auszuarbeiten.
- Frühzeitige Prüfung sicherstellen, ob Maßnahmen Unterhaltungsmaßnahmen seien oder nicht und dann ggf. ein Planfeststellungsverfahren notwendig wäre;
- Insgesamt gelte: Flexibilität sichern:

Die Beteiligten sprachen sich dafür aus, dass situationsbedingt ein flexibler Varianten-Einsatz von zwei oder möglicherweise noch mehr Varianten geprüft werden sollte.

Die Variante ohne Spundwände könnte z.B. insbesondere dort zum Einsatz kommen, wo keine Bäume stünden.

Weiteres Vorgehen

Es wurde vorgeschlagen, die Lösungsvarianten im Forum vorzustellen und eine Beauftragung von Planungsbüros anzuschieben.

Die Mediatoren verwiesen auf die Struktur der Mediation, nach der bisher die Lösungsvarianten zurückgestellt werden mussten. Nun sei die Mediation so weit fortgeschritten, dass die Varianten auf ihre Realisierbarkeit untersucht werden könnten. Anhand der herausgefundenen Interessen und Bedürfnisse sollen die Lösungsvorschläge nun überprüft werden.

Von mehreren Seiten wurde betont, dass jetzt, durch die Diskussion in den Arbeitsgruppen ein „Fenster“ aufgegangen sei, durch das alle ganz bequem durchsteigen könnten, ohne dass man das Gefühl hätte, „geschubst“ zu werden. Dies wurde als großer Erfolg gewertet. Es wurde einerseits die Befürchtung geäußert, dass durch die Diskussion über weitere Lösungen, sich dieses Fenster wieder schließen könnte und alles von vorn beginnen könnte.

Andererseits wurde befürchtet, dass mit dieser Lösung ein Paket zu frühzeitig geschnürt werden könnte, obwohl noch Varianten im Raum seien.

Zusammenfassend wurde festgehalten, dass durch die Diskussion nicht das „Fenster“ zerredet werden dürfe, es solle in einem zügigen Zeitrahmen geben, aber nicht unter Druck an der Lösungsfindung gearbeitet werden.

Zusammenfassung

In den beiden bisherigen Arbeitsgruppen zu Lösungsfindung habe sich abgezeichnet, dass es eine gute Lösung für die Sanierung des Kanals geben könne, die allen Interessen gerecht werden könnte.

Zum einen könnte es gelingen, dass alle Interessen unter „einen Hut“ zu bekommen seien, zum anderen zeichne sich ab, dass eine Sanierungsvariante, mit der 80-90 % des Kanals saniert werden könnten, nicht nur aus einer einheitlichen Lösung bestehen werde, sondern aus zwei, drei oder vier verschiedenen Lösungen.

Es bestünden noch zahlreiche Detailfragen, die es zu klären gelte, dennoch sei vorstellbar ein größeres Paket einmal im Forum zu verabschieden.

Allen Beteiligten sei eine nachvollziehbare Finanzierung wichtig.

Eine Sanierungsvariante über die Spundwandlösung hinaus habe sich in der heutigen Diskussion heraus kristallisiert, die möglicherweise finanziell günstiger sei und die es noch genauer zu untersuchen gelte, was das WSA kurzfristig zu tun zugesagt hatte.

Alle Beteiligten waren sich darin einig, dass das geöffnete Fenster genutzt werden, jedoch zugleich nicht unter Druck entschieden werden sollte.

Es herrschte Einvernehmen darüber, dass sich beide Arbeitsgruppen zur Lösungsfindung noch einmal vor der nächsten Forumssitzung am 23. März 2009 gemeinsam treffen sollten, um die aufgeworfenen Überlegungen und Fragen zu klären und ggf. eine Beschlussvorlage für das Forum zu erarbeiten.

Dem Forum sollte in der nächsten Sitzung am 23. März 2009 die angedachten Blöcke und deren Dimensionen verständlich präsentiert werden. Dabei seien auch die baulichen Folgen der Spundwandlösung dargestellt werden.

Es herrschte Konsens darüber, dass die zu findende Lösungsvariante dem Erhalt des oberirdischen Erscheinungsbildes des Kanals (jedenfalls zu etwa 90 %) nichts entgegen stehen sollte.