

Mediationsverfahren Zukunft Landwehrkanal

Arbeitskreis Sanierung

5. Sitzung

05. November 2008

Protokoll

Datum: 5. November 2008
 Beginn: 16.00 Uhr
 Ende : 20.00 Uhr
 Ort: Fahrgastschiff der Reederei Riedel, Anlegestelle Kottbusser Brücke
 Mediatoren und Protokoll: Beate Voskamp & Stefan Kessen

Teilnehmer/innen an der 5. Sitzung des Arbeitskreises:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost	Frau Bugner	Regionalmanagement Bau und Unterhaltung Staugeregelte Flüsse, Kanäle	anwesend
	Herr Hädicke		anwesend
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Herr Biewald	Fachgebietsleiter Unterhaltung des Gewässerbetts der Wasserstraßen	anwesend

Senat von Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	Herr Lingenauber	Landesdenkmalamt	entschuldigt
	Frau Kayser	Oberste Denkmalbehörde	anwesend

Bezirksämter

BA - Charlottenburg-Wilmersdorf	Frau Weigelt-Pilhofer	Grünflächen- und Tiefbauamt Charlottenburg- Wilmersdorf	anwesend
BA – Friedrichshain-Kreuzberg	Frau Tonn	Grünflächenamt	anwesend

Anwohner / Bürger

Bürgerinitiative und Verein	Frau Dorbert	Bäume am Landwehrkanal e.V.	anwesend
“Bäume am Landwehrkanal”	Herr Appel	Bäume am Landwehrkanal e.V.	anwesend
	Herr Heitmann	Bäume am Landwehrkanal e.V.	anwesend
	Frau Kleimeier	BI	anwesend
Anwohnervertreter / innen	Herr Dohna	Anwohnervertreter Fraenkelufer	anwesend
	Frau Guttzeit	Anwohnervertreterin / BI	anwesend
	Frau Fortwengel	Anwohnervertreterin / BI	

Schifffahrt

Reederei Riedel GmbH	Herr Freise	Geschäftsführer	anwesend
SpreeCab Wassertaxi	Herr Heß		anwesend

Gäste

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit WSA	Frau Bodenmeier		anwesend
---------------------------------------	-----------------	--	----------

Tagesordnung

1. Beschluss über die Tagesordnung
2. Aktuelles
3. Themenbearbeitung, Interessensklärung, Lösungssuche, ggf. Formulierung Beschlussvorlage/n
Sanierung des Landwehrkanals im Bereich Maybachufer:
Klärung von Fragen der To-Do-Liste
ggf. Formulierung Beschlussvorlage/n für das Forum
4. Verabschiedung

TOP 1 Beschluss über die Tagesordnung

Nach Begrüßung der Teilnehmer/innen wurde die Tagesordnung beschlossen.

TOP 2 Aktuelles

Herr Biewald berichtete über Beginn der Baumaßnahmen zum Einpressen von Spundbohlen zum Zwecke der Beseitigung der Baumsicherungen auf 370 m Länge:

- Der Baumgutachter Dr. Barsig werde einbezogen; am Dienstag, den 11.11.2008 sei ein Ortstermin mit ihm geplant.
- Es sei geplant, dass die Startbohlen in allen Abschnitten in der nächsten, der 46. Kalenderwoche eingebracht würden.
- Voraussichtlich werde in der 47. Kalenderwoche mit den Einpressarbeiten begonnen werden. Der Beginn sei vorgesehen in den Bereichen Corneliusstraße und Tempelhofer Ufer.

Die Teilnehmer/innen äußerten den Wunsch, an Ortsterminen der Baustelle teilnehmen zu können und jeweils eine rechtzeitige Information darüber zu erhalten. Frau Bodenmeier bestätigte, dass dies ermöglicht werden könne. Potenzielle Interessierte möchten sich diesbezüglich bei ihr melden.

TOP 3 Themenbearbeitung, Interessenklärung, Lösungssuche, ggf. Formulierung von Beschlussvorlagen

**Sanierung des Landwehrkanals im Bereich Maybachufer:
Klärung von Fragen der To-Do-Liste
ggf. Formulierung Beschlussvorlage/n für das Forum**

Die in der 4. Sitzung des AK Sanierung in einer To-Do-Liste gemeinsam formulierten Fragen an das WSA wurden von Herrn Biewald mittels einer PowerPoint-Präsentation beantwortet und erläutert.

Zahlreiche Teilnehmer/innen kritisierten heftig, dass die PP-Präsentation über mögliche Sanierungsvarianten, die Herr Scholz in der 4. Sitzung vorgestellt hatte, nicht verteilt worden sei und entgegen der Zusage von Herrn Scholz nicht mit dem Protokoll auf die Homepage des Verfahrens eingestellt werden solle. Herr Biewald führte aus, dass die Präsentation nicht für eine Veröffentlichung geeignet sei. Dagegen äußerten viele Arbeitskreismitglieder, dass die Vollständigkeit der Unterlagen notwendig sei, um die jeweiligen Entscheidungen nachvollziehen und dokumentieren zu können. Nach intensiver Diskussion wurde verabredet, dass die Unterlagen den AK-Mitgliedern nachträglich zur Verfügung gestellt werden sollen, da das Protokoll ansonsten unvollständig und nicht verständlich sei. Frau Kayser äußerte den Wunsch, dass auf herausgegebenen Unterlagen wie dem DIN A 3 Übersichtsplan zum Maybachufer Mindestangaben über Datum und Planstand – z.B. „Entwurf“ zu finden seien. Frau Kayser ergänzte mit Bezug auf die 4. Sitzung des AK Sanierung, an der Herr Lingenauber nicht teilnehmen konnte, dass seinerseits noch geprüft würde, inwieweit die Aussage von Herrn Scholz zutreffend sei, dass zwischen Landesdenkmalamt und WSA lediglich ein Benehmen und nicht ein Einvernehmen bei der Sanierung im betreffenden Abschnitt ausreichend sei.

Zu den Fragen aus der To-Do-Liste

- Welche Sanierungsarbeiten sind notwendig? Wieviel muss saniert werden?
- Was bedeutet „Priorität 1“ der WSA-Prioritätenliste? (vgl. Anhang Protokoll 9. Forumssitzung)
- Wo genau sind Baumaßnahmen notwendig? (Stichwort: 87m bzw. 90m Länge der beabsichtigten Ufermauersanierung)

stellte Herr Biewald zu Beginn seines anschließenden Vortrags heraus, dass es darum ginge, für das Maybachufer schnelle Lösungen zu finden, die zugleich dauerhaft und für die kein Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren erforderlich seien.

Herr Appel wandte ein, die Formulierung „schnell und dauerhaft“ verschleierte aus seiner Sicht die Notwendigkeit, dass das gesamte herausgearbeitete Interessen- und Erfordernisspektrum zu berücksichtigen sei. Herr Freise betonte, dass diese 90 m für eine schnelle Sanierung deshalb ausgewählt worden seien, da das WSA hier einen Nutzer habe und dieser in die Lage versetzt werden solle, am Standort wirtschaftlich arbeiten zu können. Aus seiner Sicht sollte die gesamte Anlegestelle nur als Einheit betrachtet werden.

Herr Biewald ergänzte, dass die Notwendigkeit für die Sanierungsstrecke von 90 m am Maybachufer sich konkret am 10. Oktober 2008 im Rahmen der jährlichen Prüfung herausgestellt habe, da in diesem Bereich verfüllungsbedürftige Kolke festgestellt wurden und der Sanierungsbedarf größer sei als zunächst angenommen. In der 4. Sitzung des AK Sanierung am 14.10.2008 sei dies noch nicht bekannt gewesen.

Herr Biewald fuhr fort mit Beantwortung der Frage

- Gibt es weitere realistische Sanierungsvarianten? Welche?

Die Suche nach Sanierungsvarianten sei WSA-seitig abgeschlossen. Favorisiert werde Variante 1 des WSA. Die Teilnehmer/innen betonten, dass Variante 1 des WSA gleichzusetzen sei mit Variante 4 des Ingenieurbüros Plass.

Die Beantwortung der Frage nach den

- Vor- und Nachteilen der möglichen Bauweisen: Welche Vor- und Nachteile bestehen, bei schrägem oder senkrechtem Einbau von Spundwänden?

führte Herr Biewald insofern aus, dass zwischenzeitlich der notwendige und mögliche Maschineneinsatz diesbezüglich geprüft worden sei: Es gebe nur ein einziges Gerät, das unter den gegebenen Rahmenbedingungen Spundwände in einem schrägen Winkel bis maximal 5° einbringen könnte. Benötigt würde hier allerdings ein Winkel von 20° - dies entspreche der Neigung der Holzspundwand. Die schräge Variante sei damit nicht umsetzbar, weil die Gefahr bestünde, dass mit zu großer Kraft auf den Fußpunkt der Holzspundwand gedrückt würde.

Zur Frage möglicher

- Auswirkungen der möglichen Sanierungsvarianten auf den Baumbestand

zeigte Herr Biewald anhand der PP-Präsentation, dass Bäume nicht beeinträchtigt würden bei der

ausgewählten Sanierungsvariante.

Nach Vorstellung des

- Terminplans

durch Herrn Biewald bemängelte Frau Kayser die aus ihrer Sicht viel zu spät vorgesehene Abstimmung mit den zu beteiligenden Behörden. Diese sei bereits erforderlich im Zuge der Entwurfsplanung und nicht erst im Zuge von Ausschreibung und Vergabe. Mehrere Teilnehmer/innen äußerten Zustimmung zu einer möglichst frühzeitigen Abstimmung. Herr Biewald sagte zu, dies in die Terminplanung einzuarbeiten und entsprechend umzusetzen.

Nach der vorgestellten Terminplanung sei die Ausführung der geplanten Sanierungsarbeiten für Ende Oktober 2009 bis maximal März 2010 geplant.

- Welcher wasserseitige Maschineneinsatz ist geplant?

Herr Biewald führt aus, dass alle Arbeiten wasserseitig ausgeführt würden, u.a. mittels eines Press- und eines Ziehgeräts.

- Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Schifffahrt (Stichwort: Sperrungen u.a.m.)

Während der Bauzeit müsse der Kanal für jegliche Schifffahrt voll gesperrt werden. Es sei nicht möglich, nur nachts zu arbeiten.

- Darstellung von Absturzsicherungen

Dies sei noch nicht geklärt.

- Erläuterungen zum geplanten Materialeinsatz

Unter Wasser sei der Einsatz von Stahl vorgesehen.

- Grobe Kostenübersicht

Die Kosten für die Arbeiten am Maybachufer würden nach derzeitigem Kenntnisstand auf etwa 1,2 bis 1,5 Mio. € geschätzt.

- Beantwortung der Frage an die Planfeststellungsbehörde, ob der Einbau einer Treppenanlage ein Plangenehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren erfordern würde. Wann ist bei der Sanierung des Landwehrkanals eine Änderung so wesentlich, dass ein Plangenehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren erforderlich würde?

Herr Biewald führt aus, dass jede Änderung der Konstruktion planfeststellungsbedürftig sei. Dies gelte nicht für Maßnahmen der Unterhaltung, Instandsetzung / Instandhaltung. Die Wiederherstellung einer vorhandenen Ufermauer mit zeitgemäßen Mitteln, die die Konstruktion beibehält, würde nicht planfeststellungsbedürftig sein.

Herr Kessen führte aus, dass aufgrund seiner Erfahrung aus anderen Mediationsverfahren genau zu prüfen sei, wann eine Baumaßnahme planfeststellungsbedürftig sei und wann nicht, da dieses nicht immer logisch abgeleitet werden könnte.

Frau Fortwengel drängte darauf, dass eine schriftliche Äußerung der Planfeststellungsbehörde dazu hilfreich sein würde.

Die Mediatoren erinnerten daran, dass alle Beteiligten dasselbe Ziel hätten, nämlich eine Sanierungsvariante zu finden, die kein Planfeststellungsverfahren erforderlich mache.

- Gegenüberstellung der Methoden des Einpressens und des Rammens von Spundwänden

Herr Biewald erläutert den Bauablauf zu Variante Plass 4:

- Bäume bräuchten nicht gesichert zu werden, da sie nicht tangiert würden
- Spundwände würden eingebaut
- Teilverfüllung
- Mauerabtrag
- Zweite Spundwand
- Maueraufbau
- Bohren und Pressen würde in einem Arbeitsgang zusammen ausgeführt, möglicherweise könne auf das Bohren sogar verzichtet werden. Herr Biewald verwies auf eine Baumaßnahme am Abzweig Havelkanal, wo eine dementsprechende Technik zum Einsatz gekommen sei.

Auf die Frage von Frau Kayser, mit welchen Wassertiefenschwankungen zu rechnen sei, erklärte Herr Biewald, dass während der Baumaßnahme der Wasserspiegel durch die Schleusen um etwa 10 cm abgesenkt werden würde. Im Anschluss an die Arbeiten sei der Wasserspiegel stabil und regelbar.

Frau Kayser fragte nach dem denkmalgerechten Aufbau „im Wasser“. Herr Biewald versicherte, dass dies schaffbar sei und dass am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal beispielsweise diese Technik zum Einsatz gekommen sei.

Frau Kleimeier berichtete von ihrer Umfrage unter den Anwohnerinnen und Anwohnern zu den anstehenden Sanierungsarbeiten. Dabei wurde deutlich, dass aus Sicht der Befragten alles unterlassen werden sollte, was nicht unbedingt nötig sei und was zusätzlichen Lärm verursachen würde. Da bei der vom WSA vorgeschlagenen Variante zweimal eine Spundwand gesetzt werden müsse, würde somit auch doppelter Lärm anfallen. Aus diesem Grund bat sie den Arbeitskreis ebenfalls zu prüfen, ob nicht eine modifizierte Version der Variante 1 (ohne Betonplatte) des Ingenieurbüros Plass ebenfalls eine Option sei. Die bei dieser Variante verringerte Fahrbandbreite würde nicht ins Gewicht fallen aufgrund der vorhandenen Anlegestelle und dem zur Verfügung stehenden Raum im Bereich der Dalben (die Dalben werden während der Bauzeit entfernt). Somit könnte auch auf den zweimaligen Einbau einer Spundwand verzichtet werden. Eine weitere Betrachtung dieser Variante durch den Arbeitskreis führte auch zu der Einschätzung von Frau Kayser, dass diese Variante mit dem Denkmalschutz in Einklang zu bringen sei, da über der Wasserlinie das Bauwerk erhalten bliebe und nicht in die Substanz eingegriffen würde. Im Zuge der anschließenden Diskussion um die Schaffung von Anlegemöglichkeiten für kleinere Boote führte sie aus, dass die Denkmaleigenschaft sich auf die Mauer und den Kanal beziehe, d.h. auf die Wasserfläche und deren Einfassungen. Der „Rest“ sei Umgebungsschutz und denkmalrechtlich anders zu behandeln. Beurteilungsgrundlagen würden sich im Verlaufe der Zeit ändern und sie unterliegen jeweils einem Abwägungsprozess. Dies gelte auch für das Bedürfnis der Herstellung von Barrierefreiheit. Ausschlaggebend sei beispielsweise die Größe des Eingriffs und die Größe seines Nutzens. Im Zusammenhang mit der Diskussion um notwendige Abwägungen räumte Frau Kayser ebenfalls ein, wenn Treppen eingerichtet werden müssten, das hier an der Stelle zu überlegen sei. Kritisch werde es aus Sicht des Denkmalschutzes immer dann, wenn neue Uferhöhen oder neue Treppenanlagen geplant würden. Viele Teilnehmer/innen begrüßten die konstruktive Haltung des

Denkmalschutzes, mit der neue Denkmalsätze möglich seien.

Nach Einschätzung von Herrn Freise stelle die Unterwasserspundwand in dieser Variante keine Gefahr dar, wenn sich z.B. Dalben davor befinden würden. Offen blieb noch, ob für diese modifizierte Plass 1-Variante ein Planfeststellungsverfahren notwendig würde. Herr Biewald sagte zu, dieses kurzfristig bei der Planfeststellungsbehörde zu erfragen.

Sowohl bei Variante Plass 1 modifiziert als auch bei Variante Plass 4 würde die sichtbare Mauer nicht verändert werden. Die Einengung der Fahrrinne bei Variante 1 würde die Schifffahrt nicht beschränken, da in beiden Varianten die Anlegestelle wieder davor gesetzt werden würde. Ein Unterschied würde darin liegen, dass bei der Variante 1 mit weniger Belastungen für die Anwohner zu rechnen sei. Herr Biewald räumte ein, dass die zusätzliche Einbringung einer zweiten Spundwand bei der Variante 4 etwa zehn Arbeitstage mit Lärm mehr bedeuten würden. Allerdings betonte er, dass sich die Lärmemissionen jeweils im zulässigen Bereich bewegen würden und dass es letztlich darum gehen würde ein Bauwerk zu schaffen, das die nächsten 80 bis 90 Jahre Bestand haben sollte.

Auf die Frage, mit welchen Zeiträumen im Falle eines Planfeststellungsverfahrens zu rechnen sei, antwortete Herr Biewald, dass von etwa 1,5 Jahren Planungszeit innerhalb des WSA sowie weiteren mindestens 2, eher 4 Jahren Dauer des Planfeststellungsverfahrens auszugehen sei. Daraufhin wies Herr Freise auf die Gefahr von Vandalismus und Verödung dieses Areals hin, wenn für einen derart langen Zeitraum hier nichts geschehe. Dies sei aufgrund der mangelhaften Nutzung bereits jetzt ein Problem.

Die Mediatoren fragten die Teilnehmer/innen, ob es noch weitere Ideen oder Variantenüberlegungen geben würde. Es sei wichtig, hier sorgfältig vorzugehen, damit der Arbeitskreis sich nicht der Kritik gegenübersehe, „kleckerweise“ zu arbeiten.

Aufgrund der besonderen Priorität des vorliegenden Abschnitts sprachen sich Herr Freise und Frau Fortwengel nochmals dafür aus, die beiden andiskutierten Sanierungsvarianten dem Mediationsforum als Beschlussvorlage des Arbeitskreises vorzulegen und nicht auf weitere Sanierungsvarianten zu warten, die erst entwickelt werden müssten.

Herr Kessen fasste den Stand der Diskussion wie folgt zusammen:

Aus den vorhandenen Sanierungsvarianten wurden die Variante Plass 4 und die modifizierte Variante Plass 1 vom Arbeitskreis als mögliche Sanierungsvarianten für den konkreten Abschnitt Maybachufer, Anlegestelle Riedel ausgewählt und hinsichtlich Lärm und Kosten abgewogen. Offen blieb noch die Frage, ob ein Planfeststellungsverfahren für die modifizierte Variante Plass 1 erforderlich wäre. Es zeichne sich ab, dass der Denkmalschutz keine gravierenden Einwände gegen die ausgewählten Sanierungsvarianten modifizierte Plass 1 Variante oder Plass 4 haben würde. Hinsichtlich der Gestaltung der Anlegestellen und Nutzungsmöglichkeiten seien noch viele Optionen offen, doch sei deren Ausgestaltung unabhängig davon, welche der beiden Varianten umgesetzt würde.

Herr Kessen fragte die Beteiligten, ob sie sich für diese 90m Maybachufer für die vorgeschlagenen Varianten entscheiden könnten oder ob weitere Varianten gesucht werden müssten und damit, ob alle sich hier mit einer möglicherweise nur 80-prozentigen Lösung einverstanden erklären könnten. Es sei ebenfalls festzuhalten, dass eine derartige etwaige Entscheidung kein Präjudiz darstellen würde für die Lösungssuche auf den weiteren 10.910 m.

Herr Appel erbat einige Tage Rücksprache- und Entscheidungszeit für seine Interessengruppe, mit der das zuerst beraten werden müsste. Alle anderen Teilnehmer/innen äußerten sich zustimmend.

Herr Biewald erläuterte die zeitlichen Abhängigkeiten: bei Einhaltung des dargestellten Zeitplans würde eine Entscheidung benötigt bis 1./2. Januar 2009, inklusive Forumsbeschluss. Jeder spätere Termin würde eine Verschiebung um ein Jahr bedeuten.

Alle Beteiligten waren sich einig, dass der betreffende Abschnitt Maybachufer sensibel und prioritär zugleich sei.

Frau Kleimeier betonte, dass es sich nur um eine ufermauerbezogene Entscheidung handle und darüber hinaus nichts präjudiziert oder entschieden sei. Sie sagte zudem zu, die Auswertung der Umfrage bei den Anwohner/innen über die Mediatoren zur Verfügung zu stellen.

Herr Freise erneuerte seine Bereitschaft, die Umgestaltung der Grünanlage und der Steganlage zum gegebenen Zeitpunkt mit allen Beteiligten gemeinsam abzustimmen.

Die Mediatoren wiesen darauf hin, dass im Forum geklärt würde, wie es mit dem AK Sanierung weiter ginge. Die Information über die Planfeststellungsbedürftigkeit der Varianten werde Herr Biewald unmittelbar nach Erhalt den Teilnehmerinnen über die Mediatoren bekanntgeben. Die Vertreter/innen der BI sagten zu, ihre Entscheidung in der gleichen Art und Weise bekannt zu geben.

Die Teilnehmer/innen wünschten sich, dass

- vor der Forumssitzung am 17.11.2008 die vorgestellten Varianten an die AK-Mitglieder verschickt werden,
- im Forum die Vor- und Nachteile der Varianten gegenübergestellt werden sollten,
- Herr Biewald für die Präsentation der Varianten im Forum dabei sein sollte,
- die Vorstellung der Ergebnisse des Arbeitskreises durch die Mediatoren erfolgen sollte.

TOP 4 Verabschiedung

Frau Voskamp und Herr Kessen bedankten sich bei Herrn Freise für die Bereitstellung des Fahrgastschiffes und bei allen Teilnehmer/innen für die konstruktive Diskussion. Sie wünschten allen Teilnehmern/innen einen guten Heimweg.