

PROTOKOLL (beschlossen) ZUR 17. SITZUNG DES MEDIATIONSFORUMS „ZUKUNFT LANDWEHRKANAL“

Datum: 06.07.2009
Beginn: 16:45 Uhr
Ende: 22:30 Uhr
Ort: Wasser- und Schifffahrtsamt / WSA Berlin
Mehringdamm 129, 10965 Berlin

Mediatoren: Beate Voskamp & Stefan Kessen
Protokoll: Claudia Schelp
Teilnehmer/innen: siehe Teilnehmerliste

Eingehaltene Tagesordnung:

1. Eröffnung, Begrüßung
2. Beschluss über die Tagesordnung
3. Beschluss über das Protokoll der 16. Sitzung
4. Vorstellung einer neuen Projektstruktur (WSV)
5. Berichte aus den Arbeitskreisen und Arbeitsgruppen:
 - 5.1 AK Planerbeauftragung vom 29.05.2009
 - 5.2 AK „Sanierung“, 8. Sitzung vom 17.06.2009
 - 5.3 Infoveranstaltung des WSA am 24.06.2009
 - 5.4 Bericht Exkursion des WSA nach London 23.06.2009
6. Beschlussvorlage Teststrecke „Crush-Piler“
7. Planungen / Maßnahmen im Umfeld des Landwehrkanals

Präsentation: „Neubau eines Stegs über den Landwehrkanal“ im Bereich Technikmuseum (Herr Bonte, Architekturbüro Max Dudler)
8. Was gibt es Neues / Berichtenswertes?
 - 8.1 Stand Planung Maybachufer / Kottbusser Brücke
 - 8.2 Stand Denkmalgutachten
 - 8.3 Stand „Pilotprojekt 370 m“
 - 8.4 Stand „Landseitige Absperrungen“
 - 8.5 Stand Baumkartierungen u.a.
9. Nächste Schritte in der Mediation
10. Terminplanung
11. Verschiedenes
12. Verabschiedung

1. Eröffnung, Begrüßung

Die Mediatoren begrüßten die Teilnehmer/innen zur 17. Sitzung des Mediationsforums. Für die Sitzung hatten sich vorab Herr Gödde, Frau Mangold-Zatti, Herr Loch, Herr Schael, Frau Roterberg-Alemu und Herr Rehfeld-Klein entschuldigt. Herr Liebetruth, der als Gast dazu gebeten worden war, hatte sich ebenfalls entschuldigt.

2. Beschluss über die Tagesordnung

Die Tagesordnung wurde ohne Änderungen von den Teilnehmer/innen beschlossen.

3. Beschluss über das Protokoll der 16. Forumssitzung

Von Seiten des WSA wurden einige formale Änderungen angemerkt, danach wurde das Protokoll mit diesen Änderungen von den Teilnehmer/innen beschlossen.

4. Vorstellung einer neuen Projektstruktur

Herr Hildebrand nahm Bezug auf seine Aussage aus der letzten Forumssitzung und stellte fest, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit einem sehr ehrgeizigen Ziel gestartet sei, welches sie zeitlich leider nicht hat einhalten können: daher gäbe es noch keine Vorstellung der neuen Struktur, nur Interimslösungen. Der bisherige Projektleiter der Projektgruppe Landwehrkanal sei von seiner Position entbunden worden, die neue Leitung stehe noch nicht fest, Frau Bugner sei zwischenzeitlich in dieser Position in der Projektgruppe tätig. Er verwies für weitere Informationen auf die nächste Sitzung und kündigte an, dass dort die neue Projektleitung vielleicht sogar persönlich vorgestellt würde. Da die anstehenden Personalentscheidungen noch durch verschiedene hausinterne Gremien (z.B. Personalrat) genehmigt werden müssen, müsse er sehr viel Wert auf Vertraulichkeit legen und dürfe keine weiteren Informationen herausgeben. Ihm sei allerdings auch klar, dass das für die Teilnehmer/innen nicht zufriedenstellend sei.

Auf Fragen bezüglich der aktuellen inhaltlichen Tätigkeiten und Ergebnisse der Arbeit der Projektgruppe Landwehrkanal verwies Herr Scholz auf spätere Tagesordnungspunkte und erläuterte erneut, dass die Projektgruppe den Sachbereich 2 unterstütze.

Die Mediatoren fassten zusammen, dass eine berechtigte Neugier bestehe bezüglich der personellen und qualitativen Veränderungen der Struktur und deren Anbindung an das Forum. Für das Forum seien jedoch weniger die internen Belange des WSA/WSV wichtig, sondern vielmehr sicherzustellen, dass die anstehenden Aufgaben gut und zeitnah bearbeitet werden können. Die Struktur sei letztlich nur Mittel zum Zweck, damit die Beschlüsse des Forums zügig umgesetzt würden.

5. Berichte aus den Arbeitskreisen und Arbeitsgruppen

5.1 AK Planerbeauftragung vom 29.05.2009

Vorab erklärte Frau Voskamp, dass es von der Sitzung zur Planerbeauftragung kein Protokoll gäbe, da der Inhalt vertraulich sei. Sie fasste die Vorgeschichte zusammen, dass über die 13 bereits vorliegenden Varianten zur Sanierung des Kanals hinaus, weitere Möglichkeiten ausgelotet werden sollten und hierfür konnten sich Ingenieur- und Planungsbüros beim WSA bewerben. Letztlich wurden drei Büros eingeladen. Die Gespräche wurden vom WSA im Beisein von einigen Forumsmitgliedern und den Mediatoren geführt. (Teilnehmer: Herr Scholz, Frau Bodenmeier, Frau Bugner, Herr Appel, Frau Dorbert, Herr Heitmann, Frau Kleimeier, Frau Fortwengel, Herr Schael). Es erfolgte eine Befragung der eingeladenen Büros anhand eines im Arbeitskreis zusammengestellten Fragenkataloges mit anschließender Diskussion. Ergebnis der Besprechung sei gewesen, dass kein Büro beauftragt wurde. Das Ergebnis sei intensiv mittels der gemeinsamen Kriterienliste diskutiert und im Anschluss von allen getragen worden. Letztlich fehlte den Teilnehmer/innen des AK Planerbeauftragung das Zutrauen, dass eines der Büros tatsächlich eine innovative Sanierungsvariante würde entwickeln können. Herr Appel betonte, dass aus seiner Sicht im Rahmen der Bürovorstellungen durchaus wegweisende Ansätze sichtbar geworden seien. Er äußerte seine Vermu-

tung, dass diese für das WSA zu revolutionär gewesen seien. Allerdings wurde auch nochmals von den Teilnehmer/innen des AK betont, dass auch dieses Büro keine neue Sanierungsvariante anbieten wollte. Die von Herrn Appel angesprochenen Ansätze könnten dagegen zu einem späteren Zeitpunkt bei konkreten Sanierungen zum Tragen kommen. Im Forum zeigten sich einzelne Teilnehmer/innen etwas überrascht über den Ausgang der Planerbeauftragung. Herr Appel ergänzte, dass dies auch Auswirkung methodischer Probleme des Auswahlverfahrens gewesen sei.

5.2 AK Sanierung, 8. Sitzung vom 17.06.2009

Die Mediatoren berichteten, dass im Rahmen der 8. Sitzung Herr Al-Arja von der Fa. Giken Europe B.V. den Fragenkatalog des Arbeitskreises zu seinem Vortrag „Stahlsplundwände erschütterungsfrei und lärmarm einpressen“ umfassend beantwortet habe. Es habe für die Teilnehmer/innen des Arbeitskreises viele neue Erkenntnisse gegeben. Vom Arbeitskreis wurde eine Beschlussvorlage über eine Teststrecke mit dem Crush-Piler für das Forum erarbeitet.

5.3 Infoveranstaltung des WSA vom 24.06.2009

Frau Kleimeier berichtete, dass es am Mittwoch, den 24.06.2009 um 11.00 Uhr im Gläsernen Büro eine Info-Veranstaltung vom WSA gegeben habe, an der auch Vertreter der Bürger/innen teilgenommen hätten. Herr Weigt von der Ingenieurgemeinschaft WTU GmbH habe dort das Bauvorhaben – Sanierung der Elbdeiche Landkreis Elbe-Elster im Raum Mühlberg – vorgestellt, bei dem er bauleitend tätig war. Hier wurden verschiedene Verfahren der Einbringung von Spundwänden, u.a. auch das Pressen mit integrierter Bohrhilfe, miteinander verglichen. Frau Kleimeier erläuterte, dass aus Ihrer Sicht das Ergebnis für das Verfahren - Pressen mit integrierter Bohrhilfe – sehr positiv gewesen sei.

Frau Riemer erläuterte, dass die Auswertungskriterien Einbringgeschwindigkeit, Lärm und Kosten gewesen seien.

- Das Rütteln habe am besten für Boden- und Umweltverhältnisse abgeschlossen, erst in der Nähe von Häusern sei Pressen besser gewesen.
- Das Pressen mit Einbringhilfe habe bei dieser Untersuchung am längsten gedauert. Frau Kleimeier ergänzte hierzu, dass im Vortrag gesagt wurde, dass damals ein altes Verfahren angewandt wurde, bei dem jeweils nur eine Bohle eingebracht worden sei, heute könne man Doppelbohlen einbringen und sei damit doppelt so schnell.
- Beim Kostenvergleich sei das Pressen mit Einbringhilfe doppelt so teuer wie das Rammen gewesen, wobei dieser Vergleich für den Landwehrkanal nicht relevant sei, da Rammen als Verfahren nicht in Betracht kommen wird.

Als Erkenntnisperle der Veranstaltung nannte Frau Riemer aus Ihrer Sicht, dass der Vergleich mehrerer Verfahren an einem Ort viele Erkenntnisse bringen und bei der Auswahl eines geeigneten Verfahrens hilfreich sein könne.

5.4 Bericht Exkursion des WSA nach London am 23.06.09

Herr Henniger berichtete von den Ergebnissen / Erkenntnissen seiner Exkursion auf eine Baustelle in Canary Wharf in London, auf der die Geräte der Fa. Giken eingesetzt würden. Herr Al-Arja hatte auf der Sitzung des Arbeitskreises „Sanierung“ dazu eingeladen, diese U-Bahn-Baustelle mit Spundwandarbeiten unter Wasser anzusehen, um Erkenntnisse für die Arbeiten am LWK zu gewinnen. Herr Henniger berichtete mit Hilfe einer Power-Point-Präsentation über den dortigen Crush-Piler Einsatz mit Rohren.

Als Schlussfolgerung der gesammelten Erkenntnisse habe das WSA Berlin beschlossen, eine Machbarkeitsstudie zur Baustellenlogistik durchführen zu lassen. Diese solle von der Firma Emch+Berger in Zusammenarbeit mit der Firma Giken Europe erfolgen. Hierbei solle die Baustellenlogistik für den Crush-Piler geprüft werden.

Auf Nachfrage erläuterte Herr Henniger, dass die Verfahren vergleichbar seien, der Unterschied sei nur, dass in London Rohre statt Doppel-Z-Bohlen eingepresst würden und dass im Landwehrkanal weniger Platz für den Geräteeinsatz sei.

Frau Kleimeier erläuterte für diejenigen, die am Arbeitskreis „Sanierung“ nicht teilgenommen hatten, dass durch den Crush-Piler die Doppel-Z-Bohlen erst gepresst werden können, wenn, wie bisher, in den ersten Metern weicher Boden vorhanden ist. Damit wäre man an dem kritischen Bereich der Holzspundbohlen vorbei. Danach könne bei härterem Boden zum Pressen der Bohrer mit eingesetzt werden. Der Bohrer liefe in der von der Spundwand abgewandten Vertiefung der Doppelbohle. Das bedeute, dass die Uferwand von der Bohrung durch die Stahlspundbohlen getrennt wäre.

Unter den Bäumen könne der Gyro-Piler zum Einsatz kommen, der keine Bohlen sondern Rohre mit Durchmesser 50 cm einbohre, dies sei nicht vergleichbar mit dem Londoner Verfahren. Die Rohre würden gedreht und gedrückt mit Hilfe von Schneidezähnen am Rohr werde dieses gefräst und nicht gebohrt.

Nach Aussage von Herrn Al-Arja im Arbeitskreis könne man die Geräte kombinieren, allerdings sei eine Teststrecke mit dem Gyro-Piler nicht kurzfristig möglich, da das Gerät erst aus Japan geliefert werden müsse.

Einige Teilnehmer/innen des Forums, so z.B. Herr Lingenauber betonten, dass die Situation in London nicht mit der Problematik am Landwehrkanal zu vergleichen sei: So dürfe eine Rohrpresse mit Bohrgerät für Rohre von ca. 1,0 m Durchmesser sowie mit viel mehr Länge als in Berlin erforderlich nicht mit einem Crush-Piler (Bohr-/Press-System) für Doppel-Z-Bohlen verglichen werden, dies entspräche dem Vorgehen, Äpfel mit Birnen zu vergleichen.

6. Beschlussvorlage Teststrecke Crush-Piler

Im Forum entstand eine Diskussion über den Sinn und die Notwendigkeit einer Machbarkeitsstudie. Bei einigen Teilnehmern/innen entstand der Eindruck, dass jetzt eine Machbarkeitsstudie vorgeschaltet werden solle, um einen Grund zu haben, das Crush-Piler System als nicht tauglich ablehnen zu können. In der Arbeitskreissitzung sei die Durchführung einer Teststrecke von der Zustimmung der BAW abhängig gemacht worden, die inzwischen mündlich unter Einhaltung bestimmter Randbedingungen erteilt worden sei. Der Ort der Teststrecke sei noch von den Bodensondierungen abhängig gemacht worden. Es traf bei vielen Forumsteilnehmer/innen auf Unverständnis, dass jetzt doch noch Studien vorgeschaltet werden sollten und scheinbar noch keine Teststrecke für den Crush-Piler eingerichtet würde. Sie erläuterten, dass Herr Al-Arja bereits geprüft und zugesagt habe, dass das von ihm vorgeschlagene System am Landwehrkanal machbar sei, er habe sogar zugesagt, dieses System auf einer Teststrecke erproben zu lassen.

Das WSA erläuterte, dass anhand der Machbarkeitsstudie theoretisch geprüft werden solle, ob die logistische Technik überhaupt eingesetzt werden könne. Unter Berücksichtigung von Gewicht, Höhe und Breite der Geräte solle geprüft werden, ob die Passage durch die Schleusen, den Anfang und das Ende des Kanals und die Kurven möglich sei. Diese Studie solle von einem unabhängigen Ingenieurbüro erstellt werden, damit nicht der Eindruck entstehen könne, das Ergebnis sei beeinflusst worden.

Frau Kalepky bemerkte, dass einige gegenseitige Unterstellungen im Raum stünden, dass es Ziel sein sollte, dieses Misstrauen auszuräumen und zu klären sei, ob es nicht teilweise Missverständnisse seien, die zu diesem Misstrauen führten.

Die Mediatoren fassten die Sorge einiger Teilnehmer/innen in der Frage zusammen, ob die Studie zu zeitlichen Verzögerungen führen könne.

Frau Kleimeier fragte nach, warum die Studie an zwei fiktiven Einsatzorten gemacht werden solle, es sei doch möglich, diese an realistischen Orten, nämlich am Maybachufer und am Corneliusufer, in der Winterpause durchzuführen. Dies könne dann von einem Fachbüro begleitet und die Ergebnisse evaluiert werden.

Herr Lingenauber sprach sich dafür aus, einfach mal das Verfahren auszuprobieren, um verwertbare Ergebnisse zu gewinnen. Parallel könne man dann noch Erkenntnisse aus vergleichbaren Situationen – Sanierung nicht Neubau - bei historischen Kanälen z.B. in Holland heranziehen. Dies könnten begleitende Schritte sein mit der Möglichkeit, von guten Beispielen zu lernen.

Die Teilnehmer/innen des Forums plädieren dafür, die Beschlussvorlage zu konkretisieren und zu verabschieden. Frau Riemer stellt klar, dass das WSA nichts gegen eine Teststrecke habe, allerdings weder Maybachufer noch Corneliusufer für sie infrage kämen. Sie begründete diese Haltung damit, dass für das Maybachufer ein Fertigstellungstermin von vier Monaten festgelegt worden sei und dass das WSA diesen Termin einhalten wolle. Diese Fertigstellung wolle sie nicht durch eine Teststrecke gefährden. Hier würde aus ihrer Sicht aufgrund des Zeitdrucks ein gängiges Verfahren benötigt. Allerdings habe die Firma Mette für Abschnitt 1 eine Teilkündigung erhalten, daher sei hier auch ein anderes Verfahren denkbar. Von vielen Teilnehmer/innen wurde eingewendet, dass die Erfahrungen aus dem letzten Winter ihnen auch nicht die Sicherheit geben würde, dass mit den von Frau Riemer angesprochenen gängigen Verfahren eine Fertigstellung der Baumaßnahmen gewährleistet sei. Frau Riemer führte ferner aus, dass sie die Baumaßnahme am Corneliusufer ausschreiben müsse und nicht einfach anfangen könne zu bauen, da das WSA eine öffentliche Behörde sei. Dem WSA sei es wichtig, die von Frau Riemer bereits genannte Idee - Versuche mit verschiedenen Verfahren durchzuführen – umzusetzen. Allerdings sollte dieses auch nicht am Abschnitt 1 stattfinden, da man sich einig gewesen sei, dass dort die Betonklötze schnell entfernt werden sollten. Sie schlug vor, eine Teststrecke einzurichten, an der alle 25 oder 50 m ein anderes Verfahren getestet würde.

Die Mediatoren fassten zusammen, dass das Anliegen des WSA sei, mit der Machbarkeitsstudie zu gewährleisten, dass mit dem gewählten Verfahren die Fertigstellung innerhalb von vier Monaten machbar sei. Zusätzlich solle es eine Teststrecke geben, die nicht am Corneliusufer liege, an der verschiedene Firmen verschiedene Verfahren erproben könnten.

Diese Idee wurde vom Forum positiv aufgenommen, allerdings drückte Frau Kayser stellvertretend für viele ihre Irritation darüber aus, dass die Ausführungen von Frau Riemer stark von dem abweichen würden, was bereits im Arbeitskreis besprochen worden sei, und dass sie den Eindruck habe, dass das WSA und die WSD nicht mit einer Stimme sprechen, sondern sich widersprechende Aussagen tätigen würden. Ihr sei es sehr wichtig, dass nunmehr die Beschlussvorlage zum Abschluss kommen sollte, um nicht den Eindruck zu haben, dass die Arbeit des Arbeitskreises umsonst gewesen und die damit verbundene Zeit vertan worden wäre.

Frau Kleimeier fragte Herrn Freise, ob der Kanal so beschaffen sei, dass ein Schiff, das durch die Schleuse komme auch unter den Brücken hindurchfahren könne. Herr Freise verneinte dies und erklärte, dass die Zusammenhänge sich nicht so einfach aus Zeichnungen erschließen ließen.

Frau Riemer erklärte, dass am Corneliusufer eine teilfunktionale Ausschreibung erfolgen solle, es sei möglich ein Verfahren vorzugeben.

Einige Teilnehmer/innen des AK Sanierung wandten ein, dass das geplante Vorgehen des WSA aus ihrer Sicht kein fairer Umgang mit der Firma Giken und Herrn Al-Arja sei.

Herr Kessen schlug vor, dass die anstehende Pause genutzt werden sollte, um sich in den einzelnen Gruppen und Institutionen nochmals abzustimmen, um einen von allen Seiten gewünschten Beschluss auf den Weg zu bringen.

Herr Hildebrand erläuterte, dass er überrascht gewesen sei über die wahrgenommenen Emotionen und die unterschiedlichen Diskussionsstandpunkte. Er erklärte für die WSA/WSD dem Wunsch des Forums Rechnung zu tragen und die Geräte der Firma Giken am LWK zu erproben.

Ihnen sei ferner wichtig sicherzustellen, dass das Verfahren auch logistisch funktionieren würde: dies hätte sie zu einer Machbarkeitsstudie veranlasst. Man wolle damit dem Forum auch die Sicherheit geben, dass es keinen zeitlichen Verzug gebe und das Corneliusufer in der nächsten Schifffahrtspause fertig gestellt werde.

Das Pressen mit integrierter Bohrhilfe solle als Verfahren dem Wettbewerb angeboten werden, Nebenbieter zu Giken sollten allerdings zugelassen werden.

Einige Teilnehmer/innen argumentierten erneut, dass die Machbarkeitsstudie eine Geldverschwendung sei. Sie schlugen stattdessen vor, in der Ausschreibung die Forderung „weisen Sie ihre Baustellenlogistik nach“ aufzunehmen.

Das WSA verwies darauf, dass es bei jedem Bauvorhaben verpflichtet sei, die Machbarkeit der Baustelleneinrichtung und- logistik zu prüfen.

Frau Kayser wandte ein, dass eine Firma, die bei der Machbarkeitsstudie mitarbeite, später aus vergaberechtlichen Gründen vermutlich nicht am Wettbewerb teilnehmen könne.

Frau Kleimeier regte an, dass das WSA ein Ingenieurbüro beauftragen sollte, die Ausschreibung zu verfassen. Dies würde das WSA entlasten, würde die Glaubhaftigkeit unterstützen und eine Qualitätskontrolle gewährleisten.

Herr Freise schlug vor, dass die Fa. Mette die Arbeiten mit den Geräten der Firma Giken durchführen könne, da sie die Baumaßnahme schon kennen würde. Hier wurde eingewandt, dass es wichtig sei, eine Firma zu beauftragen, die Erfahrungen mit dem Crush-Piler hätte, damit der LWK nicht zur Teststrecke für diese Firma wird.

Das WSA erläuterte, dass die BAW aufgrund der Bodenuntersuchungen am Maybachufer davon abgeraten habe, dort den Crush-Piler zu testen.

Frau Kleimeier regte an, dass der Beschluss zwei Teile umfassen sollte: für das Corneliusufer soll das Verfahren „Pressen mit integrierter Bohrhilfe“ ausgeschrieben werden; und es soll gemeinsam eine Teststrecke gefunden werden, auf welcher der Crush-Piler der Fa. Giken zum Einsatz kommen wird.

Herr Hildebrand sagte zu, noch diese Woche zu prüfen, ob es vergaberechtlich möglich sei, keine Nebenangebote zuzulassen.

Anschließend wurde gemeinsam folgender Beschluss formuliert:

„Beschluss Teststrecke mittels Crush-Pile-Verfahren sowie Beschluss über Ausschreibung Abschnitt Corneliusufer“

Beschluss des Mediationsforums „Zukunft Landwehrkanal“ auf seiner 17. Sitzung am 06. Juli 2009 (Vorbereitung durch den 8. AK Sanierung).

Das Forum beschließt,

- a) dass das WSA Berlin bezüglich der Spundwandeinbringung im Landwehrkanal unter Einsatz des im Arbeitskreis vorgestellten Einbringsystems des Crush-Piler-Verfahrens der Firma Giken Europe B.V. eine Teststrecke auswählt und die Spundwandeinbringung mit dem genannten Verfahren durchführt.**

Die Teststrecke wird noch in einer gemeinsamen Besprechung zu suchen und einvernehmlich festzulegen sein (ist erfolgt am 13. Juli 2009).

Für das Forum wäre wünschenswert, auch den Gyro-Piler an dieser Teststrecke im Einsatz zu erleben. Die Beschlussfassung gilt auch, wenn sich erweisen sollte, dass der Gyro-Piler nicht zum Einsatz kommen kann.

Das Forum spricht sich ausdrücklich dafür aus, dass eine derartige Teststrecke auch anderen Anbietern und Firmen zur Verfügung stehen muss und diese explizit aufgefordert werden sollen, ihre Verfahren durch den praktischen Einsatz am Landwehrkanal zu präsentieren.

- b) dass für den Abschnitt Corneliusufer eine Ausschreibung erfolgt, in der das Verfahren „Pressen mit integrierter Bohrhilfe“ vorgegeben wird.**

Die genaue Festlegung von Randbedingungen (z.B. Lärm) wird in einer gemeinsamen Besprechung erfolgen. Die WSD Ost lässt von der Vergabestelle prüfen, ob der Ausschluss von Nebenangeboten zulässig ist.

Das WSA Berlin sichert zu, beide Abschnitte im Winter 2009 / 2010 wie oben beschlossen abschließend fertig zu stellen.

Evaluierung:

Zur Evaluierung der so gesammelten Erkenntnisse wird seitens des WSA Berlin ein unabhängiger Gutachter in Vorbereitung, Durchführung und Auswertung einbezogen.

Begründung:

Die Teilnehmer/innen des 17. Forums sehen in der Teststrecke sowie in der Ausschreibung für das Corneliusufer die gute Chance, dass mit den zur Anwendung kommenden Verfahren zahlreiche der im Mediationsverfahren herausgearbeiteten Interessen (siehe unten) berücksichtigt werden können. Dies gilt es, in der Praxis zu überprüfen.

Vorteile, die die Teilnehmer/innen in dem Crush-Pile-Verfahren bzw. in dem Verfahren „Pressen mit integrierter Bohrhilfe“ sahen:

- kein Rammen erforderlich: Möglichkeit erst zu pressen und dann erst zu bohren von Vorteil;
- geringe Lärmbelästigung;
- denkmalunschädlich;
- in einem zeitnahen Arbeitsschritt abschließbar im jeweiligen zu bearbeitenden Bereich; Ermöglichung einer schnellen Freigabe des Kanals;
- nicht baumgefährdend (Gyro-Piler);
- Flexibilität und Variationsmöglichkeiten des Verfahrens; es kann auf wechselnde Anforderungen der Rahmenbedingungen des Kanals reagiert werden; flexibler Umgang mit Schwierigkeiten, z.B. in Bezug auf den Baugrund (Steine, Findlinge); das Gerät / Verfahren passt sich den Rahmenbedingungen an und nicht umgekehrt;
- Möglichkeit der Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs während Bautätigkeit; ist noch zu prüfen
bzgl. Verkehrssicherheit; ggf. unter Auflagen;
- für Corneliusufer: die eingebrachten Spundwände müssten nicht erst alle wieder herausgezogen werden, sondern es könne gleich weiter gearbeitet werden.

Auf Nachfrage bestätigte Herr Scholz, dass sowohl der Abschnitt Maybachufer / Anlegestelle Riedel, die Teststrecke Giken, das Corneliusufer sowie die Abschnitte 4 und 6 alle in diesem Winter machbar seien. Er erklärte, sie stünden sowieso im Wort, neu sei hierbei nur die Teststrecke. Er sicherte zu, dass die Teststrecke gemeinsam ausgesucht würde, hierfür werde ein kurzfristiger Termin gesucht. (Der Termin hat am 13.07.2009 in Form einer Arbeitsgruppe stattgefunden).

Wie im Beschluss formuliert, sprach sich das Forum ausdrücklich dafür aus, dass eine solche Teststrecke auch anderen Anbietern und Firmen zur Verfügung stehen muss. Es wurde deutlich darauf hingewiesen, dass es nicht darum geht, die Firma Giken besonders zu protegieren, sondern vielmehr darum, die möglichen Verfahren kennenzulernen, um einschätzen zu können, welche Verfahren für welche Abschnitte besonders geeignet seien. Deshalb sollten andere Anbieter und Firmen explizit aufgefordert werden, ihre Verfahren durch den prak

tischen Einsatz am Landwehrkanal zu präsentieren. Das WSA und die WSD betonten dazu, dass dies jedoch nicht zeitgleich mit den Baumaßnahmen a) und b) im Beschluss erfolge, sondern zu einem späteren Zeitpunkt. Sie betonten ferner, dass dann eine vergaberechtliche Prüfung der Vergabeart durch die Vergabestelle erfolgen werde.

7. Planungen / Maßnahmen im Umfeld des Landwehrkanals
Präsentation: „Neubau eines Stegs über den Landwehrkanal“ im Bereich Technikmuseum (Herr Bonte, Architekturbüro Max Dudler)

Zu Beginn des Tagesordnungspunktes erläuterten die Mediatoren kurz die bisherigen Rückmeldungen auf die Anfrage der Mediatoren, welche Bauvorhaben am Kanal geplant seien (die Zusammenstellung der bisher erfolgten Rückmeldungen wurde bereits per Email verteilt). Die Antworten seien freundlich und schnell erfolgt. Wie aus der Zusammenstellung zu erkennen, hätten sich aber nicht alle Stellen gemeldet.

Im Rahmen der Fragestellung, welche Bauvorhaben am Landwehrkanal geplant seien, hatte Frau Tonn darauf hingewiesen, dass es einen Wettbewerb zu einer Brücke über den LWK gegeben habe. Die Mediatoren hatten im Auftrag des Forums die Planer gebeten, ihren Entwurf vorzustellen.

Die Arge Klähne / Dudler wurde vertreten von Herrn Bonte, Projektleiter Architektur, und Herrn Löser, zuständig für die Statik. Außerdem war Herr Köhler vom beteiligten Landschaftsarchitekturbüro „Freiräumer“ anwesend. Die Entwicklung des Projekts aus architektonischer Sicht wurde von Herrn Bonte vorgestellt.

Er berichtete, dass es 2006 einen Wettbewerb gegeben habe mit der Aufgabenstellung drei Verkehrsanliegen zu lösen:

- das Gleisdreieck sollte Parkanlage werden und mit anderen Grünflächen vernetzt werden,
- der Radweg Leipzig – Kopenhagen, der über Berlin führt, sollte komplettiert werden,
- die Widerlager der Eisenbahn sollten genutzt werden.

Als Teil des städtebaulichen Vertrages zum Potsdamer Platz sei ihre Brücke als erster Preisträger aus einem Realisierungswettbewerb der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hervorgegangen. Sie stelle städtebaulich die Verlängerung des Tilla-Durieux-Parks vom Gleisdreieck kommend mit dem Potsdamer Platz dar. Finanziert würde die Brücke als Ausgleichsmaßnahme vom Potsdamer Platz. Nach der Wettbewerbsentscheidung habe es Kritik am Entwurf gegeben, da Radfahrer sechsmal wenden und mehrere Ampeln überqueren müssten. Daraufhin gab es 2007 eine Überarbeitung, bei der verschiedene Möglichkeiten und auch Extremlösungen wie z.B. nur eine Treppe oder eine große Brücke auch über die Straße hinweg zu bauen, durchgespielt wurden. Problematisch seien besonders die Rampen gewesen, die, um behindertengerecht zu sein, nur 6% Gefälle haben dürften. Die jetzt entwickelte Brücke mit der Grundrissform eines „Z“ habe für Radfahrer zwei Wendepunkte und zwei Ampelquerungen und die Rampen 7% Steigung.

Herr Bonte erläuterte, dass es im Zuge der Errichtung des Brückenbauwerks auf den Grundflächen der historischen Brückenwiderlager zwischen Köthener Brücke und Marshall-Brücke auf Höhe der Flottwell Straße erforderlich werde, den derzeit dort befindlichen hoch gewachsenen Strauchbestand zu fällen. Auf der Seite Schöneberger Ufer befänden sich in dem Bereich drei Bäume - darunter eine große Weide - die ebenfalls gefällt werden müssten.

Herr Köhler vom Büro Freiräumer erklärte, dass es ihr Anliegen sei, Wasser erlebbar zu machen, dies beinhalte auch einen kleinen Aufenthalt, ein Verweilen am Wasser. Der wilde Aufwuchs – hauptsächlich Pappeln - auf den Brückenwiderlagern zerstöre das Bauwerk und beeinträchtige die Standsicherheit. Ziel sei es unter anderem eine Verbindung der innerstädtischen Grünflächen zu schaffen. Historisch seien drei Eisenbahnbrücken vor

Herr Köhler vom Büro Freiräumer erklärte, dass es ihr Anliegen sei, Wasser erlebbar zu machen, dies beinhalte auch einen kleinen Aufenthalt, ein Verweilen am Wasser.

Der wilde Aufwuchs – hauptsächlich Pappeln - auf den Brückenwiderlagern zerstöre das Bauwerk und beeinträchtige die Standsicherheit. Ziel sei es unter anderem eine Verbindung der innerstädtischen Grünflächen zu schaffen. Historisch seien drei Eisenbahnbrücken vor

handen gewesen, zwei der Widerlager würden nun für den Steg genutzt, die anderen vier sollten sogenannte Stadtbalkone werden.

Die Mediatoren bedankten sich bei den Vortragenden und fragten die Forumsteilnehmer, ob noch Fragen offen seien. Daraufhin wurde einige Kritik daran geäußert, dass die Bäume gefällt werden sollten. Herr Appel erinnerte daran, dass aus Sicht der Anwohner/innen ein Radweg entlang des Kanals noch wichtiger sei als eine Überquerung an dieser Stelle, wenngleich eine Überquerung des LWK in diesem Bereich natürlich ebenfalls wünschenswert sei. In der vorgeschlagenen Art + Weise habe die Planung bereits seit 2006 erhebliche Kritik z.B. seitens der "Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck" auf sich gezogen. Ihn war wichtig zu betonen, dass sie vor allem nicht als Vorplanung zu einem von Bürgervertreter/innen geforderten uferbegleitenden Radwanderweg gelten könne.

Herr Lingenauber, der am Prozess der Planung der Brücke beteiligt war, warb für Verständnis für die Brücke, die Planung an dieser Stelle sei politisch entschieden worden. Vor 15 Jahren habe es ganz andere Gefahren gegeben. Die Bäume seien von den Bezirken nicht gepflegt worden. Dass die Radfahrer an dieser Stelle den Kanal queren sollen, sei eine Rahmenbedingung gewesen und Teil der Entstehungsgeschichte der Brücke.

Herr Bonte erläuterte, dass sie sich in der Planungsphase des Entwurfs befänden, wenn die Bauunterlage beim Senat genehmigt sei, werde die Brücke so gebaut.

Auf die Frage, wo man sich noch einbringen könnte, verwies Herr Bonte auf Frau Zimmer von SenStadt. Eine ausführliche Diskussion mit den Beteiligten habe aber bereits stattgefunden. Frau Kayser erinnerte daran, dass die Vorstellung des Projekts Wunsch des Forums gewesen sei und dass die Emotionalität der geäußerten Kritik nicht angebracht sei. Aus ihrer Sicht mache die Planung gesamtstädtisch Sinn, es ginge um das übergeordnete Ziel, Grünflächen zu verbinden.

Frau Voskamp verabschiedete die Gäste mit der Feststellung, dass das Forum wahrgenommen habe, dass sie bedauerten, dass die Bäume der Planung weichen müssten, dass sie allerdings keine Zustimmung von den Teilnehmer/innen dafür erhalten würden und diese aber auch nicht benötigten.

8. Was gibt es Neues / Berichtenswertes

8.1 Planung Maybachufer / Kottbusser Brücke

Herr Scholz erläuterte, dass der geplante 2. Termin noch nicht stattgefunden habe: dieser müsse noch unter den Teilnehmer/innen noch abgestimmt werden. (Nachtrag zum Protokoll: der Termin wurde zwischenzeitlich zunächst auf den 17. August, dann auf den 4. August festgelegt).

Die Anregungen aus dem 1. Termin seien alle aufgenommen worden und in Ausschreibung und Zeitplan eingeflossen.

Der Zeitplan sei wie folgt:

- Ab der 30. KW erfolge die Kampfmitteltiefensondierung und erweiterte Baugrunderkundung in der geplanten Spundwandtrasse, geplante Dauer ca. 2-2,5 Wochen.
- Ab der 38. KW sei die flächige Kampfmittelräumung mittels Tauchereinsatz geplant, voraussichtliche Dauer 5 Wochen.
- Versendung der Ausschreibung sei für Anfang August geplant.
- Am 02. November solle wie geplant der Baubeginn erfolgen.

Die Termine seien auch im Newsletter des WSA veröffentlicht worden.

Die Projektgruppe Landwehrkanal arbeite nun, wie bereits mitgeteilt, unter kommissarischer Leitung von Frau Bugner.

Herr Appel äußerte erneut seine Enttäuschung darüber, dass die Bürger/innen bei der 1. Sitzung nicht mit einbezogen worden seien, sie seien auch betroffen, nicht nur Herr Freise. Nach seiner Einschätzung bestünde zum jetzigen Zeitpunkt für die Bürger/innen keine Ergebnisoffenheit mehr. Die Mediatoren erläuterten erneut, dass der Kreis des ersten Treffens

so im Forum abgestimmt worden sei und der Wunsch den Kreis zu erweitern, nun für das 2. Treffen berücksichtigt werden solle.

Frau Kleimeier verwies darauf, dass es wichtig sei, erst auszuschreiben wenn die Ergebnisse der Baugrunduntersuchung feststünden. Frau Bugner erklärte auf Nachfrage von Frau Kleimeier, dass der Statiker und der Prüfstatiker noch nicht feststünden. Herr Appel kommentierte, dass das WSA unnötig einen Zeitdruck produziert habe, worauf Frau Bugner für Zuversicht plädierte.

8.2 Denkmalgutachten

Da Herr Lingenauber und Frau Kayser die Forumssitzung früher verlassen mussten, wurde dieser Tagesordnungspunkt vorgezogen.

Herr Scholz berichtete, dass das WSA das Nachfolgegutachten mit 40.000,- Euro unterstützen würden. Zu den Inhalten der Neufassung gehöre auch eine Baumkartierung. Herr Lingenauber zeigte sich erfreut und erklärte, dass diese Nachricht beim Denkmalamt noch nicht eingegangen sei. Nach Aussage von Herrn Scholz solle das Geld noch dieses Jahr zur Verfügung stehen. Der genaue Umfang des Anteils vom Denkmalamt sei noch nicht klar. Der Auftrag könnte dieses Jahr noch ausgelöst werden, sofern keine Haushaltssperre komme.

Frau Riemer berichtete, dass versucht worden sei, die BfG einzubinden. Herr Wahl von der BfG könne in gutachterlicher Funktion, nicht als Durchführender beteiligt werden, er könne die Büros benennen, könne Abnahmen durchführen und könne beim Endergebnis mitwirken. Dazu ist die Beauftragung durch das Landesdenkmalamt über das WSA B notwendig.

Frau Riemer erläuterte, dass es sich bei den Sanierungsmaßnahmen am LWK nicht um einen Ausbau, sondern um eine Substanzerhaltungsmaßnahme handele. Die Maßnahme sei dadurch rechtlich als Unterhaltung definiert und ein Planfeststellungsverfahren entfalle. Die Planfeststellungsbehörde der WSD Ost habe jedoch empfohlen einen landespflegerischen Begleitplan (LPB) und eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für den Landwehrkanal zu erstellen.

Auf Rückfrage der Mediatoren, wie das WSA/WSV mit dieser Empfehlung umgehen wolle, sagte Herr Hildebrand, er nehme die Empfehlung an und sagte die Durchführung zu.

8.3 Pilotprojekt 370 m

Herr Scholz erklärte, dass der Beschluss gelte, die BAW eingeschaltet und der Auftrag erteilt würde. Die Vorplanung solle jetzt anlaufen, ruhe aber momentan, da es, wie bereits bei dem Punkt „Projektstruktur“ erläutert, personelle Engpässe gebe.

8.4 Landseitige Absperrung (Bauzäune)

Frau Tonn meldete zurück, dass die Präsentation von Herrn Scholz aus der 16. Forumssitzung noch nicht vorläge, sie daher auch noch keine Rückmeldung geben könne. Herr Dohna wies darauf hin, dass im Bereich Kreuzberg zwischen Baerwald- und Zossener Brücke wohl keine regelmäßige Kontrolle der landseitigen Absperrungen durchgeführt würde. Er habe dies über einen Zeitraum verfolgt, der die Frequenz der abgesprochenen und vom WSA zugesicherten Kontrollen mehrfach übersteige. Herr Dohna forderte das WSA auf, nunmehr seiner Selbstverpflichtung zur regelmäßigen Kontrolle der Bauzäune nachzukommen. Frau Riemer bat darum, solche Beobachtungen an Herrn Augsten zu faxen oder zu mailen.

8.5 Baumkartierung u.a.

Herr Scholz berichtete, dass eine Fotodokumentation in der festgelegten Prioritätenreihenfolge vorliege, diese werde demnächst erweitert. Es würden Ausmessungen geometrischer Art über und unter Wasser ausgeführt und dokumentiert, um welche Bäume es sich handele. Herr Lücking fragte nach, wie es mit der geplanten Beteiligung der Bürger/innen gedacht sei. Herr Appel erläuterte, dass gemäß AK „Naturhaushalt und Landschaftsbild“ erstmal keine Bewohnerbeteiligung stattfinde.

Herr Scholz ergänzte, dass das WSA auf Mithilfe verzichte, da die Bewohner/innen nicht vertraglich gebunden seien und es damit bei einer Beteiligung rechtliche Probleme gebe.

8.6 Radwege

Am Landwehrkanal gäbe es keine Betriebswege, die zu Radwegen umgenutzt werden könnten, erläuterte Herr Scholz. Die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen würden vom Wasser ausgeführt. Es gäbe zwar Bundesmittel über das BMVBS für die Umrüstung von Betriebswegen, aber nur bei vorhandenen Wegen. Herr Hildebrand ergänzte, dass ein Betriebsweg direkt am Kanal auf der Böschung verlaufen müsse, und dies nach seiner Einschätzung nicht im Sinne des Forums sei.

9. Nächste Schritte in der Mediation

Da zunächst keine weitere Sanierungsvariante entwickelt werden wird, macht es aus Sicht der Mediatoren Sinn, dass nach der Sommerpause die Lösungsfindungsgruppe wieder zusammenkommt, um an der 90-Prozent-Lösung für den gesamten Kanal weiter zu arbeiten. Darüber hinaus schlugen die Mediatoren vor, verstärkt in kleineren Gruppen zu arbeiten, die Beschlüsse für das Forum vorbereiten würden.

10. Terminplanung

Die Mediatoren regten an zu klären, wer in der Ferienzeit tatsächlich verreist sei, um eventuell schon kurzfristiger Termine vereinbaren zu können.

11. Verschiedenes

Die Bürger/innen wiesen darauf hin, dass es wieder zu Fischsterben und dadurch zu Geruchsbelästigung gekommen sei. Es gab sogar die Überlegung, die geplante Paddelparade aus hygienischen Gründen abzusagen. Herr Scholz erklärte, dass dies Phänomen immer nach Starkregen auftrete und ihm bekannt sei.

Herr Dohna erkundigte sich beim WSA nach dem Pflegeplan. Das WSA erläuterte, dass es jedes Jahr eine Bereisung gemeinsam mit allen Bezirken gebe, die nächste werde im Herbst erfolgen. Danach würden dann die Pflegearbeiten jedesmal wieder neu beauftragt.

12. Verabschiedung

Um 22:30 Uhr wurde die Sitzung geschlossen. Die Mediatoren bedankten sich bei den Teilnehmer/innen für das lange Aushalten und regten an, die positiven Ergebnisse der Sitzung mitzunehmen.

Der Termin der nächsten Forumssitzung wird noch bekannt gegeben.