

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Christian Ströbele,
Dr. Valerie Wilms, Lisa Paus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4120 –**

Nachhaltige und ökologische Sanierung des Berliner Landwehrkanals

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Landwehrkanal in Berlin gehört zum Netz der Bundeswasserstraßen, für deren Verwaltung und Unterhaltung der Bund die Verantwortung trägt. Zuständig ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und dort die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost bzw. das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Berlin.

Der Landwehrkanal ist elf Kilometer lang und durchzieht zentrale Lebensräume im Herzen der Stadt Berlin, fünf Bezirke mit 400 000 direkten Anwohnern und 1 400 000 Einwohner in den anliegenden Bezirken.

Seine besondere Bedeutung hat er sowohl als Grünzug mit zum Teil üppiger Ufervegetation und zahlreichen alten und wertvollen Bäumen als auch als Ort der Freizeitgestaltung und Erholung der Bevölkerung. Ebenso dient er der Verbesserung des Mikroklimas der Stadt durch seine Funktion als Kalt- und Frischluftschneise.

Er wurde 1850 nach Plänen von Peter Josef Lenné erbaut. 1890 erfolgte die zeitgemäße Umgestaltung mit den bis heute in Teilen noch vorhandenen Uferbauwerken. Der Landwehrkanal ist als Gesamtdenkmal in die Berliner Denkmalliste eingetragen.

In den letzten Jahren wurde der Landwehrkanal ganz überwiegend von Ausflugsdampfern und Motorsportbooten genutzt. Seit 2000 bis 2010 befahren durchschnittlich 8 000 bzw. 5 000 Boote den Kanal. Ihre Größe und insbesondere ihre Antriebe sowie der Gegenverkehr bei enger Fahrtrasse haben zur Unterspülung und Zerstörung der Uferbefestigungen maßgeblich beigetragen.

Im April/Mai 2007 kam es zu einem Abbruch am Maybachufer. Das WSA wollte daraufhin mit einer Sofortmaßnahme über 200 alte Bäume entlang des Kanals fällen, weitere umfangreiche Fällungen sollten später sanierungsbedingt folgen. Dies führte zu massiven Bürgerprotesten, die mit 26 000 Unterschriften unterstützt wurden.

Der breite Widerstand von Bürgerinnen und Bürgern führte zu Verhandlungen und im November 2007 zum Beginn eines Mediationsverfahrens „Zukunft des Landwehrkanals“. An diesem beteiligten sich 25 Institutionen, Anwohner- und Bürgerinitiativen, Reedereien, Senats- und Bezirksverwaltungen, Naturschutzverbände etc. Es wurde das größte derartige Verfahren in Deutschland und dauert bis heute an.

Mit der Sanierung des Landwehrkanals war der Deutsche Bundestag bereits mehrfach befasst, 2007 und 2008 im Rahmen von Kleinen Anfragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und 2009 im Rahmen eines Petitionsverfahrens.

Nach Erfolgen wie dem Einsatz eines weisungsbefugten Bauleiters, Baumschutz, der Erarbeitung eines Kriterienkataloges für die Sanierung, Durchführung einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung und Erprobung der Verspundungstechnologie „Crush Piler“ kam das Mediationsverfahren im Frühjahr/Sommer 2010 unerwartet zum Stillstand. Bis heute wurde das Mediationsverfahren nicht wieder aufgenommen.

1. a) Welche baulichen Projekte und Unterhaltungsmaßnahmen wurden vom WSA Berlin seit 1990 durchgeführt?

Unter welchen Bedingungen (Haushaltsmittel, Zeiträume, Personaleinsatz) wurden sie durchgeführt?

Im Bundeshaushalt werden nur größere Investitionen in die Infrastruktur als Einzelmaßnahmen erfasst. Maßnahmen, auch bauliche Projekte, des Betriebs- und der Unterhaltung werden nicht einzeln erfasst. Auf Grund der Kürze der zur Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit, ist eine maßnahmenscharfe Differenzierung (zeitliche, personell) und vollständige Auflistung aller Maßnahmen nicht möglich.

Folgende Projekte können als Einzelmaßnahmen seit 1990 benannt werden:

Grundinstandsetzung der Str.-Br. Baumschulenbrücke, BVK – km 29,92	abgeschlossen
Zurückverlegung der Ufermauern im Bereich Sandkrugbrücke, BSK – km 11,60	abgeschlossen
Uferausbau am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, BSK – km 7,63–12,2	abgeschlossen
Ersatzneubau der Str.-Br. Alsenbrücke, GrK – km 1,94	abgeschlossen
Grundinstandsetzung der Uferbefestigung LWK – Potsdamer Platz	abgeschlossen
Grundinstandsetzung Wehr und Brücke Fürstenwalde	abgeschlossen
Neubau der Str.-Br. Prinzregent Ludwig-Brücke, TeK – km 19,11	abgeschlossen
Ersatzneubau der Str.-Br. Südostalleebrücke, BVK – km 30,32a	abgeschlossen
Ersatzneubau der Str.-Br. Sandkrugbrücke, BSK – km 11,60	abgeschlossen
Ersatzneubau Str.-Br. Altglieniker Br., TeK – km 35,78	abgeschlossen
Ersatzneubau Str.-Br. Kieler Brücke, BSK – km 10,60	abgeschlossen
Ersatzneubau Str.-Br. Michaelbrücke, SOW – km 18,70	abgeschlossen
Ersatzneubau Autobahn-Br. A10, SOW – km 51,70	abgeschlossen
Uferinstandsetzung an der Stadtspre, SOW – km 14,5–15,3	abgeschlossen
Grundinstandsetzung des Wehres Große Tränke, SOW – km	abgeschlossen
Neubau der Eisenbahnbrücke, BSK – km 9,95	abgeschlossen
Ersatzneubau der Str.-Br. Marschallbrücke, SOW – km 15,30	abgeschlossen
Neubau der Eisenbahnbrücke Humboldthafen, BSK – km 11,94	abgeschlossen
Ersatzneubau der Str.-Br. Grünauer Brücke, TeK – km 37,72	abgeschlossen
Grundinstandsetzung des Wehres Charlottenburg, SOW – km 6,45	abgeschlossen
Grundinstandsetzung der Schleuse Woltersdorf, Rüg	abgeschlossen
Ersatzneubau der Str.-Br. Kronprinzenbrücke, SOW – km 14,8	abgeschlossen
Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen, OSK km 45,1–130,15	in Bau

Grundinstandsetzung der Schleuse Storkow, SkG	abgeschlossen
Verlängerung der Schleuse Kersdorf, SOW	in Bau
Verlängerung der Schleuse Wernsdorf, SOW	abgeschlossen
Ausbau des Abzweigs zum Havelkanal , HOW – km 10,45	abgeschlossen
Verlegung eines LWL-Kabels von Berlin nach Eisenhüttenstadt	abgeschlossen
Ersatzneubau der Str.-Br. Nördliche Monbijoubücke, SOW	abgeschlossen
Ersatzneubau der S- u. Fernbahnbrücke, TeK – km 36,46	in Bau
Ersatzneubau der Fernbahnbrücke, TeK – km 20,42	in Bau
Ersatzneubau der Str.-Br. Rathausbrücke, SOW – km 17,26	in Bau
Ersatzneubau der Str.-Br. Späthbrücke, TeK – km 28,88	in Bau
Ersatzneubau der Schleuse Spandau	abgeschlossen
Grundinstandsetzung Zitadellenwehr HOW – km 0,58	in Planung
Ausbau der Berliner Wasserstr. – Trasse Nord – VDE 17 (Brücken)	tlw. abgeschlossen
Ausbau der Berliner Wasserstr. – Trasse Nord – VDE 17 (Streckenausbau)	in Planung
Ausbau der Berliner Wasserstr. – Trasse Nord – VDE 17 Schleuse Charlottenburg	abgeschlossen
Ufersicherung TeK km 21,40–25,55	in Bau
Ufersicherung TeK km 25,55–28,40	in Planung
Uferinstandsetzungen TeK, BVK	abgeschlossen
Ersatzneubau Eisenbahnbr. BVK km 31,09a	in Bau

Insgesamt sind für das WSA Berlin folgende Mittel veranschlagt worden:

	Ausgaben für Unterhaltung und Betrieb in Mio. Euro	Investitionen in die Infrastruktur in Mio. Euro
1991	7,07	6,66
1992	8,39	10,09
1993	6,82	18,14
1994	5,83	13,91
1995	7,46	21,99
1996	6,05	13,46
1997	6,35	11,12
1998	7,13	3,37
1999	7,69	2,57
2000	7,55	2,96
2001	7,78	2,81
2002	7,12	4,63
2003	8,45	21,65
2004	6,94	13,51
2005	6,50	18,05
2006	7,37	16,83
2007	7,51	6,69
2008	8,39	17,01
2009	7,96	15,94
2010	7,50	18,23

Die Beschäftigungszahl ging von 1990 bis 2010 von 999 auf 420 zurück.

- b) Inwiefern unterscheiden sich Unterhaltungsmaßnahmen bei der Durchführung von anderen baulichen Projekten?

Unterhaltungsmaßnahmen haben den Zweck, die Bundeswasserstraße in ihrem bestimmungsgemäßen Zustand zu erhalten. Davon zu unterscheiden ist der

Ausbau. Dies sind Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung einer Bundeswasserstraße, einer Kreuzung mit einer Bundeswasserstraße, eines oder beider Ufer, die über die Unterhaltung hinausgehen und die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betreffen. Ausbau und Unterhaltung können bauliche Projekte sein.

2. a) Welche Projekte sind im Bereich des WSA Berlin in Planung?
- b) Wie weit sind diese Projekte im Planungs- und Umsetzungsstadium?
- c) Welche Haushaltsmittel wurden dafür bereitgestellt bzw. schon eingesetzt?

Auf Basis der geprüften und genehmigten Haushaltsunterlage werden die Maßnahmen im Bundeshaushalt veranschlagt und Haushaltsmittel bereitgestellt (siehe Antwort zu Frage 1). Für die dort genannten Projekte, die noch nicht abgeschlossen sind bzw. sich in der Umsetzung befinden, laufen konkrete Planungen im WSA Berlin. Auf Grund der Kürze der zur Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit ist eine über die Antwort zu Frage 1 hinausgehende maßnahmenscharfe Differenzierung nicht möglich.

3. a) Wie haben sich seit 1990 die Personalkapazitäten im Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin verändert?
- b) Welche Qualifizierungsmaßnahmen wurden von wem durchgeführt?
- c) In welcher Höhe wurden dafür Haushaltsmittel eingesetzt?

Stand 3. Oktober 1990: 999 Beschäftigte

Stand IV/2010: 420 Beschäftigte und 70 Auszubildende

Qualifikationsmaßnahmen werden in der Regel von Bildungseinrichtungen der öffentlichen Verwaltung durchgeführt. Durchschnittlich gibt es jährlich 350 Einzelmaßnahmen.

- Sonderstelle für Aus- und Fortbildung (SAF)
(Haushalt, Organisationsentwicklung, Personalverwaltung, Betrieb, Neubau und Unterhaltung der Verkehrswege, Maschinen- und Elektrotechnik, Vermessung-Liegenschaften, Controlling, Informationstechnik, Schifffahrt);
- BAKöV (vorrangig nichttechnischer Bereich);
- UK Bund (Arbeits- und Gesundheitsschutz);
- Kommunales Bildungswerk;
- BAW Ilmenau (WSV Software);
- Taucherlehrbetrieb;
- interne Qualifikationslehrgänge (Schichtleiter, Wasserbaumeister, Geräteführer, Schiffsführer);
- DAA Technikum: Technikerausbildung;
- darüber hinaus: dbb, ver.di, BFG, Krankenkassen/RV-Träger;
- Sekundär werden externe Anbieter beauftragt zu Themen wie: Beton, Brücken, Liegenschaften, Munitionsproblematik, Baumpflege, Schweißen, spezielle Software.

Die Ausgaben betragen jährlich ca. 40 000 Euro. Eine Kosteneinsparung wird insbesondere durch Kooperationsseminare mit anderen WSÄ, die Nutzung interner Dozenten und den Einsatz von Multiplikatoren erreicht.

4. Welche Evaluationen und Reformen von Verwaltungsstrukturen wurden innerhalb des WSA Berlin seit 1990 durchgeführt?

Nach der Untersuchung des Sachbereichs 2 (Betrieb und Unterhaltung) durch das BADV 2007/2008 ist der Sachbereich 4 (Neubau) aufgelöst worden.

Zusätzlich konnten z. B. durch effizientere Gestaltung von Arbeitsabläufen, Einsatz moderner Technologien, in allen Bereichen Optimierungen der Effizienz der Aufgabenerledigung erreicht und der Personalabbau abgefangen werden.

5. Sind zukünftige Veränderungen bei Personal und Aufgabendefinition geplant?

Die Thematik ist Gegenstand noch andauernder Untersuchungen zur Reform der WSV. Der Bericht wird dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages Ende Januar 2011 vorgelegt werden.

6. Was ist die Struktur, das Budget und die Reichweite der Entscheidungskompetenzen der „Arbeitsgruppe Landwehrkanal“?

Struktur der Arbeitsgruppe Landwehrkanal besteht aus:

Leitung, zwei Bauingenieuren, zwei Bautechnikern sowie jeweils eine/einen Beschäftigten für Öffentlichkeitsarbeit und Controlling.

Die Einwerbung und die Bewirtschaftung von Haushaltsmitteln erfolgt nach den Regeln der Bundshaushaltsordnung (BHO). Für größere Ersatzinvestitionen, wie am Landwehrkanal sind die erforderlichen Haushaltsmittel auf der Basis einer geprüften und genehmigten Entwurf-Haushaltsunterlage im Bundshaushalt zu veranschlagen.

Die Arbeitsgruppe Landwehrkanal vertritt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bunds im Mediationsverfahren. Die Leitung der Arbeitsgruppe besitzt Entscheidungskompetenzen im Rahmen der Geschäftsordnung des WSA. Entscheidungen die nach den Zuordnungsrichtlinien und der Geschäftsordnung der Prüfung und Genehmigung durch die vorgesetzten Dienststellen bedürfen, erfolgen in Abstimmung mit dem Leiter des WSA Berlin, der WSD Ost oder dem BMVBS gemäß den Regularien, die grundsätzlich für die WSV gelten.

7. Welche Haushaltsmittel stehen für die Sanierung, die Untersuchungen und vorbereitenden Planungen und den Unterhalt des Landwehrkanals in diesem und den kommenden Jahren zur Verfügung?

Im Jahr 2010 wurden bis zum 9. Dezember 2010 insgesamt 1 590 331,11 Euro ausgegeben. Die Ansätze für das Haushaltsjahr 2011 liegen in derselben Größenordnung.

8. Inwiefern wird die durch die damalige Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, im Schreiben vom 9. Juni 2009 enthaltene Zusicherung, für die Sanierung ausreichend Mittel aus dem Bundshaushalt bereitzustellen, umgesetzt?

Die Sanierung der bundeseigenen Uferwände des Landwehrkanals ist Aufgabe des Bundes. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung benötigte Haushaltsmittel werden aus dem Etat der WSV bereitgestellt. Weitergehende Sanie-

rungsmaßnahmen erfolgen auf der Basis einer geprüften und genehmigten Haushaltsunterlage nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel.

9. Wann werden die Sanierungsarbeiten fortgesetzt, und in welchen Phasen/Abschnitten und in welchem Zeitraum sollen sie stattfinden?

Die Sofortsicherungsmaßnahmen werden in diesem Winter abgeschlossen. Zur Fortsetzung der Sanierungsarbeiten erforderliche Vorarbeiten sowohl in technischer als auch in haushaltsrechtlicher Sicht werden derzeit bearbeitet.

Mit Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzung und Einstellung in den Bundeshaushalt werden die Sanierungsarbeiten umgesetzt.

10. Ist es zutreffend, dass mindestens 20 Jahre Baudurchführung veranschlagt werden, obwohl das Verfahren nach dem G.R.P.-System mit glasfaserverstärktem Kunststoff der Firma Geyken aus Japan die Bauzeit bei laufendem Schiffsverkehr auf ein Drittel reduzieren würde?
11. Welche Gründe sprechen gegen eine Verkürzung der Bauzeit durch die genannte Methode oder andere Optionen, die eine zeitliche Reduktion herbeiführen und die Anliegerbevölkerung, die Erholungssuchenden als auch die Steuerzahler geringer belasten?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zu veranschlagende Bauzeit hängt u. a. vom Sanierungsumfang, von Witterungseinflüssen und von anwendbaren Technologien ab. Solange Sanierungsumfang und Sanierungsvarianten nicht abschließend geklärt sind, können keine Aussagen über die Bauzeit getroffen werden.

12. Befürwortet die WSV weiterhin ein Planfeststellungsverfahren, und wenn ja, aus welchen Gründen?

Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ist gesetzlich vorgeschrieben für den Ausbau, den Neubau oder die Beseitigung einer Bundeswasserstraße (§ 14 Absatz 1 Satz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes). Ob es sich bei der Sanierung des Landwehrkanals um ein planfeststellungspflichtiges Vorhaben handelt, kann erst dann entschieden werden, wenn konkrete Planungen vorliegen.

13. Ist beabsichtigt, wie vom Mediationsforum beschlossen, ein Ingenieursgutachten zur Machbarkeit einzelner Bauvarianten aus der „Methodenfamilie“ mit Kostenschätzung am Beispiel realer Abschnitte unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade repräsentativ für den gesamten Landwehrkanal vorzulegen?

Wenn ja, bis wann soll dieses Gutachten vorliegen?

Wenn nein, aus welchen Gründen wird von der Erstellung eines solchen abgesehen?

Die Durchführung einer solchen Untersuchung (Machbarkeitsstudie) ist Bestandteil der Aufstellung der haushaltsbegründenden Unterlagen nach § 24 BHO.

14. Warum hat das zuständige Bundesministerium die im Juni 2010 zugesagte Ingenieurleistung zur Machbarkeitsstudie wieder zurückgenommen?

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat festgestellt, dass für die Beauftragung dieser Machbarkeitsstudie die für die Erstellung einer Haushaltsunterlage notwendigen Voraussetzungen wie Ist-Erfassung und Randbedingungen fehlen.

15. Wie werden bei der Sanierung des Landwehrkanals stadtökologische Fragen und die begleitende Infrastruktur (Ufer- und Radwege, Einstiegsstellen für muskelbetriebene Boote, Anlege- und Liegestellen für Boote mit alternativen Antriebsarten) berücksichtigt?

Durch die Beteiligten wurden im Verfahren die Interessen formuliert und finden sich im gemeinsam beschlossenen Interessen- und Kriterienkatalog wieder. Dieser Katalog wird bei der Machbarkeitsstudie (siehe Antwort zu Frage 13) berücksichtigt.

16. Welche konkrete Förderung und Unterstützung erfährt die zwischen dem Berliner Senat, den betroffenen Bezirken und den Anwohnern durchgeführte Mediation durch die Bundesregierung?

Sofern es sich bei der in der Frage genannten Mediation um das Mediationsverfahren am Landwehrkanal handelt, werden die dafür erforderlichen Mittel aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereitgestellt. Die Bundesregierung begrüßt den Beitrag des Mediationsverfahrens am Landwehrkanal für einen konstruktiven Dialog zwischen der WSV, dem Berliner Senat, den betroffenen Bezirken und den Anwohnern.

17. a) Welche Vereinbarungen wurden mit den Bürgerinnen und Bürgern bzw. den im Forum Beteiligten im Rahmen des „Mediationsverfahrens Landwehrkanal“ getroffen?
b) Welche Verbindlichkeit haben diese, insbesondere im Hinblick auf das im Mai 2011 in Kraft tretende Mediationsgesetz?

Auf der 3. Sitzung des Mediationsforums am 21. Januar 2008 wurde zwischen allen Beteiligten das „Arbeitsbündnis und Vereinbarung über den Umgang miteinander“ geschlossen.

Hierin sind die Ziele, Aufgaben und Rahmenbedingungen des Mediationsverfahrens definiert.

Die Vereinbarungen, die zwischen den Beteiligten im Rahmen des „Mediationsverfahrens Landwehrkanal“ geschlossen werden, haben die Wirkungen, die die Beteiligten ihnen zugestehen. Sie haben keine rechtliche Verbindlichkeit gegenüber Dritten. Sie ersetzen insbesondere keine behördlichen Genehmigungen oder Einvernehmenserklärungen und entfalten keine Vorwirkung auf erforderliche Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren.

Das Inkrafttreten des derzeit als Entwurf vorliegenden Gesetzes zur Förderung der Mediation und anderer Verfahren der außergerichtlichen Konfliktbeilegung in der derzeit vorliegenden Entwurfsfassung wird daran nichts ändern. Die in der Mediation erzielte Einigung wirkt auch weiterhin nur im Innenverhältnis, sie kann allerdings – wenn die Medianten dies ausdrücklich wünschen – bei einem Gericht oder Notar hinterlegt und für vollstreckbar erklärt werden.

18. a) Welche Fördermöglichkeiten und Finanzierungsmodelle für eine nachhaltige und ökologische Gestaltung des Ufergeländes wurden vom BMVBS in Betracht gezogen?
- b) Mit wem wurden Gespräche geführt?
- c) Gibt es bereits Vereinbarungen, und wenn ja, welchen Inhalts?

Die Sanierung der Ufer der Bundeswasserstraße Landwehrkanal ist Aufgabe des Bundes. Für die Gestaltung des Ufergeländes wurde dem Senat Berlin bei der Initiative „Masterplan“ die Entwicklung eines Masterplans im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik in Aussicht gestellt. Darüber hinaus können Maßnahmen gegebenenfalls auch im Rahmen der Städtebauförderung mitfinanziert werden.

19. Besteht die Absicht, die Nutzungsverträge für den Landwehrkanal zu überprüfen und gegebenenfalls zu modifizieren, um den Verkehr von Fahrgastschiffen aller Art neu zu regulieren und auf ein für den Erhalt des Kanals verträgliches Maß zu beschränken?

Nein.

Verkehrsregelnde Maßnahmen werden im öffentlich-rechtlichen Rahmen durch das WSA Berlin angeordnet und nicht privatrechtlich geregelt. Die Überlegungen zu künftigen zulässigen Schiffsabmessungen und Richtungsverkehrseregelungen sind noch nicht abgeschlossen.

20. a) Wie werden die bisherigen Erfahrungen mit innovativen Baumethoden wie dem Crush-Piler-System aus Japan, für kostengünstiges, schnelles und lärmarmes Sanieren bei sehr hartem Baugrund (wie im Kanal weitgehend vorhanden) auf der Teststrecke bewertet?
- b) Gab es kritische Positionen?
- c) Wann wird ein Auswertungsbericht dieses Verfahrens vorliegen, und warum wurde dieser bisher noch nicht vorgelegt?

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen ist zu erwarten, dass bei der Sanierung des Landwehrkanals mit Spundwänden, das Verfahren einsetzbar ist. Es gab keine kritischen Positionen.

Der Auswertungsbericht ist für Januar 2011 vorgesehen. Die Verzögerungsgründe liegen in der Verantwortung des Auftragnehmers.

21. Ist die Erprobung neuer Technologien zur Sanierung abgeschlossen?

Ja.

22. a) Sind weitere Erprobungen innovativer Technologien dieser japanischen Firma – wie z. B. zum platzsparenden Einbringen von Stahlspundwänden durch deren G.R.P.-System – auf weiteren Teststrecken etwa am Corneliusufer geplant?
- b) Gegebenenfalls in welchem Zeitraum?

Nein. Zurzeit gibt es hierfür keinen Bedarf.

23. a) Inwiefern trifft es zu, dass seitens des Bundesministeriums eine Sanierungsvariante favorisiert wird, bei der die vorhandene, als Baudenkmal zu schützende Ufermauer, hinter einer neuen Mauer mit Fußsicherung bei gleichzeitiger Verengung des Kanals verdeckt würde bzw. bei der nur eine Spundwand wie am Schiffbauerdamm zur temporären Stabilisierung eingebracht werden würde und keine Sanierung im eigentlichen Sinne stattfindet?
- b) Wie werden diese Lösungen in Bezug auf die ökologischen Anforderungen an die Sanierung bewertet?

Im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird bisher keine Variante favorisiert. Die Untersuchungen und Bewertungen sind noch nicht abgeschlossen.

24. a) Wie wird das zuständige Bundesministerium zukünftig Bürgerinnen und Bürger bei Planungen einbinden?
- b) Inwieweit fließen dabei die Erfahrungen des Mediationsverfahrens „Zukunft des Landwehrkanals“ ein?
- c) Wie werden innerhalb der WSV Erfahrungen mit Verfahren der Bürgerbeteiligung im Allgemeinen und Mediationsverfahren im Besonderen ausgetauscht, und sollen bei zukünftigen Projekten Bürgerbeteiligungsverfahren schon in frühen Phasen der Planungen stärker eingesetzt werden?
25. Wie wird zukünftig Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit bei Planung und Umsetzung von Bauverfahren an Bundeswasserstraßen rechtzeitig und begleitend sichergestellt?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die WSV führt zum einen die gesetzlich vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen bedürfen einer Planfeststellung nach Bundeswasserstraßengesetz und Verwaltungsverfahrensgesetz. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung gesetzlich vorgeschrieben. Das Anhörungsverfahren nach Planfeststellungsrecht schließt die Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit ein. Danach ist im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

Die WSV ist bereits heute bei der Bürgerbeteiligung sehr viel offener, als im Rahmen des gesetzlichen Zulassungsverfahrens vorgesehen ist. Bei besonders umfangreichen und/oder regional bedeutsamen Vorhaben führt der Träger des Vorhabens (TdV) schon weit vor der eigentlichen gesetzlich vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung Informations- und Diskussionsveranstaltungen an den durch die geplanten Maßnahmen betroffenen Orten durch. Daneben finden auch zu besonderen einzelnen Themen noch zusätzlich gesonderte Informations- und Diskussionsveranstaltungen des TdV im Laufe des Verfahrens statt, so dass begleitend zum gesetzlichen Verfahren intensiv nach für alle Beteiligten verträglichen Lösungen gesucht wird, die dann am Ende planfestgestellt werden können.

Diese Verfahrensweise hat sich grundsätzlich bewährt und wird beibehalten. Die in einzelnen Verfahren gewonnenen Erfahrungen mit der Bürgerbeteiligung im Allgemeinen und Mediationsverfahren im Besonderen werden in den regelmäßig zwischen allen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und dem BMVBS stattfindenden Dienstbesprechungen ausgetauscht und ausgewertet.

Das BMVBS und die WSV steht allen Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung offen gegenüber, die zu mehr Transparenz, verbesserter Akzeptanz und damit auch zur Beschleunigung führt.

