

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/8701 –**

Baumschutz und Zukunft des Berliner Landwehrkanals

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Landwehrkanal ist ein innerstädtischer Kanal in Berlin. Entlang seiner Ufer wohnen 400 000 Menschen, das gesamte Einzugsgebiet umfasst rund 1,4 Millionen Menschen. Der Landwehrkanal wurde von dem Gartenarchitekten Peter-Joseph Lenné geplant und 1850 eingeweiht, um die Spree als Transportweg zu entlasten. Er verbindet als Seitenkanal der Teilstrecke Berliner Spree der Spree-Oder-Wasserstraße die Spree am Osthafen mit der Spree am Spreekreuz in Charlottenburg und führt mit einer Länge von 10,73 Kilometern durch die Stadtteile Kreuzberg, Treptow-Köpenick, Neukölln, Tiergarten und Charlottenburg.

In den Stadtbezirken Treptow-Köpenick, Neukölln und Friedrichshain-Kreuzberg steht die Nutzung als öffentlicher Raum für Freizeit und Erholung im Vordergrund. In Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf dominieren die verkehrlichen Trassen entlang des Landwehrkanals, ausgenommen des Gebietes um die Technische Universität Berlin, das auch überwiegend der Naherholung dient. Zahlreiche kulturelle und gesellschaftspolitisch relevante Institutionen säumen den Landwehrkanal und stehen in Wechselwirkung (Landschaftsbild, Infrastruktur, Freizeit, Grünfläche u. a.) zueinander.

Der Landwehrkanal ist seit 1990 eine Bundeswasserstraße (Klasse I). Die Verwaltung obliegt dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Berlin, innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), die im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) liegt.

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.

Der Landwehrkanal hat historische, stadt-, wirtschafts- und verkehrsgeschichtliche Bedeutung und steht als Gesamtanlage unter Denkmalschutz.

In den letzten Jahren wurde der Landwehrkanal ganz überwiegend von Ausflugsdampfern und Motorsportbooten genutzt. Ihre Größe und Antriebe sowie

der Gegenverkehr bei enger Fahrtrasse haben in erheblichem Maße zur Zerstörung und Unterspülung der Uferbefestigungen beigetragen.

Im April/Mai 2007 kam es zu einem Abbruch am Maybachufer. Eine Ankündigung des WSA Berlin im April 2007, zunächst 200 Bäume zur Entlastung der Ufer sowie später für die vorgesehene Sanierung der Regelbauweise alle Bäume im Bereich von 3 bis 4 Metern von der Uferkante am Landwehrkanal fällen zu wollen, erregte 2007 breiten öffentlichen Protest und führte zur Gründung der Bürgerinitiative (BI) „Bäume am Landwehrkanal“. Um eine konstruktive Auseinandersetzung zwischen allen betroffenen Institutionen, Organisationen und Initiativen zu ermöglichen, findet seit Ende 2007 das bundesweit größte Mediationsverfahren „Zukunft Landwehrkanal“ statt, an dem Vertreterinnen und Vertreter von rund 25 Behörden, Institutionen und Verbänden sowie Bürgerinnen und Bürger beteiligt sind.

Das Mediationsverfahren ist in Abstimmung zwischen dem BMVBS und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost als Planfeststellungsbehörde eingeleitet worden, um gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Lösungsansätze zur Sanierung des Landwehrkanals zu entwickeln und um ein langwieriges und kostspieliges Planfeststellungsverfahren möglichst zu vermeiden. Dazu sollten alle wichtigen Verfahrensweisen, die einem solchen Verfahren normalerweise zugeordnet sind, in der Mediation durchlaufen werden. Letztendlich sollte dann in dem Mediationsprozess aufgrund der vorhandenen Ergebnisse entschieden werden, ob eine Sanierung durch bloße Unterhaltung erfolgen kann oder doch ein Planfeststellungsverfahren als notwendig erachtet wird.

Zum Erhalt des ökologisch relevanten Grüngürtels als Kalt- und Frischluftschneise, des einmaligen Gartenbaudenkmals des 19. Jahrhunderts und zur nachhaltigen Sanierung der Uferbereiche haben sich im Mediationsverfahren „Zukunft Landwehrkanal“ zahlreiche Interessensgruppen zusammengeschlossen, die die Bedürfnisse und Belange unterschiedlichster Gruppierungen erfassen und in ein Sanierungskonzept einfließen lassen.

Die Ufer des innerstädtischen Kanals befinden sich nach Aussagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) im Entwurf der Soll-Zustandsbeschreibung des Landwehrkanals zu großen Teilen (> 65 Prozent) in einem mangelhaften Zustand, in vielen Bereichen ist deren Standsicherheit gefährdet, ein umfangreicher Sicherungs- und Instandsetzungsbedarf leitet sich ab. Bei der Sanierung des Uferbauwerkes und gegebenenfalls weiterer Anlagen (Schleusen, Wehre etc.) ist die WSV an die rechtlichen Vorschriften gebunden. Sie verantwortet, dass die bundeseigenen Anlagen, hier Ufer und Anlagen des Landwehrkanals, allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen und bei der Instandsetzung und Unterhaltung alle Bundes- und Landesgesetze beachtet werden.

Aktuell befindet sich die WSV durch ein Reformvorhaben der Bundesregierung in einer Umstrukturierung. Dabei sollen auch alle Bundeswasserstraßen kategorisiert und priorisiert werden, um die knappen Finanzmittel für Unterhalt und Ausbaumaßnahmen stärker zu konzentrieren.

Der Landwehrkanal mit seinen Grünzügen und über 4 500 Uferbäumen ist ein sehr wichtiges Naherholungsgebiet für über 400 000 Anwohnerinnen und Anwohner. Dies und seine stadtökologische Bedeutung als Kalt- und Frischluftschneise für das Stadtklima sollten an erster Stelle bei der Landwehrkanalsanierung und bei der Bundeswasserstraßenkategorisierung stehen. Zudem sind die Grünzüge für den Fahrgastschiffahrtstourismus sehr wichtig, da eine touristische Attraktivität durch lauter Baumstümpfe, die die Ufer säumen würden, negativ beeinflusst würde.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Mediationsverfahren Landwehrkanal wurde mit dem Ziel eingerichtet, von allen Beteiligten als nachhaltig, d. h. ökonomisch, ökologisch und sozialverträglich angesehene, unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes stehende

sowie technisch machbare Lösungen für die vielfältigen Themen sowohl für die gegenwärtige Situation als auch die Zukunft des Landwehrkanals in Berlin in einem Konsensfindungsverfahren zu erarbeiten (Mediationsbündnis).

Um möglichst viele Interessen und Betroffene berücksichtigen zu können, wurde von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung das deutschlandweit größte Mediationsverfahren initiiert. Alle Beteiligten bringen ihre Interessen gleichberechtigt ein. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist Eigentümer der Bundeswasserstraße Landwehrkanal und verwaltet diese hoheitlich. Sie ist für die Sanierung der Ufer verantwortlich; bei der Sanierung sollen die unterschiedlichen Interessen, die im Mediationsverfahren erarbeitet wurden insbesondere bei der Abwägung und Bewertung der unterschiedlichen Lösungsvarianten berücksichtigt werden. Die stadtökologische Bedeutung und das Stadtklima liegen nicht in der Zuständigkeit und Verantwortung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, sondern hierfür sind Berliner Behörden zuständig. Eine Berücksichtigung dieser Belange bei der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen, die auf einen Verkehrsbezug ausgerichtet ist, kann daher nicht erfolgen.

Ein Mediationsverfahren kann ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren nicht ersetzen oder Rechte Dritter und Gesetze außer Kraft setzen. Das Mediationsverfahren kann ggf. einem Planfeststellungsverfahren vorausgehen und die Abstimmung zwischen den Betroffenen erleichtern. Ein Mediationsverfahren ergänzt insofern die Verwaltungsverfahren. Über die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens entscheidet die weisungsunabhängige Planfeststellungsbehörde nach dem Wasserstraßengesetz.

1. In welcher Form soll die Bundeswasserstraße Landwehrkanal künftig genutzt werden, und welche Funktionen soll sie erfüllen?

Die Netzkategorieeinstufungen aller Bundeswasserstraßen werden zurzeit überprüft. Aussagen zur Priorisierung und zu den künftigen Funktionen sind daher noch nicht möglich. Ohne diesem Ergebnis vorzugreifen, wird angestrebt den Landwehrkanal für die bestehende Fahrgastschifffahrt im Richtungsverkehr zu erhalten.

2. Wieso wird seitens der Bundesbehörden wiederholt von einem möglichen Planfeststellungsverfahren zur Sanierung des Landwehrkanals gesprochen, obwohl das Mediationsverfahren noch nicht abgeschlossen ist?

Die Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens hängt entscheidend von der konkreten Sanierungsvariante ab. Da diese noch nicht feststeht, wird von einem „möglichen“ Planfeststellungsverfahren gesprochen. Ob und welches Verfahren letztlich erforderlich sein wird, ist nach der Entscheidung über eine Sanierungsvariante durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde zu prüfen und zu entscheiden.

3. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass ein Beschluss zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vor Abschluss des Mediationsverfahrens dem Ergebnis des Mediationsverfahrens vorgehen würde (Begründung)?

Ja. Zur Begründung wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. In welche Kategorie soll die Bundeswasserstraße Landwehrkanal im Rahmen der neuen Priorisierung der Bundeswasserstraßen eingeordnet werden?

Wird sie als zum Wassertourismusnetz zugehörig klassifiziert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Soll der Landwehrkanal, vor dem Hintergrund der Bestrebungen, Teile des bundesweiten Wassertourismusnetzes zu privatisieren, ebenfalls an einen Dritten übertragen werden?

Nein.

6. Wie viele Kilometer Uferlänge der Bundeswasserstraßen in Berlin sind sanierungsbedürftig, und in welchem Zeitraum sollen die notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden?

Es sind in Berlin 23,38 km Uferlänge sanierungsbedürftig, die in den nächsten fünf bis acht Jahren instandgesetzt werden sollen.

7. Ist der heutige Zustand des Landwehrkanals, auf eine mangelhafte Wartung und Sanierung durch das WSA Berlin in den vergangenen Jahren zurückzuführen?
8. Wenn nein, worin liegen die Ursachen dann?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der heutige Zustand des Landwehrkanals ist überwiegend auf den altersbedingten Verschleiß zurückzuführen.

9. Wie ist der Wartungs- und Sanierungsverlauf verantwortbar, wenn sich heute fast zwei Drittel des Landwehrkanals in einem mangelhaften Zustand befinden?

Es befinden sich rund 50 Prozent der Ufer in einem mangelhaften Zustand.

Bereiche, die ein Sicherheitsrisiko darstellten, sind gesichert und/oder abgesperrt. Für den Landwehrkanal sind Inspektionsroutinen und für Gefahrenlagen Handlungsrountinen definiert. Diese wurden und werden wirksam umgesetzt.

10. In welchen Abschnitten soll die Sanierung des Landwehrkanals erfolgen, und wann sollen die Sanierungsmaßnahmen abgeschlossen sein?

Diese Frage wird unter Einbindung aller Beteiligten derzeit im Mediationsverfahren geklärt und kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sicher beantwortet werden.

11. Wieso gehen das BMVBS, das WSA Berlin und die WSV so langsam bei der Sanierung des maroden Landwehrkanals vor, der an einigen Stellen einsturzgefährdet ist?

Maßnahmen zur Gefahrenabwehr werden unverzüglich behandelt. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 9 und 10 verwiesen.

12. Welche Gesamtkosten werden für die aktuellen Sanierungsmaßnahmen des Landwehrkanals veranschlagt, und wie werden diese auf welche Kostenträger verteilt und in welchem Zeitraum finanziert?

Art und Umfang der erforderlichen Maßnahmen können noch nicht spezifiziert werden. Daher sind auch noch keine Angaben zu den Gesamtkosten und zu möglichen Kostenträgern möglich.

13. Bleiben die über 4 500 Uferbäume im Rahmen der Kanalsanierung erhalten, so wie es laut Aussage diverser Ökologen möglich ist und wie es die Anwohner seit 2007 mit 26 000 vorliegenden Unterschriften fordern?
14. Wenn nein, warum nicht?
15. Wie viele Bäume bleiben in welchen Abschnitten verbindlich erhalten?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Sanierung soll der bestmögliche Baumschutz erreicht werden. Ob Bäume von der Sanierung betroffen sind, hängt von der im Mediationsverfahren zu ermittelnden Lösungsvariante ab. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Frage 10 verwiesen.

16. Wie kann das BMVBS gewährleisten, dass die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sich zukünftig intensiver an der ökologischen Sanierung des Landwehrkanals beteiligt?

Die Berliner Senatsverwaltung nimmt am Mediationsverfahren teil. Das BMVBS hat keine Befugnisse, in den Zuständigkeitsbereich der Landesverwaltung einzugreifen.

17. Weshalb enthalten die Ausführungen der WSV zum sogenannten Soll-Konzept der Landwehrkanalsanierung nur wenige der in den letzten vier Jahren erarbeiteten Ergebnisse des Mediationsverfahrens, insbesondere aber keine Lösungen, wie im Rahmen der Sanierung der „bestmögliche Baumschutz“ garantiert werden soll?

Im Mediationsverfahren in der dritten Arbeitsgruppensitzung „Meilensteine“ ist beschlossen worden, die im Mediationsforum verabschiedete „Interessensammlung“ an das SOLL-Konzept, welches nur ein Interesse der im Mediationsverfahren Beteiligten widerspiegelt, anzuhängen. Infolge ist die Interessensammlung in das Soll-Konzept integriert worden.

18. Welche Rolle spielen die WSV-Ökologie-Erlasse in der Beschreibung der WSV des Soll-Zustands für die Konzeption der Haushaltsunterlage – Konzept zum Landwehrkanal?

Die sogenannten Ökologie-Erlasse des BMVBS konkretisieren die gesetzlichen Regelungen. Insofern werden diese Erlasse, sofern am Landwehrkanal erforderlich, berücksichtigt. Dies kann erst nach Vorliegen der Lösungsvarianten bewertet werden.

19. Weshalb wurde die große Bedeutung des Landwehrkanals für das Stadtklima, als zu erstellender Biotopverbund sowie als wichtiger Lebensraum für viele Tierarten (Artenschutz) im Soll-Konzept der WSV nicht entsprechend gewürdigt, vor dem Hintergrund, dass sich ein Großteil des Mediationsverfahrens und der Forderungen der Bürgerinitiative „Bäume am Landwehrkanal“ auf diese Aspekte beziehen?

Die Bedeutung des Landwehrkanals für das Stadtklima und Biotopverbund sind Aufgaben in der Zuständigkeit des Landes Berlin. Sofern vom Land Berlin gewünscht, können diese im Rahmen des Mediationsverfahrens eingebracht werden. Die WSV selbst kann dies in ihren Haushaltsunterlagen wegen der Kompetenzordnung nicht berücksichtigen.

20. Welche Rolle spielt die europäische Wasserrahmenrichtlinie im Hinblick auf das Ziel des Erreichens eines guten ökologischen Zustands im Soll-Papier der WSV, und welche ökologischen Maßnahmen im Rahmen der Kanalsanierung werden dafür genannt?

Die Festlegung der Ziele nach EU-WRRL liegt in der Zuständigkeit des Landes Berlin und wird in den Bewirtschaftungsplänen konkretisiert. Auswirkungen auf die Ziele nach EU-WRRL können erst nach Vorliegen der Lösungsvariante bewertet werden.

21. Wie soll das Mediationsverfahren „Zukunft Landwehrkanal“ bundesweit Vorbildcharakter für andere Mediationsverfahren haben, wie es das BMVBS mehrfach angekündigt hat, wenn wesentliche Inhalte, die im Mediationsverfahren erarbeitet wurden, am Ende nicht im entscheidenden Papier der WSV zum Soll-Zustand für die Konzeption der Haushaltsunterlage mit der im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages Gelder für die Landwehrkanalsanierung beantragt werden sollen, vorkommen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

22. Bleiben der Einrichtungsverkehr für die Schifffahrt und die Geschwindigkeitsbegrenzung von 6 km/h zum Schutz der Ufermauern des Landwehrkanals auch während der Sanierung bestehen, vor dem Hintergrund, dass Schiffsmotoren für Verwirbelungen sorgen, die zu einer Unterspülung und Schädigung der Ufermauern führen?
23. Wann werden diese Beschränkungen aufgehoben?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die notwendigen Regelungen für die Schifffahrt hängen von den Lösungsvarianten für die Sanierung ab. Über eine mögliche Aufhebung kann erst dann entschieden werden.

24. Was plant das BMVBS bezüglich der Forderung der Bürgerinitiative nach einem ökologischeren, emissionsfreien Verkehrskonzept auf dem Landwehrkanal?
25. Wie und wann werden die für die Anwohnerinnen und Anwohner gesundheitsschädlichen Emissionen der Schiffsdieselmotoren reduziert?

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

Der rechtliche Rahmen für Abgasemissionen von Fahrzeugen, die den Landwehrkanal befahren, wird durch international festgelegte Grenzwerte bestimmt, die in Deutschland für Fahrgastschiffe durch die Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung und die Binnenschiffsuntersuchungsordnung sowie für Sportboote durch die Zehnte Verordnung zum Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten) umgesetzt sind.

Im Allgemeinen setzt sich die Bundesregierung international hinsichtlich einer weiteren Verbesserung der ökologischen Bedingungen für deutlich ambitioniertere Grenzwerte für Luftschadstoffe und umweltverunreinigende Partikel für Binnenschiffe ein. Zum 1. Januar 2011 wurden zudem die Grenzwerte der EU für den Schwefelanteil in Binnenschiffskraftstoffen, denen der Straße angeglichen. Dies bedeutete eine Reduzierung von 1 000 ppm auf 10 ppm, also das Einhundertfache. Bereits 2007 hat das BMVBS ein Förderprogramm in Kraft gesetzt, mit dem der Austausch alter Motoren durch moderne emissionsärmere Motoren und der Einbau von Partikelfiltern sowie von Katalysatoren finanziell unterstützt wird.

In diesem Rahmen ist es eine unternehmerische Entscheidung der am Landwehrkanal verkehrenden Schifffahrt, für welchen Antrieb diese sich entscheidet. Das Mediationsverfahren bietet ein Forum für die Beteiligten selbst entsprechende Vorschläge einzubringen und sich hierüber zu vereinbaren.

26. Wann und in welcher Form soll das Mediationsverfahren „Zukunft Landwehrkanal“ enden?

Das Mediationsverfahren soll im Jahr 2012 im Konsens mit den Beteiligten des Mediationsverfahrens mit einer Mediationsvereinbarung enden.

27. Wie wird die Partizipation der Mitglieder der Bürgerinitiative „Bäume am Landwehrkanal“ an der konkreten Gestaltung der Landwehrkanalsanierung nach dem Ende des Mediationsverfahrens gesichert fortgeführt?

Die Partizipation der am Mediationsverfahren Beteiligten am Ende des Mediationsverfahrens, auch der BI „Bäume am Landwehrkanal“, wird durch Festlegungen in der Mediationsvereinbarung geregelt.

28. Trifft es zu, dass am Ende des Mediationsverfahrens lediglich eine Mediationsvereinbarung über den Vorentwurf einer Haushaltsunterlage abgeschlossen werden soll, der üblicherweise nur 30 Prozent einer Bauplanung ausmacht und außerhalb des Mediationsverfahrens noch erheblich modifiziert werden kann?
29. Wenn ja, warum wird am Ende des Mediationsverfahrens nicht eine Mediationsvereinbarung über den abschließenden Entwurf einer Haushaltsunterlage abgeschlossen?
30. Wie bewerten das BMVBS, das WSA Berlin und die WSV den Vorschlag, eine Klausel in die Mediationsvereinbarung aufzunehmen, die im Fall von Abweichungen des Entwurfs von der vereinbarten Konzeption der Haushaltsunterlage, den Mediationsverfahrenskonsens wieder aufkündigt?

Die Fragen 28 bis 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über den Inhalt und Umfang der Mediationsvereinbarung ist im Mediationsverfahren noch nicht gesprochen worden. Ziel des Mediationsverfahrens ist, einen Konsens über die zu ergreifenden investiven und nichtinvestiven Maßnahmen zu finden. Hierbei können die einzelnen Maßnahmen entsprechend den gesetzlichen Zuständigkeiten auch unterschiedliche Kostenträger betreffen.

Durch ein Mediationsverfahren werden, soweit die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes betroffen ist, die für sie üblichen und bindenden haushaltsrechtlichen Anforderungen nicht außer Kraft gesetzt. Gleichwohl sieht eine Haushaltsunterlage grundsätzlich die Aufnahme der Gesamtmaßnahmen sowie von Kostenteilungs- und Finanzierungsvereinbarung vor. Es steht den Beteiligten des Mediationsverfahrens frei darüber zu befinden, ob sie sich die verwaltungsinterne Unterlage für ihr Handeln, in welchen Grenzen im Zuge der Mediationsvereinbarung zu eigen machen.

31. Ist es zutreffend, dass nach der Auflösung der AG Landwehrkanal des WSA die Durchführung der Landwehrkanalsanierung in die Hände des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin gelegt wird?

Wenn ja, warum?

Es gibt noch keine endgültigen organisatorischen Festlegungen für die Durchführung der Sanierung des Landwehrkanals.

32. Inwiefern ist die Mediationsverfahrensvereinbarung über die Sanierung des Landwehrkanals, die am Ende des Verfahrens erstellt werden soll, für welche Institutionen und Personen rechtsverbindlich?
33. Wie wird den Bürgerinnen und Bürgern garantiert, dass ihr über vierjähriger ehrenamtlicher sehr zeitaufwändiger Einsatz für ein Modellprojekt „Ökologische Sanierung Berliner Landwehrkanal“ (siehe auch Petition <http://baumschutz.files.wordpress.com/2009/07/bmvbs-schreiben230609.pdf> mit Antwort des BMVBS) wirklich seinen Niederschlag in einer letztlich ökologischen Landwehrkanalsanierung findet?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vereinbarungen, die zwischen den Beteiligten im Rahmen des „Mediationsverfahrens Landwehrkanal“ geschlossen werden, können rechtsverbindlich nur zwischen diesen Beteiligten wirken. Sie haben keine rechtliche Verbindlichkeit gegenüber Dritten. Sie ersetzen insbesondere auch keine behördlichen Genehmigungen oder Einvernehmenserklärungen.

34. Kann die Bundesregierung die Auffassung von am Mediationsverfahren Beteiligten nachvollziehen, dass dieses vermutlich größte und wohl auch längste Mediationsverfahren Deutschlands, „Zukunft Landwehrkanal“, das eines der teuersten derartigen Verfahren sein wird, im Wesentlichen große Arbeitskapazitäten der Bürgerinitiativen bindet, ohne dass dort ein verbindlicher Kompromiss erreicht werden kann (Begründung)?

Das Prinzip der Mediation besteht aus Selbstbestimmtheit und Eigenverantwortung. Insofern sind die Beteiligten des Mediationsverfahrens für das Mediationsergebnis selbst verantwortlich.