

Die Sanierung des Landwehrkanals bietet viele gute Möglichkeiten. Dies sind nur einige Beispiele. Was soll noch passieren?

Stand: Juli 2009; Fotos: H. Politz  
V.i.S.d.P.: Bernd Heitmann

# Das wollen wir erreichen

**umweltverträgliche Mobilität:** durchgehende Fuß- und Radwegverbindung beiderseits des Kanals

**Verbesserung der Erholungsnutzung:** Ausweitung und Verbesserung der Freiflächen, Naturerfahrungsräume für eine praktisch-anschauliche Umweltbildung

**Biotopverbund:** Beseitigung von Ausbreitungsschranken, Umbau des Überlaufwehrs an der Unterschleuse zur Verbesserung der Durchlässigkeit für Fische und Biber, Biotopvernetzung durch Anbindung der Tiergartengewässer (Neuer See)

**Förderung des Artenschutzes:** Umgestaltung der bisherigen Schiffs Liegeplätze gegenüber dem Hotel Esplanade zu einem Flachwasserbiotop, Anlage von Fischtreppen, Laichplätzen und strömungsberuhigten Rückzugsgebieten, Ausstiegsmöglichkeiten für Wasservögel und, etwa im Bereich der Lohmühleninsel (Flutgraben), auch für Biber

**Verbesserung der Wasserqualität:** weniger Oberflächenwasser-Einleitung in den Kanal durch Erhöhung der Kapazität der Mischwasserkanalisation, Umbau des Überlaufwehrs an der Unterschleuse, um die Einsprudelung von Sauerstoff zu verbessern, Einbau von Limnoaggregaten zur Minderung des Sauerstoffmangels im Sommer

**Barrierefreiheit:** barrierefreie Zugänge und Wegführung

**bessere Möglichkeiten für PaddlerInnen und Ruderer:** Bau von Einstiegsmöglichkeiten, Ein-Richtungs-Verkehr für die Fahrgastschifffahrt, Größen- und Geschwindigkeitsbegrenzung für Schiffe auf dem LWK

**Verkehrs- und Bewirtschaftungskonzept:** Verkehrsreduzierung durch intelligentes Touren-Management, Minderung der Abgas- und Lärmmissionen von Fahrgastschiffen

# Unterstützen Sie unsere Forderungen

Schreiben Sie E-Mails, Briefe oder Postkarten an Stadtentwicklungssenatorin Junge-Reyer und/oder Bundesverkehrsminister Tiefensee und fordern Sie ein stadt- und gewässerökologisches Modellprojekt Landwehrkanal-Sanierung!

**Ingeborg Junge-Reyer:** [oeffentlichkeitsarbeit@senstadt.verwalt-berlin.de](mailto:oeffentlichkeitsarbeit@senstadt.verwalt-berlin.de)

**Wolfgang Tiefensee:** [buergerinfo@BMVBS.bund.de](mailto:buergerinfo@BMVBS.bund.de)

## Rettet die Bäume am Landwehrkanal

Der Verein „Bäume am Landwehrkanal e.V.“ engagiert sich dafür, dass bei der Sanierung des Landwehrkanals die Belange von Umwelt-, Natur- und Artenschutz sowie die Erholungswünsche der Menschen berücksichtigt werden.

Unter Mitwirkung aller Betroffener soll ein Nutzungskonzept für den Kanal und seine Umgebung entwickelt werden, das die unterschiedlichen Interessen von AnwohnerInnen, BesucherInnen und Gewerbetreibenden auf nachhaltige Weise miteinander in Einklang bringt.

Sie können unsere Arbeit mit einer Fördermitgliedschaft oder einer Spende unterstützen.

Näheres unter: [www.baeume-am-landwehrkanal.de/verein](http://www.baeume-am-landwehrkanal.de/verein).

Aktuelle Informationen zur Sanierung erhalten Sie unter  
[landwehrkanal-blog.de](http://landwehrkanal-blog.de)  
[baeume-am-landwehrkanal.de](http://baeume-am-landwehrkanal.de)



# Zukunft Landwehrkanal: Wie soll sie aussehen?





## Wie alles anfing

Jahrzehnte der Übernutzung und Behördenschlamperei ließen am 19. April 2007 die Anlegestelle der Reederei Riedel nahe Kottbusser Brücke in den Landwehrkanal (LWK) rutschen. Wenig später kam es zu Absackungen am Technik-Museum. Seit der Wende für den LWK zuständig, hatte das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin (WSA) seine Unterhaltungspflichten sträflich vernachlässigt und zugelassen, dass ein ständig wachsender Fahrgastschiffsverkehr die historische Uferbefestigung beschädigt. Nun stellte das WSA fest, dass Uferabschnitte in der sog. „Regelbauweise“ auf einer Länge von ca. 11 km äußerst marode sind. Zur (vermeintlichen) Gefahrenabwehr wollte die Amtsleitung 200 Bäume am Kanal sofort fällen lassen. Die dann vorgesehene Sanierungsart hätte ein Fällen aller Bäume im Abstand von ca. 3 Metern zu den Ufermauern erfordert.

## Erfolgreicher Widerstand

Die am 22. Mai 2007 auf der Kreuzberger Admiralbrücke gegründete BI „Bäume am Landwehrkanal“ stellte sich diesem Irrwitz entgegen. Sie sammelte in kurzer Zeit ca. 26.000 UnterstützerInnen-Unterschriften und erzeugte durch vielfältige Aktionen eine große Medienresonanz. Das WSA musste von seinen Planungen abrücken, bis auf 38 Bäume konnten (vorerst) alle gerettet werden. 22 davon ließ der damalige Amtsleiter Brockelmann jedoch unter massivem Polizeischutz und während laufender Verhandlungen fällen. Dieses heimtückische Vorgehen führte zu vehementen Protesten auch von Seiten engagierter PolitikerInnen und zwang das Bundesverkehrsministerium zum Einlenken. Amtsleiter Brockelmann wurde abgesetzt und die Forderung nach einem Mediationsverfahren zur zukunftsfähigen Sanierung des Landwehrkanals erfüllt. An diesem bundesweit größten Mediationsverfahren nehmen seit Oktober 2007 VertreterInnen von rund 25 Behörden, Institutionen, Verbänden sowie der BürgerInnen teil. Im sog. Mediationsforum, in sechs Arbeitskreisen und diversen Arbeitsgruppen wird seitdem in vielen hundert Stunden (von den BürgervertreterInnen ehrenamtlich) über eine einvernehmliche Sanierungslösung verhandelt.

## Was haben wir erreicht?

- der Amtsleiter des WSA Berlin, Michael Scholz, hat sich zum „bestmöglichen Baumschutz“ und zum „ganzheitlichen“ Herangehen an die Sanierung verpflichtet
- die BI setzte einen „Bauleiter Baumschutz“ durch, der das Bau-geschehen überwacht
- die Interessengruppen haben einen umfassenden Kriterien-katalog für mögliche Sanierungsvarianten entwickelt
- Vorschläge der BürgervertreterInnen führten zu baumfreund-licheren und umweltverträglicheren Verbesserungen von WSA-Vorschlägen
- es gibt erste Schritte in Richtung auf ein transparenteres Ver-waltungshandeln und eine bessere Abstimmung zwischen den beteiligten Behörden

## Stand der Sanierung (Juli 2009)

Für die insgesamt 370 Meter mit den „betonwürfelgesicherten“ Bäumen wurde über einen wesentlichen Teil der Sanierung (Ver-spundung) Einigung erzielt. Bei den bisherigen Baumaßnahmen in diesen Bereichen offenbarte die Behördenstruktur des WSA er-staunlich große Schwachstellen, und es wurde sehr deutlich, mit welchen Methoden und Maschinen der Kanal keinesfalls saniert werden darf. Auch über die Sanierungsweise der havarierten An-legestelle Kottbusser Brücke wurde ein Konsens erreicht. Bislang ist vorgesehen, dass die Arbeiten im kommenden November be-ginnen und im März 2010 beendet werden. Für die Sanierung des gesamten Kanals haben wir BürgerInnen die derzeit innovativste Technik ausfindig gemacht. Damit kön-nen Spundwandbohlen emissions- und erschütterungsarm einge-bracht werden, sogar bei geringen Arbeitshöhen unter über-hängenden Bäumen! Möglicherweise ist mit diesem System ein Arbeiten während laufendem Betrieb der Ausflugsschiffahrt möglich, was eine erheblich verkürzte Bauzeit bedeuten würde – für die AnwohnerInnen und Gäste ein Glücksfall! Zur Erprobung dieses Systems müssen wir uns noch über Teststrecken einigen. Im Übrigen ist es leider immer noch nicht möglich, das WSA ohne Aufsicht arbeiten zu lassen. Viele MitarbeiterInnen haben das Potential des Verfahrens und die Relevanz von BürgerInnen-Beteiligung offenbar noch längst nicht erkannt, und es bleibt zu

befürchten, dass sie jederzeit wieder in den alten Trott zurück-fallen. **Deshalb gilt: Die Bäume stehen noch, aber „gerettet“ sind sie auch nach zwei Jahren noch nicht!**

## Für eine integrierte Gesamtplanung!

Es geht um mehr als eine aus denkmalpflegerischer und was-serbautechnischer Sicht gelungene Wiederherstellung des Kanals! Durch die Sanierung müssen die Potentiale, die der Landwehrkanal bietet, gefördert und entwickelt werden. Dies kann nur eine integrierte Gesamtplanung gewährleisten. Haupterfordernisse hierbei sind die innerstädtische natur- und wassernahe Erholung, die Förderung der Ufergrünzüge als Wan-der- und Ausbreitungskorridor für Flora und Fauna, als Kaltluft-schneise und Schattenspende sowie – im Zeichen von Klima-schutz und sanfter Mobilität – die Anlage eines durchgehenden Fuß- und Radwanderwegs.

Der Gedanke einer integrierten Gesamtplanung der Kanalsanie-rung wird zwar verbal von VertreterInnen aller politischen Ebe-nen unterstützt, doch für seine Beauftragung fühlt sich niemand zuständig.

Nun hat sich das WSA durchgerungen, einen von BürgerInnen und Naturschutzverbänden von Anbeginn geforderten sog. Landschaftspflegerischen Begleitplan zu erstellen sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu beauftragen. Und nach neu-er Erlasslage ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in der Tat zu aktiven ökologischen Maßnahmen bei der Bundeswasser-straßen-Unterhaltung verpflichtet!

## Auch der Berliner Senat muss handeln!

Der Landwehrkanal ist von hoher gesamtstädtischer Bedeu-tung. Die Chancen, die seine Sanierung für Stadtbevölkerung und -natur bietet, dürfen nicht einer desinteressierten Verwal-tung geopfert werden. Deshalb fordern wir die Stadtentwick-lungssenatorin Junge-Reyer auf, ihrer Verantwortung für eine nachhaltige Stadtplanung gerecht zu werden, indem sie bei der Kanalsanierung die Zuständigkeit auch ihrer Behörde anerkennt und auf Bundes- wie EU-Ebene Mittel akquiriert, beispielsweise für die Anlage einer durchgängigen grünen Ost-West-Querung der City entlang des Kanals.