

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Petra Pau, Ingrid Remmers, Sabine Stüber, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Baumschutz und Zukunft des Berliner Landwehrkanals

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 Sicherheits- 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 stadtoökologische 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Form soll die Bundeswasserstraße Landwehrkanal künftig genutzt werden, und welche Funktionen soll sie erfüllen?
2. Wieso wird seitens der Bundesbehörden wiederholt von einem möglichen Planfeststellungsverfahren zur Sanierung des Landwehrkanals gesprochen, obwohl das Mediationsverfahren noch nicht abgeschlossen ist?

3. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass ein Beschluss zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vor Abschluss des Mediationsverfahrens dem Ergebnis des Mediationsverfahrens vorgreifen würde (Begründung)?
4. In welche Kategorie soll die Bundeswasserstraße Landwehrkanal im Rahmen der neuen Priorisierung der Bundeswasserstraßen eingeordnet werden?
Wird sie als zum Wassertourismusnetz zugehörig klassifiziert?
5. Soll der Landwehrkanal, vor dem Hintergrund der Bestrebungen, Teile des bundesweiten Wassertourismusnetzes zu privatisieren, ebenfalls an einen Dritten übertragen werden?
6. Wie viele Kilometer Uferlänge der Bundeswasserstraßen in Berlin sind sanierungsbedürftig, und in welchem Zeitraum sollen die notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden?
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?
9. Wie ist der Wartungs- und Sanierungsverlauf verantwortbar, wenn sich heute fast zwei Drittel des Landwehrkanals in einem mangelhaften Zustand befinden?
10. In welchen Abschnitten soll die Sanierung des Landwehrkanals erfolgen, und wann sollen die Sanierungsmaßnahmen abgeschlossen sein?
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?
12. Welche Gesamtkosten werden für die aktuellen Sanierungsmaßnahmen des Landwehrkanals veranschlagt, und wie werden diese auf welche Kostenträger verteilt und in welchem Zeitraum finanziert?
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?
16. Wie kann das BMVBS gewährleisten, dass die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sich zukünftig intensiver an der ökologischen Sanierung des Landwehrkanals beteiligt?
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?
18. Welche Rolle spielen die WSV-Ökologie-Erlasse in der Beschreibung der WSV des Soll-Zustands für die Konzeption der Haushaltsunterlage – Konzept zum Landwehrkanal?
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?
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?
 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?
 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?
 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?
 26. Wann und in welcher Form soll das Mediationsverfahren „Zukunft Landwehrkanal“ 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?
 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?
 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?
 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?
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)?

Berlin, den 15. Februar 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

