

Steganlagenkonzeption Charlottenburg-Wilmersdorf



Einschließlich planerischer und rechtlicher Eckwerte
für die Beurteilung von Anträgen für bauliche Anlagen an/in Gewässern
gemäß §§ 62 ff Berliner Wassergesetz (BWZ)

Gutachten im Auftrag des Bezirksamtes
Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
Abteilung Soziales, Gesundheit,
Umwelt und Verkehr
- Umweltamt -

Projektsteuerung: Herr Trehkopf

Erstellt von

Dr. Szamatolski + Partner GbR



LandschaftsArchitektur · Stadtplanung ·
Umweltmanagement · Tourismusentwicklung
AIV, BDLA, SRL

Brunnenstraße 181
10119 Berlin (Mitte)
eMail: Szamatolski.Partner.BDLA@t-online.de

Tel.: 030 / 280 81 44
Fax: 030 / 283 27 67

Bearbeiter:
W. Mesenich
K. Maaß
A. Robertus
Dr. C. Szamatolski

in Zusammenarbeit mit

Dr. K. Melsheimer
(Rechtliche Themen)
und



media mare

(Bestands- und Strukturdaten, Revierbeschreibungen)

Berlin, im Dezember 2003

Inhalt

1	AUFGABENSTELLUNG UND PROBLEMBESCHREIBUNG.....	3
2	METHODISCHES VORGEHEN	5
2.1	BESTANDSDATEN.....	5
2.2	BEWERTUNGEN	8
2.2.1	Ökologische Besonderheiten	8
2.2.2	Erschließung der Ufergrundstücke und Stege.....	8
2.2.3	Planungsrechtliche Klassifizierung der Uferlagen.....	9
2.2.4	Einbindung in den Landschafts- und Stadtraum.....	9
3	DARSTELLUNG DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS FÜR STEGE.....	11
4	BESTANDSANALYSE.....	17
4.1	GEWÄSSERCHARAKTERISIERUNG NACH VERSCHIEDENEN KRITERIEN	17
4.2	QUANTITATIVE DATEN ZUM WASSERSPORT	33
4.3	ZUR KAPAZITÄTSAUSLASTUNG VON STEGANLAGEN.....	43
4.4	VORHANDENE UNTERSUCHUNGEN UND KONZEPTE.....	45
4.4.1	Wasserlagenentwicklungsplan Berlin (WEP).....	45
4.4.2	Wassertouristisches Leitsystem.....	51
4.4.3	Wassertourismuskonzeption für das Land Berlin ,.....	53
4.4.4	Bezirkliche Überlegungen zum Wassertourismus.....	55
4.4.5	Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg.....	58
4.4.6	Wasserstraßenausbau Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17	60
4.4.7	Bewirtschaftungsplan für die große und kleine Grunewaldseenkette	60
4.4.8	Röhrichtschutzprogramm Berlin	61
4.4.9	Landschaftspläne.....	63
5	STEGANLAGENKONZEPTION.....	65
5.1	ENTWICKLUNGSLEITBILD	65
5.2	TEILRÄUME/REVIERE.....	67
5.2.1	Untere Spree.....	70
5.2.2	Stößensee und Unterhavel.....	71
5.2.3	Kanäle (Hohenzollernkanal, Westhafenkanal, Charlotten- burger Verbindungskanal und Landwehrkanal).....	74
5.2.4	Grunewaldseenkette einschließlich Lietzensee	78
5.3	ERFORDERNISSE UND MAßNAHMEN	80
5.4	BEWERTUNG VON UNTERSCHIEDLICHEN STEGBAUWEISEN SOWIE EISFREIHALTEANLAGEN	84
6	WASSERTOURISMUS IM BEZIRK CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF.....	89
6.1.1	Unterhavel (Stößensee / Schildhorn).....	91
6.1.2	Untere Spree / Kanäle	91
6.1.3	Hohenzollernkanal	92
6.1.4	Grunewaldseenkette	92
6.1.5	Fazit	92
7	RECHTSFRAGEN DER ZULASSUNG VON SPORTBOOTSTEGEN, SONSTIGEN ANLAGEN DES WASSERSPORTS SOWIE WASSERTOURISMUS UND FRAGEN DER UFERNUTZUNG.....	94
7.1	GENEHMIGUNGSVERFAHREN.....	94
7.2	STRUKTUR DER NORM DES § 62 A BWG.....	96
7.3	BELANGE DES ALLGEMEINWOHLS.....	98
7.4	NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ – AUSGLEICH VON NEGATIVEN AUSWIRKUNGEN.....	99
7.5	BESONDERHEITEN BEI DER ERMESSENSENTSCHEIDUNG.....	101

7.6	ERHALTUNG UND SCHAFFUNG ZUSAMMENHÄNGENDER, UNBEBAUTER UFERWASSERFLÄCHEN	103
7.7	SAMMELSTEGANLAGEN	105
7.8	RECHTLICHE TRAGFÄHIGKEIT VON VERWALTUNGSGERICHTLICH AKZEPTIERTEN KONZEPTIONEN	107
7.9	ERGEBNISSE DER RECHTLICHEN PRÜFUNGEN	110
8	LITERATURVERZEICHNIS	112

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Die Fließgewässer (mit seenartigen Erweiterungen) im Untersuchungsgebiet	19
Tabelle 2:	Die Kanäle im Untersuchungsgebiet.....	19
Tabelle 3:	Die Landseen im Untersuchungsgebiet.....	20
Tabelle 4:	Allgemeine Strukturdaten.....	33
Tabelle 5:	Liegeplätze und Stege in Charlottenburg-Wilmersdorf.....	38
Tabelle 6:	Eignung der Umstrukturierungsbereiche als Referenzräume für die	47
Tabelle 7:	Typisierung der Wasserwanderplätze.....	59

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Ablaufdiagramm für das Genehmigungsverfahren	12
Abbildung 2:	Kriterien für die Bewertung der Genehmigungsfähigkeit von baulichen Anlagen an / in Gewässern	15
Abbildung 3:	Anzahl der Liegeplätze	34
Abbildung 4:	Anzahl der Liegeplätze in den Gewässern I. Ordnung in Charlottenburg-Wilmersdorf	40
Abbildung 5:	Anzahl der Liegeplätze in den Gewässern II. Ordnung in Charlottenburg-Wilmersdorf	40
Abbildung 6:	Hinweisschilder :	52

1 Aufgabenstellung und Problembeschreibung

Der Senat von Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abteilung VIII, hat am 1. Januar 2001 alle Genehmigungsverfahren für bauliche Anlagen an beziehungsweise in Gewässern gemäß der §§ 62, 67 und 85 ff BWG an die jeweiligen Bezirksverwaltungen der Berliner Bezirke abgegeben.

Die Berliner Bezirksverwaltungen haben nunmehr also in Zukunft die wasserbehördlichen Genehmigungsverfahren selbst durchzuführen. Dabei haben sie aber alle relevanten Träger öffentlicher Belange und Fachverwaltungen sowie die betroffenen Nachbarn, Bürger etc. im Rahmen eines Stellungnahmeverfahrens beziehungsweise im Rahmen der fachbehördlichen Prüfungen einzubinden.

Das Ergebnis des Stellungnahmeverfahrens mit den einzelnen fachrechtlichen Prüfungen sowie mit den Bedenken, Anregungen und Einsprüchen privater Anlieger oder Interessenten ist dann von der nunmehr zuständigen Bezirksverwaltung einem Abwägungsverfahren zu unterziehen. In diesem Abwägungsverfahren müssen alle Belange, Grundsätze und Bewertungen bezüglich der Möglichkeit einer positiven Entscheidung für den vorliegenden Antrag für bauliche Anlagen an beziehungsweise in Gewässern gerecht gegeneinander abgewogen werden. Auch muss die Einhaltung der vorliegenden Fachgesetze geprüft werden.

Die umfassenden Prüfungen des jeweiligen Antrages führen schließlich zu einer Verwaltungsentscheidung, entweder für die Genehmigung des vorliegenden Antrages oder zu einer Ablehnung des vorliegenden Antrages, die mit Bescheid und ausführlicher Begründung sowie Rechtsbelehrung dem Antragsteller zuzustellen ist.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Abteilung Soziales, Gesundheit, Umwelt und Verkehr – Umweltamt - hat nun, um die Rechtssicherheit dieses Prüfverfahrens zu erhöhen und um eine fachlich und sachlich richtige Beurteilung sicherzustellen, eine umfassende Steganlagenkonzeption für die Gewässer des Bezirkes in Auftrag gegeben.

Diese Untersuchung soll, ausgehend von den bisherigen Verfahrensgrundsätzen und Verfahrensabläufen, die fachlichen und zum Teil juristischen Wertungen und Überlegungen zu einem transparenten Gesamtkonzept führen. Darüber hinaus ist flächendeckend – und damit auch örtlich zugeordnet – eine räumliche Differenzierung der einzelnen Uferabschnitte der Charlottenburg-Wilmersdorfer Gewässer im Hinblick auf eine zukünftige wassersportliche Nutzung vorzunehmen. Die Steganlagenkonzeption soll jene Gewässerränder aufzeigen, an denen in Zukunft ökologische und naturräumliche Belange eine Reduzierung oder sogar eine Aufgabe der baulichen Anlagen an oder in Gewässern erforderlich machen. Andere Uferabschnitte sollen daraufhin geprüft werden, inwieweit eine Intensivierung einer wassersportlichen Nutzung und damit eine Ausweitung von Liegeplätzen und Steganlagen möglich ist. Und schließlich sollen außerhalb der beiden extremen Schwerpunktbereiche klare Leitlinien für die Belastungsfähigkeit der anderen Uferabschnitte im Hinblick einer Gewässerrandnutzung für Sportboote entwickelt werden.

Für die Gewässer des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf werden somit klare Entwicklungs- und Handlungsziele definiert, die für die Entscheidung von Anträgen für Steganlagen oder andere Bauwerke in oder an Gewässern klare Richtlinien zu geben im Stande sind.

Die bisherige Verwaltungsrechtsprechung im Land Berlin hat über dies deutlich gemacht, dass bei Antragsversagungen durch die jeweilige Behörde, neben den einzelfachlichen Belangen und den mit ihnen verbundenen gesetzlichen Rahmenbedingungen, insbesondere immer wieder nach klaren Entwicklungskonzeptionen für die Ufer- und Gewässerrandnutzung gefragt worden war.

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin sieht daher in der Erarbeitung einer Steganlagenkonzeption für seine Gewässer ein wichtiges Instrument, um seine Entscheidungen für diesbezügliche Anträge rechtssicherer zu machen.

Dies insbesondere auch deshalb, weil neben der raumbezogenen Steganlagenkonzeption und der jeweils dazugehörigen einzelfachlichen Bewertungen parallel eine rechtliche Betrachtung zur Anwendung der §§

62 ff, § 86 Berliner Wassergesetz in diesem Gutachten angestellt wird. Eine sorgfältige Analyse der bisherigen Verwaltungsrechtsprechung im Land Berlin zur Frage der Genehmigung von Steganlagen oder anderer baulicher Anlagen in oder an Gewässern soll gleichermaßen zu einer besseren juristischen Einschätzung im Zuge solcher Genehmigungsverfahren führen. Die Verbindung dieser rechtlichen Belange mit einer klar und überzeugend hergeleiteten Steganlagenkonzeption ermöglicht eine Antragsbearbeitung und -bescheidung mit einer hohen Transparenz für die Antragsteller; sie ermöglicht darüber hinaus eine frühzeitige Information möglicher Interessenten, die bauliche Anlagen in oder an Gewässern errichten möchten.

Schließlich weist eine Steganlagenkonzeption für die Gewässer des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin auch Möglichkeiten auf, wie und wo die beabsichtigten städtebaulichen Ziele einer Stärkung des Wassertourismus im Bezirk – eingebunden in das Gesamtkonzept des Wassertourismus des Landes Berlin – umgesetzt werden können.

2 Methodisches Vorgehen

Die gestellte Aufgabe für eine umfassende Steganlagenkonzeption für die Gewässer des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf erfordert zunächst eine sorgfältige und präzise Bestandsdarstellung auf der Basis des umfangreich vorliegenden Materials durch Gutachten, Kartierungen und Verwaltungsakten.

2.1 Bestandsdaten

Stege

Hauptgrundlage war hier die im Juli 2000 für die Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie erhobene Stegkartierung im Rahmen einer Untersuchung der Kapazitäten und Entwicklungspotentiale wasserseitiger Nutzungsformen in Berlin durch die MEDIA MARE, Dörnfeld + Holweg GbR.

Im Rahmen einer projektbezogenen Zusammenarbeit mit MEDIA MARE wurden die kompletten Daten für die Charlottenburg-Wilmersdorfer Gewässer I. Ordnung zur Verfügung gestellt und in die vorliegenden Bestandskarten 1.1 bis 1.3 integriert sowie als Excel-Tabelle in Form einer Adressenliste dem Anhang dieses Gutachtens beigefügt. Die Informationen in den Bestandskarten und der Adressentabelle umfassen u.a. folgende Aspekte:

- eine genaue Verortung der Steganlage in der Karte mit Angabe der potenziellen Liegeplatzzahl, der Trägerschaft sowie der Größe des jeweiligen Steges; in der Adressenliste finden sich weitere Zusatzinformationen wie z.B. Auslastungsgrad, baulicher Zustand oder Bauweise
- Anteil Motor-, Segel- oder Ruderboote
- vorhandene Gastronomie

Eine weitere Grundlage für die Bestandsdarstellung im wesentlichen der Gewässer II. Ordnung waren vom Umweltamt Charlottenburg-Wilmersdorf in Auftrag gegebene Gutachten, vorliegende Landschaftspläne (mit unterschiedlichem Verfahrensstand) sowie Begehungsprotokolle und Verwaltungsvorgänge. Diese zusätzlichen Angaben flossen ergänzend oder eigenständig in die Bestandsaufnahme ein.

Soweit möglich, erfolgt in der vorliegenden Untersuchung für jeden Steg über ein angehängtes graphisches Symbol die Darstellung der potenziellen Liegeplatzkapazität (Größenklassen < 3, 3 bis 25, 25 – 50 sowie 50 - 100 Boote); es wird weiterhin angegeben in welcher Trägerschaft sich der Steg befindet (privat, Verein, gewerblich) und von welchen Bootstypen die Liegeplätze überwiegend genutzt werden.

Ist bei Symbolen für Steganlagen als Kapazität eine Null (0) angegeben, so handelt es sich hier nicht um klassische Sportbootstege, sondern um Stege beziehungsweise Anleger für die Wasserwacht, die Fahrgastschiffahrt oder für die Berufsschiffahrt.

Im Ergebnis wird aus der Darstellung ersichtlich, wo sich welche Stege in welcher Dichte und Größenordnung wasserseitig befinden. Die Darstellung der Informationen erfolgt über unterschiedliche Symbole und Chiffren wasserseitig, jedoch nicht maßstäblich.

Als Ergebnis der Einzelstegdarstellung erfolgt im Kapitel „Quantitative Daten zum Wassersport“ eine tabellarische Auflistung differenziert nach Bootstypen und Größen, nach Trägerschaft bzw. nach Anlagen. Aus den Tabellen wird deutlich, wie viele Boote welcher Art in welchem Teilraum aktuell anzutreffen sind.

Ufervegetation

Die Bestandsdarstellung der vorhandenen Ufervegetation erfolgte auf der Grundlage einer im Jahr 2000 im Rahmen des Berliner Röhrichschutzprogramms vorgenommenen flächenhaften Röhrichbestandskartierung durch stereoskopische Interpretation von Color-Infrarot-Luftbildern durch die Fa. LUFTBILD + VEGETATION GBR. Die Daten wurden in Form einer digitalen Karte mit verknüpften Objektdaten, die bei Abruf die genaue Bezeichnung und den Zeitraum der Aufnahme des jeweiligen Objekts beinhalteten, von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt.

Um die besonders wertvolle und damit schützenswerte Vegetation (Biotope nach § 26 a und b) kenntlich zu machen wurden in der vorliegenden Untersuchung die konkreten Flächen mit einer farblich auffälligen Solidschraffur versehen, während die Ufergehölze farblich unauffälliger und weitgehend vegetationsfreie, bzw. versiegelte Flächen neutral weiß dargestellt wurden.

Durch die Art der vom Senat zur Verfügung gestellten Kartierung ergaben sich auch Flächen, die aus dem Luftraum nicht näher bestimmt werden und dadurch keiner der vorangegangenen Bewertungen zugeordnet werden konnten. Diese Flächen erhielten hier eine neutral graue Solidschraffur. Ungenauigkeiten können sich ebenso aus den Überschneidungen der verschiedenen Vegetationsflächen (Baumkronen über Röhrich etc.) ergeben.

Für die Darstellung der Ufersituation im vorliegenden Gutachten wurde die sehr detaillierte Kartierung aus dem Jahr 2000 direkt in die TK 10.000 übernommen. Zusätzlich dargestellt ist die Veränderung des Röhrichbestandes im Abgleich der Jahre 1953 mit 1995.

Uferausbildung/Uferverbau

Die Einschätzung und Bewertung zum natürlichen oder baulichen Zustand der Ufer wurden auf der Grundlage der Aussagen des Umweltatlas Berlin (02.06), einer 2000 vorgenommenen Kartierung durch MEDIA MARE sowie z.T. eigener Erhebungen in dem Gebiet entnommen. Die jeweiligen Inhalte wurden miteinander abgeglichen und in einer fünfstufigen Bewertungsskala dargestellt. Diese beinhaltet so wohl die Art des Uferverbaus als auch die natürliche bzw. künstliche Ausgestaltung der Ufer (senkrecht verlaufende, Wasser undurchlässige Befestigungen bis hin zu natürlichen, unverbauten Uferzonen). Die Darstellung erfolgt über ein der Uferlinie folgendes, farbiges Bewertungsband. Zu kleinteilige Informationen wurden hier zu einer Hauptinformation generalisiert. Ungenauigkeiten können sich auch dadurch ergeben, dass die herangezogenen Datengrundlagen (M 1 : 20.000 - M 1: 50.000) zum Teil schon in generalisierter Form vorlagen.

Aus der Darstellung der Uferausbildung bzw. der Art des Uferverbaus wird abgeleitet, welche ökologischen Qualitäten und Entwicklungspotenziale der derzeitige Land-Wasserübergang bietet.

Schutzgebiete

Die Darstellung der Schutzgebiete als weitere, wichtige Bewertungsgrundlage erfolgte nach den entsprechenden Verordnungen auf der Grundlage der jeweiligen Fachgesetze (Naturschutz, Wasserschutz, Denkmalschutz, Bodenschutz, Grundwasserschutz etc.). Aus der Darstellung der jeweiligen Schutzgebiete wird deutlich, welche Schutzfunktionen den entsprechenden Uferabschnitten bereits zugewiesen wurden.

Die Grenzen der Natur- und Landschaftsschutzgebiete wurden entsprechenden Karten des Charlottenburg-Wilmersdorfer Umweltamtes sowie aus dem Berliner Umweltatlas (05.06) entnommen und als Signatur auf die digitale Kartengrundlage des Gutachtens gelegt.

Die an die Gewässer grenzenden Garten- und Baudenkmäler wurden ebenfalls entsprechenden Kartenwerken des Bezirksamtes sowie der Denkmalliste der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung/Landesdenkmalamt Berlin entnommen.

Aus dem Berliner Umweltatlas (02.11) wurden des Weiteren die Wasserschutzgebietsgrenzen übertragen und als einheitliche wellenförmige Signatur dargestellt.

Städtebauliche Vorgaben

Bei der sorgfältigen Bestandserhebung sind auch die jeweiligen städtebaulichen Vorgaben und Rahmenbedingungen für die Absicherung einer Entscheidung im wasserbehördlichen Genehmigungsverfahren gem. § 62 ff. BWG beschrieben und im Einzelnen bewertet worden. Insbesondere sind hier der Flächennutzungsplan des Landes Berlin, der Baunutzungsplan sowie die verbindliche Bauleitplanung, also die einzelnen Bebauungspläne in ihren jeweiligen Verfahrenständen, wie auch schließlich die spezifischen bezirklichen städtebaulichen Entwicklungsziele herangezogen und in die Steganlagenkonzeption eingeflossen.

Ein als für die Belange der Steganlagenkonzeption bedeutsamer planerischer Ansatz wird auch die Wasserlagenentwicklungskonzeption des Landes Berlin (WEP) angesehen. Diese umfangreiche, zweiphasige Untersuchung ist daher auch sorgfältig analysiert und deren konzeptionelle Ansätze und analytischen Aussagen in die Belange der Steganlagenkonzeption eingebracht worden.

2.2 Bewertungen

2.2.1 Ökologische Besonderheiten

Besonders wertvolle bis wertvolle Bodentypen

Bei der Bewertung der uferseitig bestehenden Bodentypen wurden die Daten und Bewertungsgrundsätze dem Berliner Umweltatlas (01.01) entnommen. Als besonders wertvoll sind danach jene Bodengesellschaften eingestuft, die aus der natürlichen Entwicklung des Standortes heraus entstanden und so weitestgehend noch erhalten sind. Durch den Ausbau der Berliner Gewässer für den Schiffsverkehr im Laufe der vergangenen Jahrhunderte sind kaum noch natürliche Bodengesellschaften vorhanden. Die wenigen verbliebenen natürlichen Bodengesellschaften sollten daher geschützt werden. Häufig sind gerade sie die unabdingbare Voraussetzung für die dort noch vorhandenen, wertvollen Vegetationsflächen.

Als besonders wertvolle Bodentypen wurden jene Uferabschnitte dargestellt, für die der Umweltatlas, Karte 01.01 naturnahe Bodengesellschaften ausweist. Dies ist ein Hinweis darauf, dass es sich in den Uferbereichen je nach Ausbau und Überformungsgrad noch um naturnahen Bodenformen handeln könnte, die bei der Entwicklung des Wassersports zu berücksichtigen wären.

Besonders wertvolle bis wertvolle Lebensräume für bestimmte Artengruppen

Bei der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass eine genaue faunistische Verortung, zum Beispiel für die verschiedenen Fisch- oder Vogelarten, kaum möglich ist, da die Tiere jahreszeitlichen oder anderen Einflüssen folgend bestimmten räumlichen Veränderungen (Wanderungen) unterliegen. Auch gibt es im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, nach Aussagen des Fischereiamtes Berlin keine ausgewiesenen Laichgebiete mehr.

Für alle seltenen oder gefährdeten Arten gilt deshalb grundsätzlich, dass ihr Bestand (sowohl land- als auch wasserseitig) immer dort als gesichert angesehen werden kann, wo sich eine weitläufige, natürliche, von schädlichen Einflüssen weitestgehend freie Vegetation befindet oder entwickeln kann.

Daher wurden bei der Bewertung der einzelnen Uferabschnitte die durch die Röhrchtkartierung als besonders wertvoll eingeschätzten Flächen mit den als besonders wertvoll anzusehenden Lebensräumen für bestimmte Artengruppen gleichgesetzt und entsprechend markiert. Ergänzt wurde diese Bewertung durch individuelle Angaben der zuständigen Fachleute der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und des Umweltamtes Charlottenburg-Wilmersdorf.

Die Kennzeichnung beider vorstehend beschriebenen Bewertungskriterien erfolgte als farbige Markierung in dem dafür vorgesehenen Bewertungsband. Die Informationen zu wertvollen Lebensräumen für bestimmte Artengruppen sind für den Unterhavelbereich und die Grunewaldseenkette dargestellt. Für die innerstädtischen Kanalstrecken sind nach Aussage des Umweltamtes hier keine Besonderheiten zu erwarten.

2.2.2 Erschließung der Ufergrundstücke und Stege

Die Darstellung und Bewertung der landseitigen Erschließungssituation der einzelnen Uferabschnitte erfolgte in Form einer Klassifizierung von öffentlichen Straßen bis hin zu Forstswegen oder lediglich Trampelpfaden im Wald.

Um die gegenwärtige Erschließung der Ufergrundstücke zu beurteilen wurden neben der aktuellen Straßenkarte Berlins die vorhandenen B-Pläne ausgewertet und die Ergebnisse als farbige Markierung in das dafür vorgesehene Bewertungsband übertragen.

Die Aussagen zur Erschließungssituation der Ufergrundstücke beziehen sich auf die An- bzw. Abfahrtsmöglichkeiten für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge bzw. Wassersportler von der Landseite aus. Die Mehrzahl der Ufergrundstücke grenzt an der wasserabgewandten Seite an eine öffentliche Straße und ist damit im baurechtlichen Sinne erschlossen. Soweit die Uferlagen von Kleingärten, Gemeinbedarfsflächen oder halböffentlichen Grünanlagen des Wohnungsbaus eingenommen werden, ist dies als öffentlich-rechtlich gesicherte Zufahrt im Sinne eines Geh- und Fahrrechtes klassifiziert worden. Eine weitere Erschließungskategorie bilden die öffentlichen Ufergrünzüge und die Waldflächen. Hier wäre die Anfahrt von Steganlagen nur über Sondergenehmigungen und besondere Nutzungsvereinbarungen möglich. Als letzte Kategorie wurden die Flächen ohne direkte Erschließung dargestellt. Hier handelt es sich in der Regel um Waldflächen, die in Ufernähe lediglich Trampelpfade aufweisen, die nicht von Fahrzeugen befahren werden können.

2.2.3 Planungsrechtliche Klassifizierung der Uferlagen

Neben den festgesetzten oder im Verfahren befindlichen Bebauungsplänen zu den Uferbereichen der Charlottenburg-Wilmersdorfer Gewässer wurden der Flächennutzungsplan (FNP) und der Baunutzungsplan Berlins zu Rate gezogen. Die Informationen zum vorhandenen Planungsrecht der Ufergrundstücke wurden vom Stadtplanungsamt des Bezirkes abgefragt. Eine dort vorliegende Kartendarstellung (Stand September 2003) klassifiziert die Grundstücke nach dem Verfahrensstand der Bauleitplanung. Zum einen gibt es Grundstücke mit festgesetzten Bebauungsplänen, zum anderen Grundstücke für die ein Bebauungsplan(B-Plan)-Verfahren läuft. Hierbei wird nicht unterschieden in welchen Verfahrensstand sich die Bebauungspläne befinden. Es sind also vom Aufstellungsbeschluss bis zur Planreife alle Zwischenstände möglich. Alle anderen Flächen für die kein festgesetzter Bebauungsplan oder ein Bebauungsplan im Verfahren existiert, ist die Zulässigkeit von Vorhaben im wesentlichen nach dem Baunutzungsplan als übergeleiteten Bebauungsplan oder nach dem Flächennutzungsplan ist zu beurteilen.

Darüber hinaus wird bei der planungsrechtlichen Klassifizierung der Uferlagen angegeben wo der Flächennutzungsplan öffentliche Ufergrünzüge vorsieht, diese aber noch nicht realisiert sind.

Bei der Frage, ob es sich bei konkreten Uferlagen um einen Innenbereich (§ 34 BauGB) oder Außenbereich (§ 35 BauGB) handelt, kann als grobe Orientierung gelten, ob eine bauliche Prägung bis zur Wasserlinie vorliegt. Oftmals liegt zwischen der Bebauung und der Wasserfläche ein mehr oder weniger breiter, zum Teil begrünter Uferstreifen. Dieser Streifen dürfte planungsrechtlich eher als Außenbereich zu klassifizieren sein. Nur im Falle hart ausgebildeter Ufer mit Kaianlagen und Gebäuden bis zum Wasser ist eine eindeutige Zuordnung zum Innenbereich angezeigt.

2.2.4 Einbindung in den Landschafts- und Stadtraum

Die Darstellung der unterschiedlichen gestalterischen Ausprägung der Uferlagen dient dem Ziel, mögliche Vorhaben darauf hin zu überprüfen ob sie sich in das umgebende Landschaftsbild einfügen (Einfügungsgebot). Die Informationen zum Landschafts- und Stadtraum wurden im wesentlichen den Luftbildern und entsprechenden Kartenwerken des Bezirksamtes und der Senatsverwaltung entnommen.

In diesem Bewertungstreifen wird dargestellt, durch welche städtebaulichen und landschaftlichen Merkmale die einzelnen Ufersituationen charakterisiert sind und welche Anforderungen sich aus der jeweiligen Stadt- und Landschaftssituation für das Stegekonzept ergeben.

Bei der Darstellung des Landschafts- und Stadtbildes wurde der Schwerpunkt auf die Betrachtung des Ufers von der Wasserseite aus gelegt. So wurde zum Beispiel für den Fall, dass die Uferlinie von einem dichten Baumbestand gesäumt ist und sich nicht nur aus wenigen Einzelbäumen zusammensetzt, ein

waldgeprägter Ufercharakter dargestellt. Bei den waldgeprägten Uferabschnitten dominieren Bäume in natürlicher Verteilung mit einem Kronendach. Sobald der Altbaumbestand von der Dichte und vom Volumen her sich abwechselte mit Wiesenflächen und niedrigeren Gehölzen, wurde die Einstufung als parkgeprägter Uferabschnitt vorgenommen. Bei den parkgeprägten Uferabschnitten wechseln Baumgruppen und Einzelbäume mit Rasenflächen in lockerer Anordnung. Wiesengeprägte Uferabschnitte wurden überall dort ausgewiesen, wo die horizontale Struktur der Vegetation überwiegt und nur wenig prägender Baumbestand vorhanden ist.

Von gartengeprägten Uferabschnitten wurde überall dort gesprochen, wo eine kleingärtnerische oder Wochenendhausnutzung vorliegt, d.h. dass sich kleinere Gebäude mit kleinkronigen Bäumen und Gehölzen sowie kleineren Rasenflächen abwechseln. Den gartengeprägten Uferabschnitten fehlen großkronige Park- oder Waldbäume. Sie sind durch eine eher kleingärtnerische Struktur mit kleineren Obstbäumen oder sonstigen kleinkronigen Bäumen und eine kleinteilige Freiraumstruktur geprägt.

Siedlungsgeprägte, städtisch geprägte oder gewerblich geprägte Uferabschnitte sind erwartungsgemäß schwerpunktmäßig dort anzutreffen, wo die Bebauung deutlicher an das Wasser herantritt. Dies ist oftmals im Fall der Unterspre, der Kanäle und der Grunewaldseen gegeben.

In den siedlungsgeprägten Uferabschnitten herrschen Einzelhäuser mit entsprechenden Freiflächen, Villenanlagen oder Gewerbebauten für unterschiedliche Nutzungen mit entsprechenden Freiflächen vor. Die bauliche Dichte steht hier noch in einem Gleichgewicht zu den Grünstrukturen, das heißt vom Landschaftsbild halten sich je nach Siedlungsraum Bebauung und Grün 'die Waage'.

Bei den städtisch geprägten Uferabschnitten dominiert eine dichte Blockbebauung. Das Grün ist häufig auf Uferpromenaden oder Straßenbaumpflanzungen reduziert. Gewerblich geprägte Uferabschnitte sind gekennzeichnet durch großflächige Infrastrukturanlagen (Autobahn, Bahnanlagen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, etc.). Häufig wird an den gewerblichen Uferabschnitten auch ein Umschlag von Gütern oder Baustoffen vorgenommen. Das landschaftliche Erleben wird in diesem Stadtraum häufig überlagert durch Lärm, Gerüche oder sonstige Emissionen.

Bei den wassersportlich geprägten Uferlagen handelt es sich um Ufergrundstücke mit den typischen Steganlagen, Bootshäusern, Winterliegeplätzen, Vereinshäusern, Slipanlagen und Stellplätzen.

Besonders exponierte Ufersituationen liegen dort vor, wo das Ufer besonders markant durch Vorsprünge hervortritt. Diese Bereiche haben eine besondere Bedeutung für das Landschaftserleben und die Wahrnehmung der gesamten Wasserfläche aus der Fernsicht (Panoramablick).

3 Darstellung des Genehmigungsverfahrens für Stege

Das wasserbehördliche Genehmigungsverfahren gemäß der §§ 62 ff Berliner Wassergesetz (BWG) ist im Hinblick auf seine einzelnen Verfahrensschritte für den Bürger und insbesondere für die Antragsteller zur Genehmigung von Bauwerken in oder an Gewässern nachvollziehbar darzustellen.

Jeder Antragsteller, der z.B. eine Steganlage für Sportboote genehmigt bekommen möchte, sollte wissen, wie er einen Antrag zu stellen hat, welche Unterlagen er für dieses Antragsverfahren einzureichen hat und wie im Einzelnen die Verfahrensschritte zur Beurteilung bzw. letztendlichen Bescheinigung seines Antrages ablaufen werden. Der Antragsteller sollte darüber hinaus wissen, wer die für ihn zuständige Behörde ist, die seinen Antrag bearbeitet, welche weiteren Behörden auf Bezirks- und Landesebene in dieses Genehmigungsverfahren einzubinden und zu beteiligen sind, auf welchen Rechtsgrundlagen sein Antrag geprüft und auf welcher Grundlage die Abwägung der Belange, die für bzw. gegen seinen Antrag sprechen, erfolgen wird.

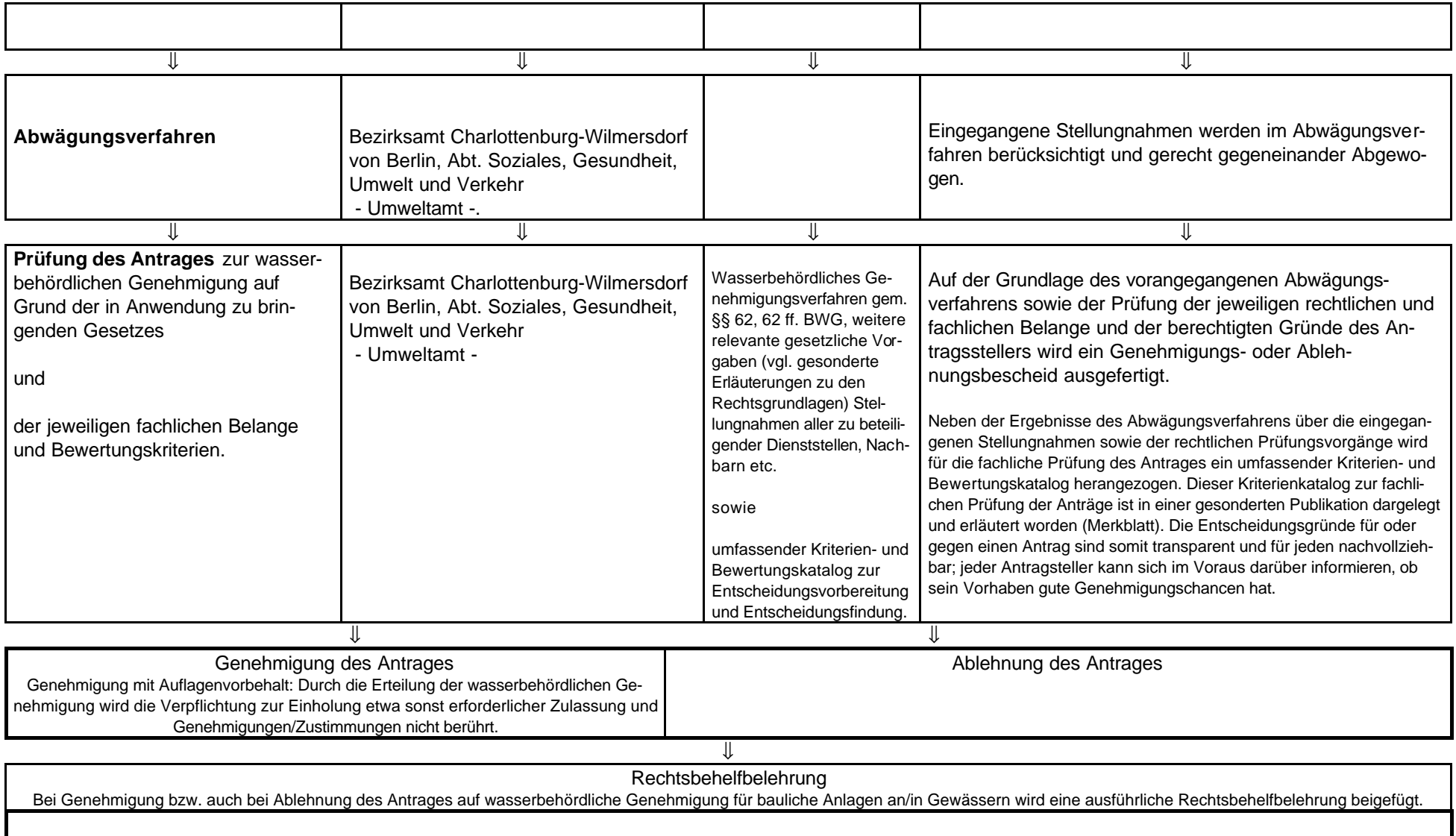
Der Ablauf des Genehmigungsverfahrens soll transparent dargestellt und die Rechten und Pflichten des Antragstellers daraus erkennbar werden.

Im Folgenden wird daher ein Ablaufdiagramm angefügt, das die einzelnen Verfahrensschritte, die Beteiligten bzw. zu beteiligenden Behörden, die Rechtsgrundlagen und die wichtigsten Zuständigkeiten und Prüfkriterien beschreibt. Aus diesem Ablaufdiagramm ist das Prüfverfahren im Einzelnen abzulesen und ein Antragsteller ist dadurch in die Lage versetzt, den Weg seines Antrages und den Abwägungsverlauf nachzuvollziehen. Das Ablaufdiagramm macht die Verfahrensschritte in ihren einzelnen Stadien transparent.

In der hinter dem Ablaufdiagramm anschließenden Tabelle werden noch einmal die wichtigsten Prüf- und Beurteilungskriterien, die bei der Entscheidung über den eingereichten Antrag durch die Prüfbehörde und durch die jeweils zu beteiligenden anderen Verwaltungen bzw. betroffenen Dienststellen zu berücksichtigen sind, aufgeführt.

Abbildung 1 Ablaufdiagramm für das Genehmigungsverfahren für baulöliche Anlagen an/in Gewässern (**Wasserbehördliche Genehmigung gem. §§ 62 ff Berliner Wassergesetz BWG**)

Verfahrensschritt	Beteiligte/zuständige Behörden	Rechtsgrundlagen	Anmerkungen
Anträge zur Genehmigung von Anlagen in und an oberirdischen Gewässern (Steganlagen) u.a.	Antragsteller	Formloser Antrag beim Bezirksamt Spandau von Berlin	Dem Antrag sind beizufügen (vierfach): Begründung, Erläuterungsbericht, Übersichtsplan 1:4000/ 5000, Lageplan 1:500, Bauzeichnungen 1:100, statische Berechnungen usw.
↓	↓	↓	↓
Entgegennahme und Bearbeitung des/der Anträge, Einleitung des Prüf- und Genehmigungsverfahrens	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Abt. Soziales, Gesundheit, Umwelt und Verkehr - Umweltamt -	Wasserbehördliches Genehmigungsverfahren gem. §§ 62, 62 ff. BWG	Den Berliner Bezirksverwaltungen wurde das wasserbehördliche Genehmigungsverfahren von der früher zuständigen Senatsverwaltung am 01.01.2001 übertragen
↓	↓	↓	↓
Stellungnahmeverfahren: Abgrenzung der Zuständigkeiten Einholung von Stellungnahmen	Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin Eigentümer der Wasserstraße, schiffahrtrechtliche Belange Fischereiamt Fischereirechte, fischereibiologische Belange etc. Naturschutz- und Grünflächenamt Naturschutz , Biotopschutz, Röhrichschutz Landesdenkmalamt, untere Denkmalbehörde Denkmalschutz Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Landesplanerische Entwicklungsziele, Eingriff in Uferbefestigungen, u. a. Stadtplanungsamt Charlottenburg-Wilmersdorf Beeinträchtigung städtebaulicher Entwicklungsziele, Beeinträchtigung des Stadtbildes u.a.m. Nachbarn des/der Antragssteller Behinderung nachbarschaftlicher Anlagen, sonstige nachbarschaftsrechtliche Belange oder Rechte Dritter.	WHG, BWG, Reinhalteordnung-RhO, AbwAGBl NatSchGBln Landschaftsschutzgebietsverordnungen, RöSchG, Röhrichschutzverordnungen DenkmalSchGBln FNP, BauNPI Bln, BauOBln, LaPro, DenkSchGBln BEP, Rahmenpläne, B-Pläne, Landschaftspläne, GOP, LSG-VO, BaumSchVO, Biotopschutz	Abgrenzung der Zuständigkeiten: Für die Genehmigung der Steganlagen mit allen darauf befindlichen Anlagenteilen wie Dalben, Sliprollen, Mastkrane etc. ist die Bezirksverwaltung zuständig. Für die Uferbefestigungen, Slipanlagen, Häfen und sonstige Anlagen im Uferbereich ist weiterhin die Senatsverwaltung (z.Zt. Sen Stadt VIII D) zuständig. <i>Das Genehmigungsverfahren wird jedoch vom Bezirksamt Spandau für alle Anlagenarten und -teile betreut und gebündelt durchgeführt. Die Genehmigungen für die im Uferbereich befindlichen Anlagenteile werden von den dafür zuständigen Senatsverwaltungen durch den Bezirk eingeholt und in das Gesamtverfahren integriert. Für den Bürger ergibt das also ein Genehmigungsverfahren „aus einer Hand“.</i> Weiterhin werden alle anderen Stellungnahmen aus dem „Stellungnahmeverfahren“ durch den Bezirk gebündelt und für das Abwägungsverfahren aufbereitet.



ggf. Einlegen von Rechtsmitteln

Abbildung 2: Kriterien für die Bewertung der Genehmigungsfähigkeit von baulichen Anlagen an / in Gewässern

Kriterium, Kriterien- gruppe	Inhaltliche Beschreibung, Grundsätzliche Charaktermerkmale	Abwägungs- grundsätze
Genehmigungsrechtliche Situation im Umfeld der beantragten wasserbe- hördlichen Genehmigung		
Aktuelle Lage, Steg- und Liegeplatzsituation	Lagebeschreibung, <ul style="list-style-type: none"> • Konzentrationsgrad der Liegeplätze im betreffen- den Uferabschnitt, • Auslastung der bestehenden Anlagen • Schwerpunkt der Nutzungsart 	Ist das gemeinver- trägliche Nutzungs- maß überschritten?
Daten zum Antragssteller	Zugehörigkeit zu Größenklasse, Bootstyp <ul style="list-style-type: none"> • Anlagenart • Anzahl der beantragten Liegeplätze • Träger des Vorhabens 	
Lage in / an Schutzgebie- ten	Naturschutzgebiete / Naturdenkmale <ul style="list-style-type: none"> • Landschaftsschutzgebiete • Geschützte Landschaftsbestandteile • Geschützte Biotopstrukturen • Denkmalschutzgebiete / Umfeld von geschützten Denkmälern 	
Boden	Wertvolle Bodengesellschaften, Bodendenkmale	
Uferausbildung / Art der Uferverbauung	natürliche Uferausbildung <ul style="list-style-type: none"> • Art des Uferausbaues • Materialien (Beton, Steinschüttung, Mauerwerk, Stahl, Holz, Lebend-verbaut etc.) • Art der Gestaltung 	
Flora / Vegetation	Röhricht- und Schwimmblattpflanzenbestände <ul style="list-style-type: none"> • Ufervegetation, Bestände der Weichholzaunen • Schwerpunktbildungen, geschützte / schutzwürdi- ge Bereiche 	
Fauna	Brutvogelvorkommen, <ul style="list-style-type: none"> • Herpetofauna, • Fischotter- / Biebestände • Fischfauna / Fischlaichgebiete 	
Wasser, Beeinträchtigungen und Belastungen von Oberflä- chen- und Grundwasser	<ul style="list-style-type: none"> • Trinkwasser- bzw. Wasserschutzgebiete • Flurabstände / Verschmutzungsempfindlichkeiten • Ggf. Beeinträchtigungen der Wasserqualitäten 	

**Fortsetzung Abb.: Kriterien für die Bewertung der Genehmigungsfähigkeit von
baulichen Anlagen an / in Gewässern**

Kriterium, Kriterien- gruppe	Inhaltliche Beschreibung, Grundsätzliche Charaktermerkmale	Abwägungs- grundsätze
Städtebauliche Kriterien	<ul style="list-style-type: none"> • Landesplanerische und bezirkliche Entwicklungsziele, Einfügen in städtebauliche Leitbilder, • Räumliche Vernetzungen • Entwicklung Berliner Wasserlagen; • Sicherung der landseitigen Erschließungssituation 	<ul style="list-style-type: none"> • Divergenzen zwischen Planungsvorgaben und Antragszielen, • Divergenzen zwischen Realnutzungen und Planungen • Öffentliche Straßen, öffentlicher Grünzug, Privatweg, Forstweg, etc.
Belange der Stadtgestalt / des Landschaftsbildes	<ul style="list-style-type: none"> • Typische Landschaftseinheiten (Spreetal, Havelniederung, • Relief der Havelränder / Hochflächen (Moränenlandschaft) • landschaftlich, naturnah ausgebildete Uferbereiche • Typische, städtische Silhouettenausbildungen, • Markante Bauwerke und Merkmale, Brückenbauwerke • Städtische Promenaden, • Villengeprägte Uferbereiche • artifizuell gestaltete Uferbereiche, • Besondere Ufersituationen / -ausbildungen • Baudenkmale / Gartendenkmale 	
Schifffahrtsrechtliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> • Haupt- und Nebenwasserstrassen, Fahrrinnen, • Anlegestellen des Personenschiffsverkehrs / Wirtschaftsverkehrs, • Wasserverkehrliche Einschränkungen, Gebote und Verbote, • Havariegefahren, • Manövrierbedingungen des Sportbootverkehrs 	
Bautechnische Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> • Art und Bauweise der Anlage, Materialwahl, Zubehör • Gestalterische Bewertung der Bauweise, des Materials sowie der notwendigen Infrastruktur, • Umweltrelevante Auswirkungen der gewählten Technik, Materialien, des Zubehörs etc. 	

4 Bestandsanalyse

4.1 Gewässercharakterisierung nach verschiedenen Kriterien

Um einen ersten Eindruck von der Gewässerlandschaft im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf zu bekommen, werden die vorhandenen Gewässer zunächst nach morphologischen, räumlichen, funktionalen und rechtlichen Kriterien charakterisiert.

Gewässermorphologie

Als *Fließgewässer* mit zum Teil seenartigen Erweiterungen werden die untere Spree und die Unterhavel einschließlich Stößensee klassifiziert. Die Fließgewässer sind durch einen leicht mäandrierenden Verlauf charakterisiert. Das Flussbett liegt innerhalb der Spree- und Havel-Niederung mit angrenzenden Terrassen oder Hangkanten. Bei diesem Gewässertyp ist die ursprüngliche Gewässerdynamik noch ablesbar.

Die *Kanäle* wie Hohenzollernkanal, Westhafenkanal, Charlottenburger Verbindungskanal und Landwehrkanal stellen ingenieurtechnische Bauwerke zum Zweck des Gütertransportes oder wie im Fall des Landwehrkanals zum Zweck der ursprünglichen Entwässerung der Niederungslandschaft dar. Sie wurden nach rein technischen Gesichtspunkten in gradliniger Form mit meist künstlichem Uferprofil angelegt und vermitteln somit ein vollkommen anderes Landschaftsbild.

Als dritte Kategorie werden die *Landseen* unterschieden. Hierbei handelt es sich zum einen um den Lietzensee der sich im Übergangsbereich zwischen Spreeniederung und Teltowhochfläche befindet sowie weiter südlich angrenzend um die Grunewaldseenkette (Halensee, Königssee, Herthasee, Hubertussee, Dianasee, Hundekehlesee und Grunewaldsee). Bei den Landseen handelt es sich um Vertiefungen innerhalb der Grunewaldseenrinne. Der Übergang zur Hochfläche besteht aus mehr oder weniger markanten Hangsituationen, die größtenteils von einer offenen Villenbebauung und Altbaumbestand geprägt sind.

Landschafts- und Stadtraum

Auf einer großräumigen Betrachtungsebene lassen sich die Gewässer des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf den folgenden drei Landschaftsräumen zuordnen:

- im *Berliner Urstromtal* die leicht mäandrierende untere Spree, alle Kanäle und der Lietzensee
- in der *Havelniederung* die Unterhavel mit dem Stößensee
- innerhalb der *Teltowhochfläche* die Grunewaldseenkette

Plan „Gewässertypisierung“ A4 einlegen

Tabelle 1: Die Fließgewässer (mit seenartigen Erweiterungen) im Untersuchungsgebiet

	Untere Spree	Stößensee	Unterhavel
Wasserfläche	48,3 ha	9,1 ha	126,0 ha
Uferlinie/-länge (im Bezirk Ch-Wlm)	12,5 km	1,3 km	5,6 km
davon öffentlich zugänglich (Wald, Ufergrünzüge, Promenaden, Parkanlagen)	65 %	18 %	90 %
Uferverbau	ca. 25 % wasser- durchlässig befestigt (Stufe 4) ca. 75 % wasserun- durchlässig befestigt (Stufe 5)	ca. 40 % wasser- durchlässig befestigt (Stufe 4) ca. 60 % wasserun- durchlässig befestigt (Stufe 5)	ca. 57 % natürliche Ufer (Stufe 1) ca. 25 % naturnahe Ufer (Stufe 2) ca. 7 % stark wasser- durchlässig befestigt (Stufe 3) ca. 6 % wasserdurch- lässig befestigt (Stufe 4) ca. 5 % wasserun- durchlässig befestigt (Stufe 5)
Maximale Breite	93 m	170 m	517 m
Minimale Breite	49 m	61 m	127 m
Mittlere Länge (in „Strommitte“)	7,8 km	0,8 km	4,4 km

Tabelle 2: Die Kanäle im Untersuchungsgebiet

	Hohenzollern- kanal	Westhafen- kanal	Charlottenb.- Verbindungsk.	Landwehrkanal
Wasserfläche	22,2 ha	11,5 ha	5,8 ha	3,3 ha
Uferlinie/-länge (im Bezirk Ch-Wlm)	8,4 km	4,6 km	1,8 km	2,3 km
davon öffentlich zugänglich (Wald, Ufergrünzüge, Promenaden, Parkanlagen)	82 %	12 %	100 %	100 %
Uferverbau	ca. 80 % was- serdurchlässig befestigt (Stufe 4) ca. 20 % wasser- rundurchlässig	ca. 97 % was- serdurchlässig befestigt (Stufe 4) ca. 3 % wasser- rundurchlässig	ca. 16 % wasser- durchlässig be- festigt (Stufe 4) ca. 84 % wasser- rundurchlässig	ca. 44 % wasser- durchlässig befe- stigt (Stufe 4) ca. 56 % wasser- rundurchlässig

	befestigt (Stufe 5)	befestigt (Stufe 5)	befestigt (Stufe 5)	befestigt (Stufe 5)
	Hohenzollern- kanal	Westhafen- kanal	Charlottenb.- Verbindungsk.	Landwehrkanal
Maximale Breite	80 m	48 m	40 m	35 m
Minimale Breite	51 m	46 m	26 m	26 m
Mittlere Länge (in „Strommitte“)	4,2 km	2,3 km	1,5 km	1,2 km

Tabelle 3: Die Landseen im Untersuchungsgebiet

	Lietzensee N u. S		Halensee	Koenigssee
Wasserfläche	3,7 ha	2,8 ha	5,6 ha	2,2 ha
Uferlinie/-länge	1,1 km	0,9 km	1,4 km	0,8 km
davon öffentlich zu- gänglich (Wald, Ufer- grünzüge, Promena- den, Parkanlagen)	100 %	100 %	34 %	54 %
Uferverbau	ca.100 % wasser- durchlässig befes- tigt (Stufe 4)	ca.100 % wasser- durchlässig befes- tigt (Stufe 4)	ca.100 % wasser- durchlässig befestigt (Stufe 4)	ca. 70 % stark wasser- durchlässig befestigt (Stufe 3) ca. 30 % wasser- durchlässig befestigt (Stufe 4)
Maximale Breite	120 m	90 m	170 m	115 m
Minimale Breite	45 m	80 m	20 m	85 m
Mittlere Länge (in „Strommitte“)	450 m	330 m	560 m	300 m

	Herthasee	Hubertussee	Dianasee
Wasserfläche	1,2 ha	2,5 ha	2,5 ha
Uferlinie/-länge	0,7 km	1,0 km	1,1 km
davon öffentlich zu- gänglich (Wald, Ufer- grünzüge, Promena- den, Parkanlagen)	17 %	70 %	33 %
Uferverbau	ca. 93 % stark wasser- durchlässig befestigt (Stufe 3) ca. 7 % wasserdurchläs- sig befestigt (Stufe 4)	ca. 100 % stark was- serdurchlässig be- festigt (Stufe 3)	ca. 100 % stark was- serdurchlässig befes- tigt (Stufe 3)
Maximale Breite	70 m	71 m	82 m
Minimale Breite	22 m	36 m	32 m
Mittlere Länge (in „Strommitte“)	305 m	487 m	446 m
	Hundekehlesee	Grunewaldsee	

Wasserfläche	7,8 ha	16,6 ha	
Uferlinie/-länge	1,2 km	2,6 km	
davon öffentlich zugänglich (Wald, Ufergrünzüge, Promenaden, Parkanlagen)	42 %	93 %	
Uferverbau	ca. 40 % naturnahe Ufer (Stufe 2) ca. 60 % stark wasser-durchlässig befestigt (Stufe 3)	ca. 6 % natürliche Ufer (Stufe 1) ca. 55% naturnahe Ufer (Stufe 2) ca. 12 % stark wasser-durchlässig befestigt (Stufe 3) ca. 27 % wasser-durchlässig befestigt (Stufe 4)	
Maximale Breite	203 m	218 m	
Minimale Breite	155 m	104 m	
Mittlere Länge (in „Strommitte“)	470 m	1.045 m	

Bezogen auf das Stadt- und Landschaftsbild lässt sich eine grobe Zweigliederung der Gewässerlandschaft des Bezirks vornehmen. Zum einen ist hier die *Havellandschaft* zu nennen, die sich entlang der Unter- und Oberhavel erstreckt und deren Ausläufer sich im Bereich, der Unterspree am Grunewaldpark und Wasserwerksgelände „berühren“. In der Übersichtskarte „Entwicklung der Berliner Wasserlagen“ ist dieser großräumige Landschaftsbereich mit einer grünen Umfahungslinie als gesamtstädtischer bedeutender Grünraum am Wasser gekennzeichnet. Etwa in Höhe der Schleuse Charlottenburg ändert sich das Stadt- und Landschaftsbild relativ deutlich. Hier ist die innerstädtische historische Bebauung mit der für Berlin typischen Blockbebauung und den Uferpromenaden prägend. In der Übersichtskarte ist dieser Bereich mit einer roten Umfahungslinie als *Berliner Innenstadt* mit städtischer Prägung der Wasserlagen gekennzeichnet.

Entlang der Spree hat sich mit fortschreitender Stadtentwicklung ein Infrastrukturband mit den bekannten Ver- und Entsorgungsanlagen wie Klärwerk, Kraftwerk, Müllverbrennung und anderen so wie den Wasserumschlags- und Hafenfunktionen bis zum Westhafen ausgebildet. Zur historischen Mitte Berlins mit der Berliner Innenstadt tritt als kleineres Pendant die Spandauer Altstadt. Beide Altstadtkerne sind zwei bedeutende Zielpunkte für den Wassertourismus in Berlin mit einer spezifischen Angebotspalette.

Plan „Integratives Leitbild“ A4 einlegen

Wassersportliche und schiffahrtsrechtliche Klassifizierungen

Die Karte „Bundeswasserstraßen in Berlin und Umgebung“ soll die Lage des Untersuchungsgebietes innerhalb des Bundeswasserstraßennetzes verdeutlichen. Das Fluss- und Kanalsystem ist Teil der Spree-Oder-Wasserstraße bzw. des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals, die Unterhavel ist Teil der Havelwasserstraße. Als bedeutender Zielpunkt für die Güterschifffahrt ist der Westhafen zu nennen, der als Güterverteilzentrum ausgebaut werden soll. Zum Westhafen führt die sogenannte „Nordtrasse“, die im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 17 zur Zeit für größere Schiffseinheiten nach europäischem Standard ausgebaut wird.

Die Abbildung des Wasserstraßennetzes macht deutlich, dass die Spree-Oder-Wasserstraße das Bindeglied zwischen den östlichen und westlichen Wassersportrevieren des Landes Berlins darstellt. Darüber hinaus ist sie aber auch Bindeglied für die Hauptwasserwanderrouden des Landes Brandenburgs. Diese laufen sternförmig auf Berlin zu und sind dann innerhalb des Berliner Stadtgebietes durch die Kanalstrecken miteinander vernetzt. Das heißt, die Unterspree und die Kanäle haben zum einen eine Transitfunktion für die westlichen und östlichen Wassersportreviere Berlins als auch für die Brandenburger Wassersportreviere. Daneben ist selbstverständlich auch die Verkehrsfunktion für die Güterschifffahrt zu nennen so wie die im inneren Stadtbereich herausragende Bedeutung für die Fahrgastschifffahrt.

Spree - Oder - Wasserstraße

Die Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) verbindet auf einer Länge von 130 Kilometern die Havel mit der Oder. Sie besteht aus der Spree zwischen Spandau und Köpenick, dem Unterlauf der Dahme und dem Oder-Spree-Kanal. Für das vorliegende Gutachten ist aufgrund der revierspezifischen Abgrenzung nur der Teil von Spandau bis zur Altstadt Köpenick (Trennung Spree und Spree-Oder-Wasserstraße) von Relevanz.

Entlang der innerstädtische Spree (Spandau bis Treptow - Elsenbrücke) besteht über zahlreiche Zuflüsse und Abzweigungen (Westhafenkanal, Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, Landwehrkanal, Charlottenburger Verbindungskanal) die Möglichkeit, das Revier und die Wasserstraße zu wechseln. Am Zusammenfluss von Westhafenkanal und Spree befindet sich die Schleuse „Charlottenburg“.

Die Brückendichte der innerstädtischen Spree ist aufgrund des zentralen Verlaufes enorm hoch. Dabei beträgt die niedrigste Brückendurchfahrtshöhe 4,40 Meter. Die Strömung ist gering und das Fahrwasser durchgängig betonnt, bzw. befeuert. Die minimalen Wassertiefen liegen bei Mittelwasser um 2,20 Meter. In den teilweise sehr schmalen innerstädtischen Gewässern ist vor allem an Engstellen sehr vorsichtig zu fahren.

Der Frachtschiffsverkehr auf der Spree-Oder-Wasserstraße hat in den letzten Jahren merklich nachgelassen. Daher sind Behinderungen nur selten zu erwarten. Dafür hat jedoch die Sport- und Personenschifffahrt stark zugenommen, wodurch an Wochenenden und Feiertagen mit großen Bootsdichten zu rechnen ist. Öffentliche Bootsanleger sind nur vereinzelt anzutreffen und nicht ausreichend. Häufig besteht auch das Problem, dass aufgrund fehlender oder irreführender Beschriftung nicht festzustellen ist, ob angelegt werden kann.

Landwehrkanal

Der Landwehrkanal ist der älteste Kanal Berlins und verbindet die Spree bei Charlottenburg mit der Spree in Kreuzberg. Er war ursprünglich dazu gedacht, die innerstädtische Spree und damit auch die Mühlendammschleuse zu entlasten.

Die minimalen Wassertiefen des Landwehrkanals liegen bei Mittelwasser um 1,90 Meter. Die geringste Brückendurchfahrtshöhe beträgt 3,40 Meter, die geringste Durchfahrtsbreite liegt bei 13 Metern.

Auf der gesamten Strecke zwischen Kreuzberg und Charlottenburg sind zwei Schleusen zu überwinden. Die erste Schleuse befindet sich gleich am Zufluss in die Spree, an der Lohmühleninsel

(Oberschleuse). Die Hubhöhe beträgt hier nur 0,20 Meter. Die zweite Schleuse (Unterschleuse) befindet sich im Tiergarten südlich der Charlottenburger Brücke. Die Hubhöhe beträgt 1,30 Meter.

Öffentliche Anlegemöglichkeiten sind kaum vorhanden.

Westhafenkanal

Der Westhafenkanal verbindet die Spree bei Charlottenburg (Charlottenburger Schleuse) mit dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal im Wedding. Er wurde erst 1956 vollendet. Am östlichen Ende des Kanals befindet sich das weitläufige Gebiet des Westhafens mit seinen drei charakteristischen Becken. Der Westhafen ist zu großen Teilen noch in Betrieb. Besonders interessant sind die historischen Speichergebäude und Betriebsanlagen.

Neben der Verbindung mit dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und der Spree besteht die Möglichkeit, über den Charlottenburger Verbindungskanal die innerstädtische Spree und den Landwehrkanal zu erreichen. Schleusen sind im Kanal nicht zu überwinden. Die minimalen Wassertiefen im Westhafenkanal liegen bei Mittelwasser um 2,20 Meter. Die geringste Brückenhöhe beträgt 4,50 Meter und die geringste Durchfahrtsbreite 44 Meter.

Öffentliche Anlegemöglichkeiten sind kaum vorhanden.

Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal (Hohenzollernkanal)

Der Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal verbindet das Revier der Oberhavel (Havel, Tegeler See) mit der innerstädtischen Spree (Humboldthafen, Spreebogen).

Die minimalen Wassertiefen des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanales liegen bei Mittelwasser um 2,20 Meter. Die geringste Brückendurchfahrtsbreite beträgt 4,40 Meter. Bei der Fahrt durch den „Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal“ muss eine Schleuse (Plötzensee) passiert werden. Die Hubhöhe beträgt 1,00 - 1,50 Meter.

Öffentliche Liegeplätze sind nur bedingt vorhanden.

Charlottenburger Verbindungskanal

Der Charlottenburger Verbindungskanal verbindet den Westhafenkanal mit der innerstädtischen Spree. Mit einer Gesamtlänge von nur 1,6 Kilometern ist er sehr kurz, und aufgrund fehlender Schleusen schnell zu durchfahren.

Außer dem nördlichen und südlichen Ausgang existieren keine weiteren Zuflüsse. Die minimalen Wassertiefen des Charlottenburger Verbindungskanals liegen bei Mittelwasser um 2,20 Meter. Die geringste Brückenhöhe ist 4,80 Meter und die geringste Durchfahrtsbreite beträgt 9,40 Meter.

Öffentliche Anleger sind nicht vorhanden.

Untere-Havel-Wasserstraße (UHW)

Über die 148 Kilometer lange UHW wird Berlin mit der Elbe verbunden.

Ihren Anfang nimmt sie am Schnittpunkt in Berlin-Spandau, wo neben der UHW auch die Havel-Oder-Wasserstraße und Spree-Oder-Wasserstraße beginnen.

Das Revier der Unteren Havel ist das älteste und wohl auch bekannteste Wassersportrevier Berlins. Das Erscheinungsbild der Unteren Havel wird von einer weit ausladenden Seenlandschaft (Havelseen) geprägt. Nur von der Schleuse Spandau bis zum Pichelsdorfer Gmünd wurde die Havel kanalisiert. Im Bereich der städtischen Unteren Havel gibt es zahlreiche Brücken, deren niedrigste Höhe bei 5,20 Meter liegt. Minimale Wassertiefen bei Mittelwasser bewegen sich um 2,40 Meter.

Südlich des Pichelsdorfer Gmünd, öffnet sich die Havel und wird zu einer breit dahin fließenden Seenlandschaft mit vielen kleinen Buchten, Lanken und Nebengewässern. Dieses Gebiet ist wegen seiner weiten Wasserflächen besonders unter Seglern sehr beliebt.

Im Norden der Havelseen (Scharfe Lanke, Stößensee) gibt es zahlreiche Steganlagen. Diese Gewässerabschnitte sind Heimat vieler Vereine und Marinas. Man findet hier Liegeplätze sowie Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten, Werften und Yachtausrüster.

Karte „Bundeswasserstraßen in Berlin und Umgebung“ A4 einlegen

Karte „Die Berliner Nordtrasse“ A4 einlegen

In der beigegefügt nautischen Karte „Gewässerkarte Berlin“, die in der Regel von den Wassersportlern als Kartenwerk Verwendung findet, sind alle für Wassersportler wichtigen Angaben enthalten. Neben der exakten Bezeichnung der einzelnen Gewässerabschnitte enthält die Karte eine Kilometrierung der Einzelgewässer sowie die Lage der Schleusen, zu denen unter anderem auch die Schleusenzeiten in den Nautischen Führern angegeben werden. Dargestellt sind ebenfalls alle Gebots- und Verbotsregelungen in den Gewässern, insbesondere den Fahrinnen sowie Tiefenangaben zu den Wassertiefen bei Mittelwasser. Des Weiteren sind die Durchfahrthöhen und Breiten der wichtigsten Brücken genannt sowie Hafen- und Anlegeplätze. In der Karte sind außerdem die öffentlichen Liegestellen an denen 24 Stunden angelegt werden kann dargestellt. Dies sind die Altstadt Spandau, die Anlegestelle oberhalb der Schlossbrücke sowie die öffentliche Anlegestelle am Bundesratsufer.

Die Sportschiffahrtskarten dienen den Wassersportlern in erster Linie als Hinweis für Verkehrsregelungen, allgemeine Fahrhinweise und Entsorgungsmöglichkeiten. Die Verweise auf kulturelle und touristische Angebote oder ökologische Aspekte sind äußerst knapp gehalten. Hier muss der Wassersportler gezielt auf andere Informationsquellen zurückgreifen. So ist aus der hier beigegefügt nautischen Karte deutlich ersichtlich, dass ihr Informationsgehalt für wassertouristische Belange und Aspekte vollkommen ungenügend ist, da lediglich Freiflächen, Baugebiete und das grobe Straßennetz als Orientierung dargestellt werden. Über das 'Hinterland' der Gewässer erfährt der Wassersportler kaum etwas. Dies belegt die Notwendigkeit, die wassertouristischen Angebote des Bezirks durch weitere geeignete Informationsmaterialien und Beschilderungen ganz wesentlich zu ergänzen.

Von der Wasser- und Schifffahrtswirtschaft Ost sind die öffentlichen Sportbootliegestellen in einer Informationsbroschüre verzeichnet. Die Karte „Öffentliche Sportbootliegestellen und Verkehrsbeschränkungen“ zeigt unter der Nummer 6 die Sportbootliegestelle Bundesratsufer, unter der Nummer 7 die Sportbootliegestelle oberhalb der Schlossbrücke und unter der Nummer 11 die Sportbootliegestelle im Bereich der Spandauer Altstadt. Nach dieser Darstellung sind innerhalb Berlins zur Zeit 14 öffentliche Sportbootliegestellen ausgewiesen. Sie konzentrieren sich erwartungsgemäß im Bereich der Berliner Innenstadt da sich hier für Wassertouristen die zentralen Zielpunkte und Attraktionen befinden.

Die Karte „Höchstgeschwindigkeiten für Sportfahrzeuge“ zeigt für das Untersuchungsgebiet die unterschiedlichen Geschwindigkeitsstufen. Innerhalb der Kanalstrecken von Landwehrkanal, Charlottenburger Verbindungskanal und Westhafenkanal sind Geschwindigkeiten von bis zu 8 km/h zulässig. Die Spree oberhalb der Schleuse Charlottenburg darf mit Höchstgeschwindigkeiten von 9 km/h befahren werden. Unterhalb der Schleuse Charlottenburg und in der Unterhavel sind Geschwindigkeiten von bis zu 12 km/h zulässig. Ab einer Gewässerbreite über 250 Meter gilt in der Unterhavel eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h.

Die dargestellten Geschwindigkeitsklassen vermitteln indirekt auch ein Bild von den Verkehrsbedingungen in den jeweils genannten Gewässerabschnitten. Je höher die Schiffsdichte im betreffenden Abschnitt und je unübersichtlicher die Verkehrsführung auf Grund von Mäandern oder einengenden Bauwerken bzw. je geringer der Kanalquerschnitt desto geringer ist auch die Höchstgeschwindigkeit angesetzt worden. Dies heißt im Umkehrschluss, dass auf den innerstädtischen Kanalstrecken die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs als sehr hoch einzustufen sind und demzufolge alle neuen Steganlagen unter diesem Aspekt besonders kritisch zu prüfen sind. Dabei wird man davon ausgehen können, dass jedwede Steganlagen, die den Querschnitt einengen als nicht zulässig angesehen werden.

Die zuvor dargestellten Aspekte wie z.B. Größe, Lage und Zuschnitt der einzelnen Wasserflächen sowie ihr Stellenwert im gesamten Berliner Gewässersystem liefern bereits entscheidende Vorgaben für die wassersportlichen Entwicklungspotenziale. So versteht es sich von selbst, dass zum Beispiel die Kanalstrecken, in denen die Sicherheit und Leichtigkeit der Berufsschiffahrt eine hohe Bedeutung haben, einen anderen Stellenwert für die Ausübung des Freizeitwassersports besitzen als die seenartigen Erweiterungen der Unterhavel.

Für die Landseen gilt ähnliches. Sie sind allein schon aufgrund ihrer Gewässerausmaße und ihrer Gewässertypologie nur begrenzt für wassersportliche Aktivitäten nutzbar. Hinzu kommen selbstverständlich weitere Kriterien aus dem Bereich der Ökologie, des Städtebaus und des Planungsrechts, wie sie im Konzeptteil näher erläutert werden.

Karte „Gewässerkarte Berlin“ A4 einlegen

Karte „Öffentliche Sportbootliegestellen und Verkehrsbeschränkungen“ A4

Karte „Höchstgeschwindigkeiten für Sportfahrzeuge“ A4 einlegen

4.2 Quantitative Daten zum Wassersport

Die im Folgenden beschriebenen quantitativen Daten zum Wassersport sollen eine grobe Einschätzung über die Bedeutung des Untersuchungsraumes im Verhältnis zum Gesamttraum des Landes Berlin ermöglichen.

Bei den einzelnen Vergleichszahlen, die auf die Einwohner bezogen sind, ist allerdings die Aussage dahingehend zu relativieren, dass die Anzahl der Sportboote und auch die Anzahl der Liegeplätze, die in Charlottenburg-Wilmersdorf anzutreffen sind, selbstverständlich nicht nur von Charlottenburg-Wilmersdorfer Bürgern genutzt werden, sondern in hoher Zahl von Bürgern des Landes Berlin insgesamt.

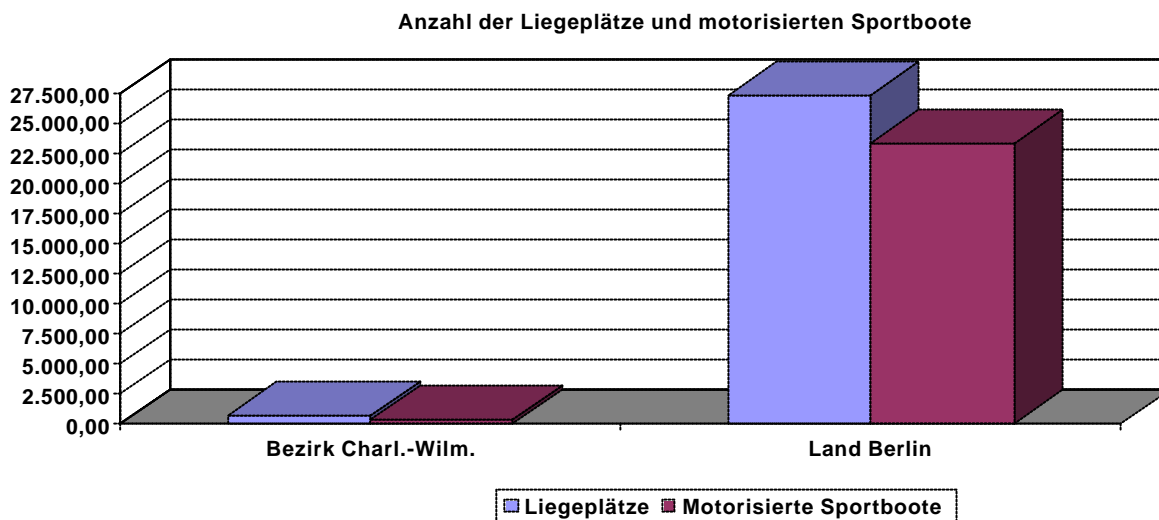
Tabelle 4: Allgemeine Strukturdaten

	Bezirk Charl.- Wilm.	Einheit	Land Berlin	Einheit
Einwohner (4/2003)	315.660	Einwohner	3.391.740	Einwohner
Wasserfläche in Prozent	4,3	%	6,6	%
Wasserfläche in m ² je Einwohner		m ² /E	18	m ² /E
Uferlinie der schiffbaren Gewässer	37	km	456	km
Gesamtzahl der kartierten Liegeplätze ¹	654	LP	27.371	LP
Leerstandsrate der Steganlagen (Durchschnittswert)	bis 40 %	%	15	%
geschätzte Gesamtzahl (motorisierter) Sportboote auf den Gewässern	390	Boote	23.300	Boote

¹ **Gewässer I. Ordnung**, ohne Ruderboote, Kanus, Kajaks, Surfbretter und an Land stationierte Beiboote oder Jollen
Quelle: MEDIA MARE, 2003

Im Jahre 2000 wurden von MEDIA MARE im Land Berlin 27.371 Liegeplätze kartiert, für den untersuchenden Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf beträgt die Zahl der kartierten Liegeplätze 654. Damit entfallen auf den Bezirk nur 2,5 % der Berliner Liegeplatzkapazitäten.

Abbildung 3: Anzahl der Liegeplätze



Bedeutsam sind jedoch die Zahlenangaben im Bezug auf die einzelnen Wassersportreviere, die ein relativ gutes Bild über die Verteilung der einzelnen Liegeplätze, ihrer Größenkategorien und ihrer Nutzungsstrukturen darstellen.

Gerade für die Beurteilung zukünftiger Verdichtungs- bzw. Rückbauräume im Untersuchungsgebiet ist die Betrachtung der einzelnen Wassersportreviere ein nicht zu unterschätzendes Kriterium. Die Anzahl der Liegeplätze und der Steganlagen je Revier machen den Rahmen deutlich, in dem der Einsatz von steuernden und ordnenden Instrumenten für die Steganlagenkonzeption des Bezirkes sich bewegen müssen. Selbstverständlich sind diese Kennziffern lediglich Anhaltspunkte und bieten somit nur einen informativen Rahmen für konzeptionelle Entscheidungen.

Die weiterhin im Folgenden beschriebene Problematik der Kapazitätsauslastung von bereits bestehenden Steganlagen ist als eine wichtige, komplementäre Informationsschicht anzusehen und insofern ebenfalls ein wichtiges Kriterium für konzeptionelle Ansätze.

Entfallen im Land Berlin 6,6 % der Landesfläche auf Gewässer, so beträgt der Wasserflächenanteil an der Fläche des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf 4,3 %. Zu betonen ist, dass in den von MEDIA MARE erhobenen Liegeplätzen nicht die Wasserfahrzeuge enthalten sind, die üblicherweise an Land gelagert werden, wie etwa Ruderboote, Kanus, Kajaks, Surfbretter oder Beiboote und Jollen. Die Zahl von 654 Liegeplätzen an Gewässern I. Ordnung gibt also die Kapazität wieder, die von fest im Wasser liegenden Sportbooten genutzt werden kann.

Als wichtige Erkenntnis aus dem Gutachten von MEDIA MARE folgt, dass für Gesamt-Berlin von einer durchschnittlichen Leerstandsrate bei den Steganlagen von 15 % ausgegangen werden muss. Für die Unterhavel werden Werte bis zu 40 % Leerstand genannt. Vor diesem Hintergrund kann somit die Gesamtzahl der kartierten Liegeplätze nicht mit der Gesamtzahl der motorisierten Sportboote gleichgesetzt werden. Es sind vielmehr die kartierten Liegeplätze, um die zuvor genannte prozentuale Leerstandsrate zu reduzieren. Für das Land Berlin ist somit realistischer Weise von einer Gesamtzahl motorisierter Sportboote von 23.300 Booten auszugehen. Für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf kann auf den Gewässern I. Ordnung von einer Gesamtzahl (motorisierter) Sportboote um 390 Boote gesprochen werden.

Nach den Angaben von MEDIA MARE waren im Jahre 2000 etwa 34.100 Mitglieder im Landessportbund als Wassersportler organisiert. Der größte Anteil entfällt hier auf die Segler mit etwa 14.200 Mitgliedern, gefolgt von den Ruderern mit 8.700 Mitgliedern. Mit einigem Abstand folgen dann die Mitglieder der Vereine aus dem Bereich Motorboote, Kanus und Sportfischen (je etwa 3.600 Mitglieder).

Der Organisationsgrad der Wassersportler, bezogen auf die Berliner Bevölkerung, beträgt rein rechnerisch etwa 1 %. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass jedes Mitglied in einem Wassersportverein in der Regel ein Nichtmitglied in die Sportausübung mit einbezieht. Überträgt man die für das Land Berlin geltenden Zahlen auf den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, d.h. geht man auch hier von einem durchschnittlichen Organisationsgrad von etwa 1 % aus, so dürften auf Charlottenburg-Wilmersdorf etwa 3.150 in Wassersportvereinen organisierte Mitglieder entfallen. Für die nicht in Vereinen organisierten Wassersportler findet sich in der Literatur ein Wert von ebenfalls 1 % der Gesamtbevölkerung. Die in Vereinen organisierten Wassersportler und die nicht vereinsgebundenen Wassersportler haben demzufolge einen Organisationsgrad von etwa 2 % der Bevölkerung. Bezogen auf den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf heißt dies, dass von etwa 6.300 vereins- und nicht vereinsgebundenen Wassersportlern ausgegangen werden kann.

Die Ergebnisse der Stegekartierung sind in der Tabelle „Liegeplätze und Stege in Charlottenburg-Wilmersdorf“ regionalisiert. Es sind für 7 Gewässerreviere I Ordnung sowie für die Gewässer II. Ordnung die einzelnen Daten ausgewiesen. Die Tabelle enthält die Liegeplätze aufgeschlüsselt nach den einzelnen Revieren. Innerhalb der Tabelle sind die Liegeplätze nach Größenklassen differenziert (von 1-3, 4-6, usw.) Darüber hinaus ist die Trägerschaft der Stege unterschieden nach öffentlich, Verein, privat, Kommerziell, sonstige angegeben. In der Anlage des Gutachtens findet sich darüber hinaus eine ausführliche Tabelle 'Steganlagen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf' in der für jede Steganlage die Adresse, der Betreiber, die Summe der Liegeplätze und der Zustand der Anlage einschließlich der geschätzten Auslastung angegeben sind. Alle Angaben zu den Stegen entstammen den Erhebungen des Planungsbüros MEDIA MARE aus dem Jahr 2000. Einzig zu den Grunewaldseen wurden die Angaben aus Luftbildern und verschiedenen Unterlagen des Bezirksamtes ermittelt. Die Ermittlung der Liegeplätze pro Steganlage erfolgte, in dem vor Ort das Maximum möglicher Liegeplätze ausgezählt wurde. Bei Steganlagen die nur zum kurzfristigen Anlegen dienen, wurde als Liegeplatzzahl Null angegeben, da es sich hier nicht um Dauerliegeplätze handelt. Gleiches gilt für die Rettungsstege die ebenfalls nicht als Dauerliegeplätze konzipiert sind, sondern der Sondernutzung für die Rettungswacht vorbehalten sind. Als Liegeplätze wurden sowohl solche an 'echten' Steganlagen als auch Längsstege entlang von Kaimauern gewertet.

Erwartungsgemäß sind in dem traditionellen Wassersportrevier Stößensee die meisten Liegeplätze anzutreffen. Hier befinden sich ca. 580 Liegeplätze. Die Stege befinden sich überwiegend in der Trägerschaft von Vereinen. An zweiter Stelle liegen kommerzielle Anbieter.

Im Bereich Schildhorn Jürgenlanke wurden etwa 65 Liegeplätze ermittelt. Es handelt sich hierbei ausschließlich um kommerzielle Stege.

In den Kanalstrecken ist die Anzahl der Liegeplätze mehr oder weniger zu vernachlässigen. Im Bereich der Unteren Spree wurden acht Liegeplätze ermittelt. Hierbei handelt es sich um die Anleger der Fahrgastschiffahrt sowie um einzelne öffentliche Stege. Der öffentliche Steg für Kurzzeitanleger oberhalb der Schlossbrücke wurde hierbei, da es sich nicht um Dauerliegeplätze handelt, nicht mitgezählt. Die in der Tabelle angegebenen Steganlagen im Hohenzollernkanal, Landwehrkanal, Westhafenkanal und Charlottenburger Verbindungskanal stellen keine Liegeplätze für Sportboote dar, sondern Längsliegeplätze für den Güterumschlag oder Warteliegeplätze.

Innerhalb der Grunewaldseenkette wurden für den Halensee etwa 20 Liegeplätze, für den Koenigssee etwa zehn Liegeplätze, für den Dianasee etwa 22 Liegeplätze, für den Herthasee etwa fünf Liegeplätze, für den Hubertussee etwa 16 und für den Hundekehlesee etwa 35 Liegeplätze ermittelt. Es handelt sich hierbei fast ausschließlich um kleine Steganlagen mit Liegeplätzen bis zu

drei Booten. Lediglich im Hubertussee und Hundekehlesee sind einzelne Stege mit Liegeplätzen für mehr als drei Boote vorhanden. Die Stege befinden sich in der überwiegenden Zahl in privater Trägerschaft.

Tabelle 5: Liegeplätze und Stege in Charlottenburg-Wilmersdorf

Nr. Reviere	Liegeplätze					Steg gesamt	davon					
	gesamt	1 - 3	4 - 6	6 - 8	8 - 10		> 10	Öffentl.	Verein	Privat	Komm.	Sonstige
1 Stössensee	579		172	323	73	11	15		7	2	6	
2 Unterhavel	64		5	17	22	20	6	1			5	
3 untere Spree	8						5	1			4	1
4 Hohenzollernkanal	1						5		1	1	2	1
5 Landwehrkanal	2						2				2	
6 Westhafenkanal	0						1					1
7 Charlottenburger Verbindungskanal	0						2					2
Zwischensumme Gewässer I. Ordnung	654						36					

Quelle: MEDIA MARE, 2003

Fortsetzung Liegeplätze u. Stege in Charlottenburg-Wilmersdorf

Nr. Reviere	Liegeplätze					Steg gesamt	davon					
	gesamt	1 - 3	4 - 6	davon 6 - 8	8 - 10		> 10	Öffentl.	Verein	Privat	Komm.	Sonstige
8 Lietzensee	0					0						
9 Halensee	20	20				22			20		2	
10 Koenigssee	10	10				9			9			
11 Dianasee	22	22				22			22			
12 Herthasee	5	5				5			5			
13 Hubertussee	16	5				6			5		1	
14 Hundekehlesee	35	21				18			18			
15 Grunewaldsee	0					1	1					
Zwischensumme Gewässer II. Ordnung	108					83						
Gesamtsumme Charlottenburg- Wilmersdorf	762					119						

Quelle: Umweltamt u. eigene Erhebungen

Abbildung 4: Anzahl der Liegeplätze in den Gewässern I. Ordnung in Charlottenburg-Wilmersdorf

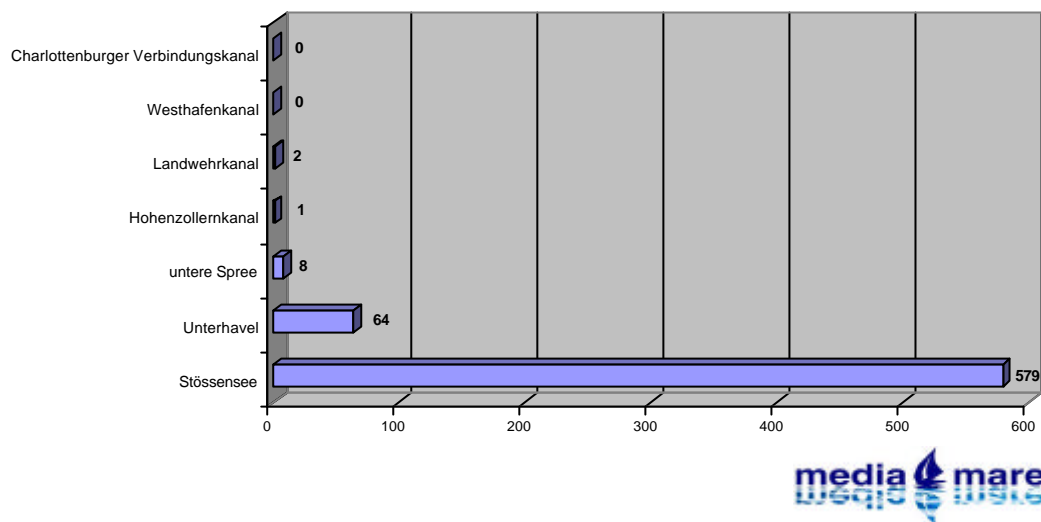
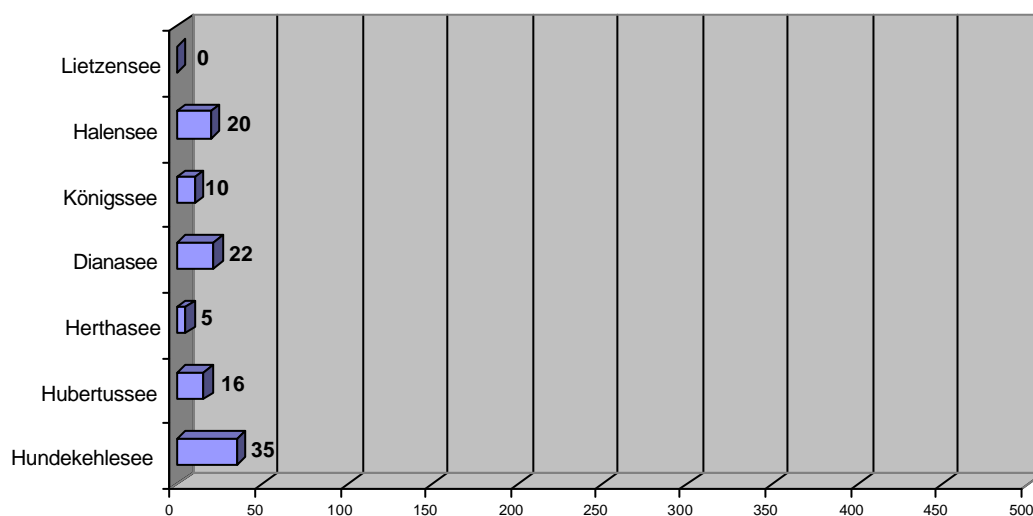


Abbildung 5: Anzahl der Liegeplätze in den Gewässern II. Ordnung in Charlottenburg-Wilmersdorf



In der Karte 'Räumliche Verteilung der Liegeplätze für Sportboote und Personenschiffahrt' wurden die Ergebnisse der Stegekartierung von MEDIA MARE aus dem Jahr 2000 in grafischer Form aufbereitet. Die Liegeplatzzahlen sind den unterschiedlichen Wassersportrevieren zugeordnet. In dem Kartenausschnitt sind die drei Reviere Oberhavel, Spree und Unterhavel durch unterschiedliche Schraffuren gegeneinander abgegrenzt. Die Reviere beginnen jeweils am Mündungsbereich von der Spree in die Havel. Das Revier Oberhavel, welches nicht zum Untersuchungsgebiet zählt, aber ein wichtiger Zielpunkt für Wassersportler ist weist eine Gesamtlichegeplatzzahl von 6.955 Liegeplätzen auf. Dies entspricht rein statistisch 8 Liegeplätzen pro Hektar Wasserfläche. In diesem Revier überwiegen mit 68 % die Motorboote an den Steganlagen. Auf die Segelboote entfallen 32 %.

Das Revier Unterhavel als das traditionelle Wassersportrevier Berlins weist die höchste Liegeplatzzahl in Höhe von 9.579 Liegeplätzen auf. Dies entspricht rechnerisch 5 Liegeplätzen pro Hektar Wasserfläche. In der Unterhavel ist die Verteilung zwischen Motorbooten und Segelbooten deutlich zugunsten der Segelboote ausgeprägt. Dies ergibt sich aus den wesentlich großzügigeren Abmessungen dieser Gewässerlandschaft und den dadurch guten Bedingungen für den Segelsport.

Der Stößensee und die Jürgenlanke stellen Unterreviere des Reviers Unterhavel dar. Den eindeutigen Schwerpunkt hinsichtlich der Sportboote bildet im Untersuchungsgebiet erwartungsgemäß der Stößensee mit knapp 580 Liegeplätzen. An der Jürgenlanke sind knapp 60 Liegeplätze von MEDIA MARE kartiert worden.

Das Revier Spree erstreckt sich von der Spree-Havel-Mündung bis nach Köpenick und umfasst somit alle Kanalstrecken. Im gesamten Revier wurden von MEDIA MARE knapp 900 Liegeplätze kartiert. Dies entspricht rechnerisch 1 Liegeplatz pro Hektar Wasserfläche. Auf den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf entfallen hier lediglich acht Liegeplätze in der Spree und zwei Liegeplätze am Landwehrkanal. Der Schwerpunkt der Sportbootstege liegt hier im östlichen Spreeabschnitt außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Für die Grunewaldseenkette liegt keine Stegekartierung von MEDIA MARE vor, da es sich um Gewässer II. Ordnung handelt, die für den Wassersport auch nicht die Relevanz besitzen. Anhand verschiedener Unterlagen des Bezirksamtes wurden die dortigen Stege näherungsweise eingetragen. Insgesamt ist von einer Liegeplatzzahl der gesamten Grunewaldseenkette von ca. 110 Liegeplätzen auszugehen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf etwa 650 Liegeplätze an den Gewässern erster Ordnung befinden und 110 Liegeplätze an den Gewässern zweiter Ordnung, welche gleichbedeutend sind mit der Grunewaldseenkette. Bei diesen Zahlenangaben handelt es sich um die potenziell möglichen Kapazitäten der Kartierten Steganlagen. Diese potentiellen Liegezahlen sind in Abhängigkeit von dem jeweiligen Auslastungsgrad (Lehrstandsthematik vergleiche gesondertes Kapitel) zu reduzieren.

Karte 'Räumliche Verteilung der Liegeplätze für Sportboote und Personenschiffahrt' A4 einfügen

Die Karte 'Schiffsbewegungen an den Schleusen' vermittelt einen Eindruck über die Verkehrsdichte auf den einzelnen Gewässerabschnitten. Die Zahlen beziehen sich auf die Schiffsbewegungen in beiden Fahrtrichtungen im Jahr 2001. Die Schleuse Charlottenburg-Wilmersdorf konnte hierbei nicht berücksichtigt werden, da die Wiederinbetriebnahme erst im Juli 2002 erfolgte. Folgende Schlüsse können aus den Schleusezählungen abgeleitet werden. Bei den Kanalstrecken der Hohenstadt (Unterschleuse Landwehrkanal, Mülldammschleuse) hat erwartungsgemäß die Fahrgast- und Personenschiffahrt den höchsten Anteil an den Schiffsbewegungen. Da sich die Personen und Fahrgastschiffahrt überwiegend im innerstädtischen Bereich mit den dortigen touristischen Anziehungspunkten bewegt, nimmt der Anteil der Fahrgastschiffe westlich der Schleuse Charlottenburg und der Schleuse Plötzensee auf eine Größenordnung von 9 % ab. Dort spielt dann der Sportboot- und Güterverkehr eine deutliche Rolle. In der unteren Spree beträgt der Anteil der Sportboote 54 % gegenüber 30 % Güterschiffen. Im Hohenzollernkanal dominieren die Sportboote sogar mit 60 % gegenüber 24 % Güterschiffen. Die ermittelten Sportbootzahlen repräsentieren zum einen echte Wassertouristen die von außerhalb Berlins die hiesigen Gewässer ansteuern, zum anderen diejenigen Sportboote, die lediglich zwischen dem Ostberliner und Westberliner Wassersportrevieren wechseln.

4.3 Zur Kapazitätsauslastung von Steganlagen

Bei der Bestandsanalyse der im Untersuchungsraum anzutreffenden Bootsliegeplätze, Steganlagen und Sammelsteganlagen ist im wesentlichen Bezug genommen worden auf die flächendeckende Kartierung der Gutachter MEDIA MARE für die Senatsverwaltung für Wirtschaft. Aufgrund Ihrer Analysen wurde von einer durchschnittlichen Leerstandsquote von 15 % im Berliner Durchschnitt, manchmal auch von 20 % ausgegangen¹.

Befragungen des „WIRTSCHAFTSVERBANDES WASSERSPORT E.V.“ und des „VERBANDES DER YACHTHAFENBETREIBER“² ergaben, dass die Leerstandsquoten bei den bestehenden Steg- und Hafenanlagen erheblich höher zu sein scheinen. Dies trifft insbesondere auf die gewerbliche Nutzung von Steganlagenbetreiber zu, die im Gesamtberliner Raum mit etwa 50 % Leerstand geschätzt wird, im Brandenburger Raum sogar noch höher sein sollen. Für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wird die Leerstandsquote geringer angenommen, aber immerhin ist auch hier von einer durchschnittlichen Leerstandsquote von bis zu 40 % auszugehen. Das Gutachten von MEDIA MARE gibt z. B. für den Untersuchungsraum Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf Leerstandsquoten von 26 % bis 40 % an³. Für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf können diese Zahlen als gleichermaßen zutreffend angenommen werden, da sich die beiden wichtigsten Bootsstandorte, dem Standort Stößensee (579 Liegeplätze) und dem Standort an der Halbinsel Schildhorn (64 Liegeplätze), also mit insgesamt z. Zt. 649 Liegeplätzen im großräumigen „Revier Uterhavel“, befinden, für das insgesamt die gleichen Bedingungen gelten. MEDIA MARE bestätigt bei ihren Arbeiten für dieses Gutachten auch diese Zahlen, die auf ihren Untersuchungen aus dem Jahr 2000 resultieren.

In den kanalisierten Gewässerbereichen, dem Hohenzollernkanal, dem Westhafenkanal, dem Landwehrkanal sowie der unteren Spree, können diese Bedingungen vernachlässigt werden, da hier fast keine Liegeplätze für Sportboote vorhanden sind.

¹ MEDIA MARE: Kapazitäten und Entwicklungspotentiale wasserseitiger Einrichtungen in Berlin, im Auftrag der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie von Berlin, Berlin Juli 2000, S. 22 f.

² Befragungen im Jahr 2001, vgl. Szamatolski + Partner GbR: Steganlagenkonzeption für die Gewässer des

Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Dezember 2001.

³ ebenda, S. 27.

Diese Aussagen zu den Leerstandsquoten eröffnen völlig neue Dimensionen im Hinblick auf die Bewertung von Anträgen für neue Steganlagen. Darüber hinaus muss ins Kalkül gezogen werden, dass – insbesondere im Bereich weiterer Wasserlagen bezogener Stadtquartiere wie z. B. der Wasserstadt Charlottenburg-Wilmersdorf, aber auch an anderen ambitionierten Entwicklungsvorhaben – im Rahmen der Wasserlagenentwicklungskonzeption des Landes Berlin explizit die Konzepte dahingehend ausgelegt werden, dass gehobene Wohnungsbaupotentiale, aber auch gehobene Gewerbeeinrichtungen verknüpft werden mit Themen wie „Marinas als Bestandteil eines Wohnquartiers“ oder „Wassersport als Standortvorteil“ bei gehobenen Dienstleistungs- und Wohnquartieren.

Wenn man davon ausgeht, dass weitere Entwicklungspotentiale auch im Hinblick auf Sportbootliegeplätze und Marinas angenommen werden, wird sich der Wettbewerbsdruck auf die verbleibenden Steganlagen noch erheblich erhöhen.

Hinzugerechnet werden muss der Wettbewerb zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg. In den neuen Bundesländern und besonders in der Konkurrenzsituation zum Land Brandenburg sind dort durch gezielten Einsatz von Fördermitteln des Länder und der EU mit weiteren Verdichtungspotentialen insbesondere von Schwimmstegessystemen, die geringere Anfangsinvestitionen erfordern, zu rechnen. Die Wettbewerbssituation, die sich dadurch länderübergreifend darstellt, wird also die Einschätzung zur Leerstandssituation weiter verschärfen. Insofern ist die überraschende Tatsache zu konstatieren, dass die Wassersportverbände, insbesondere der WIRTSCHAFTSVERBAND WASSERSPORT E.V., zunehmend Interesse daran zeigen, keine neuen Steganlagen in bestimmten Dimensionen mehr zu genehmigen.

Schließlich muss an dieser Stelle noch der Hinweis angeführt werden, dass es für Investoren und Eigentümer von Marinas und Sammelsteganlagen zunehmen schwieriger wird, ihre Investitionen weiterzuverkaufen beziehungsweise im Miet- oder Pachtverfahren Betreiber für die Anlagen zu finden. Der Wirtschaftsverband hat bei Befragung deutlich gemacht, dass die mangelnde Nachfrage an Betreibern für einzelne Hafenanlagen zunehmend zu Leerständen von ganzen Investitionsvorhaben führt und insofern nicht ausgeschlossen werden kann, dass an der einen oder anderen Stelle, zumindest in den neuen Ländern (was für dieses Gutachten vernachlässigt werden kann), mit Investitionsruinen auch in diesem Sektor gerechnet werden muss.

Als Fazit aus der Situation zur „Leerstandsentwicklung“ kann für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gelten, dass die weitere Entwicklung des Wassersports, insbesondere der Sportbootliegeplätze, eher als rückläufig angesehen werden kann; bestenfalls ist die Sicherung des Status Quo zu erwarten.

4.4 Vorhandene Untersuchungen und Konzepte

4.4.1 Wasserlagenentwicklungsplan Berlin (WEP)

Bei der Entwicklung einer Konzeption für Schwerpunkte der Stegeentwicklung an den Gewässerrändern des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin sind – neben den an anderer Stelle bereits beschriebenen Kriterien⁴ – auch die städtebaulichen Entwicklungsbelange einzubeziehen. In die Bestandsdarstellungen der Steganlagenkonzeption und insbesondere in die Bewertung sind städtebauliche Belange einbezogen worden.⁵ Dabei sind insbesondere die Aussagen des Flächennutzungsplanes (FNP), des „Planwerkes Westraum“, des Baunutzungsplanes von Berlin (BNB) sowie die uns durch den Bezirk bekannt gemachten Bebauungspläne (B-Pläne) in ihren jeweiligen Verfahrensständen sorgfältig geprüft und die darin befindlichen städtebaulichen Aussagen in die Bewertungsdarstellung eingeflossen.

Neben den spezifischen bezirklichen Entwicklungszielen für die Charlottenburg-Wilmersdorf Gewässerränder ist deshalb auch die seit längerem in Bearbeitung befindliche und kürzlich fertiggestellte „Wasserlagenentwicklungsplanung“ (WEP) des Landes Berlin zu beachten.⁶ Sie stellt eine gesamtstädtische, integrative Strategie zu Entwicklung der Berliner Wasserlagen dar und gründet auf umfassende Bestandserhebungen und -analysen von stadt- und landschaftsräumlichen Qualitäten und Entwicklungspotenzialen. Hierdurch und mit dem Aufzeigen von Handlungserfordernissen sollen der Stellenwert und das Potenzial der Gewässer und Uferzonen des Landes Berlin zur Stärkung und Weiterentwicklung städtischer und landschaftsräumlicher Qualität definiert werden.

Bei der Diskussion der städtebaulichen Leitbilder und Entwicklungsziele im Rahmen des Wasserlagenentwicklungsplanes des Landes Berlin werden auch die Bezüge zur Bauleitplanung, insbesondere zu den Aussagen des Flächennutzungsplanes im Einzelnen angesprochen und zum Teil hervorgehoben.

Der Wasserlagenentwicklungsplan als Stadtentwicklungsplan benennt eine Reihe von konkreten Zielsetzungen. Die wesentlichsten Ziele sollen im Folgenden kurz benannt werden:

- Entwicklung angemessener, funktionsfähiger und charakteristischer stadt- und landschaftsräumlicher Strukturen,
- qualifizierte, urbane Nachverdichtung (Innenentwicklung) mit räumlicher Tiefenwirkung für die angrenzenden Stadtquartiere,
- Stärkung wichtiger Wasserläufe/-räume als markante öffentliche Räume der Stadt, als Orte der Aneignung, die Identität und Kommunikation,
- Verbesserung der Zugänglichkeit der Ufer und Rückgewinnung der Uferzonen als Uferboulevards,
- Nutzung und Stärkung der Wasserlagen als „Image-Faktor“ für die Gesamtstadt und ihre Teilräume,
- Entwicklung eines wasserorientierten Städtebaus,
- Stärkung wasserbezogener Nutzungen,

⁴ Vgl. auch Kap. #

⁵ vgl. ebenda, vor allem „planungsrechtliche Klassifizierungen der Uferlagen“.

⁶ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Entwicklung der Berliner Wasserlagen, Berlin im August 2002.

- Anpassung und Transformation „überkommener Nutzungen“ an moderne Anforderungen und neue Funktionen,
- Verbesserung der natürlichen und landschaftsräumlichen Qualitäten,
- Verbesserung der Freizeitangebote für Erholung und Sport,
- Entwicklung der städtischen Infrastruktur (zum Beispiel ÖPNV auf dem Wasser),
- stadt- und landschaftsverträgliche Integration moderner Ausbaustandards der Schifffahrt,
- Stärkung der ökologischen Entlastungsfunktionen,
- Stärkung/Entwicklung von Biotop-Räumen und -Verbindungen,
- gestalterische und optische Aufwertung der bestehenden Ufer.

Dieser konzeptionelle Ansatz des Landes Berlin stellt sich zunächst in einem sehr umfassenden methodologischen Teil und einer sehr umfangreichen Bestandsanalyse dar.⁷ Im Zuge der dann zunehmend aggregierten Bewertungsschritte erfolgt schließlich eine Eingrenzung der konkret für die Konzeption zu bearbeitenden Teilräume in sogenannte „prioritäre Räume“.

Diese prioritären Räume sind im wesentlichen :

- Stresow / Sophienwerder in Berlin-Spandau,
- Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal / Nordhafen,
- Friedrichshain-Kreuzberger Spreeufer,
- Schöneweide.

Die konkreten Strategien, Prioritäten und Maßnahmen in der Endfassung der Wasserlagenentwicklungskonzeption vom August 2002 beschäftigen sich überwiegend mit diesen Schwerpunkträumen.

In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass die Wasserlagenentwicklungsplanung des Landes Berlin als Stadtentwicklungsplanung auf die Belange des Wassersportes und die Entwicklung von Steganlagen in den einzelnen Teilräumen nur auf der Ebene der Leitbildentwicklung in der PHASE I eingeht. Für die hier vorgelegte Steganlagenkonzeption des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin kann daher im wesentlichen lediglich auf die formulierten Leitbilder und Entwicklungsgrundsätze der Wasserlagenentwicklungskonzeption, Phase I verwiesen werden.

In der folgenden Tabelle „Eignung der Umstrukturierungsbereiche als Referenzräume für die Phase II“ werden einige Standorte im Untersuchungsraum der Steganlagenkonzeption kurz charakterisiert:

⁷ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Entwicklung der Berliner Wasserlagen, Phase I; Berlin im Dezember 2000.

Tabelle 6: Eignung der Umstrukturierungsbereiche als Referenzräume für die Phase II⁸

Ort / Raum	Charakteristik und Problemlage	Mögliche Ziele	Eignung als Referenzraum für den Wasserlagenentwicklungsplan?
Charlottenburger Verbindungskanal (beiderseits zwischen Kraftwerk und ehemaligem Gaswerk)	<ul style="list-style-type: none"> • Diffuse Gemengelage versch. Nutzungen u.a. KGA, Sportplätze, Gewerbe, Kraftwerksstandort mittelfristig frei, Ufer teilweise zugänglich • Zwischenzone zwischen Moabit und Charlottenburg • Verkehrsanbindung trotz U- und S-Bahn eher mäßig, da an West-City vorbeiziehend 	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsaufwertung für Wohnen und / oder Arbeiten als Erweiterung des Charlottenburger Spreebogens oder als neuer Ort, • Am Verbindungskanal Aufweitung für Hafen, • Aufwertung des Stadtraumes mit qualifizierter Freiraumentwicklung als Verbindung der dichten Innenstadt zum nordwestlichen Naherholungsgebiet / Äußerer Parkring (gesamtstädtisch bedeutsame Freiraumstruktur) 	Ja, insbesondere unter der Fragestellung: Öffentlicher Raum am Wasser (Aktivierungsfunktion)
Westhafen / Großmarkt	<ul style="list-style-type: none"> • Hervorragender lokaler und regionaler Verkehrsanschluss (Wasser, Straße, Schiene) • Genügt nicht mehr allen Anforderungen an modernen Wirtschaftsverkehr und Logistiksysteme, Speichergebäude unter Denkmalschutz 	<ul style="list-style-type: none"> • Profilierung als innerstädtischer Gewerbestandort und GVZ, • Innovative Logistikkonzepte, • Arbeitsteilung der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße am Wasser. 	Nein, der Raum wird z.Zt. untersucht, die Ergebnisse könnten aber in die Bearbeitung des Raumes 10 b einfließen.
Bereich Bahnhof Jungfernheide (zwischen Westhafenkanal, Charlottenburger Verbindungskanal, Ringbahn und Tegeler Weg)	<ul style="list-style-type: none"> • Gemengelage von gewerblichen Nutzungen und Kleingärten • Guter Verkehrsanschluss für Personen- und Güterverkehr; MIV und ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung von gewerblichen und Versorgungsfunktionen unter Berücksichtigung der Potentiale für das Grün und der Entwicklung am Verbindungskanal, • Aufwertung des Stadtraums mit qualifizierter Freiraumentwicklung als Verbindung der dichten Innenstadt zum nordwestlichen Naherholungsgebiet / Äußerer Parkring (gesamtstädtisch bedeutsame Freiraumstruktur) 	Ja, unter Berücksichtigung der Ergebnisse von 9 und 10a (Klärungsfunktion)

⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Entwicklung der Berliner Wasserlagen, Phase I; Berlin im Dezember 2000, S. 173.

Diese Aussagen für die vorstehenden 3 Quartiere finden für die weiteren städtebaulichen Planungsabsichten des Bezirks Berücksichtigung. Auch bezüglich der Entwicklung des Wassertourismus ist im Zusammenhang mit der Flusskreuzfahrtschiffahrt der Westhafen und der Westhafenkanal als Verbindung zur Havel ein wichtiges Entwicklungspotential. Darauf wird in den folgenden Kapitel noch näher eingegangen werden.

In der Karte „Entwicklung der Berliner Wasserlagen – Strategien, Prioritäten, Maßnahmen“ – sind alle zentralen Maßnahmen des Wasserlagenentwicklungsplanes zusammengefasst. Für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf enthält die Karte unter anderem folgende Aussagen.

Vom Kraftwerk Reuter bis zur Schleuse Charlottenburg sieht der Wasserlagenentwicklungsplan am Nordufer die Entwicklung eines Uferverbundes vor. Der ökologisch besonders wertvolle Bereich des Wasserwerkes Jungferheide soll punktuell für die Erholungsnutzung geöffnet werden. Für den Siemenshafen soll eine konzeptionelle Vertiefung erarbeitet werden. Dabei ist der Siemenskanal in Abhängigkeit von den zukünftigen Nutzungen auch für Wassersportangebote in Betracht zu ziehen.

Der Mündungsbereich vom Westhafenkanal in die Spree ist als bedeutender Orientierungspunkt gestalterisch aufzuwerten. Hierzu dienen auch die im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes umzusetzenden Gestaltungsmaßnahmen. Im Bereich des Schlossgartens ist eine weitere Brücke angedacht. Für das Areal der BEWAG an der Quedlinburgerstraße wird ebenfalls eine konzeptionelle Vertiefung vorgeschlagen mit dem Ziel einer Mischnutzung unter Einbeziehung des Industriedenkmals der ehemaligen Kraftwerksanlagen und verbunden mit einer Aufwertung der Ufer und einer öffentlichen Uferdurchwegung.

Der Knotenpunkt von Spree, Landwehrkanal und Charlottenburger Verbindungskanal hat ebenfalls eine herausragende stadt- und landschaftsräumliche Bedeutung. Hier werden gestalterische Aufwertungsmaßnahmen vorgeschlagen, sowie zusätzliche Querungen in Form von Brücken über den Charlottenburger Verbindungskanal und die Spree.

Als weiteres Großprojekt stellt der Wasserlagenentwicklungsplan die Spreestadt Charlottenburg heraus. Hier soll am Südufer der Spree ein öffentlicher Uferverbund hergestellt werden.

Für die gewerblichen Standorte am Westhafenkanal werden einschließlich des GASAG-Geländes am Charlottenburger Verbindungskanal konzeptionelle Vertiefungen mit dem Ziel einer gewerblichen Umstrukturierung und Aufwertung vorgeschlagen.

Für den Westhafen gibt der Wasserlagenentwicklungsplan die beabsichtigte Entwicklung zu einem übergeordneten Wasserumschlag und Güterverteilzentrum wieder. Am Hohenzollernkanal ist auf der Nordseite die Entwicklung eines zusammenhängenden Uferverbundes unter Einbeziehung des Volksparks Rehberge und des Festplatzes dargestellt.

Die Karte „Entwicklung der Berliner Wasserlagen – Gewässerbegleitende Fahrradrouen“ stellt das geplante großräumige Fahrradrouennetz Berlins aus der Sicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung dar. Für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf sind vier übergeordnete Fahrradrouen herauszustellen. An erster Stelle ist hier der sogenannte *Innenstadtring* zu nennen. Er umfasst die innerstädtische Spree und den Landwehrkanal. Teile dieser Route liegen somit auch im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. An zweiter Stelle ist der westliche *Spreeweg* zu nennen. Er umfasst die Unterspree bis zur Einmündung in die Havel.

An dritter Stelle steht der *Unterhavelweg*. Er verbindet die gesamte Unterhavel auf der westlichen und östlichen Seite. Der *Jungferheideweg* führt vom Humboldthafen in nördlicher Richtung über den Hohenzollernkanal zum Tegeler See. Alle vier großräumigen Fahrradrouen stellen zentrale Elemente innerhalb der Fahrradnetzkonzeption Berlins dar. Sie haben sowohl für die Berliner Bevölkerung als auch für die Besucher eine herausragende Bedeutung, in dem sie wesentliche Teile der Berliner Stadtentwicklung von der Wasserseite her sichtbar machen und verdeutlichen.

Karte „Entwicklung der Berliner Wasserlagen – Strategien, Prioritäten, Maßnahmen“ A4 einlegen

Karte „Entwicklung der Berliner Wasserlagen – Gewässerbegleitende Fahrradrouren“ A4 einlegen

4.4.2 Wassertouristisches Leitsystem

EFRE – Machbarkeitsstudie Oktober 2002

„Das Leitsystem für den Tourismus auf den Gewässern im Südosten Berlins soll eine eindeutige und sichere Orientierungshilfe auf dem Wege zu den touristischen Schwerpunkten Treptow-Köpenicks bieten. Es soll auch die Möglichkeit eröffnen, unterschiedliche Freizeitaktivitäten zu verknüpfen und in der Lage sein, zur Nutzung von touristischen Angeboten anzuregen sowie die touristischen Informationen zu bündeln.“⁹

Diese klar umrissene Aufgabe des Leitsystems soll touristische Anreize schaffen, die Standortgunst des Gebietes verbessern und die Besucher durch umfassende Informationen und Hinweise in besondere, attraktive Landschaften und Besuchsräume lenken. Die gleichfalls beabsichtigte Förderung zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur an attraktiven Standorten und Landschaftsräumen soll komplementär die Ziele des Leitsystems unterstützen.

Dieses Wassertouristische Leitsystem ist Vorbild und Muster für ein Gesamtsystem, das im Land Berlin flächendeckend eingeführt werden soll. Ende des Jahres 2003 erarbeiten gerade bezirkliche und bezirksübergreifende Arbeitsgruppen daran, das in Treptow-Köpenick eingeführte System in allen Berliner Bezirken Ende 2003 / Anfang 2004 mit Fördermitteln der EU flächendeckend zu entwickeln und umzusetzen.

Aus dem Blickwinkel der Landschaftsplanung und des Naturschutzes kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich zu den Zielen eines Touristischen Leitsystems diverse Zielkonflikte ergeben können. Es wird daher bei der Entwicklung und Umsetzung zu prüfen sein, inwieweit und an welcher Stelle ggf. die touristischen Aussagen, Lenkungsabsichten für Freizeitnutzer bzw. Hinweise auf Verknüpfungen mit vorhandenen Freizeitaktivitäten im Widerspruch zu den Schutzziele nach dem Naturschutzrecht stehen könnten.

Ein „Wassertouristisches Leitsystem“ ist aber unter der Zielsetzung einer Förderung und Entwicklung von Wassertourismus im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf durchaus zu begrüßen. Es eröffnet zudem zweierlei:

- einmal bietet es die Möglichkeit, durch Informationsvermittlung und durch Kontakthinweise eine Verknüpfung der bisherigen und der neu zu schaffenden Wasserwanderanlegepunkte bzw. Wasserwanderrastplätzen mit anderen touristischen Angeboten und Anlaufpunkten herzustellen,
- zum anderen können lenkende und ordnende Ziele mit diesem Leitsystem verbunden werden.

Die zunächst im Untersuchungsgebiet der vorliegenden Studie vorgesehenen Standorte von Hinweisschildern werden im Folgenden in tabellarischer Form beschrieben.

⁹ Albrecht, J., Konter, E.; Menzel, D.; Schulz, K.: Wassertouristisches Leitsystem für den Bereich Treptow-Köpenick, Endbericht, im Auftrag des Tourismusvereins Berlin Köpenick-Treptow, Berlin im Oktober 2002.

Abbildung 6: Hinweisschilder ¹⁰:

Lfd. Nr.	Ortshinweise, Richtungsangaben empfohlene Zielpunkte	Kurzeinschätzung, ggf. kurze Problembeschreibung	Anmerkungen
RD 1	Standort: nördliche Spitze Schildhorn Fahrtrichtungshinweise Scharfe Lanke Stößensee Kladow Berlin-Mitte über Spree 24 km	Fahrtrichtungsanzeigen, keine grundsätzlichen Probleme zu erwarten.	(ohne nachteilige Belange) o. B.
R 1	Standort: Spree, Fahrtrichtung Ost, östlich Rohrdammbrücke, kurz vor Schleuse Charlottenburg. Schleuse Charlottenburg Westhafen über Westhafenkanal Berlin-Mitte 13 km	Fahrtrichtungsanzeigen, keine grundsätzlichen Probleme zu erwarten.	o.B.
R 2	Standort: Westhafenkanal, Mörschbrücke, Fahrtrichtung West Schleuse Charlottenburg Havel 7 km Berlin-Mitte über Spree 13 km	Fahrtrichtungsanzeigen, keine grundsätzlichen Probleme zu erwarten.	o.B.
R 3	Standort: Spree, Fahrtrichtung Nord, Höhe Olbersstraße, Schleuse Charlottenburg Westhafen über Westhafenkanal Havel 7 km	Fahrtrichtungsanzeigen, keine grundsätzlichen Probleme zu erwarten.	o.B.
R 4	Standort Hohenzollernkanal, Fahrtrichtung Südost, kurz vor Bezirksgrenze, Westhafen, Berlin-Mitte über Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal,	Fahrtrichtungsanzeigen, keine grundsätzlichen Probleme zu erwarten.	o.B.
R 5	Standort: Westhafenkanal, Fahrtrichtung Ost, östlich vom Goerdeler Steg, Westhafen Berlin-Mitte über Charlottenburger Verbindungskanal 12 km.	Fahrtrichtungsanzeigen, keine grundsätzlichen Probleme zu erwarten.	o.B.
R 6	Standort: Spree, Fahrtrichtung Ost, östlich Röntgenbrücke, Westhafen, Landwehrkanal, Berlin-Mitte über Spree 10,5 km	Fahrtrichtungsanzeigen, keine grundsätzlichen Probleme zu erwarten.	o.B.
R 7	Standort: Landwehrkanal, Fahrtrichtung Nordwest, nordwestlich Dovebrücke, Westhafen, Havel über Spree 9,5 km Berlin-Mitte über Spree 10 km	Fahrtrichtungsanzeigen, keine grundsätzlichen Probleme zu erwarten.	o.B.
A 1	Standort: Anleger Schloss Charlottenburg Schloss Charlottenburg Bus	Fahrtrichtungsanzeigen, keine grundsätzlichen Probleme zu erwarten.	o.B.

Die augenblicklich vorgesehenen Standorte für das Schilderleitsystem lassen hier keine Zielkonflikte mit naturschutzrechtlichen Belangen erwarten. Es gibt keine Lenkungsabsichten in oder

¹⁰ nach Angaben des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf, Umweltamt, wasserbehördliche Aufgaben, im November 2003.

durch ökologisch hoch empfindliche Landschaftsbereiche oder durch andere mit Schutzziele befangene Gebiete.

Unter touristischer Zielstellung ist das Leitsystem zu begrüßen. Es bleibt jedoch anzumerken, dass ggf. über eine Erweiterung der Informationsfunktion für Wasserwanderer bzw. für den Wassertourismus nachgedacht werden sollte. Neben dem bedeutsamen Schlossstandort sollten weitere Hinweise auf besondere Standorte, wie z. B. dem Ägyptischen Museum, auf attraktive Stadtquartiere (Charlottenburger Kietz) und auf ggf. neu entstehende Freizeitstandorte wie z.B. dem Bereich des BEWAG Kraftwerksgeländes erfolgen.

4.4.3 Wassertourismuskonzeption für das Land Berlin ¹¹, - Synthesebericht -

Die Wassertourismuskonzeption für das Land Berlin soll die erforderlichen Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des Wassertourismus schaffen. Sie soll weiterhin ein thematischer Bestandteil der Entwicklung Berlins zu einem touristischen Kompetenzzentrum sein. Das Konzept gibt „abgestimmte“ Handlungsempfehlungen für Politik, Verwaltung und Wirtschaft und benennt konkret umzusetzende Einzelempfehlungen für die weitere Entwicklung des Wassertourismus in der Stadt.

Das Konzept stellt den „Ist-Zustand“ dar, erarbeitet Anforderungsprofile und Lösungsansätze für gesamt-konzeptionelle Ziele und für Einzelmaßnahmen. Dieser landesübergreifende Ansatz beschreibt und bewertet die wassertouristischen Nutzungssegmente und die wassertourismusrelevanten Standorte. Insofern tangieren die Analyseaussagen und Entwicklungsvorschläge - insbesondere zu Einzelstandorten - den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf doch in gewisser Weise.

Bei genauerer Betrachtung des Wassertourismuskonzeptes wird jedoch deutlich, dass nur eine geringe Zahl von Einzelempfehlungen im Untersuchungsraum der vorliegenden Studie liegen. Die überwiegende Zahl der Entwicklungsvorschläge und Standortempfehlungen liegen außerhalb des hier relevanten Untersuchungsraumes.

Im folgenden wird daher nur auf die Standorte bzw. Nutzungskonzepte eingegangen, die unmittelbar im UG liegen.

Im vorliegenden Gutachten werden für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf lediglich 2 wassertouristische Projekte beleuchtet, die im Wassertourismuskonzept des Landes Berlin diskutiert wurden.

Projekt öffentliche Bootsanlegestellen

Das Land Berlin hat z. Zt. 14 öffentliche Sportbootliegestellen im Zuständigkeitsbereich des Wasser- und Schifffahrtsamtes Berlin. An diesen 14 ausgewiesenen Stellen – überwiegend entlang der Spree –, die mittlerweile auch gut beschildert und durch die Verteilung von Informationsmaterial auch für Wasserwanderer und Wassertouristen gut zu finden sind, können Berlinbesucher mit dem Boot 24 Stunden lang kostenfrei die Liegeplätze nutzen. Von diesen öffentlichen Liegeplätzen

¹¹ media mare, Dörnfeld & Holweg GbR: Wassertourismus-Konzeption für das Land Berlin. Synthesebericht. im Auftrage der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen, Berlin im März 2003.

zen, die nach Möglichkeit in der Nähe von städtebaulichen Sehenswürdigkeiten wie der Museumsinsel, dem Dom, dem Nikolaiviertel etc. platziert sind, kann der Bootstourist die Stadt erkunden und Stück für Stück entdecken.

Diese öffentlichen Bootsanlegestellen waren ein erster Anfang eines „Wassertourismuskonzeptes, das erst im März 2003 von media mare für den Senat von Berlin fertiggestellt wurde.

Diese Anlegestellen verfügen jedoch bis heute über keinerlei Infrastruktur für eine adäquate Ver- und Entsorgung oder etwa touristische Anschlussprogramme oder -angebote. Um diese Anlegestellen als wassertouristische Angebote des Landes Berlin bekannter zu machen, müssen diese qualifiziert und in die touristische Angebotspalette integriert werden.

Es fehlen bei ihnen immer noch verschiedene Angebotspakete und Programmpunkte, welche z. B. die Liegeplätze zu Ausgangspunkten von touristischen Programmen und/oder städtebaulichen oder kulturellen Angeboten machen.

Während die Berliner Tourismusmarketinggesellschaft und das Land Berlin für andere Berlinbesucher umfangreiche und sehr ausdifferenzierte Programmpakete für den Besuch in der Stadt anbieten, ist ein konzeptioneller Zusammenhang zwischen den Liegeplätzen und ihrer Einbindung in ein touristisches Gesamtangebot noch vollständig offen. Hier würde sich eine Zusammenarbeit mit dem Umland, also insbesondere dem Land Brandenburg anbieten, so dass auch der Sektor Wassertourismus zunehmend auch im Land Berlin zu einem Wirtschaftsfaktor entwickelt werden kann, der als beachtlicher Mosaikbaustein die Gesamttourismusedwicklung befördern könnte.

Projekt Flusskreuzfahrt-Terminal Westhafen

Die Flusskreuzfahrten mit entsprechend ausgerüsteten Flusskreuzfahrtschiffen hat in Europa und seit einer Reihe von Jahren auch in Deutschland bereits eine große Tradition. Dabei ist z.B. die Donauschiffahrt und auch die Rheinschiffahrt in Deutschland am Markt seit langem eingeführt.

Im Berliner Raum ist diese Form des Wassertourismus aber noch in den „Kinderschuhen“; gleichwohl wird ihr aber ein erhebliches Wachstumspotential bescheinigt.

Zwar gibt es auch bereits Festmachpunkte für Flusskreuzfahrtschiffe in Berlin selbst wie z. B. entlang des Spandauer Schiffsahrtufers an der Bunkerstation Ingo Gersbeck sowie temporär am Tegeler Hafen, jedoch sind mangelhafte Facilities und ständige Nutzungskonflikte mit der Wohnbevölkerung der Grund dafür, dass hier eine dauerhafte und wirtschaftliche Nutzung im Sinne eines richtigen „Kreuzfahrtterminals“ kaum möglich erscheint.

Verbesserung verspricht das Vorhaben des Bezirkes Reinickendorf, dass an der Greenwichpromenade in Tegel neben dem Zentrum der Fahrgastschiffahrt noch ein Kreuzfahrtterminal entwickeln will. Dies reicht jedoch nicht aus; auch sind die Standorte noch eher am peripheren Rand der Metropole angesiedelt.

Die Wassertourismuskonzeption des Landes Berlin führt u.a. aus, (dass) „der Ladungsumschlag hat (im Westhafen) in den letzten Jahren erheblich abgenommen. Flusskreuzfahrten hingegen erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Daher soll das Hauptbecken des Westhafens der Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe noch im Jahr 2003 zum Flusskreuzfahrtterminal umgewidmet werden“.

Dabei wird darauf hingewiesen, dass das östlichere der beiden Hafenbecken der BEHALA mit seinem denkmalgeschützten Ensemble als Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe und Fahrgast-schiffe sehr gut geeignet sei.

Erste Zusagen von Reedereien für 2004 lägen bereits vor. Die Verfasser der Wassertourismuskonzeption führen im einzelnen aus, welche qualifizierenden Infrastrukturmaßnahmen dort vorgesehen sind.

Dieser Standort ist erst seit der Ausbauplanung der Charlottenburger Schleuse als realistische Ergänzung für einen weiteren Anlegepunkt der Flussschiffkreuzfahrt hinzu gekommen. Bisher ist ein nennenswerter Kreuzfahrttourismus mit Flussschiffen lediglich mit der Destination Potsdam gegeben. Von dort wurden die Touristen mit einem Busshuttle nach Berlin gefahren in dort in das übliche Tourismusprogramm und die üblichen Anlaufpunkte eingeschleust.

Das Vorhaben im Westhafen, nach dem Ausbau der Schleuse Charlottenburg und der damit verbundenen Begradigung der unteren Spree scheint aber eine große Zukunft zu besitzen. Der Westhafen ist sowohl vom MIV als auch vom ÖPNV hervorragend angebunden, aufgrund der bisherigen industriellen Nutzungsstruktur sind zukünftig kaum Nutzungskonflikte zu erwarten, die vorhandenen Erschließungsmedien lassen einen professionellen Ausbau des Terminals zu und – dies vor allem begründet diesen „Vorzugsstandort“ – die Lage in unmittelbarer Stadtmitte, nahe am historischen Zentrum und den wichtigen Zielen der Weststadt, machen es wahrscheinlich, dass die Destination Berlin für Flusskreuzfahrten erheblich an Bedeutung gewinnen wird.

4.4.4 Bezirkliche Überlegungen zum Wassertourismus

Flusskreuzfahrten

Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ist bei den politisch Verantwortung tragenden Abgeordneten und Politikern neben den Möglichkeiten des Wassertourismus insgesamt das Projekt Flusskreuzschiffahrt schon seit längerer Zeit diskutiert worden. Mehrere Gespräche mit Vertretern der Fraktionen in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Charlottenburg-Wilmersdorf sowie auch ein längeres Gespräch mit dem Bezirksstadtrat für Wirtschaft, Herrn Skrodzki¹² haben gezeigt, dass sich der Bezirk von der Intensivierung des Wassertourismus und auch der Flusskreuzfahrtschiffahrt wirtschaftliche Impulse verspricht.

Dabei waren die Vorstellungen auch davon ausgegangen, dass die Kreuzfahrtschiffe den ganzen Bezirk erschließen könnten; Anlegepunkte auch in der unteren Spree weit in Richtung Innenstadt, ggf. im Charlottenburger Verbindungskanal bzw. auch im Landwehrkanal gefunden werden könnten.

In den Beratungen konnte schnell deutlich gemacht werden, dass mit den üblichen Schiffsgrößen der Kreuzfahrtschiffe in der unteren Spree wegen der engen Kurvenradien der Spree und des engen Gewässerprofils eine Befahrung nicht möglich wäre ohne vorher auf kleinere Schiffseinheiten umzusteigen. Dies aber wäre zu kostenintensiv, die Kabinenkosten je „kreuzfahrendem Gast“ nicht mehr wettbewerbsfähig. Weiterhin wären mit den dichten Wohnvierteln entlang der Gewässerränder unauflösbare Nutzungsnachbarschaften und Nutzungskonflikte¹³ anzutreffen, die kaum gelöst werden könnten.

Die von dem Berliner Gesamtkonzept Wassertourismus vorgeschlagene Lösung, für die Kreuzfahrtschiffe den Westhafen zu einem Kreuzfahrtterminal zu entwickeln, ist die einzige hinreichende Lösung, die auch dem Bezirk dienen kann.

¹² Gespräch am 6.11.2003

¹³ vgl. dazu auch Hinweise und Berichte der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen, Ref. Tourismus, Herrn Binek; Gespräch am 20.11.2003. Diesbezüglich unliebsame Erfahrungen wurden in der vergangenen Zeit u.a. auch mit den Anwohnern des „Tegeler Hafens“ gemacht.

Einzelstandorten für den Wassertourismus

Die Vorstellungen im Bezirk zur Entwicklung und Förderung des Wassertourismus als Impulsgeber für die Wirtschaftsentwicklung kristallisierten sich auch an einzelnen Standorten, die im Zuge neuer Nutzungsentwicklungen auf Industrie- bzw. Gewerbebrachen städtebaulich diskutiert wurden. Ein wesentlicher Standort war dabei das bisherige BEWAG Kraftwerksgelände, für das neue Nutzungen, debattiert und verschiedene Vorstellungen von interessierten Investoren z. Zt. geprüft werden. Hierzu sind folgende Anmerkungen von Seiten der Gutachter in die Diskussion eingebracht worden:

BEWAG Kraftwerksgelände

Seit längerem ist der Standort des bisherigen BEWAG Kraftwerksgeländes im Bezirk in der Diskussion. Um seine zukünftige Entwicklung wurde und wird gerungen. Z.Zt. wird hier ein Bebauungsplan aufgestellt, dessen Verfahrensstand sich auf der Vorentwurfsebene mit z. Zt. (Dezember 2003) durchgeführter frühzeitiger Bürgerbeteiligung und frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) befindet (gem. § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB).

In den Anfangsstadien der Diskussion war angedacht, auf dem Gelände zur Förderung des Wassertourismus und des Wassersportes im Bezirk, eine Marina zu integrieren mit Zufahrt von der Spree. Ein Konzept zur Mischung von Gewerbe, Dienstleistung, Freizeitangeboten und Wassersport sollte umgesetzt werden. Bald wurde aber deutlich, dass der Bau einer Marina auf dem Grundstück allein aus Kostengründen fallen gelassen werden musste. Weiterhin ist es einmütiger Wille des Bezirkes ist, den Uferbereich mit den bisherigen Gleiskörpern und den befestigten Flächen zu einem überörtlichen Grünzug zu entwickeln und damit den Spreeraum für die Bürger zugänglich zu machen. Ein Durchstich zu einer „Marina“ kam daher auch deshalb nicht mehr in Frage.

Die gestalterische Aufwertung des gesamten Quartiers erforderte zudem auch gehobene Gewerbe- und Dienstleistungskonzepte, die diesen Standort über die Bezirksgrenzen hinaus attraktiv machen sollen. Dazu gehört auch weiterhin, wassertouristische Angebotsmodule in das neue Nutzungskonzept zu integrieren.

Nach Aufgabe des Marina-Konzeptes war zunächst die Vorstellungen verfolgt worden, „Bootsstege entlang der Uferlinie, die sich in die Spree hinaus erstrecken“, anzulegen. Auch dies muss fallen gelassen werden, weil der Gewässerquerschnitt der „Bundeswasserstraße Spree“ ein solches Vorhaben nicht zulässt. Die „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Schiffsverkehrs kann nicht mehr garantiert werden; die Krümmung der Spree an dieser Stelle und die erforderlichen Manövrierradien des Wirtschaftsverkehrs sind - ähnlich wie auch bei Flusskreuzfahrtschiffen - unüberwindliche Zielkonflikte. Schließlich wäre ein solches Konzept auch ein erheblicher Eingriff in das hier typische Landschaftsbild der kanalisierten Spree (Tausendfüßlereffekt).

Ein hochrangiges wassertouristisches Angebot kann an diesem Standort dennoch gemacht werden: Entlang der ca. 200 m langen Uferlinie zwischen Caprivibrücke und dem Siemenssteg (vollständig als Spundwand ausgebildet) könnten Sportboote und Wasserwanderer anlegen. Hier gilt es, die Attraktivität durch eine leistungsfähige Infrastruktur für die Ver- und Entsorgung der Boote

sicherzustellen¹⁴. Zur Wirtschaftlichkeit einer solchen Investition gehört es auch, diese Angebote mit anderen Dienstleistungs- und/oder Freizeitangeboten auf dem Gelände selbst zu verbinden. Ein Nutzungskonzept für den gesamten Standort „aus einem Guss“ erst sichert die Lebensfähigkeit im Wettbewerb mit den vielseitigen anderen Angeboten der Metropole.

Der Vorentwurf für den Bebauungsplan sieht eine solche Nutzungsmischung in verschiedenen Varianten bereits vor. Dieser Weg muss konsequent weitergegangen werden.

Öffentliche Bootsanlegestellen

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf verfügt von den 14 Standorten für öffentliche Bootsanlegestellen nur einen einzigen. Er hat die Nummer 7 und liegt an der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) bei Km 8,20 am linken Ufer, oberhalb der Schlossbrücke.

Auch hier besteht der Mangel, dass es keinerlei Ver- und Entsorgungsinfrastruktur gibt. Die fehlenden Möglichkeiten z. B. der Müllentsorgung führen dazu, dass diese Stellen einer „wilden Entsorgung“ unterliegen; die Reinigung durch die Bezirksverwaltung ist nicht eindeutig geregelt.

In unmittelbarer Schlossnähe fehlen zudem Informationen zu den nahen Sehenswürdigkeiten wie Schloss Charlottenburg mit Park , Museums- und Ausstellungsfacilities (z.B. Ägyptisches Museum) und vor allem zum sog. „Charlottenburger Kietz“ um den Klausner Platz und der Vielzahl der Restaurants, Bistros, Cafes, Galerien und vielen kleinen Läden. Diese Quartiere könnten als Ergänzung zum Schlossensemble weitere Magnetfunktionen entfalten und damit durchaus wirtschaftliche Impulse setzen.

Hier spielt ggf. die Einbindung des Wassertouristischen Leitsystems als Hinweisgeber mit „Lenkungen“ für die bezirkliche Tourismusedwicklung vom Wasser aus eine wichtige Rolle.

Einige weitere Standorte im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf für öffentliche Bootsanlegestellen werden von den Gutachtern vorgeschlagen :

- an der Schleuse Charlottenburg,

Der gerade vollendete Um- und Neubau der Schleuse Charlottenburg bietet die Gelegenheit, hier einen weiteren Standort für einige öffentliche Bootsanlegestellen mit den gleichen Konditionen, wie bei den anderen vorhandenen Standorten anzubieten. Der attraktive Kreuzungsbereich bzw. Mündungsbereich der unteren Spree und Westhafenkanal als Übergang vom Industrie geprägten Spandauer Spreetal und der Achse zum Westhafen einerseits und den urban ausgeprägten Innenstadtbereichen der weiter aufwärts mäandrierenden Spree bietet unterschiedliche Erlebnisbereiche und Abwechslung.

- an der Spreestadt Charlottenburg mit Ufergrünzug

Die ambitionierte Quartiersentwicklung der Spreestadt Charlottenburg, mit gehobener Gewerbenutzung, Dienstleistungs- und Freizeitangeboten sowie wohnen mit zur Spree vorgelagertem öffentlichen Grünzug eignet sich in hervorragender Weise für die Einrichtung eines weiteren öffentli-

¹⁴ Hierzu zählt z.B. aber keine Tankstelle. Dies weniger aus Umweltgesichtspunkten, vielmehr aus Wirtschaftlichkeitserwägungen. So sind z. Beispiel in Brandenburg, aber auch in Berlin Wassertankstellenstandorte aufgegeben worden, weil sie nicht den erforderlichen Umsatz erreichen konnten. Eine solche Tankstelle braucht eine sehr große tägliche Kundenzahl (Bootszahl), um die relativ hohen Kosten decken zu können. Dieses tägliche Bootsaufkommen ist nur bei „Hauptverkehrsstraßen“ für Sportboote in den Sommermonaten gegeben. Für den westlichen Großraum Berlin/Potsdam rechnet man höchstens mit 3-4 lebensfähigen Tankstellen. Vgl. jährliches Tankstellenverzeichnis der Zeitschrift „BOOTE“.

chen Bootsanlegepunkt. Hier ist eine Verknüpfung eines wassertouristischen Standortes mit der vielseitigen Angebotspalette des neu entstehenden Quartiers, dem Erleben des benachbarten Wissenschafts- und Forschungsstandortes sowie der fußläufigen Anbindung an die urbanen Quartiere Moabits (Levetzowstraße /Alt Moabit) möglich.

- Im Bereich Schildhorn

Ein weiterer, völlig anders charakterisierter Standort für eine öffentliche Bootsanlegestelle wird im Bereich der jetzt schon bestehenden Wassersportstandorte an der Halbinsel Schildhorn vorgeschlagen. Die hohe Leerstandsquote macht es möglich, auch einige öffentliche Liegeplätze einzustreuen, die von der Stadt betreut werden sollten. Das attraktive Revier der Unterhavel, wo das Naturerleben der Gewässer- und Waldlandschaft im Mittelpunkt steht, kann als Ausgangs- und / oder Zielpunkt für Erkundungsfahrten in unmittelbare Stadtgebiet genutzt werden. Das Restaurantschiff „Alte Liebe“, die Wander- und Radwege entlang der Havelchaussee bis zum historischen Grunewaldturm, der auch mit einem öffentlichen Bus erreicht werden kann, und die vielseitigen Naturräume des Grunewaldes stehen für die natur- und ruhebezogene Erholung zur Verfügung. Dieser Standort kann somit als kontrapunktische Ergänzung für die dann weiterführende Tour gelten.

Hotelschiffe

In der bezirklichen Diskussion zum Wassertourismus sind auch immer wieder sogenannte „Hotelschiffe“ ins Gespräch gebracht worden.

Berlin hat mit dem Angebot „Hotelschiff“ bereits Erfahrungen. An Standort Eisenbrücke Nähe S-Bahnhof Treptow (Treptower Park/Treptowers) hat über einen längeren Zeitraum bereits der Versuch mit einem solchen Schiff statt gefunden. Wie bekannt wurde, konnte eine wirtschaftliche Nutzung nicht erreicht werden, der Standort wurde offensichtlich aufgegeben.

Grundsätzlich muss hier angemerkt werden, das Hotelschiffe nicht unter der Rubrik Wassertourismus subsumiert werden können. Anders als bei Flusskreuzfahrtschiffen handelt es sich hier nur um eine bestimmte Form der Erweiterung der Berliner Hotelkapazitäten mit mehr oder weniger festem Standort (wenn auch auf dem Wasser). Die Situation am Berliner Hotelbettenmarkt ist bereits durch einen scharfen Wettbewerb gekennzeichnet; diese Situation würde sich lediglich verschärfen.

Im Zuge der Gutachtlichen Auseinandersetzungen und Planungen im Zusammenhang mit der Steganlagenkonzeption des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf müssen daher vertiefende Betrachtungen zur Frage von Hotelschiffen außen vor bleiben.

4.4.5 Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg

Der Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg liefert zunächst eine umfassende Situationsbeschreibung für die einzelnen Wassersportarten einschließlich einer Prognose für den Wassersport im Land Brandenburg und Berlin. Die Prognose aus dem Jahr 1996 ging für das Jahr 2002 von einem Anteil von 2,4 % Wassersportlern an der Gesamtbevölkerung aus (organisierte und nicht organisierte Wassersportler ohne Angler). Für Berlin wurde für das Jahr 2002 ein Anteil der Wassersportler an der Gesamtbevölkerung von 2,5 % geschätzt (organisierte und nicht organisierte Wassersportler ohne Angler). Bezogen auf die organisierten Wassersportler lagen die Prognosen des Wassersportentwicklungsplanes bei einem Anteil von 1 % an der Gesamtbevölke-

rung in Brandenburg und etwa 1,4 % an der Gesamtbevölkerung in Berlin. In diesem Gutachten wurde deshalb als Orientierungswert ein Organisationsgrad von 1 % Wassersportlern an der Gesamtbevölkerung angenommen, das heißt hier handelt es sich eher um eine vorsichtige Schätzung.

Der Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg weist für den Brandenburger Raum insgesamt sieben Hauptwasserwanderrouen aus, die vorrangig für den Wassersport durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen und entsprechende Angebote entwickelt werden sollen. Die sieben Hauptwasserwanderrouen laufen sternförmig auf das Land Berlin zu und erfahren über die Wasserstraßen des Landes Berlins ihre Verbindung und Vernetzung untereinander. Das heißt mit der Entwicklung des Wassertourismus im Land Brandenburg ergeben sich für das Land Berlin zusätzliche Verkehrsströme, da die Wassertouristen über die Wasserstraßen in Berlin zwischen den Hauptwasserwanderrouen wechseln oder Berlin als Zielort von den Hauptwasserwanderrouen aus ansteuern werden.

Im Land Brandenburg ist es geplant den Wasserwanderern Wasserwanderplätze unterschiedlicher Kategorien zur Verfügung zu stellen. Diese Wasserwanderplätze unterscheiden sich durch ihre Größe sowie Art und Umfang der Ausstattung und des Services. Als *Wasserwanderstützpunkte* werden die großen Einrichtungen bezeichnet. Einrichtungen mittlerer Größenordnung werden als *Wasserwanderliegeplätze* klassifiziert und kleinere Einrichtungen zum kurzzeitigen Aufenthalt werden als *Wasserwanderrastplätze* bezeichnet. Nähere Erläuterungen hierzu gibt die nachstehende Tabelle (aus: Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg - Teil 2, Seite 7)

Tabelle 7: Typisierung der Wasserwanderplätze

Tabelle manuell einfügen, 11 cm Platz lassen

4.4.6 Wasserstraßenausbau Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17

Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 soll die sogenannte Nordtrasse (s. Kap 4.1) auf die Anforderungen für Großmotorgüterschiffe ausgebaut werden. Im Untersuchungsgebiet betreffen die Ausbaumaßnahmen in der Unterhavel im wesentlichen die punktuelle Vertiefung der Fahrrinne. Auf den Kanalstrecken handelt es sich zum einen um den Ausbau der Schleuse Charlottenburg sowie um die Begradigung oder Verbreiterung von einzelnen Kanalabschnitten. Sie sollen i.d.R. auf ein Trapezprofil mit 55 m Wasserspiegelbreite und 4 m Wassertiefe (Uferrückverlegung und Vertiefung der Sohle, raumsparenden Querschnitte bei besonderen Rahmenbedingungen) für Binnenschiffe mit 110 m Länge und Schubverbände mit 180 m Länge (11,4 m Breite und 2,8 m Abladetiefe) ausgebaut werden. Diese ist im Bereich des Westhafenkanals weitgehend abgeschlossen. Im Bereich der Unterspree sind noch geringfügige Korrekturen erforderlich.

Der Ausbau der Schleuse Charlottenburg mit einer neuen Schleusenkammer von 115 x 12,5 m gemäß Planfeststellungsverfahren ist seit Dezember 2003 weitgehend abgeschlossen. Zum Neubau der Schleuse lag den Gutachtern der landschaftspflegerische Begleitplan aus dem Jahr 1999 vor. Er enthält landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen die mit der Eröffnung der Schleuse im Dezember 2003 bereits in Teilen umgesetzt sind. Im wesentlichen werden im Bereich des alten Spreeverlaufs die hydraulisch nicht mehr so stark beanspruchten Ufer abgeflacht und mit ingenieurbioologischen Bauweisen befestigt. Des weiteren erfolgt eine Begrünung mit Einzelbäumen, Gehölzstrukturen und Rasen. Als wesentliche Gestaltungsmaßnahme wird über die Spreeinsel eine Fußgängerverbindung mit einer Brücke hergestellt. Damit wird innerhalb des Spreeufergrünzuges eine wesentliche Lücke geschlossen und die Wegevernetzung der Spree mit der nördlich gelegenen Jungfernheide ermöglicht. Im Zuge des Schleusenausbaus ist ebenfalls der Uferweg im Bereich der Kleingartenanlagen am Südufer der Spree hergestellt worden. Die Steganlagenkonzeption sieht vor, im Bereich der Spreeinsel öffentliche Boots Liegeplätze zu schaffen, die möglichst im Zuge des Schleusenbetriebes mitunterhalten werden sollten. Es versteht sich von selbst, dass im Zuge der Detailplanung dieser Maßnahme die vorgenommenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in ihrer Wirksamkeit nicht eingeschränkt werden sollen.

4.4.7 Bewirtschaftungsplan für die große und kleine Grunewaldseenkette

Für die große und kleine Grunewaldseenkette liegen Gewässerbewirtschaftungspläne der Senatsumweltverwaltung vor. Der Bewirtschaftungsplan für die große Grunewaldseenkette umfasst im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf die Seen Hundekehlesee und Grunewaldsee und wurde im Jahr 1988 als Ausführungsvorschrift zum Berliner Wassergesetz erlassen. Die kleine Grunewaldseenkette umfasst die Seen Halensee, Hubertussee, Herthasee, Königssee und Dianasee. Sie wurde im Jahr 1987 als Ausführungsvorschrift zum Berliner Wassergesetz erlassen. Für beide Bewirtschaftungspläne ist inzwischen ihre formale verwaltungsinterne Gültigkeit ausgelaufen. Sie soll nach Auskunft der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung VIII E auch nicht verlängert werden. In beiden Bewirtschaftungsplänen werden nach einer Beschreibung des derzeitigen Gewässerzustandes mit allen wesentlichen hydrologischen, geologischen und gewässerkundlichen Daten

Festlegungen zu den angestrebten Nutzungen wie Baden, Befahren mit Kleinfahrzeugen, Wasserentnahmen, Ufernutzungen und Anlagen im Uferbereich, Eissport, Hundeauslauf und fischereiliche Nutzung betroffen. Auf dieser Basis werden für jedes einzelne Gewässer unterschiedliche Maßnahmen festgelegt. Ziel der Bewirtschaftungspläne ist es, die zentrale Bedeutung der Seen für die Grundwasseranreicherung, Trinkwassergewinnung und Niederschlagswasseraufnahme sicherzustellen. Dies soll erreicht werden, in dem die Schmutz- und Schadstoffbelastung gesenkt und die Wassermengenbewirtschaftung so gesteuert wird, dass der Gewässerzustand den Mindestanforderungen an ein biologisch gesundes Gewässer entspricht. Im Hinblick auf die Badenutzung verweisen die Bewirtschaftungspläne darauf, dass Baden grundsätzlich zum Gemeingebrauch nach dem Berliner Wassergesetz zählt. Dieser Gemeingebrauch wird durch spezielle Verordnungen über das Baden in den Berliner Gewässern präzisiert. Nach Aussage des Umweltamtes des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf soll die derzeit stattfindende Badenutzung im Grunewaldsee und im Halensee weiterhin toleriert werden, nach den Anforderungen an die Badewasserqualität ist sie aber nicht mehr zulässig. Das heißt bei beiden Seen wird künftig keine 'offizielle Badenutzung' vorgesehen.

Innerhalb der Grunewaldseen ist lediglich das Befahren der Gewässer mit Kleinfahrzeugen ohne Triebkraft zulässig. Dieses Befahren gehört zum Gemeingebrauch, soweit es ohne rechtswidrige Benutzung fremder Grundstücke möglich ist. In beiden Wasserbewirtschaftungsplänen war vorgesehen, das Befahren durch Anordnung zu verbieten, um den ordnungsgemäßen Zustand der Gewässer und ihrer Ufer zu schützen. Bereits seinerzeit sind Ausnahmen von diesem Verbot zugelassen worden. Da die formale verwaltungsinterne Gültigkeit der Bewirtschaftungspläne nunmehr ausgelaufen ist, verliert diese Regelung zusätzlich an Wirksamkeit. Im Hinblick auf die Ufernutzung sahen die Wasserbewirtschaftungspläne eine weitgehende Renaturierung und Freihaltung von Anlagen vor, um die Gewässer ökologisch zu stabilisieren.

Bezüglich des Eissportes, der nach dem Berliner Wassergesetz ebenfalls zum Gemeingebrauch gehört, sahen die Wasserbewirtschaftungspläne keine Restriktionen, soweit Schäden an ökologisch wertvollen Bereichen vermieden wurden.

Insgesamt sollte durch die Maßnahmen der Wasserbewirtschaftungspläne für die Seen ein mesotropher Zustand erzielt werden. Die in den Bewirtschaftungsplänen vorgeschlagenen Maßnahmen sollten nach Ansicht der Gutachter weiterhin ihre Gültigkeit behalten. So ist es auch weiterhin ein wichtiges umweltpolitisches Ziel des Bezirksamtes, die Wasserqualität und ökologische Situation der Grunewaldseenkette zu verbessern. Wassersportliche Aktivitäten haben sich demzufolge diesem Ziel unterzuordnen. Aus diesem Grunde werden in der Steganlagenkonzeption auch alle Seen als Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege ausgewiesen. Das heißt Schutz und Entwicklung der Gewässerökologie haben Vorrang vor einer Freizeitnutzung. Diese wird aber grundsätzlich nicht ausgeschlossen, sondern muss sich an die vorhandenen Empfindlichkeiten anpassen.

4.4.8 Röhrichschutzprogramm Berlin

Das Berliner Röhrichschutzprogramm basiert auf umfassenden Bestandserhebungen der Röhrichbestände anhand von Luftbildern aus den Jahren 1990, 1995 und 2000 sowie früherer Luftbilder. Anhand der kartographischen Darstellung und Auswertung dieser Daten wird der aktuelle Zustand der Berliner Röhrichbestände und die Auswirkungen der bisher erfolgten Schutz- und Pflegemaßnahmen dokumentiert.

Im Röhrichschutzprogramm werden die vielschichtigen Bedeutungen des Röhrichs für die Gewässer und die Ufer ausführlich dargestellt und die Ursachen für den Röhrichrückgang differenziert nach den Verursachern und Auslösern beleuchtet. Im Sinne einer Erfolgskontrolle werden darauf aufbauend die bisherigen Röhrichschutzmaßnahmen im Hinblick auf ihre Wirksamkeit untersucht. Das Röhrichschutzprogramm enthält eine Fülle von Darstellungen und Schlussfolgerungen auch für die Röhrichbestände im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Der Leser sei hier auf die Darstellungen im Röhrichschutzprogramm verwiesen. Insbesondere geht das Röhrichschutzprogramm auch auf den Sportbootbestand auf den Berliner Gewässern ein und setzt sich kritisch mit den Auswirkungen des Wassersports auf die Umwelt auseinander. Im einzelnen werden auch die einzelnen Beeinträchtigungsfaktoren durch den Wassersport genannt wie

- Unterschreitung der Beunruhigung/ Fluchtdistanzen
- Fahren im Flachwasserbereich und in Ufernähe
- Fahren mit Hoher Geschwindigkeit
- Ankern
- Anlanden an naturnahen Ufern oder Inseln

All diese Aktivitäten führen zu einer Störung, Beunruhigung oder Beschädigung der Ufervegetation und insgesamt der ökologischen Verhältnisse. Speziell bei Motorbooten kommen Beeinträchtigungen durch Wasser- und Luftverschmutzung sowie Lärmeinwirkungen hinzu:

- Verwendung nicht Abgasgereinigter Motoren
- Unsachgemäßes Auftanken
- Unzureichende Geräuschkämpfung
- Verwendung biozidhaltiger Anstriche
- Unsachgemäße Wartungsarbeiten

Im Rahmen des Röhrichschutzprogramms werden unter anderem auch die verschiedenen Angaben zum Sportbootbestand an den Berliner Gewässern kommentiert und kritisch beleuchtet. Dabei wird auf die Diskrepanz zwischen den von MediaMare im Jahr 2000 ermittelten Sportbooten von ca. 23.300 für Berlin (unter Berücksichtigung einer Leerstandsrate von ca. 15 %) und den Angaben des Wasser- und Schifffahrtsamtes Berlin von etwa 35.750 registrierten Wasserfahrzeugen in Berlin hingewiesen. Eine Erklärung hierfür liegt darin, dass die Wasserfahrzeuge zwar in Berlin registriert sind aber z.B. in Brandenburg oder an der Ostsee stationiert werden. In dem Bericht zum Röhrichschutzprogramm wird bezogen auf die Auswirkungen des Wassersportes abschließend angemerkt, dass im bundesweiten Vergleich in Berlin bereits eine extrem hohe Sportbootdichte vorhanden ist, selbst wenn man lediglich die Bestandszahlen von MediaMare aus dem Jahr 2000 heranzieht.

Bezüglich der verschiedenen ausschlaggebenden Faktoren für den Röhrichrückgang ist im Röhrichbericht folgende Zusammenfassung vorgenommen worden (Röhrichbericht 2000, Seite 124):

Tabelle manuell einfügen, 17 cm frei lassen

Für die Unterhavel und den Grunewaldsee enthält der Röhrichtbericht gewässerbezogene Darstellungen der Röhrichtentwicklung. Zu den Einzelheiten sei auf den Bericht verwiesen.

4.4.9 Landschaftspläne

Landschaftsplan IX – L – 1/1A Grunewaldseenkette

Der vom Bezirksamt im Jahre 1990 aufgestellte Landschaftsplan für den Hallensee, Königssee, Dianasee, Herthasee, Hubertussee und Hundekehlesee trifft im wesentlichen drei Festsetzungen. Um alle genannten Seen ist eine *Uferschutzzone* mit einer Regelbreite von 30 - 35 Metern ausge-
Dr. Szamatolski + Partner GbR – LandschaftsArchitektur · Stadtplanung · Umweltmanagement · Tourismusentwicklung

wiesen. Für diese Uferschutzzone werden durch textliche Festsetzungen die Zulässigkeit von Maßnahmen präzisiert und Vorgaben für die Gestaltung und Bepflanzung der Baugrundstücke gemacht. Des Weiteren werden *Flächen für Röhrichtanpflanzungen* festgesetzt sowie Uferabschnitte gekennzeichnet, bei denen die künstlichen Uferbefestigungen zu beseitigen sind. Zum Stand der Umsetzung der Maßnahmen lagen den Gutachtern keine näheren Informationen vor. In die Steganlagenkonzeption sind insbesondere die Analyseergebnisse zu den vorhandenen Bootstegen und den ökologischen Wertigkeiten der einzelnen Gewässerabschnitte eingeflossen. Der Geltungsbereich des festgesetzten Landschaftsplans ist nachrichtlich in die Steganlagenkonzeption übernommen worden.

Ebenfalls wurden im vorliegenden Gutachten die Gebiete dargestellt, in denen festgesetzte Textlandschaftspläne einen bestimmten Biotopflächenfaktor vorsehen. Dieser Biotopflächenfaktor kann für die Entwicklung von Steganlagen insofern relevant werden, als das bei der wassersportlichen Entwicklung der landseitigen Grundstücke besondere Anforderungen an den Flächenanteil begrünter Flächen und die Art der Begrünung einzuhalten sind.

Vorentwurf zum Landschaftsplan VII – L – 3 Stößensee

Dieser Landschaftsplanvorentwurf aus dem Jahre 1993 wird nach Angabe des Bezirksamtes nicht weiter verfolgt. Für die Steganlagenkonzeption wurden dem Vorentwurf im wesentlichen die Angaben zu den Stegen, zu der ökologischen Beschaffenheit der Ufergrundstücke, zum Röhricht, sowie zu Konflikten im Bereich Artenschutz/ Naturhaushalt/ Erholung entnommen. Die Konzeptkarte des Landschaftsplanvorentwurfes sieht im wesentlichen die Schaffung zusätzlicher Aussichtspunkte und die Freihaltung von Sichtachsen, die Neuordnung von Stegen, die Schaffung von zusätzlichen Röhricht- und Schwimmbblattzonen, sowie die Verbesserung der Straßenraumgestaltung vor. Durch zusätzliche Begrünungsmaßnahmen der Grundstücke soll die landschaftliche Einbindung der Wassersportanlagen verbessert werden. Diese genannten Zielsetzungen haben auch heute ihre Gültigkeit nicht verloren. Die Einstufung des Stößensees als Wassersportschwerpunkt wird vom Landschaftsplanvorentwurf nicht in Frage gestellt, sondern eine Qualifizierung dieses herausragenden Standortes empfohlen. In die gleiche Richtung geht die jetzt vorgelegte Steganlagenkonzeption mit ihren Vorschlägen zur Ausweisung als Vorranggebiet Wassersport.

Vorentwurf Landschaftsplan IX – 3 Schildhorn – Jürgenlanke

Der Landschaftsplanvorentwurf aus dem Jahr 1986 wird nach Angaben des Bezirksamtes ebenfalls nicht weiter verfolgt. In die Steganlagenkonzeption wurden auch hier die Bewertungen der Vegetation und der Nutzungsstrukturen sowie die vorhandenen Stege übernommen und mit den aktuellen Verhältnissen abgeglichen. Die Festsetzungskarte des Vorentwurfs geht von einer Zonierung in Abhängigkeit von den ökologischen Empfindlichkeiten aus. Im Bereich der Halbinsel Schildhorn und vorgelagerter Bereiche werden Einschränkungen für den Wassersport mit Ausnahmen der Badestelle an der Nordspitze gefordert. Im Bereich der jetzt vorhandenen Steganlagen soll der Wassersport insofern Einschränkungen unterliegen, dass die benachbarten ökologisch wertvollen Bereiche nicht beeinträchtigt werden. Auch der Landschaftsplanvorentwurf Schildhorn – Jürgenlanke sieht gestalterische und ökologische Verbesserungen durch Entsiegelungsmaßnahmen und Anpflanzungen vor. Dies dient letztlich einer weiteren Qualifizierung der Wassersporteinrichtungen und deckt sich auch mit den Intentionen der hier vorgelegten Steganlagenkonzeption.

5 Steganlagenkonzeption

5.1 Entwicklungsleitbild

Bevor im speziellen auf die Charlottenburg-Wilmersdorfer Steganlagenkonzeption eingegangen wird, seien zunächst allgemeine Prinzipien für die Nutzungsausweisung der Uferbereiche benannt, wie sie sich bei vielen Uferkonzeptionen in Berlin und Brandenburg bislang herauskristallisiert haben.

Diesen zugeordnet werden theseartige Ziele als Leitbildvoraussetzung und Bewertungsgrundlagen für die Steganlagenkonzeption. Voraussetzung für die Entwicklung der Charlottenburg-Wilmersdorfer Wasserlagen für den Wassersport ist daher die Erfüllung folgender Belange:

- **Schwerpunktbildung und Nutzungszonierung**

Sie hilft Nutzungskonflikte vermeiden; Seeseite und Landseite sind dabei immer im Zusammenhang zu sehen.

- **Nachhaltiger Umweltschutz und Umweltvorsorge**

Bedingung und Ausgangspunkt für jede Erholung sind intakte ökologische Verhältnisse; Schutz und Entwicklung der vorhandenen Qualitäten und Potentiale.

- **Einfügungsgebot**

Die Beachtung dieses Grundsatzes sichert die Tragfähigkeit von Projekten (städtebaulich, verkehrlich, gestalterisch, ökologisch).

Davon leiten sich folgende Voraussetzungen und Bewertungsgrundsätze ab:

- Ökologisch sensible Bereiche sollten im Sinne des Vorrangs für den Naturschutz in abgestufter Form von Wassersporteinrichtungen freigehalten werden. Die Restriktionen für den Wassersport sind hier abhängig von der Anzahl und Gewichtung der Ausschlusskriterien, die sich aus der Sensibilität bestimmter Umweltmedien ergeben.
- Bei der Schaffung neuer Wassersportschwerpunkte soll das Ziel, die Belastungsgrenzen konstant zu halten bzw. möglichst zu senken, wichtiger Bewertungsgrundsatz sein. D.h., dass die Zahl der Liegeplätze für Sportboote möglichst gleich bleibt oder tendenziell sinkt. Wie die Analysen zeigen, ergeben sich hierzu neue Spielräume. Neue Verdichtungsräume ermöglichen die Erweiterung von Entlastungsräumen also die Freimachung besonders empfindlicher Gewässerränder.
- Wassersportschwerpunkte sollten sich desgleichen in Gewässerlagen befinden, die einen ausreichenden Abstand von den Wasserstraßen haben, so dass die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt wird. Im wesentlichen geht es hier darum, dass alle schiffahrtsrechtlichen Anforderungen für neue Standorte erfüllt sind.

- **Qualität vor Quantität**

Nicht lediglich die Erfüllung abstrakter Programme oder Zielzahlen sollte verfolgt werden, sondern vielmehr eine optimale Qualifizierung der jeweiligen Standorte.

- **Angebotsvielfalt bei gegenseitiger Rücksichtnahme**

So soll ein breites Spektrum von Erholungsformen zu Land wie zu Wasser (zeitlich wie räumlich) ermöglicht werden.

Davon leiten sich folgende Voraussetzungen und Bewertungsgrundsätze ab:

- Neue Wassersportangebote sollten möglichst aus dem vorhandenen Bestand an Wassersporteinrichtungen entwickelt werden. Neue Bedarfsentwicklungen sollen durch ein struk-

turell verbessertes, konzentriertes und moderneres Angebot befriedigt werden. Es sollen keine neuen Standorte ohne jegliche Einbindung in das Umfeld angeordnet werden. Im Gegensatz sollen sich neue Standorte in den Bestand einfügen und Synergie-Effekte nutzen.

- Wassersportstandorte sollten über eine gesicherte und funktionsfähige öffentliche Erschließung und gute Erreichbarkeit verfügen. Erschließungsdefizite im Hinblick auf die Ver- und Entsorgung, auf die Stellplatzsituation aber auch Flächenengpässe auf den landseitigen Grundstücken selbst (Winterlagerplätze, Versiegelungsgrad etc.) sind hierbei ebenfalls zu berücksichtigen.

- **Öffentlichkeit/zentraler Stellenwert der Ufer für die Erholungsvorsorge**

Dem Vorrang der öffentlichen Ufererschließung vor Einzelinteressen Anrainern und der Sicherung zusammenhängender Ufergrünzüge ist Geltung zu verschaffen; Nutznießer sollten gleichermaßen die Berliner Erholungssuchenden als auch ihre Gäste sein.

Davon leiten sich folgende Voraussetzungen und Bewertungsgrundsätze ab:

- Neue Wassersportangebote sind auch dort zu fördern, wo sie sich als Auffang- bzw. Ersatzstandort für benachbarte Einzelstege anbieten. Diese sogenannten Auffang- oder Ersatzstandorte, die auch darin bestehen können, dass benachbarte Vereine bestimmte Stegkapazitäten reservieren, sind der Hauptansatzpunkt für den Rückbau von Einzelstegen in benachbarten Lagen. Sie sind deshalb besonders zu fördern

- **Kooperations- und Informationsprinzip**

Dieses Handlungsprinzip erhöht die Realisierungschancen.

- **Soziale Ausgewogenheit/Stufenkonzept**

Bei Eingriffen in bestehende Nutzungsrechte sind angemessene Übergangsfristen zu gewähren; keine „Insel der Reichen“ schaffen; „soziale Mischung“ ist anzustreben.

5.2 Teilräume/Reviere

Die Steganlagenkonzeption unterscheidet folgende Handlungsräume. Der verwendete Begriff Wassersport umfasst dabei alle wasserbezogenen Aktivitäten wie Sportbootnutzung oder Baden aber auch die unterschiedlichen Formen des Wasserwanderns. Dem Wassertourismus wurde eine spezielle Kategorie gewidmet:

Vorranggebiete für den Wassersport

Hier sind in erster Linie die traditionellen Wassersportstandorte des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf zu nennen wie der Stößensee und die Jürgenlanke für Sportboote sowie die Regattastrecke für Ruderer im Hohenzollernkanal (mit schiffahrtsrechtlichen Einschränkungen).

- Hier können je nach den örtlichen Gegebenheiten bestehende Stege erweitert, verlängert bzw. zwischen bestehenden Stegen neue Sammelstege geschaffen werden. Soweit es die Tragfähigkeit des Standortes zulässt, ist auch die Anlage von neuen Wassersportstandorten möglich.
- Vorrangige und gezielte Beseitigung des Leerstandes bei Sammelsteganlagen
- Gestalterische und technisch-funktionale Aufwertung, ggf. Erweiterung vorhandener Sammelsteganlagen, Sicherung und Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung und Anbindung
- Zusammenfassung von Einzelstegen zu Sammelstegen an Standorten mit optimalen Infrastrukturmöglichkeiten
- Bedarfsabhängige Errichtung neuer Sammelsteganlagen als Ausweichstandorte für umzusetzende Liegeplätze, gezielte Angebote an Wassersportler auf problematischen Standorten
- Schaffung von attraktiven Winterlagerkapazitäten außerhalb der Uferzonen (auf gewerblichen Lager- und Hafenumflächen)
- Modellhafte Verknüpfung von öffentlichen Ufergrünzügen mit Wassersportschwerpunkten in Abhängigkeit von den Grundstücksverhältnissen
- Berücksichtigung der Belange von Biotop- und Ressourcenschutz sowie der landseitigen Erholungsvorsorge und des Landschaftsbildes

Entwicklungspotenziale für den Wassersport

Entwicklungspotenziale bzw. Anknüpfungspunkte für den Wassersport gibt es im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf einschließlich der angrenzenden Ufer an mehreren Lagen, die sich in einer grundlegenden Umstrukturierung befinden. Zu nennen sind hier der Siemenshafen (im Bezirk Spandau), das Umfeld der neuen Schleuse Charlottenburg, das ehemalige BEWAG Kraftwerk an der Quedlinburgerstraße sowie die Spreestadt Charlottenburg

Im Rahmen der Umstrukturierung dieser Gebiete ist auch die Frage des Wassersportes neu zu diskutieren.

- Frühzeitige Berücksichtigung der Wassersportbelange bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung
- Neuanlage von Sammelstegen, Hafenanlagen und Anlegern in Abhängigkeit von der künftigen Nutzungsstruktur
- Abstimmung der neuen Kapazitäten mit dem Bestand an Liegeplätzen zur Vermeidung von zusätzlichem Leerstand
- Entwicklung einer ausgewogenen Struktur bei der Trägerschaft der neuen Anlagen (kommerziell, öffentlich, privat, Vereine etc.)
- Sicherung einer öffentlichen Ufererschließung mit Verknüpfungen zu den Wohngebieten, Öffnung der neuen Stadtgebiete zum Wasser

Schwerpunkt Wassertourismus ¹⁵

Als Schwerpunkte für den Wassertourismus nennt die Steganlagenkonzeption die Bereiche Schleuse Charlottenburg, Schlossbrücke Charlottenburg, BEWAG Kraftwerk an der Quedlinburgerstraße, Spreestadt Charlottenburg, Westhafen sowie Jürgenlanke (mit Einschränkungen).

- Gezielte Entwicklung von Tagesliegeplätzen für Wasserwanderer in einem attraktiven Umfeld mit guter ÖPNV-Anbindung
- Sicherstellung eines breiten Spektrums von Kultur-, Shopping- und Freizeitangeboten im Nahbereich
- Entwicklung von touristischen Programmmodulen, die auf diese speziellen Nutzergruppen zugeschnitten sind
- Angebot umfassender Servicedienstleistungen sowie von Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten
- gezieltes Marketing in den einschlägigen nautischen Veröffentlichungen und im Rahmen der Hauptstadtwerbung

Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege

Die ökologisch besonders wertvollen und noch weitgehend intakten Uferbereiche sollten von jeder aktiven Wassersporterholung ausgenommen werden und lediglich der landschaftsbezogenen Erholung dienen. Hier ist die gesamte Unterhavel mit Ausnahme von Teilen der Jürgenlanke und der Badestellen zu nennen.

In den Gebieten, wo schon jetzt ökologische wie auch gestalterische Defizite und Nutzungskonflikte bestehen, sind vorhandene Steganlagen sukzessive zurückzubauen oder zumindest bei der Neugenehmigung mit zusätzlichen Auflagen an den Umweltschutz zu versehen. Dies trifft im wesentlichen auf die Grunewaldseenkette zu.

- Sehr hohe Anforderungen an die Umweltverträglichkeit bestehender Stege, Begrenzung und Konzentration unter Auflagen zum Umweltschutz

¹⁵ Vgl. auch Kap. 5.5.

- Rückentwicklung problematischer Anlagen nach den fachgesetzlichen Vorgaben (keine weitere Verlängerung, Verweis der Antragsteller auf benachbarte Anlagen, Vollzug von Abrissverfügungen)
- Röhrichschutz bzw. Uferrenaturierung in Abhängigkeit von den Standortgegebenheiten (Röhricht bzw. Auwald), Bündelung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne eines Flächen-Pools
- Lenkung der landseitigen Erholung in Abhängigkeit von den ökologischen Empfindlichkeiten

Orte mit wichtiger Verkehrs- und Orientierungsfunktion

Auf den meisten kanalartigen Strecken, im Mündungsbereich von Zusammenflüssen sowie im weiteren Umfeld der Schleusen (Wartestellen) hat die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs entsprechend den Ge- und Verboten der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung absoluten Vorrang, d.h. die Belange von Wassersport und Wassertourismus haben hier hinter den Anforderungen an die Sicherheit zurückzustehen.

- Hohe Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Bereich von Einmündungen, Einfahrten und Wartebereichen (Schleusen, Häfen, etc.)
- Untergeordnete Wassersportanlagen nur, insoweit sie mit den Anforderungen der Schifffahrt und mit den Anforderungen der Stadt- und Landschaftsgestaltung vereinbar sind
- Anlage von öffentlichen Ufergrünzügen und Aussichtspunkten, um wichtige Punkte der Stadtgliederung im Stadtgrundriss erlebbar zu machen

5.2.1 Untere Spree

Kurzcharakteristik und Entwicklungsziele:

- landschaftsräumliche Lage im Berliner Urstromtal in West-Ost-Ausrichtung mit markanter Hangkante zum Ruhwaldpark, sonst relativ eben; historisches Gewerbe- und Infrastrukturband am Wasser (wasseraffines Gewerbe), gesamtstädtisch bedeutendes Orientierungsband; Übergangszone zwischen Havellandschaftsraum „Landschaftsspree“ und Berliner Innenstadt „Stadtspree“,
Die Unterspree zwischen Havelmündung und Schleuse Charlottenburg ist als landschaftlich geprägter Flussraum zu bezeichnen. Die ursprüngliche Mäanderbildung ist an den „Totarmen“ noch ablesbar. Oberhalb der Schleuse Charlottenburg ist der Flussraum dann eindeutig städtisch geprägt. Hier bestimmt dichte Blockbebauung mit Uferpromenaden und angrenzenden Straßen das Bild.
- mäandrierender, kanalartig befestigter Gewässerraum mit einer Mindestbreite von 50 m und einer maximalen Breite von 90 m (innerhalb der Mäander) sowie einer Länge von 7,8 km (in Strommitte)
- ca. 5 Längs-Liegeplätze für Wassersportler und Wassertouristen an der öffentlichen Sportbootliegestelle oberhalb der Schlossbrücke, ansonsten 8 Anleger für die Fahrgastschiffahrt sowie 2 Kaianlagen für den potenziellen Wasserumschlag (ehem. BEWAG Kraftwerk und Spreestadt Charlottenburg)
- Bundeswasserstraße/Gewässer I. Ordnung, zulässige Höchstgeschwindigkeit für Sportfahrzeuge 9 km/h oberhalb der Schleuse und 12 km/h unterhalb der Schleuse
- Spree und Landwehrkanal verbinden die großen Wassersportreviere des West- und Ostteils Berlins sowie die Hauptwasserwanderrouen des Landes Brandenburgs und haben damit eine wichtige Transitfunktion.
- die Spree selbst ist durch ihre stadträumliche Lage im Zentrum Berlins mit vielen Sehenswürdigkeiten Anziehungspunkt für viele Wassersportler und Touristen. Dieser Abschnitt hat deshalb eine sehr hohe Bedeutung für die Fahrgastschiffahrt, was die zahlreichen Stege der Reedereien belegen.
- hohe Anforderungen an den Grundwasserschutz bedingt durch hohe Grundwasserstände, fehlende Deckschichten und damit eine sehr hohe Grundwasserverschmutzungsempfindlichkeit, zudem unmittelbar angrenzendes Trinkwasserschutzgebiet des Wasserwerkes Tegel
- wichtige Verbindungsfunktion für Arten der Gewässerränder (Landschaftsschutzprogramm), vorrangig zu vernetzende Biotope sind das Wasserwerk Jungfernheide und die Kleingärten südlich der Spree, der Bereich des Wasserwerks Jungfernheide hat die höchste ökologische Wertigkeit
- herausragenden Verbindungsfunktion des gesamten Spreebereichs für die Erholung, Entwicklung als Ufergrünzug mit entsprechenden Verknüpfungen zu den angrenzenden Grünräumen.
Besondere Bedeutung für die Erholungsfunktion haben die Ufergrünzüge im Bereich der Stadtspree, da in den dort angrenzenden Wohngebieten hohe Anforderungen an die Verbesserung der Freiraumversorgung bestehen.
- Erhalt typischer Vegetationsbestände und Freiflächen sowie die Anlage von gewässerbegleitenden Grünflächen

- Entwicklung der Unterspree für den Wassertourismus (Fahrgastschifffahrt) und den Wassersport unter Sicherstellung der Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs
- vertiefende Standortuntersuchungen für den Siemenshafen (Bezirk Spandau) das Umfeld der Schleuse Charlottenburg (öffentliche Bootsanlegestellen) den BEWAG Standort an der Quedlinburgerstraße Entwicklung als Sondergebiet mit dem Schwerpunkt Freizeit und Kultur unter Einbeziehung von Wassersportangeboten) sowie der Spreestadt Charlottenburg (Einordnung von öffentlichen Bootsliegplätzen in Abstimmung mit dem geplanten Ufergrünzug
- Neuanlage von Liegeplätzen für Längsanleger nur bei Schifffahrtstechnischer Unbedenklichkeit

Vorrangfunktionen:

Vorrangfunktion Wassersport im Bereich der Spreeschleife an der alten Schleuse Charlottenburg (unter Berücksichtigung der Belange von Biotop- und Ressourcenschutz sowie der landseitigen Erholungsvorsorge und des Landschaftsbildes)

- Bedarfsabhängige Errichtung von öffentlichen Bootsliegplätzen an den verbauten Spreeufern bei gleichzeitiger Sicherung der öffentlichen Gründurchwegung in West-Ost sowie in Nord-Süd Richtung (Gelenkfunktion)
- Verknüpfung des Angebotes von öffentlichen Bootsliegplätzen mit touristischen Angeboten (Schleusenbesichtigung, Schlosspark Charlottenburg)
- Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Uferzonen für die naturbezogene Erholung, Lückenschließung der Ufergrünzüge
- Modellhafte Verknüpfung von öffentlichen Ufergrünzügen mit Wassersportschwerpunkten in Abhängigkeit von den Grundstücksverhältnissen

Vorrangfunktion Wassertourismus im Bereich der öffentlichen Bootsanleger am Tegeler Weg sowie oberhalb der Schlossbrücke, am BEWAG Gelände und im Bereich Spreestadt Charlottenburg

- Einrichtung von Tagesliegplätzen und Einbindung in ein Wassertourismuskonzept des Bezirkes mit Hinweisen auf touristische Angebote und Sehenswürdigkeiten im näheren Umfeld

Vorrangige Verkehrs- und Orientierungsfunktion

- Aufgrund der Profildreiten, der Verkehrsfrequenzen und der leichten bis starken Mäanderbildung der unteren Spree bestehen sehr hohe Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Wassertouristische oder wassersportliche Angebote können deshalb nur entwickelt werden, soweit eine schifffahrtsrechtliche Unbedenklichkeit besteht.

5.2.2 Stößensee und Unterhavel

Kurzcharakteristik und Entwicklungsziele:

- landschaftsräumliche Lage im Übergang zwischen Urstromtal und Havelniederung mit angrenzender Hangkante zu den Grundewald-Endmoränen
- gesamtstädtisch bedeutsamer Grün- und Erholungsraum der Havellandschaft, traditioneller Wassersportschwerpunkt
- Unterhavel als seenartiger, langgestreckter Gewässerraum von etwa 4,4 km Länge und zwischen 500 bis 1.200 m Breite (davon 130 m bis 520 m im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf). Die Unterhavel ist von ihrem landschaftlichen Erscheinungsbild als Fluss-Seenlandschaft zu charakterisieren. Die seenartigen Erweiterungen der Havel grenzen überwiegend an bewaldete Ufer, welche zusammen mit den Havelbergen, den Halbinseln und Buchten, dem Grunewaldturm, sowie den traditionsreichen Wassersportanlagen eine für Berlin besondere Kulisse bilden.
- Von der Unterhavel sind ca. 90 % der Ufer öffentlich zugänglich, ausgenommen hiervon sind die Wassersporteinrichtungen in der Jürgenlanke.
- Beim Stößensee sind kaum Uferabschnitte öffentlich zugänglich, da es sich um einen zentralen Standort für den Berliner Wassersport mit entsprechenden baulichen Anlagen handelt. Die Öffentlichkeit ist im Bereich des Stößensees auf die öffentliche Straße verwiesen, von der sich kaum Ausblicke auf den See ergeben.
- Mit 580 Liegeplätzen ist der Stößensee für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf der Schwerpunktraum für den Wassersport, vergleichbar mit der Scharfen Lanke für den Bezirk Spandau. Der Standort Jürgenlanke mit 64 Liegeplätzen ist dem gegenüber deutlich untergeordnet und hat auch ein anderes Nutzungsprofil.
- Die Gewässerunterhaltungspflicht obliegt im Stößensee dem Land Berlin. Ansonsten liegt die Unterhaltungspflicht der Bundeswasserstraße Unterhavel beim Bund. Die Höchstgeschwindigkeit für Sportfahrzeuge beträgt 12 km/h. Ab Gewässerbreiten über 250 Metern innerhalb der Unterhavel beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 25 km/h
- Über die Heerstraße und den S-Bhf Pichelsberg besitzt der Stößensee eine gute verkehrliche Anbindung und damit eine gute Erreichbarkeit für die Wassersportler. Hervorzuheben ist die durch die angrenzenden Havelberge geschützte Lage des Reviers bei gleichzeitig sehr guter Erreichbarkeit des Reviers Unterhavel als dem Wassersportrevier schlechthin.
- Die Unterhavel besitzt einen sehr hohen Anteil natürlicher Ufer (etwa 60 %). Hier sind in der Vergangenheit umfangreiche Renaturierungsmaßnahmen von der Senatsumweltverwaltung vorgenommen worden. Im wesentlichen handelte es sich dabei um wasserseitige Wellenbrecher sowie Röhrichtanpflanzungen.
- Die Unterhavel hat eine sehr hohe Bedeutung für den Biotopverbund und als Lebensraum für gefährdete Arten. Priorität hat nach dem Landschaftsschutzprogramm der Schutz von Arten feuchter und nasser Standorte. Die Röhrichtbestände entlang der Unterhavel sind bedeutende Artenreservoirs und sollen deshalb nach dem Landschaftsprogramm als Naturschutzgebiete oder flächenhafte Naturdenkmale entwickelt werden.
- Im Bereich des Stößensees sind im Landschaftsprogramm die Ufer als geplantes Landschaftsschutzgebiet dargestellt.
- Nach dem Landschaftsprogramm weist die Unterhavel einen besonderen ökologischen Wert auf. Vorrangig sind hier natürliche Land – Wasser Übergänge zu erhalten oder durch entspre-

chende Renaturierungsmaßnahmen wiederherzustellen. Zum Schutz ökologisch intakter Bereiche sind auch Nutzungsbeschränkungen für Wasserfahrzeuge und Erholungssuchende in besonders sensiblen Bereichen vorgesehen.

- Bedingt durch hohe Grundwasserstände, fehlende Deckschichten und damit eine sehr hohe Grundwasserverschmutzungsempfindlichkeit ergeben sich hohe Anforderungen an den Grundwasserschutz. Die Vorrangfunktion für die Trinkwassergewinnung bedingt hohe Anforderungen an die Umweltverträglichkeit vorhandener Nutzungen. Die gesamte Unterhavel zählt mit ihren Brunnengalerien zum Vorranggebiet Grundwasserschutz.
- Die gesamten Ufer der Unterhavel sind nach dem Landschaftsprogramm als Vorranggebiete für den Bodenschutz klassifiziert, das heißt weitere Bodenversiegelungen sind zu vermeiden und der natürliche Bodenaufbau ist zu schonen.
- hohe Bedeutung der Ufergrünzüge für die Erholungsvorsorge der Wasserstadt wie auch der angrenzenden Wohnquartiere
- Die gesamte Unterhavel mit dem Grunewald und der Kladower Feldflur ist als Naherholungsgebiet von gesamtstädtischer Bedeutung klassifiziert. Sie hat damit eine sehr hohe Bedeutung für die Erholungsvorsorge. Vorrangig sollen hier landschaftsangepasste Erholungsangebote entwickelt und ausgebaut werden.

Vorrangfunktionen:

Vorrangfunktion Wassersport im Bereich Stößensee und Jürgenlanke (unter Berücksichtigung der Belange von Biotop- und Ressourcenschutz sowie der landseitigen Erholungsvorsorge und des Landschaftsbildes)

Der Stößensee wie auch die Jürgenlanke zählen zu den traditionsreichen Wassersportbereichen des Landes Berlins. Diese Funktion sollen sie auch in Zukunft ausüben.

- Weiterentwicklung und Qualifizierung des Stößensees und der Jürgenlanke als Wassersportstandorte.
- Vorrangige und gezielte Beseitigung des Leerstandes bei den Sammelsteganlagen.
- Gestalterische und technisch-funktionale Aufwertung sowie ggf. Erweiterung vorhandener Sammelsteganlagen, Sicherung und Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung und Anbindung
- Zusammenfassung von Einzelstegen zu Sammelstegen an Standorten mit optimalen Infrastrukturmöglichkeiten
- Bedarfsabhängige Errichtung neuer Sammelsteganlagen als Ausweichstandorte für umzusetzende Liegeplätze, gezielte Angebote an Wassersportler auf problematischen Standorten
- Schaffung von attraktiven Winterlagerkapazitäten außerhalb der Uferzonen (auf gewerblichen Lager- und Hafentflächen)
- Modellhafte Verknüpfung von öffentlichen Ufergrünzügen mit Wassersportschwerpunkten in Abhängigkeit von den Grundstücksverhältnissen

- Außerhalb der vorhandenen Steganlagen konsequenter Schutz und Entwicklung der Ufervegetation, sowie der natürlichen Land-Wasser Übergänge, Stärkung der Funktion als Verbindungsbiotop entlang des Ufers
- - partielle Öffnung der Ufer für die öffentliche Erholung in Form von Aussichtsstegen.

Schwerpunkt Wassertourismus im Bereich Jürgenlanke

- Schaffung weniger Tagesliegeplätze und gezielte Einbindung in ein Wassertourismuskonzept Berlin

Vorrangfunktion Landschaftspflege entlang der Unterhavel (einschließlich Biotop- und Ressourcenschutz und landseitiger Erholungsvorsorge)

- Rückentwicklung problematischer Anlagen nach den fachgesetzlichen Vorgaben (keine weitere Verlängerung, Verweis der Antragsteller auf benachbarte Anlagen, Vollzug von Abrissverfügungen)
- Uferrenaturierung in Abhängigkeit von den Standortgegebenheiten (Röhricht bzw. Auwald), Bündelung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne eines Flächen-Pools
- Lenkung der landseitigen Erholung in Abhängigkeit von den ökologischen Empfindlichkeiten

5.2.3 Kanäle (Hohenzollernkanal, Westhafenkanal, Charlottenburger Verbindungskanal und Landwehrkanal)

Kurzcharakteristik und Entwicklungsziele:

- unter verkehrstechnischen und stadttechnischen Gesichtspunkten ausgebaute kanalartig befestigte Wasserwege mit einer durchschnittlichen Breite von 50 – 65 Metern beim Hohenzollern- und Westhafenkanal, sowie von etwa 30 m beim Charlottenburger Verbindungskanal und Landwehrkanal
- Der Hohenzollernkanal hat eine hohe Bedeutung als großräumige gewässerbegleitende Fahrradroutenverbindung ('Jungfernhaideweg') Er verbindet u.a. den als Landschaftsschutzgebiet festgesetzten Volkspark Jungfernhaideweg mit dem ebenfalls als Landschaftsschutzgebiet festgesetzten Volkspark Rehberge. Der Kanal ist nach Landschaftsprogramm ebenfalls als Landschaftsschutzgebiet geplant. Er hat eine wichtige Biotopverbundfunktion für Arten der Gewässerränder. An der Nordseite des Hohenzollernkanals weist das Landschaftsprogramm eine zu entwickelnde Grünverbindung unter Einbeziehung der angrenzenden Parkanlagen und Grünflächen aus.

- Die Freiflächen um den Hohenzollernkanal stellen die Fortsetzung der Jungfernheide dar und gewährleisten damit wichtige Belüftungsfunktion für die Berliner Innenstadt. Nach dem Landschaftsprogramm sind sie deshalb als Vorranggebiet zum Klimaschutz klassifiziert.
- Am Hohenzollernkanal ist die öffentliche Zugänglichkeit auf der Südseite durch die parallel verlaufende Straße des Saatwickler Damms gegeben, wobei hier auf Grund des Verkehrsaufkommens die Erholungsqualität sehr eingeschränkt ist. Die Ufer sind zu mehr als $\frac{3}{4}$ wasserdurchlässig mit einem schrägen Verbau versehen, wodurch die technische Kanalfunktion etwas in den Hintergrund tritt. Eine Ausnahme bildet der Baustoffumschlag an der nördlichen Seite des Hohenzollernkanals östlich des Festplatzes.
- Der Hohenzollernkanal stellt für alle Wassersportler die die Berliner Innenstadt durchqueren die kürzeste und schnellste Verbindung zum Revier Oberhavel dar. Der Hohenzollernkanal hat im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf eine Länge von etwa 4,2 km.
- Der Westhafenkanal ist überwiegend mit Raupflaster und Packlage verbaut. Bedingt durch die jüngst erfolgte Profilverbreiterung fehlt insbesondere auf der Nordseite prägender Altbaumbestand. Die Nähe zur Stadtautobahn mindert deutlich die Aufenthaltsqualität. Die Südseite des Westhafenkanals ist mit Ausnahme des Kleingartengeländes von Gewerbegrundstücken belegt. Das gesamte Umfeld des Westhafenkanals und seine Vorrangfunktion als direkte Verbindung zum Westhafen verleihen ihm ein überwiegend rein verkehrstechnischen Charakter ohne ein besonderes Erlebnispotential für Wassersportler und Wassertouristen. Der Westhafenkanal hat im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf eine Länge von etwa 2,3 km.
- Der Charlottenburger Verbindungskanal wird beidseitig von Straßen gesäumt, auf der westlichen Seite befinden sich zum Teil Uferterrassen oder Uferwege. Das Umfeld reicht von denkmalgeschützten Gartenanlagen über Kleingärten, öffentlichen Schulstandorten bis hin zu Dienstleistungsnutzungen und Anlagen der technischen Infrastruktur. Dies verleiht dem Kanal ein sehr heterogenes Stadt- und Landschaftsbild. Der Charlottenburger Verbindungskanal hat eine Länge von etwa 1,5 km.
- Der Landwehrkanal besitzt durch den südlich verlaufenden Ufergrünzug mit Aussichtsterrassen sowie die begrünten Böschungen an der Nordseite eine relativ gute stadtlandschaftsräumliche Einbindung. Die Ufer sind etwa zur Hälfte mit niedrigen Spundwänden und zur anderen Hälfte mit schrägem Verbau befestigt. Beidseitig des Landwehrkanals befinden sich zum einen denkmalgeschützte Baubereiche sowie zentrale Einrichtungen der Stadt Berlin wie die Technische Universität. Das Areal der Spreestadt Charlottenburg befindet sich an der Stelle, wo sich Spree und Landwehrkanal auf nur 300 Metern nähern. Der Landwehrkanal hat im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf eine Länge von etwa 1,1 km.
- Der Landwehrkanal zählt zur Hauptfahrroute für die Berliner Fahrgastschifffahrt (Innenstadtroute). Die begrenzten Abmessungen der Schleuse führen unter anderem dazu, dass die Güterschifffahrt keine Bedeutung im Landwehrkanal hat.
- keinerlei Liegeplätze am Hohenzollernkanal, drei Längsliegeplätze am Westhafenkanal sowie öffentliche Warteplätze für die Schleuse; ein gewerblicher und ein öffentlicher Anleger (Wasserschutzpolizei) im Charlottenburger Verbindungskanal, sowie zwei Anleger bzw. Warteplätze im Landwehrkanal. Alle Anleger und Stege werden von der Berufs- oder Fahrgastschifffahrt genutzt, für Wassersportfahrzeuge gibt es keinerlei Liegeplätze.
- Bundeswasserstraße/Gewässer I Ordnung, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nach Binnenschifffahrtsstraßenordnung von 8 – 12 km/h.
- Die Kanalstrecken stellen Prioritätsflächen für den Biotopschutz und Biotopverbund dar und sollen in Abhängigkeit von den Möglichkeiten renaturiert werden. Sie haben eine wichtige Verbindungsfunktion für Arten der Gewässerränder.

- Den Kanälen weist das Landschaftsprogramm eine wichtige Grünverbindungsfunktion zu, hohe Bedeutung aller Kanäle für die Erholungsvorsorge als zentrale Grünverbindungen
- Schaffung durchgehender Ufergrünzuges mit Verknüpfungen zu den angrenzenden Stadtquartieren
- Erhalt und Entwicklung markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung, gestalterische Aufwertung der gewerblichen „Hinterhofsituationen“
- Das gesamte Innenstadtgebiet ist als Vorranggebiet Luftreinhaltung nach dem Landschaftsprogramm ausgewiesen. Gerade innerhalb der Gewässer, die als Frischluftschneisen fungieren, ist deshalb der Immissionsschutz besonders zu gewährleisten.
- Vertiefende Standortuntersuchungen im Fall möglicher Umstrukturierungen im Bereich BEWAG-Gelände und GASAG-Gelände
- Schutz und Entwicklung des Uferbewuchses, Erhalt bzw. Wiederherstellung der natürlichen Land-Wasserübergänge

Vorrangfunktionen:

Vorrangfunktion Wassersport im Bereich des Hohenzollernkanals (unter Berücksichtigung der Belange von Biotop- und Ressourcenschutz sowie der landseitigen Erholungsvorsorge und des Landschaftsbildes)

- Sicherung und Qualifizierung des Hohenzollernkanals als Trainings- und Wettkampfstrecke des Landesleistungszentrums Rudern, gestalterische und technisch-funktionale Aufwertung sowie ggf. Erweiterung vorhandener Steg- und Wettkampfanlagen, Sicherung und Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung und Anbindung
- verstärkte touristische Vermarktung dieser Einrichtung des Leistungssportes.

Schwerpunkt Wassertourismus

- Einrichtung von wenigen Tagesliegeplätzen im Bereich Spreestadt Charlottenburg und Einbindung in ein Wassertourismuskonzept Berlin
- Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Spreestadt Charlottenburg sollten Möglichkeiten für eine stärkere Verzahnung von Spree und Landwehrkanal durch Grünverbindungen genutzt werden. Möglichkeiten für zusätzliche Längsanleger für Wassersportler oder Wassertouristen sind auf Grund der Profillbreite und der hohen Frequentierung durch Fahrgastschiffe nur im geringen Umfang gegeben. Hier könnte lediglich das Umfeld der Unterschleuse, wo sich bereits jetzt Hausboote befinden, für eine Weiterentwicklung genutzt werden.
- bevorzugte Entwicklung der Kanäle für die Fahrgastschiffahrt und mit Einschränkungen für den Wassersport/-tourismus (in Abhängigkeit von den schiffahrtstechnischen Notwendigkeiten)

- gestalterische Aufwertung des Zusammenflusses von Spree, Landwehrkanal und Charlottenburger Verbindungskanals über zusätzliche Brückenverbindungen und Ufergrünzüge.
- Bedarfsabhängige Errichtung neuer Steganlagen an den verbauten Kanaluferräumen
- Im Charlottenburger Verbindungskanal sind langfristig Längsanleger für Wassersportler denkbar, wenn es gelingt im Sinne des Wasserlagenentwicklungsplanes beide Uferseiten als Rückrat eines neuen Stadtquartiers in der historischen Mischung von Wohnen und Dienstleistungen zu entwickeln. Die Anlage von Längsstegen kann in diesem Bereich nur in enger Verknüpfung mit langfristigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen gesehen werden.

Vorrangige Verkehrs- und Orientierungsfunktion

- Aufgrund der z.T. sehr geringen Profilbreiten, der hohen Verkehrsfrequenzen und der Zusammenflüsse bzw. Einmündungsbereiche bestehen sehr hohe Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Wassertouristische oder wassersportliche Angebote können deshalb nur entwickelt werden, soweit eine schiffrechtsrechtliche Unbedenklichkeit besteht.
- Vorrangige Verkehrsfunktion besonders im Vor- und Umfeld der Schleuse Plötzensee (Halte- und Liegeplätze, schleusentechnische Anforderungen). Längsanleger für den Wassersport oder für den Wassertourismus sind auf Grund der Profilbreiten, der Verkehrsfunktion, sowie des landschaftlichen und städtebaulichen Umfelds im Hohenzollernkanal nicht möglich aber auch nicht sinnvoll. Zu denken ist allenfalls an eine Aufwertung des Plötzenseer Kolks, unter der Voraussetzung, dass hier für die vorhandene desolate Hausbootsituation Lösungen gefunden werden.
- Der Westhafenkanal hat auf Grund seines verkehrstechnisch und industriell geprägten Umfelds und der zentralen Verbindungsfunktion zum Westhafen keine nennenswerten wassertouristischen oder wassersportlichen Entwicklungspotentiale. Ihm wird künftig wohl auch lediglich eine Transitfunktion zuzumessen sein.

5.2.4 Grunewaldseenkette einschließlich Lietzensee

Kurzcharakteristik und Entwicklungsziele:

- Landschaftsräumliche Lage der Seen in der sogenannten „Grunewaldseen-Rinne“ in Nordost-Südwest-Ausrichtung innerhalb der Teltow-Hochfläche mit einem allmählichen Übergang von der Innenstadt (Lietzensee) über den äußeren Stadtrand mit offener Bebauung bis hin zum Außenraum (Grunewaldsee).
- Innerhalb der Grunewaldseenkette umfasst der Herthasee mit 1,2 ha die kleinste Wasserfläche, gefolgt vom Königssee mit 2,2 ha, dem Dianasee mit 2,4 ha, dem Hubertussee mit 2,5 ha, sowie dem Lietzensee Süd mit 2,7 ha und dem Lietzensee Nord mit 3,6 ha, sowie dem Hundekehlesee mit 7 ha und dem Grunewaldsee mit 16 ha Wasserfläche.
- Bei allen Seen handelt es sich um Gewässer 2. Ordnung. Die Unterhaltungspflicht der Ufer ist abhängig von den jeweiligen Eigentumsverhältnissen. Die mittlere Breite der Gewässer beträgt zwischen 40 und 50 Metern beim Hertha-, Hubertus- und Dianasee sowie etwa 80 bis 100 Meter beim Lietzensee, Halensee und Königssee. Hundekehlesee und Grunewaldsee haben mit etwa 170 Metern mittlerer Breite die größten Breitenausdehnung.
- die geringe Ausdehnung der Seen (ca. 1,2 ha beim Herthasee bis ca. 16 ha beim Grunewaldsee) bedingt eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen der Gewässerökologie und des Landschaftsbildes; damit verbunden sind hohe Anforderungen an die Umweltverträglichkeit vorhandener und geplanter Nutzungen; nach dem Landschaftsprogramm hat der Schutz von Arten feuchter und nasser Standorte Priorität.
- Landesgewässer/Gewässer II. Ordnung, keine schiffbaren Gewässer (keine Motor- oder Segelboote zulässig), nur Boote ohne eigenen Antrieb (Ruderboote, Paddelboote etc.)
- Die Anzahl der Liegeplätze beträgt je nach See zwischen 0 und 35 Plätzen. Bei den Liegeplätzen handelt es sich überwiegend um kleine Steganlagen/Einzelstege im privaten Besitz. Größere Stegeinheiten finden sich einzig am Hubertussee und Hundekehlesee.
- Bezüglich der öffentlichen Zugänglichkeit weist der Lietzensee und der Grunewaldsee mit fast 100 % die besten Werte auf. Es folgen der Hubertussee mit 70 %, der Königssee mit 54 % der Hundekehlesee mit 42 % der Dianasee mit 33 % sowie der Halensee mit 34 % und der Herthasee mit 17 %.
- Schutz und Entwicklung der Ufervegetation (Röhricht, Feuchtwiesen oder Bruchwald in Abhängigkeit von den Standortfaktoren), Erhalt bzw. Wiederherstellung der natürlichen Land-Wasserübergänge
- Alle Grunewaldseen haben aufgrund ihrer Lage in den durchgrünzten Vorortgebieten eine wichtige Klimaschutzfunktion. Der Lietzensee fällt zusätzlich in das Vorranggebiet Luftreinhaltung. Der Grunewaldsee liegt zudem im Vorranggebiet Bodenschutz.
- Schaffung zusammenhängender unverbauter Uferabschnitte zur Verbesserung der Gewässerökologie und des Landschaftsbildes, Verbesserung der Wasserqualität durch ein umfassendes Maßnahmenkonzept, wie es die inzwischen ausgelaufenen Wasserbewirtschaftungspläne vorsahen.
- Erhalt und Entwicklung markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung. Die Villenbebauung im Umfeld der Grunewaldseen ist als besondere und typische Siedlungsgrünstruktur zu bezeichnen, die als solche zu erhalten ist.

- Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Uferzonen für die naturbezogene Erholung. Entlang der Grunewaldseen stellt das Landschaftsprogramm auf jeweils einer Uferseite eine Grünverbindung dar. Diese Grünverbindung ist ein wichtiges Bindeglied zwischen dem Volkspark Wilmersdorf und dem Berliner Forst Grunewald, bzw. vom Lietzenseepark ebenfalls in den Außenbereich.
- Unter Biotop- und Artenschutzgesichtspunkten sind die Grunewaldseen möglichst barrierefrei untereinander zu vernetzen. Hierzu tragen renaturierte Ufer und durchgrünte Gärten wesentlich bei. Der Grunewaldsee wird in der ökologischen Wertigkeit vom Landschaftsprogramm am höchsten eingestuft. Teilflächen sind als Naturschutzgebiet und als Prioritätsflächen für die vorrangige Entwicklung von Arten feuchter und nasser Standorte ausgewiesen.

Vorrangfunktionen:

Vorrangfunktion Naturschutz- und Landschaftspflege bei allen Seen (einschließlich Biotop- und Ressourcenschutz und landseitiger Erholungsvorsorge)

- Rückentwicklung problematischer Anlagen nach den fachgesetzlichen Vorgaben (keine weitere Verlängerung, Verweis der Antragsteller auf andere Reviere, Vollzug von Abrissverfügungen)
- Uferrenaturierung in Abhängigkeit von den Standortgegebenheiten (Röhricht, Feuchtwiesen bzw. Bruchwald), Bündelung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne eines Flächen-Pools
- Lenkung der landseitigen Erholung in Abhängigkeit von den ökologischen Empfindlichkeiten

5.3 Erfordernisse und Maßnahmen

Zur Umsetzung und Absicherung der Entwicklungsziele der Steganlagenkonzeption für die Gewässer des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin sowie zur Präzisierung und Beurteilung von Anträgen für bauliche Anlagen an/in Gewässern gemäß §§ 62 ff Berliner Wassergesetz (BWG) bedarf es ggf. ergänzender Maßnahmen.

Als Maßnahmen sind dabei u.a. zu nennen:

- Ordnungspolitische Maßnahmen

Für den Fall, dass bestehende Wassersporteinrichtungen offensichtlich nicht den geltenden Umweltstandards und der erteilten Genehmigung entsprechen, sind hier entsprechende Anordnungen zu treffen. In diesem weiten Feld müsste jedoch die Behörde von selbst durch eigene Recherchen oder Hinweise anderer tätig werden, um dem Vollzugsdefizit zu begegnen. Das vorhandene Rechtsinstrumentarium ist dabei voll anzuwenden.

- Maßnahmen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens

- Auslaufende Genehmigungen werden nicht verlängert
- Auslaufende Genehmigungen werden mit zusätzlichen Auflagen verlängert
- Bei neuen Anträgen wird die Genehmigung versagt
- Bei neuen Anträgen wird die Genehmigung mit/ohne Auflagen erteilt

vgl. dazu auch das Ablaufdiagramm „Genehmigungsverfahren“ im Kap. 3.

- Auflagen

Bei der Erteilung von Auflagen im Rahmen der Verlängerung auslaufender Genehmigungen oder bei Anträgen für neue Anlagen kommen insbesondere in Betracht:

- Auflagen zur Größe bzw. zu den Abmessungen von Stegen:
 - Reduktion der Steglängen
 - Reduktion der Stegbreiten
 - Begrenzung der Anzahl der Liegeplätze
 - Auflagen bezüglich zusätzlicher Ausbauten wie z. B. Aussichtsplattformen, Sonnendecks etc.
- Auflagen zum Standort:
 - Auflagen zum Standort des/der Stege(s) auf dem Grundstück,
 - Auflagen zur konkreten Position des Bauvorhabens,
 - Begrenzung der Uferlänge, die in Anspruch genommen werden soll,

- Begrenzungen der Flächennutzung landseitig, die für das Vorhaben in Anspruch genommen werden soll.

- Auflagen zur Bauweise:
 - ggf. Auflagen bezüglich des gewählten Stegsystems (Feststeganlagen,/ Schwimmstege) wegen des Einfügebotes in das Umfeld,
 - ggf. Auflagen zur Materialauswahl bzw. zur Oberflächenbehandlung (z. B. Farbauswahl),
 - Auflagen bezüglich Eisfreihalteanlagen.

- Umwelt- und Naturschutzrechtliche Auflagen:
 - ggf. Nachweis der durch die vorgesehene Baumaßnahme zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft
 - Auflagen bezüglich erforderlicher Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen,
 - ggf. Festsetzung von Beiträgen zu einem spezifischen Ökopool bzw. Ökokonto,
 - ggf. Auflagen bezüglich vorzulegender Prüfzeugnisse über die Umweltverträglichkeit von verwendeten Materialien, insbesondere verwendeter Farbanstriche für die Bauwerke im bzw. am Wasser.

Im Rahmen der Darstellung des Genehmigungsverfahrens wird im Sinne der Beschleunigung des Antragsverfahrens zudem darauf hingewiesen, wie das Verfahren effizient und transparent von der Behörde und den Antragstellern gestaltet werden sollte.

- Weitere Maßnahmen

Welche optimalen Standortkombinationen und Lösungsvorschläge es im konkreten Einzelfall eines Wasserstandortes gibt, kann auf der Maßstabsebene 1 : 10.000 bzw. 1 : 5.000 in der Stegekonzeption nicht dargestellt werden. Dies bleibt der Bewertung im Rahmen des Antragsverfahrens vorbehalten.

- Umweltpädagogische Maßnahmen

- Durch entsprechende Informationen werden die Uferanrainer auf ein umweltgerechtes Verhalten hingewiesen (z. B. Faltblätter, Info-Schreiben).
- Durch entsprechende Wettbewerbe oder Prädikate/Zertifizierungssysteme („Blauer Engel“ etc.) und sonstige Markenzeichen wird in Zusammenarbeit mit den Uferanrainern eine nachhaltige Nutzung der Gewässerregion angestrebt.
- Regelmäßige, gemeinsame Info- und Fortbildungsveranstaltungen unter dem Motto „Der Wassersport beteiligt sich am Umweltschutz und an der Umweltvorsorge“ mit den Wassersportverbänden und den ansässigen Vereinen, und schließlich

- sollten mit dem Landessportbund (LSB) im zwei- bis dreijährigen Rhythmus zentrale Podiums- und/ oder Kongressveranstaltungen – möglichst mit Medienbeteiligung – abgehalten werden.

–

5.4 Bewertung von unterschiedlichen Stegbauweisen sowie Eisfreihalteanlagen¹⁶

Stegsysteme

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen Feststeganlagen und Schwimmstegsystemen (Modullösungen). Eine Auswertung der vorhandenen Unterlagen und eine ausführliche Befragung u.a. von Herrn ARMIN BUCHARDI (Vorstandsmitglied des WIRTSCHAFTSVERBANDES WASSERSPORT E.V. sowie Steganlagenhersteller und -betreiber) ergibt, dass die im Untersuchungsraum anzutreffenden Steganlagen überwiegend als Feststeganlagen ausgeführt sind. Nach Angaben des WIRTSCHAFTSVERBANDES WASSERSPORT E.V. ist in Berlin insgesamt ein Anteil an Feststeganlagen von 50 % zu konstatieren.

Dies rührt unter anderem auch daher, dass das Unternehmen BUCHARDI einer der wesentlichen Marktführer beim Steganlagenbau und -vertrieb im Raum Berlin (zunehmend auch im Raum Brandenburg) ist. Die Nachfrage und der Erwerb von Steganlagen wird hier überwiegend von Feststeg-anbietern bestimmt.

Der Anteil der Schwimmstege in Modulbauweise ist daher im Untersuchungsraum relativ gering. Im Land Berlin insgesamt dagegen, insbesondere in der östlichen Hälfte der Stadt, sind die Wachstumsraten für Schwimmstege erheblich.

Dies liegt insbesondere an den relativ günstigen Herstellungskosten für Schwimmsteganlagen, wodurch Investitionsentscheidungen auch bei geringer Kapitalausstattung von Betreiberfirmen möglich sind. Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass über längere Zeiträume gesehen Schwimmsteganlagen aufgrund ihrer höheren Unterhaltskosten und kürzeren Lebensdauer gegenüber Feststeganlagen als wesentlich unwirtschaftlicher eingeschätzt werden müssen.

Dass Investitionsentscheidungen, insbesondere in den neuen Bundesländern und hier vor allem in Brandenburg, häufig zu Gunsten von Schwimmstegen ausfallen, hat eine Ursache auch darin, dass die dort zur Verfügung stehenden Fördermittel für Wassertourismuseinrichtungen in der Regel kurzfristig abgerufen werden müssen. Schwimmstege und deren Module sind hinsichtlich der Lieferzeiten quasi in Wochenfrist oder manchmal sogar in Tagesfrist abrufbar und schnell installiert. Die komfortableren, vor allem langfristig haltbareren Feststeganlagen dagegen bedingen eine längerfristige Planung und sind auch mit Lieferengpässen behaftet.

Des Weiteren ist eine Entscheidung zwischen Feststeganlagen und Schwimmstegsystemen von der Höhe der Wasserstandsschwankungen abhängig. So ist bei Wasserstandsschwankungen von ≥ 1 m in der Regel der Einsatz von Schwimmstegen angezeigt, weil Feststegsysteme die Flexibilität der Anpassung an die großen Wasserstandsunterschiede nicht besitzen, wodurch sich Komforteinschränkungen ergeben.

Wenngleich im Bereich der Unterhavel gelegentlich Wasserstandsschwankungen von etwas mehr als 1 m auftreten können, haben sich im Bereich der Charlottenburger Ufer zunehmend Feststeganlagen durchgesetzt.

¹⁶ Da die folgenden Ausführungen grundsätzlichen Charakter besitzen und von Einzelstandorten im wesentlichen unabhängig sind, wurde dieses Kapitel weitgehend übernommen aus dem für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin erarbeiteten Gutachten SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: Steganlagenkonzeption für die Gewässer des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Februar 2002.

Materialwahl

Die Feststegsysteme im Untersuchungsraum sind weitestgehend in Stahlbauweise ausgeführt. Dabei sind die einzelnen Stahlelemente einschließlich der zu rammenden Pfosten feuerverzinkt und miteinander verschweißt.

Vereinzelt sind auch Aluminiumstege anzutreffen, die jedoch nicht mehr als 10 % der gesamten Stege ausmachen. Aluminiumstege sind relativ anfällig gegen mechanische Belastungen und erfordern einen hohen Pflegeaufwand. Insbesondere in kalten Wintern mit dicker Eislage, die durch Schollenbildung und erneutes Überfrieren Packeischarakter bekommen kann, sind Aluminiumstege nicht angezeigt. Daher ist es hier üblich, dass Aluminiumstege ebenso wie die Boote im Winter entfernt und landseitig gelagert werden.

Ältere Steganlagen und einzelne kleinere Steganlagen, häufig auf privaten Grundstücken, sind oft in Holzbauweise ausgeführt. Hierbei wird in der Regel Hartholz verwendet, das importiert werden muss, weil einheimische Hölzer bei ständig wechselnden Wasserstandsschwankungen relativ schnell faulen und zwingend einer Schutzbehandlung bedürfen. Diese Schutzbehandlung ist unter Umweltgesichtspunkten als sehr problematisch anzusehen, so dass auch aufgrund der zunehmend fehlenden Genehmigungsfähigkeit behandelter Hölzer, die ständig im Wasser stehen, vermehrt Edelhölzer zum Einsatz kommen.

Auch die großen Dalben, an denen die Personenschifffahrt festmacht, sind zunehmend in Metall ausgeführt; die früheren Holzdalben werden nach und nach ausgetauscht. Angemerkt werden muss an dieser Stelle, dass sich dies im Küstenbereich der Nord- und Ostsee anders darstellt: Dort sind feuerverzinkte Stahldalben und -pfosten in der Regel nicht einsetzbar, weil sie der Korrosion durch das ständige Salzwasser anheimfallen, so daß dort nach wie vor mit Holzdalben und Holzpfählen gearbeitet wird. Dabei werden der relativ häufige Austausch der Elemente und der hohe Pflegeaufwand in Kauf genommen.

Unter Wirtschaftlichkeitserwägungen werden im Binnenland wie im Berlin-Brandenburger Raum bei Investitionen zunehmend Stahlstege in Feststeganlagen verwendet.

Die früher üblichen Verschraubungen und Nietungen werden heute nicht mehr angewendet, weil hier an den Schnittstellen ständige Ansatzpunkte für Korrosion anzutreffen waren. Deshalb wird auch hier grundsätzlich verschweißtes Material zum Einsatz gebracht.

Oberflächenbehandlung

Neben dem Feuerverzinken der Stahlelemente und dem Verschweißen an Stelle von Nieten und Verschrauben werden nach Angaben von Herrn BUCHARDI in fast allen Feststeganlagen Farben der Firma LECHLER CHEMIE als Anstriche verwendet, insbesondere in den Farbtönen Silbergrau und Graugrün. Andere Farben haben sich nicht durchsetzen können, insbesondere auch vor dem Hintergrund der Genehmigungsaufgaben, denen zufolge sich Stegsysteme farblich in das umgebende Landschafts- und Stadtbild einpassen müssen. Die in anderen Bundesländern zu beobachtenden Tendenzen einer starken Farbgebung und dem Setzen akzentuierender Gestaltungspunkte entlang einer Uferlinie durch Verwendung auch anderer Farben, sind aufgrund der stringenten Genehmigungspraxis in Berlin und Brandenburg nicht anzutreffen. Gleichwohl ist zu beobachten, dass insbesondere bei zugezogenen Nachfragern nach Liegeplätzen „moderne, schöne“ Steganlagen gewünscht werden.

Nach Aussagen des Unternehmers sind die von ihm als Marktführer eingesetzten Anstriche im wesentlichen umweltneutral und auch einer Umweltprüfung unterzogen worden.

Hier sind bei den Einzelfallentscheidungen für die Genehmigung von Steganlagen nach dem BWG ggf. Prüfzeugnisse zu verlangen.

Laufflächen der Stege

Auf direkte Nachfrage machte der Marktführer der Firmen deutlich, dass fast alle von ihm gebauten und vertriebenen Steganlagen mit Gitterrosten aus feuerverzinktem Stahlgitter oder, auf besondere Nachfrage, mit Planken aus Bongossi-Hölzern, in die gegen Glätte eine Kerbung eingearbeitet ist, versehen sind. Im Angebot befinden sich – auch bei anderen Herstellern – hier und da noch Beplankungen aus Kunststoffen, die sich aber am Markt nicht durchsetzen konnten, weil die glatte Oberfläche eine relativ hohe Unfallgefahr bei Nässe und Überfrierungen darstellt und insofern nicht praktikabel sei. Hin und wieder sind einige besonders behandelte Kunststoffe, wie beispielsweise auch bei Schwimmstegen, zum Einsatz gekommen, aber selbst bei Schwimmstegen ist zunehmen zu beobachten, dass die Laufflächen durch Holzbeplankungen oder Gitterroste ergänzt werden. Die Fa. BUCHARDI als Marktführer im Untersuchungsraum bietet die Laufflächen der Bootsstege alternativ auf Wunsch an. Gitterroste oder Bongossi-Hölzer sind bisher auch im Rahmen der Genehmigungsverfahren zustimmungsfähig gewesen.

Die Gutachter merken an dieser Stelle an, dass die Verwendung tropischer Edelhölzer, wie zum Beispiel Bongossi-Hölzer, nicht unproblematisch erscheint. Es muss darauf hingewiesen werden, dass in öffentlichen Ausschreibungen für öffentliche Bauwerke aller Art in der Regel die Verwendung tropischer Edelhölzer beim Baugeschehen ausgeschlossen wird. Im Zuge der Genehmigungsverfahren für Bauwerke an oder in Gewässern gemäß § 62 ff BWG sollte dies gegebenenfalls bei der Genehmigungsabwägung des Antrages mitbedacht werden.

Zusätzliche Anbauteile an den Stegen

Bei der Bestandsrecherche unterschiedlicher Gutachten, Kartierungen und sonstiger Materialien konnte festgestellt werden, dass – besonders in anderen Bundesländern – eine zunehmende Tendenz zu baulichen Erweiterungen von Stegsystemen besteht, die über die eigentliche Lauffläche der Bootsstege hinausgeht.

Im Land Berlin sind nur Sportbootstege genehmigungsfähig, die ausschließlich dem Ein- bzw. Aussteigen aus den Sportbooten bzw. der Ver- und Entsorgung der Boote dienen.

Eisfreihalteanlagen

Zunehmend ist zu beobachten, dass – auch aufgrund mangelnder Winterliegeplätze für die Boote direkt hinter der Uferlinie – Bootsbesitzer, aber auch Betreiber von Sammelsteganlagen für einzelne Boote oder gar für ganze Stegabschnitte Eisfreihalteanlagen installieren, um damit die Möglichkeit zu schaffen, insbesondere große Yachten und Boote im Winter im Wasser zu belassen.

Der Mangel an ausreichenden Angeboten von Winterliegeplätzen für Boote in der Nähe von Hafenbeziehungsweise Sammelsteganlagen führt dazu, dass einige Autoren und Gutachter bei dem immer knapper werdenden Angebot von Winterliegeplätzen den Einsatz von Eisfreihalteanlagen als „innovative Lösungsansätze“ ansehen¹⁷. Auch der WIRTSCHAFTSVERBAND WASSERSPORT EV konstatiert eine zunehmende Nachfrage nach Eisfreihalteanlagen. Dabei wird insbesondere darauf verwiesen, dass sich die Betreiber von Häfen und Sammelsteganlagen zunehmend in einem Ver-

¹⁷ Vgl. MEDIA MARE: „Wasserseitige Nutzungskonzeption für das Entwicklungsgebiet Charlottenburg-Wilmersdorfer See“, Gutachten im Auftrag der WASSERSTADT GMBH BERLIN, Berlin 1998.

drängungswettbewerb miteinander befinden und deshalb ein „modernes Equipment“ häufig eine Wettbewerbsnotwendigkeit ist.

In dem zitierten Gutachten von MEDIA MARE wird auch im Einzelnen beschrieben, welche technischen Möglichkeiten und Systeme von Eisfreihalteanlagen zur Zeit im praktischen Einsatz sind. Hier sind zum einen Besprudelungsanlagen zu nennen, zum anderen werden Pumpenstrahlanlagen beschrieben. Auf die technischen Einzelheiten soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden (vgl. dazu MEDIA MARE, a.a.O., S. 49 ff.).

Aus der Sicht der notwendigen Beurteilungskriterien für die Genehmigung von Eisfreihalteanlagen am und im Wasser muss an dieser Stelle festgehalten werden, dass auch bei den Untersuchungen von MEDIA MARE Einwendungen aus ökologischer und sonstiger Umweltsicht beschrieben werden. In der Gesamtbeurteilung von MEDIA MARE sind diese Beeinträchtigungen jedoch als tragfähig anzusehen; es wird in dem Gutachten unter anderem darauf verwiesen, dass die Herstellerfirmen solcher Anlagen anbieten, die Umweltverträglichkeit dieser technischen Eisfreihaltensysteme deutlich zu machen.

Dem muss aus unserer Sicht jedoch entgegengehalten werden, dass eine Reihe von Stellungnahmen unterschiedlicher Fachbehörden vorliegen, die Eisfreihalteanlagen sehr kritisch beurteilen. So wird u.a. vom Polizeipräsidenten in Berlin deutlich gemacht, dass der Betrieb von Eisfreihalteanlagen in den Schnittstellenbereichen zwischen noch vorhandener Eisdecke und beginnender Eisfreihaltung große Sicherheitsprobleme für Spaziergänger auf dem Eis darstellt, „weil durch die Eisfreihaltung möglicherweise an ungewohnter und unübersichtlicher Stelle Freiwasserstellen vorhanden sind“¹⁸. In dieser Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass eine Überwachung durch die Wasserschutzpolizei für diese Gefährdungspunkte nicht sichergestellt werden kann und dass darüber hinaus von Seiten der Ordnungsbehörde auch Lärmbelästigungen befürchtet werden, die durch die Kompressorgeräusche von Besprudelungsanlagen auftreten können.

Als gravierend sind unseres Erachtens auch die ökologischen Eingriffe in das Lebensgefüge des Wasserkörpers und seiner Ränder einzuschätzen. So wird bereits 1991 vom Fischereiamt geltend gemacht, dass die natürliche Temperaturschichtung des Wasserkörpers durch eine Verwirbelung oder Verströmung nachhaltig verändert wird. Zum einen wird eine Verwirbelung von Sedimenten im Wasserkörper befürchtet und damit auch eine Erhöhung der Nähr- und Schadstoffkonzentration im Wasser vermutet. Weiterhin befürchtet das Fischereiamt eine Beeinträchtigung der Überwinterung der Fische bei Eisfreihaltung mit Druckluft.

Bereits 1993 werden von der Senatsumweltverwaltung nachhaltige Eingriffe im Hinblick auf die Belange des Natur- und Artenschutzes angenommen: fischereibiologische und limnologische Erfordernisse, insbesondere die Struktur der Klein- und Kleinstlebewesen, würden durch die Verwirbelungen und durch die Änderung der Temperaturschichtung nachhaltigen Veränderungen unterworfen, die auch zu Veränderungen im Ökosystem dieses Wasserraumes führen werden.

In Anbetracht diese Befürchtungen und fachlichen Annahmen sehen die Gutachter einen Untersuchungsbedarf, um die tatsächlichen Auswirkungen gerichtsverwertbar festzustellen. Bereits jetzt lassen jedoch die fachlichen Einwendungen die reservierte Haltung der Genehmigungsbehörden gegenüber der Genehmigung von Eisfreihalteanlagen als berechtigt erscheinen.

Um die Problematik immer knapper werdender Winterlager, insbesondere in den attraktiven innerstädtischen Bereichen einer Lösung zuzuführen, könnte überlegt werden, ob an Schwerpunktbereichen, an denen erst jetzt eine intensive Sportbootnutzung in Aussicht genommen wird, an der einen oder anderen Stelle ein eisfreier Wassersporthafen angeboten werden kann. Dies wäre insbesondere an verspundeten Kanalabschnitten vorstellbar, an denen ökologische Wertigkeiten – auch im Wasserkörper selbst – gegenüber anderen Uferabschnitten geringer eingeschätzt werden können. An diesen Stellen, insbesondere auch da, wo nach wie vor Einleitungen mit erwärmten

¹⁸ Vg. Stellungnahme des Polizeipräsidenten in Berlin vom 12.10.93.

Kühlwasser u. ä. stattfinden, ist relativ kostengünstig eine Eisfreiheit eines Sportboothafens denkbar.

Als Fazit im Hinblick auf die Frage der Eisfreihalteanlagen kann gesagt werden, dass im Grundsatz - insbesondere in den natürlich belassenen Uferabschnitten - Eisfreihalteanlagen die ausgesprochene Ausnahme sein müssen. Insofern sind Einzelanträge für solche Anlagen in der Regel schwerer fachlich zu begründen; vielmehr kann angenommen werden, dass im Hinblick auf eine gegebenenfalls politische Notwendigkeit im Einzelfall Genehmigungen ausgesprochen werden.

6 Wassertourismus im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

Die Nutzung der Wasserflächen und der Uferbereiche zu Erholungszwecken ist von außerordentlicher Vielfältigkeit. In Abhängigkeit des jeweiligen Gewässerabschnittes finden Erholungssuchende ein Areal vor, in dem jegliche Arten von Freizeitgestaltung und Leistungssport verwirklicht werden können, die in Verbindung mit Binnengewässern stehen.

Hierzu zählen neben den Wassersportarten Rudern, Segeln, Windsurfen, Motoryacht- und Kanuwassersport, Angeln, etc. auch die Nutzung von Wasser- und Uferbereichen zum Schwimmen und Sonnen an öffentlichen und den sogenannten „wilden“ Badestellen sowie in den Freibädern. Darüber hinaus ist die Nutzung der Uferbereiche für Wanderungen und Spaziergänge zu nennen, die wegen der u.a. auch wertvollen Kulturgüter an den Uferbereichen wie Schlössern und Parkanlagen, alte historische Industrie- und Gewerbebauten usw. an Attraktivität ihresgleichen suchen.

Der Wassersport hat sich in Deutschland in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. Nach einer Studie des BAT FREIZEITFORSCHUNGSINSTITUTES in Hamburg hat sich die Zahl der Wassersportler in Deutschland von 9,5 Mio. 1994 auf 17,1 Mio. 1999 nahezu verdoppelt¹⁹. Diese Entwicklung und die vom Freizeitforschungsinstitut und auch anderen wissenschaftlichen Einrichtungen und wissenschaftlichen Instituten erwarteten weiteren Wachstumszahlen machen deutlich, dass aufgrund des veränderten Freizeitverhaltens im Zusammenhang mit der Gewässernutzung die Nachfrage nach Wassersportnutzungsmöglichkeiten steigen wird.²⁰

Die Entwicklungen zeigen darüber hinaus, dass sich dieser Bereich zu einem ernstzunehmenden Wirtschaftssektor entwickelt hat, der neben der ortsgebundenen Betätigung des Wassersportes auch das Wasserwandern und den Wassertourismus als immer stärker wachsendes Segment erkennen lässt.

Dieser Umstand führte bereits in den vergangenen Jahren dazu, dass sich neben den traditionellen Schwerpunktregionen des Wassersportes und des Wassertourismus, wie zum Beispiel großen Regionen in Mecklenburg-Vorpommern (Müritz, Oberhavel, Ostseeküste etc.), zunehmend auch andere Bundesländer dem Bereich des Wassertourismus mit seinem hohen wirtschaftlichen Entwicklungspotential zuwenden.

Besonderes deutlich wird dies im Nachbarland Brandenburg, in dem der umfassende „Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburgs“ unter anderem auch ein Hauptaugenmerk auf die „Schaffung einer bedarfsgerechten Infrastruktur ... für den Wassertourismus sowie die gewässerbezogene Erholung ...“ legt²¹. Der Umstand, dass beispielsweise auch das Land Brandenburg den Wassertourismus als einen Wirtschaftsfaktor mit beträchtlichen Wachstumspotentialen ansieht, findet seinen Ausdruck auch darin, dass im Zuge des Förderfächers der einzelnen Förder-

¹⁹ Zit. nach MEDIA MARE, „Kapazitäten und Entwicklungspotentiale wasserseitiger Einrichtungen in Berlin“, im Auftrag des Landes Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie, Berlin, im Juli 2000.

²⁰ Diese grundsätzliche Prognose steht keineswegs im Widerspruch zu den Ausführungen zur Kapazitätsauslastung von Steganlagen im Untersuchungsgebiet. Die Entwicklungsprognose des BAT-Institutes gilt großräumig und über längere Zeiträume. Sie ist auch für den Raum Berlin-Brandenburg zu erwarten. Durch das in näherer Zeit vorhandene Liegeplatzüberangebot im Untersuchungsraum wird sich die prognostizierte Entwicklung hier erst viel später am Markt auswirken. Sie hat keinen Einfluss auf die Steganlagenkonzeption.

³ Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg, Teil II, Maßnahmen. Potsdam 1999, S. 3.

programme zur Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft ein besonderer Schwerpunkt auch auf die Förderung des Tourismus und hierbei auch auf die Förderung des Wassertourismus gelegt wird.

Der Einsatz von Fördermitteln des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Brandenburg für den Sektor Tourismus und dort auch für den Sektor Wassertourismus führte dazu, dass eine Reihe von Marinas, Sammelsteganlagen mit privatwirtschaftlichen Betreibern und Erweiterungen von Steg- und Hafenanlagen von Sportbootvereinen entstanden sind, die auch Gastliegern und Wasserwanderern angeboten werden. Der Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg kann durch seine Entwicklungsaussagen zum Wassersport selbst auch als ein Beitrag für die Entwicklung des Wassertourismus im Land Brandenburg angesehen werden.

Im Land Berlin sind solche Entwicklungen in den vergangenen 20 Jahren nur gelegentlich in der politischen Diskussion der Parteien zu beobachten gewesen. Auch die unterschiedlichen Fachverwaltungen sowohl der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz beziehungsweise (jetzt) Stadtentwicklung, der Senatsverwaltung für Schule, Jugend und Sport und auch der Senatsverwaltung für Wirtschaft haben sich in der längeren Vergangenheit nur sporadisch – und man kann sagen „langzähmig“ – mit diesem Thema befasst.

Erst seit relativ kurzer Zeit wurden vom Wasserschiffahrtsamt öffentliche Anlegestellen im Berliner Raum angeboten, die als öffentliche Sportbootliegestellen explizit für die Verbesserung des Wassertourismus als ein Segment der Tourismusförderung des Landes Berlin angesehen werden. Diese 14 Standorte sind allerdings bereits jetzt schon nicht mehr ausreichend²². Hier wird für den Bereich des Wassertourismus ein großer Bedarf an weiteren Liegeplätzen an attraktiver Innenstadtlage gesehen. Darüber hinaus muss angemerkt werden, dass die städtischen, öffentlichen Liegeplätze in der Regel nur wenig mit wassertouristischer Infrastruktur ausgestattet sind und insofern nicht den modernen Anforderungen entsprechen können.

Kritisch sei angemerkt, dass es die Stadt Berlin beziehungsweise die jeweils zuständigen Senatsverwaltungen lange Zeit versäumt haben, über das Angebot einzelner öffentlicher Bootsiegeplätze hinaus ein in sich geschlossenes und umfassendes Wassertourismuskonzept zu erarbeiten.

Erst in letzter Zeit liegen landesübergreifende Konzepte vor, die sich dem Wassertourismus umfassend widmen.²³ Auf diese Gesamtplanungsansätze wird im Folgenden noch eingegangen werden.

Auch in den Bezirken ist in den letzten 2 Jahren, insbesondere aber in den letzten Monaten eine intensive und breite Diskussion in Gang gekommen, wie mit der Förderung des Wassersports, insbesondere mit dem Wassertourismus wirtschaftliche Wachstumsimpulse erzeugt werden können. Die Bezirke Köpenick und Charlottenburg-Wilmersdorf sind dabei in einer gewissen Vorreiterfunktion. Das Wassertouristische Leitsystem von Köpenick (vgl. Ausführungen weiter unten in diesem Abschnitt) wird jetzt für das ganze Land Berlin übernommen und dabei weiterentwickelt; Die Wassertourismuskonzeption für das Land Berlin vom März 2003²⁴ geht endlich diese Fragen konzeptionell an. Der Bezirk Spandau von Berlin hat schon im Jahr 2001/2002 mit der umfassenden Steganlagenkonzeption auch die Fragestellungen des Wassersports und vor allem des Wassertourismus aufgearbeitet; z.Zt. sind dort vertiefende Standortuntersuchungen zum Wassertourismus in der Bearbeitung.

²² Vgl dazu auch die Studie von MEDIA MARE a.a.O. Berlin, im Juli 2000, S. 42f.

²³ ALBRECHT, J., KONTER, E.; MENZEL, D.; SCHULZ, K.: Wassertouristisches Leitsystem für den Bereich Treptow-Köpenick, Endbericht, im Auftrag des Tourismusvereins Berlin Köpenick-Treptow, Berlin im Oktober 2002.

²⁴ MEDIA MARE, Dörnfeld & Holweg GbR: Wassertourismus-Konzeption für das Land Berlin. Synthesericht. im Auftrage der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen, Berlin im März 2003. Weitere Ausführungen dazu weiter unten in diesem Abschnitt.

Im Folgenden sollen einige wenige grundsätzliche, charakterisierende Aussagen zu den einzelnen Revieren im Untersuchungsgebiet erfolgen. Anschließend werden die Möglichkeiten und Grenzen im Hinblick auf die Kapazitäten der bisher vorhandenen Angebote kurz aufgezeigt. Anschließend wird ausgehend von den überörtlichen wassertouristischen Planungsansätzen der Diskussionsstand im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf aufgezeigt und die daraus abgeleiteten Planungsansätze diskutiert. Und schließlich werden ergänzende wassertouristische Vorschläge durch die Gutachter vorgetragen.

6.1.1 Unterhavel (Stößensee / Schildhorn)

Das Revier der Unteren Havel ist das älteste und wohl auch bekannteste Wassersportrevier Berlins. Das Erscheinungsbild der Unteren Havel wird von einer weit ausladenden Seenlandschaft (Havelseen) geprägt.

Für den Wassersport und Wassertourismus sind in diesem Revier vor allem die Bereiche Schildhorn und Stößensee relevant. Während beispielsweise der Bereich Stößensee als eigentlicher Wassersportschwerpunkt angesehen werden muss (579 Bootslichegeplätze von insgesamt 649 Liegeplätzen im Untersuchungsgebiet) ist der Bereich Schildhorn (mit 64 Liegeplätzen) schon als nachrangiger Standort anzusehen.

Im Hinblick auf die Leerstandsproblematik (vgl. Ausführungen weiter unten) ist für beide Standorte keine Entwicklungsdynamik anzunehmen. Hier kann es nur um „Ertüchtigung“ und qualitätsverbessernde Maßnahmen gehen.

Über die Einrichtung von „öffentlichen Bootslichegeplätzen“ im Bestand bei der Halbinsel Schildhorn ist nachzudenken (vgl. Ausführungen zu öffentlichen Bootslichegeplätzen).

6.1.2 Untere Spree / Kanäle

Im Revier „untere Spree / Kanäle sind im Hinblick auf die Entwicklung des Wassersports und des Wassertourismus nur einige Schwerpunkt- und Entwicklungsräume zu betrachten.

Diese wurden in den vorigen Abschnitten ausführlicher beschrieben und bewertet. Es handelt sich dabei um

öffentliche Bootsanlegestellen

- oberhalb der Schlossbrücke, Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) bei Km 8,20 am linken Ufer, - Bestand -,
- an der Schleuse Charlottenburg, (Vorschlag der Gutachter)
- an der Spreestadt Charlottenburg mit Ufergrünzug (Vorschlag der Gutachter)

kommerzielle wassertouristische Angebote

- Bewag Kraftwerksgelände, BEHALA (Vorschlag der Gutachter)
- Hausboote Unterschleuse Landwehrkanal (nähe Zoo)

6.1.3 Hohenzollernkanal

Der Bereich des Hohenzollernkanal erscheint auf den ersten Blick für den Wassersport und den Wassertourismus als nicht besonders bedeutsam anzusehen sein.

Der Hohenzollernkanal ist jedoch als europaweit einzigartige Trainingsstrecke für den Rudersport zu betrachten. Es ist Landesleistungszentrum und wird als Bundesstützpunkt des Ruderns genutzt. Das Forschungszentrum für Sportphysiologie und Sporttechnik ist daran angeschlossen. Der Hohenzollernkanal wird zudem europaweit als Messstrecke für Forschungszwecke (biomechanische Analysen, Untersuchung von Bootskörpern und Wassertechnik) genutzt.

Die international bedeutsame Trainingsstrecke ist nicht nur Anziehungspunkt für eine Vielzahl von Leistungssportlern, sie ist durch die häufigen nationalen und z.T. auch internationalen Regatten auch ein Anziehungspunkt für Besucher und Zuschauer. Sie hat insofern auch eine Magnetfunktion, die durch die Verknüpfung mit anderen touristischen Angeboten und Dienstleistungen im Bezirk und in Berlin weiter entwicklungsfähig erscheint. Hinweise auf diesem bedeutenden Schwerpunkt sollten im wassertouristischen Leitsystem aufgenommen werden.

6.1.4 Grunewaldseenkette

Die Grunewaldseenkette hat eine hohe Bedeutung als ökologischer Ausgleichsraum für den gesamten südwestlichen Stadtraum. Neben der quartiersbezogenen Erholungsfunktion, der ökologischen Bedeutung der vielfältigen Lebensräume für Flora und Fauna ist dies auch ein besonderes geomorphologische Dokument der Eiszeitlichen Entwicklung. Wenngleich eine beschränkte Zugänglichkeit der Gewässerränder die Erholungsfunktion für die Allgemeinheit einschränkt, so ist der besondere Wert dieser Gewässerrinne für die Gesamtstadt bedeutend.

Aus dem Blickwinkel des Wassersports und vor allem des Wassertourismus hat dieser Raum jedoch keine Bedeutung. Vielmehr ist gerade seine ökologische Funktion und die Qualität des Landschaftsbildes der Seenkette zu schützen und zu erhalten. Der Bestand an Stegen ist hier keinesfalls zu erhöhen; vielmehr muss ggf. ein Rückbau geprüft werden.

Eine wassertouristische Entwicklung hat hier keine Ansatzpunkte und auch keine Verknüpfungsmöglichkeiten. Die behutsame, standortangepasste landschaftsbezogene Erholungsnutzung bleibt hiervon unbenommen.

6.1.5 Fazit

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Euphorie im Hinblick auf eine Entwicklungsdynamik für Sportboothäfen und Sammelsteganlagen verfliegen ist. Der Nachfragedruck hat weitestgehend nachgelassen; vielmehr ist eine zunehmende Problematik bei der Vermarktung bestehender Anlagen festzustellen (Ausgenommen davon ist lediglich das Angebot von kostenlosen, öffentlichen Wassertourismusliegeplätzen für „Kurzzeitparker“ an attraktiven Innenstadtlagen). Wenngleich die Vermarktungsproblematik im Land Berlin noch nicht solche zum Teil dramatischen Ausmaße

annimmt, wie in den neuen Bundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, so kann die Situation insgesamt doch dafür genutzt werden, eine Entwicklung der Sportbootliegeplätze und der Sammelsteganlagen und Marinas mit „Augenmaß“ anzustreben. Viel mehr als in früheren Jahren müssen die Standorte für die Einrichtung, den Erhalt, und die Weiterentwicklung von Sportboothäfen oder Sammelsteganlagen im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung und der landseitigen Nutzungsentwicklung gesehen werden.

Wenn es gelingt, Uferbereiche, die durch Röhricht und Schwimmblattpflanzenbestände, durch relativ gut erhaltene Weichholzaureste oder durch besondere Landschaftsformationen mit hoher Reliefenergie, mit prägenden Hangsituationen etc. zu erhalten, wenn darüber hinaus kulturhistorisch bedeutsam geformte Grundstücksbereiche erhalten und wenn der hier und da zu beobachtenden Überformungstendenz durch Steganlagenbau entgegengewirkt werden kann, so können diese Landschafts- und Siedlungsräume wieder ihre Qualität erhalten, die sie einmal hatten, ohne dass an der einen oder anderen Stelle, durchaus auch ein Viewpoint durch das behutsame Einfügen von Steganlagen und Booten ausgeschlossen werden muss.

Die Konzentration des Wassersportes an auch städtebaulich attraktiven Bereichen eröffnet Qualitäten, die den Stadtquartieren ebenso zugute kommen, wie den neu entwickelten Wassersportstandorten.

Insgesamt kann daher sicherlich gesagt werden, dass die ohnehin nicht in den früher angenommenen Größenordnungen anzutreffende Wassersportbootdichte in Zukunft weiter reduziert und abgeschmolzen werden kann, ohne dass damit etwa erhebliche Eingriffe in die berechtigten Wünsche und Nachfragesituation der Bürger notwendig sind. Die vorhandenen Angebote und Potentiale müssen nur neu geordnet und zugeordnet werden.

Die sich abzeichnende Bereitschaft der in diesem Wirtschaftszweig tätigen Unternehmen gegebenenfalls an einer solchen Neuordnung mitzuwirken oder sich dieser zumindest nicht entgegenzustellen, schafft für Berliner Verhältnisse eine neue Situation. Selbstverständlich muss im Einzelfall bei betroffenen Grundstücken oder Vereinsstandorten mit Widerstand gerechnet werden; auch hier ist mit Sicherheit mit dem „St. Florian-Prinzip“ zu rechnen. Insgesamt jedoch ist auch vor dem Hintergrund der Einzelfallentscheidungen der Verwaltungsbehörden bei Anträgen für Bauten an und im Gewässer gemäß § 62 ff Berliner Wassergesetz in Zukunft eine größere Rechtssicherheit und auch ein geringerer kommunalpolitischer Widerstand zu erwarten.

7 Rechtsfragen der Zulassung von Sportbootstegen, sonstigen Anlagen des Wassersports sowie Wassertourismus und Fragen der Ufernutzung

7.1 Genehmigungsverfahren

Genehmigungsverfahren der Wasserbehörde

Seit Erlass des Wassergesetzes im Jahre 1960 war gem. § 85 BWG die für das Wasserwesen zuständige Senatsverwaltung als allumfassende Wasserbehörde auch die Genehmigungs- und Überwachungsbehörde für Sportsteganlagen. Mit Wirkung vom 01.01.2001 ist die Zuständigkeit für die Ordnungsaufgabe auf die Bezirksämter Berlins übergegangen, bei denen diese in der überwiegenden Zahl von den Umweltämtern wahrgenommen wird.²⁵

Diese Zuständigkeitsverlagerung und eine Reihe von Änderungen, die der Vereinfachung des Vollzuges und der Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens insbesondere dienen sollen, sind durch das Neunte Änderungsgesetz vom 09.10.2003 (GVBl. Seite 498 ff.) im Berliner Wassergesetz verankert worden.

Nichtwasserrechtliche Zulassungen

Im Interesse der Vermeidung einer bürokratischen Überregelung ist – wie in anderen Landeswassergesetzen – vorgesehen, dass Anlagen im Gewässer die einer sonstigen behördlichen Zulassung aufgrund des Wasserhaushaltsgesetzes oder des Berliner Wassergesetzes bedürfen, nicht noch eine Genehmigung nach § 62 BWG haben müssen. Bei Anlagen an, also außerhalb des Gewässers genügt schon eine Genehmigung, Zustimmung oder Erlaubnis nach Bauordnungs- oder Gewerberecht als Ersatz für eine wasserbehördliche Genehmigung (§ 62 Abs. 2 S. 3 BWG). Die Genehmigung, die nur auf Antrag erteilt wird und bei der dem Antrag die zur Beurteilung der Maßnahme erforderlichen Pläne (Zeichnungen, Nachweisungen und Beschreibungen) beizufügen sind, wird heute grundsätzlich befristete erteilt und mit Auflagen und Bedingungen versehen (§ 62 Abs. 2 u. 3 BWG).

Spezielle Zulassungs- und Vollzugsregelungen

Von besonderer Bedeutung ist die Bestimmung des jetzt durch das neunte Änderungsgesetz in § 62 Abs.2 S. 4 BWG verankerten Rechtssatzes, der mit dem des Brandenburgischen Wassergesetzes übereinstimmt, wonach Gewässerflächen nur in Anspruch genommen werden dürfen, soweit dies unbedingt erforderlich ist.

Als Konsequenz der Genehmigungspflichtigkeit von Bootsstegen ist im Gesetz (§ 62 Abs. 5 S. 1 BWG) ausdrücklich vorgesehen, dass der Eigentümer seine Anlage bei Erlöschen der Genehmigung auf seine Kosten unter Wiederherstellung des früheren Zustandes zu beseitigen hat. Des Weiteren ist wasserrechtlich eingehend die Überwachung der Anlage gesichert mit der Möglichkeit der Verwaltung, durch Verordnung, dem Eigentümer auf dessen Kosten die Pflicht zur Überwachung seiner Anlage durch Sachverständige aufzuerlegen und hierbei Häufigkeit, Dauer, Art und Umfang der Untersuchung und Überwachung festzulegen (§ 62 Abs. 7 BWG).

²⁵ Verwaltungsreformengesetz vom 25.06.1998 (GVBl. S. 177) i. V. m. der Anlage 2 (Zuständigkeitskatalog für Ordnungsaufgaben Nr. 18 Zif. 11).

Anhörung von Beteiligten

Bei der Durchführung des Verfahrens sind gem. § 28 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG) die Nachbarn vor Genehmigungserteilung zu der geplanten Bootsteganlagen nur zu hören, wenn durch die Neuanlage in die Rechte der Nachbarn eingegriffen wird. Auch bei strenger Auslegung dieser Vorschrift wird eine solche Pflicht zur Anhörung grundsätzlich nur bestehen, wenn die Nachbarn tatsächlich betroffen sein können. Das wird z. B. nur dann der Fall sein, wenn durch die Neuanlage eine Einengung der Zufahrt zu den Stegen der Nachbarn eintreten würde oder die Anlage im unmittelbaren Grenzbereich zu den Nachbarn errichtet werden sollte. Schärfere Anforderungen sind nur da zustellen, wo die Nachbarn als Anlieger auch Gewässereigentümer wie z. B. am Kleinen Wannsee sind.

Durch den Anfang der siebziger Jahre in das Berliner Wassergesetz eingefügten § 62 c BWG war ferner festgelegt worden, dass bei der Anlagengenehmigung von Einzelstegen, insbesondere aber auch von Hafens- und Umschlagstellen im Interesse der Reinhaltung der Gewässer geeignete Einrichtungen zur Aufnahme von flüssigen und festen Abfallstoffen zu fordern sind. Bei bestehenden Anlagen kann eine solche Forderung nachträglich erhoben werden. Weiterhin ist in Abs. 2 des § 62 c BWG festgelegt, dass auf Verlangen der Wasserbehörde der Verbleib der gesammelten Abfallstoffe nachzuweisen ist. Da die Forderung zunächst vor allem als eine solche nach Erfassung von Altölen verstanden wurde, ist nunmehr durch die eingefügten Überschrift zu § 62 c BWG nochmals klargestellt worden, dass eine Einrichtungen zu Aufnahme von Abfallstoffen generell gefordert werden.

Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung der Bundeswasserstraßenverwaltung

Neben der Zulassung einer Sportsteganlage durch die Wasserbehörde ist bei allen Anlagen an Bundeswasserstraßen – das sind in Berlin weitaus über 90 % der schiffbaren Gewässer – eine Genehmigung durch die zuständige Behörde der Bundeswasserstraßenverwaltung, nämlich des örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes, gem. § 31 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) ²⁶ erforderlich. Mit dieser Genehmigung sollen ausschließlich die Belange des Verkehrsweges und der Schifffahrt geschützt werden.²⁷ Die Anlagenerrichtung ist deshalb dem Wasser- und Schifffahrtsamt mit Darlegung der Anlage sowie des Umfanges, des Zwecks und des Ortes der Inanspruchnahme der Wasserstraße anzuzeigen. Die Steganlagenerrichtung bedarf keiner strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung, wenn das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt binnen eines Monats nichts anderes mitteilt. Ist die Genehmigung nach Ansicht des Amtes nicht erforderlich, so ersetzt die Anzeige den Antrag auf Genehmigung (§ 31 Abs. 2 S. 2 WaStrG). Da mit der schiffahrtspolizeilichen Genehmigung lediglich die Vereinbarkeit der Anlage mit dem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand der Bundeswasserstraße und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser geprüft wird, während die wasserbehördliche Prüfung die Vereinbarkeit mit allen Belangen des Wohls der Allgemeinheit, also in einer viel weiteren Umfange, zum Inhalt hat, berührt die schiffahrtspolizeiliche Genehmigung die Genehmigungsbedürftigkeit nach den Landeswassergesetzen nicht. Die Landeswasserbehörden sind deshalb nicht gehindert, die Errichtung von Anlagen einer zusätzlichen, meist erheblich weitergehenden und umfangreicheren Genehmigungserfordernis nach Landeswasserrecht zu unterwerfen, dass de

²⁶ Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) vom 02.04.1968 i .d. V. der Bekanntmachung vom 04.11.1998 (BGBl. I S. 3294) geändert durch Gesetz vom 29.08.1998 (BGBl. I S. 2489).

²⁷ Empfehlungen für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen sind – insbesondere unter Nummer 5 der Empfehlungen der Sportsteganlagen – durch Erlass des Bundesverkehrsministers vom 27.08.1979 den Wasser- und Schifffahrtsämtern als Richtlinie für die Genehmigungspraxis vorgegeben worden.

Wahrung der weitergehenden Gemeinwohlbelange dient, was auch ausdrücklich in § 31 Abs. 6 WaStrG festgelegt ist.²⁸ In dem strom- und schiffahrtsaufsichtlichen Genehmigungen wird deshalb auch immer ausdrücklich daraufhin gewiesen, dass diese nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Verwaltungsakte, also insbesondere nicht die wasserbehördlichen Anlagengenehmigungen ersetzen. Neben der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung erforderlichen Zulassungen, insbesondere die wasserbehördliche Anlagengenehmigung, naturschutzrechtliche, baupolizeiliche oder wegerechtliche Genehmigungen ergehen gesondert und nach eigenem Recht. Erst das Vorliegen aller behördlichen Entscheidungen zusammen bilden die Voraussetzung für die Errichtung der geplanten Anlage.²⁹ Die Verkehrsaufgaben der Bundeswasserstraße genießen somit keinen Vorrang vor anderen Aufgaben, seien es wasserwirtschaftliche oder Landeskulturelle.³⁰

Das Liegen am Ufer

Das Anlegen von Sportbooten an den innerstädtischen Wasserstraßen ist gem. § 21.10 BinSchStrO³¹ nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörde länger als zwei Wochen zulässig. Als innerstädtische Wasserstraßen in Berlin gelten gerade für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf diejenigen Wasserwege, die durch die Schleusen Plötzensee, Charlottenburg, Mühlendamm und die Oberschleuse begrenzt werden. Nach § 21.18 dürfen unbemannte Kleinfahrzeuge, wozu im Prinzip alle Sportboote zählen, nur an genehmigten Liegestellen liegen. Dies sind solche Liegestellen, die aufgrund wasserbehördlicher Genehmigungen einschließlich der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Berlin (§ 31 WaStrG) zugelassen oder durch Schifffahrtszeichen ausgewiesen sind (§ 22.18). Im Übrigen müssen die Liegestellen gem. § 7.05 BinSchStrO durch entsprechende Tafeln gekennzeichnet sein. Des Weiteren sind die in § 7.01 BinSchStrO festgelegten allgemeinen Grundsätze für das Stillliegen zu beachten.

7.2 Struktur der Norm des § 62 a BWG

Die Errichtung von Anlagen in und an oberirdischen Gewässern hat in Berlin ihre Regelung §§ 62 bis 62c BWG gefunden. Für Steganlagen als Anlagen in Gewässern ist Regelungsschwerpunkt § 62 a BWG, der seine erste Ausformung durch das 1. Gesetz zur Änderung des Berlinerwassergesetzes (BWG) vom 27.01.1967 (GVBl. S. 201) erhalten hat. Nach § 62 a Abs. 1 Satz 1 BWG soll demnach die Genehmigung nur erteilt werden, wenn von der Steganlage weder eine Beeinträchtigung des Wohl der Allgemeinheit, insbesondere der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, noch erhebliche Nachteile für Rechte und Befugnisse andere zu erwarten sind.

²⁸ Im Unterschied dazu bedarf es in Schleswig-Holstein bei einer Genehmigung der Anlage nach § 31 WaStrG nicht auch noch der wasserbehördlichen Genehmigung nach dem Landeswasserrecht (§ 56 Abs. 1 S. 2).

²⁹ Friesicke, Kom. WaStrG 4. Aufl. Anm. 33 zu § 31.

³⁰ Knopp in SZDK BayWG Anm. 69 zu Art. 59.

³¹ Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) vom 08.10.1998 (BGBl. I Seite 3148 und Anlagenband), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18.12.2002 (BGBl. I Seite 4580).

Die so erfolgte Ausgestaltung des Genehmigungsrechts hatte ihren Vorgänger in § 22 des preussischen Wassergesetzes. bereits aus dieser Vorschrift ergab sich, dass die wasserrechtliche Genehmigung sich grundsätzlich von der Baugenehmigung unterschied. Die Erteilung der Genehmigung war schon damals in das Ermessen der Wasserbehörde gestellt, weil bereits nach damaliger Auffassung die Gewässer im besonderen Maße der Allgemeinheit zu dienen bestimmt und deren Interesse durch die Wasserbehörden wahrzunehmen waren. Für sie bestand deshalb keine Baufreiheit wie bei einem Landgrundstück. Daher konnte die Wasserbehörde bereits damals die Beseitigung einer nicht genehmigten Anlage wegen mangelnder Genehmigung verlangen. War eine Anlage ohne die erforderliche Genehmigung hergestellt worden, so konnte die Wasserbehörde ihre Entfernung ohne Weiteres lediglich deshalb fordern, weil sie nicht genehmigt war.³²

Mit der 1967 erfolgten Einfügung des § 62 a war in dessen Abs. 1 festgelegt worden, dass eine Genehmigungserteilung nur erfolgen soll, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, nicht zu erwarten ist. Mit dieser Einfügung war somit eine Norm für Anlagenerrichtungen geschaffen worden, die in ihrer Struktur § 6 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) entsprach. Für die Bestimmung des § 62 a Abs. 1 BWG galt demzufolge im Prinzip, das bereits für § 6 WHG durch die Rechtsprechung und Lehre bereits festgestellt worden war. Damit handelte es sich in beiden Vorschriften, was die Gewässerbenutzung und die Anlagenerrichtung betrifft, um ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt, und zwar bei Anlagenerrichtungen im Gewässer um ein präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt³³, während die Gewässerbenutzung als repressives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt begriffen wird.³⁴ In beiden Fällen sind die betreffenden Eingriffe in die Gewässer an sich verboten mit der „Chance“ vom dem Verbot eine Befreiung zu erhalten. Die in beiden Fällen zu treffenden Entscheidungen sind immer in das Wohl der Allgemeinheit einzuordnen; auf die behördliche Gestattung besteht kein Rechtsanspruch, vielmehr ist die Entscheidung nach pflichtgemäßen Ermessen zutreffen. Es besteht somit ein öffentlich-rechtlicher Anspruch auf eine Erteilung der Genehmigung auch dann nicht, wenn Beeinträchtigungen und Nachteile der im Gesetz genannten Art nicht zu erwarten sind.³⁵

Die amtliche Begründung zum ersten Änderungsgesetzes des BWG weist bezüglich der neu eingefügten Bestimmung des § 62 a Abs. 1 BWG auf diese rechtlichen Aspekte hin. § 61 a Abs. 3 BWG statuiert demgemäß erneut, dass die Wasserbehörde die Beseitigung von nicht genehmigten Gewässeranlagen anordnen kann. In der Begründung wurde hierzu ausgeführt, dass mit der neuen Regelung gerade auch der seinerseits wieder um sich greifenden Übung, Steganlagen schon vor Genehmigung zu errichten oder wesentlich zu verändern, Einhalt geboten werden soll.³⁶ Die höchstrichterliche Rechtsprechung hat dezidiert festgestellt, dass Einwirkungen auf ein Gewässer, die ohne die nach dem Wasserrecht notwendigen Gestattungen vorgenommen werden, nicht nur formell rechtswidrig sind, sondern auch zugleich dem materiellen Recht widersprechen. „Eine Trennung zwischen formeller und materieller Illegalität, wie sie, mit erheblicher Tragweite für den Bereich des öffentlichen Baurechts entwickelt worden ist, lässt sich wegen des grundsätzlichen Unterschieds der beiden Rechtsmaterien im Wasserrecht nicht vornehmen.“ Vielmehr ergebe sich aus der Natur der wasserbaulichen Anlage im Gewässer, dass jede nicht gestattete, aber nach dem Wasserrecht gestattungsbedürftige Einwirkung auf das Gewässer schlechthin rechtswidrig ist. Eine materielle Einwirkung auf das Gewässer ist ohne formelle Legalität ausgeschlossen.³⁷

³² Holtz-Kreutzer-Schlegerberger, Kommentar zum preussischen Wassergesetz 3. Auflage, Anmerkung 3 und 5 b zu § 22.

³³ So statt vieler VG 1 A 61.85 v. 30.04.1986.

³⁴ Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp Kommentar zum WHG und 2 b zu § 3.

³⁵ VG 1 A 18.71 vom 19.4.1978.

³⁶ Drucks. d. Abgeordnetenhaus Abgh. Nr. 1653 (IV Wahlp.) Ziff. 14 S. 7.

³⁷ so BVerwG, Urt. v. 10.02.1978 DÖV in 1978 S. 413 ff (414).

Die Berliner Rechtsprechung hat auf der Grundlage des § 62 a Abs. 3 BWG in ständiger Rechtsprechung entschieden, dass die Wasserbehörde regelmäßig dem Zwecke der Ermächtigung in der vorgenannten Vorschrift entsprechend handle, der ständig um sich greifenden Übungen, Anlagen schon vor er Genehmigung zu errichten oder wesentlich zu verändern Einhalt zu gebieten, wenn sie allein aus diesem Grunde deren Beseitigung fordert.³⁸

7.3 Belange des Allgemeinwohls

Das Gemeinwohl ist die ursprünglich in der Rechtsprechung³⁹ – allerdings zudem im neuen Wortlaut doch etwas anders gefassten § 6 WHG und in der Literatur⁴⁰ dahin ausgelegt worden, dass unter diesem Begriff nicht nur das zu verstehen sei, wozu ein unmittelbaren wasserwirtschaftlichen Bezug besteht. Die bundesverwaltungsgerichtliche Rechtsprechung hat allerdings in der Folgezeit diese enge Begrenzung aufgehoben und selbst zu § 6 WHG u.a. festgestellt, dass dem Allgemeinwohlbegriff alles das entgegenstehe, was durch andere gesetzliche Vorschriften ausdrücklich untersagt sei.⁴¹ Für die Genehmigung der Errichtung von Anlagen in Gewässern gem. §§ 62, 62 a BWG sind die Berliner Gerichte vielmehr in ständiger Rechtsprechung bis heute davon ausgegangen, dass Begriff des Wohls der Allgemeinheit umfassend zu verstehen und nicht auf spezifische wasserrechtliche Belange, insbesondere nicht auf eine Beeinträchtigung oder Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung beschränkt ist.⁴² Die Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit kann deshalb in allen denkbaren öffentlichen Belangen begründet sein. Bei der Interpretation der konkreten Bestimmung, wie sie in § 62 a Abs. 1 Satz 1 BWG normiert ist, muss der Begriff des Gemeinwohls in seinem speziellen Beziehungszusammenhang, in seinen Bestandteilen und Ausprägungen aufgefächert werden. Eine solche Untersuchung zeigt, dass neben den wasserwirtschaftlichen Belangen im weitesten Sinne unter anderem der Natur- und Landschaftsschutz, die Schifffahrt, die Fischerei, die Gesundheit und die Belange der Erholung und der Landschaftserhaltung unter dem Gemeinwohl zu begreifen sind. Dementsprechend haben die Berliner Verwaltungsgerichte in ständiger Rechtsprechung entschieden, dass der Begriff des Wohls der Allgemeinheit umfassend zu verstehen und nicht auf spezifische wasserrechtliche Belange, insbesondere nicht auf eine Beeinträchtigung (Gefährdung) der öffentlichen Sicherheit und Ordnung beschränkt sei.⁴³ In der Rechtsprechung ist so neben dem Aspekt des Natur- und Landschaftsschutzes, zu dem unter III noch näher eingegangen wird und der bereits in der durch die Berechtigung einschränkenden Auslegung des Gemeinwohlbegriffs in § 6 WHG als integraler Bestandteil einer wasserbehördlichen Entscheidung begriffen wurde,⁴⁴ als dem Wohl der Allgemeinheit unterfallend die Belange der Schifffahrt (VG 1 A 368.76 v. 17.5.1978), Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt und des Wassersports (VG 1 A 156.71 v. 28.6.1972, VG 1 A 380.75 v.

³⁸ So statt vieler VG 1 A 108.74 und VG 1 A 112.74, ferner VG 1 A 85.74 und VG 1 A 133.74 sowie VG 1 A 90.74 v. 11.04.1975; VG 1 A 223.75 vom 26.08.1976 VG 1 A 307.75 v. 21.05.1976; VG 1 A 420.77 v. 9.5.1979; so später bestätigend OVG 3 B 13.82 v. 11.11.1982 und OVG 3 B 84.82 v. 4.8.1983; weiterhin VG 1 A 392.85 und VG 1 A 401.85 vom 11.5.1988, ferner VG 1 A 223.86 vom 15.6.1988 vom 9.1.1991; VG 1 A 207.86 vom 30.11.1988; OVG 1 B 52.95 vom 25.6.1997 und OVG 2 B 12.98 – vom 04.09.2001, erneut VG 1 A 317.97, vom 11.10.2000.

³⁹ BVerfG DVBl. 1979 S. 3, bekräftigt durch BVerfGE 58, S. 300 (348).

⁴⁰ Büllersbach, die wasserwirtschaftliche Gemeinwohlklausel, DÖV 1992 S. 477 ff (479, 484).

⁴¹ BVerfG DVBl 1989 S. 1048 ff.

⁴² So statt vieler Urteile OVG 3 B 19.79 v. 11.9.1980; VG 1 A 82.83 v. 1.8.1984; VG 1 A 96.85 v. 14.5.1986; VG 1 A 328.93 v. 21.6.1995; VG 1 A 85.94 v. 19.6.1996, so auch schon VGH Bad.-Württ. Urteil vom 02.10.1970 (ESVGH Bd. 21 S. 48 ff. 52).

⁴³ OVG 3 B 19.79 v. 11.9.1980.

⁴⁴ Büllersbach a.a.O. S. 484.

26.6.1976, VG 1 A 307.75 v. 21.5.1976)⁴⁵, ungestörter Fährbetrieb (VG 1 A 368.76 v. 17.5.1978), die Verhinderung einer übergroßen Zahl von Steganlagengenehmigungen (VG 1 A 90.74 und VG 1 A 108.74 v. 11.4.1975, so vor allem VG 1 A 420.77 v. 9.5.1979, bestätigt durch OVG 3 B 19.79 v. 11.9.1980), Ermöglichung der Schaffung von Uferwanderwegen (VG 1 A 325.75 v. 21.5.1976) und der Sicht auf die Uferlandschaft in ihrer natürlichen Ausprägung (VG 1 A 223.75 v. 26.8.1976, insbesondere auch OVG 3 B 19.79 v. 11.9.1980), geschützte Landschaftsteile (VG 1 A 133.74 v. 11.4.1975) begriffen worden. Hierzu wird man auch Landschaftsästhetische Gesichtspunkte wie auch Aspekte des Denkmalschutzes zuzurechnen haben, ferner Fischereiinteressen.⁴⁶

Selbstverständlich gehören auch wasserrechtliche Aspekte zum Kernbestand des Gemeinwohls wie die Vermeidung von Gewässerverunreinigungen (VG 1 A 440.77 v. 30.5.1979) oder der Schutz von Wasserschutzgebieten (VG 1 A 68.86 v. 6.12.1989 und VG 1 A 220.93 v. 28.5.1995).

Die Auswertung der Rechtsprechung gibt aber keinen Hinweis auf eine Rangordnung bzw. Hierarchie zu berücksichtigender Belange. Dies hängt schon mit der unterschiedlichen Struktur und Funktion der jeweiligen Uferabschnitte ab, die in einigen Bereich von innerstädtischem Charakter, in andern naturgeprägt sind, in einigen Bereichen der gewerblichen Schifffahrt oder auch dem Wassersport, in andern als Schutzgebiet der Wasserwirtschaft dienen. Hier wird jeweils der dem Uferabschnitt prägende Charakter Priorität bei der Wertung beanspruchen können, dem steht nicht entgegen, dass es Gebiete mit zwingenden Schutzfunktionen wie engere Wasserschutzgebiete gibt, bei denen dem Schutz der Trinkwasserressourcen andere Belange nachzustehen haben.

7.4 Natur- und Landschaftsschutz – Ausgleich von negativen Auswirkungen

Dem Natur- und Landschaftsschutz kommt bei den wasserrechtlichen Gestattungen der Errichtung von Stegen als Anlagen in Gewässern eine besondere Bedeutung zu; ihre Berücksichtigung als integraler Bestandteil der wasserrechtlichen Zulassungsentscheidung wurde – wie bereits dargelegt – höchstrichterlich ausdrücklich bejaht. In ständiger, in einer Vielzahl von Entscheidungen sich niederschlagenden Rechtsprechung haben die Berliner Verwaltungsgerichte bestätigt, dass dem Natur- und Landschaftsschutz, insbesondere aber im Uferbereich dem Röhricht, eine besonderer Schutz zukomme. Die Behörden seien berechtigt, aus diesen Gründen und dem Gesichtspunkt des Gemeinwohls die Genehmigung von Steganlagen abzulehnen.⁴⁷

Im Falle, bei dem der Ablehnungsbescheid allerdings schon aus anderen Gründen der Aufhebung unterlag, hatte das Verwaltungsgericht Berlin – allerdings nur in einer die Entscheidung unmittel-

⁴⁵ Die Beurteilung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs obliegt an Bundeswasserstraßen jetzt ausschließlich dem Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin bei der Genehmigungsabteilung nach § 31 WaStrG, vgl. VG 1 A 161.96 vom 05.08.1999.

⁴⁶ Knopp, in SZDK BayWG Anm. 120 zu § 59, vgl. auch VG Mannheim Urt. Vom 07.07.1995 (NuR 5/1995 S. 258 f.).

⁴⁷ Verwiesen sei auf folgende Urteile VG 1 A 401/74 v. 2.9.1976; VG 1 A 108.14 v. 11.4.1975; VG 1 A 76.75 v. 25.8.1976; VG 1 A 46.76 v. 21.5.1976; VG 1 A 401.85, VG 1 A 392.85, VG 1 A 223.86 v. 15.6.1988; VG 1 A 207.86 v. 30.11.1986; VG 1 A 210.86 v. 15.6.1986; VG 1 A 205.86 v. 14.10.1986 ferner VG 1 A 111.94 v. 19.6.1996 und VG 1 A 430.95 v. 28.5.1997, so im Übrigen auch schon VGH Bad.-Württ. Urteil vom 02.10.1970 (ESVGH Bd. 21 S. 48 ff., insb. S. 52, 53).

bar nicht tragenden Nebenbemerkung – die Berufung auf eine Beeinträchtigung von Seerosen als Grund für die Ablehnung der Steganlagengenehmigung als rechtlich nicht stichhaltig erkannt, weil durch die beantragte Anlage lediglich die Weiterentwicklung der Seerosen gefährdet sein könnte. Das Gericht verneinte einen rechtlichen Hinderungsgrund, weil die Beeinträchtigung sich lediglich als Behinderung der Weiterentwicklung der Seerosen, nicht aber als Beschädigung i.S.d. § 30 Abs. 2 Nr. 1 NatSchGBln darstelle. Damit habe die Regelung in § 30 Abs. 2 NatSchGBln einen engeren Verbotsrahmen als § 3 Abs. 1 RöSchG, durch den auch die bloße Beeinträchtigung einer Weiterentwicklung einen Verbotstatbestand darstelle.⁴⁸ Doch ist diese Entscheidung ein Einzelfall geblieben und die vorsehenden rechtlichen Erwägungen dürften durch die weitere Entwicklung des Natur- und Landschaftsschutzrechtes überholt sein.

Besonderere Bedeutsamkeit kommt wie in der Vergangenheit (vgl. die Darlegung unter III) dem Röhrichschutz zu, der – bis auf ganz wenige Entscheidungen – stets als Regelungsnorm die Anerkennung der Berliner Verwaltungsgerichte gefunden hat. Das Verwaltungsgericht Berlin hat das Röhrich ausdrücklich als Schutzgut der öffentlichen Sicherheit anerkannt.⁴⁹ Das gilt in erhöhtem Maße, nachdem durch das Neunte Änderungsgesetz zum Berliner Naturschutzgesetz vom 03.07.2003⁵⁰ der Röhrichschutz unter Aufhebung des Sondergesetzes vom 27.11.1969 in das Berliner Natur- und Landschaftsschutzgesetz als Abschnitt 5 unter dem Titel „Schutz und Pflege des Röhrichbestandes“ integriert worden ist. Die unter dem vorgenannten Abschnitt neu eingefügten

§§ 26 b - e normieren den Röhrichschutz unter Übernahme der bewährten Vorschriften des bisherigen Gesetzes, sehen aber nunmehr außerdem das generelle Verbot der Errichtung von Anlagen im Röhrich vor, von dem es für private Anlagenerrichter grundsätzlich keine Befreiung geben soll (§ 26d Abs. 1). Damit wird für das Verbot der Errichtung von Steganlagen im Röhrich nicht nur ein Erlaubnisvobehalt verankert. Noch bestehende Anlagen werden von diesem Verbot ausgenommen, es sei denn, dass der Betrieb nicht bereits nach anderen Vorschriften rechtswidrig ist (§ 26d Abs. 5). Letzteres wäre bei ungenehmigten Anlagen oder solchen, bei denen die wasserbehördliche Genehmigung abgelaufen ist, der Fall. Damit ist die über die bisherige, bereits effektive Regelung hinaus eine weitere Gestaltungsmöglichkeit zu Erhaltung und auch Freimachung naturnaher Ufergebiete gegeben. Von dem strikten Verbot kann gem. § 50 NatSchGBln nur unter sehr eingeschränkten Voraussetzungen eine Befreiung erteilt werden, die mit entsprechenden restriktiven Regelungen z.B. im Recht des Schutzes von Wassergewinnungsgebieten übereinstimmt.

Im Rahmen dieser Rechtsanwendungen hatte es sich insbesondere seit Ende der 70er-Jahre bei der Wasserbehörde durchgesetzt, den durch die Errichtung von Stegen als Anlagen in und an Gewässern und den dadurch bedingten Eingriffen in Natur- und Landschaft durch Auflagen zur Anpflanzung von Röhrich und anderen naturrestituierenden Maßnahmen in Anwendung des § 14 Abs. 4 des Berliner Naturschutzgesetzes auszugleichen.⁵¹ Diese generelle Ausgleichsgedanke hat auch in anderen Bereichen Anwendung gefunden. Durch Einfügung des Satzes 4 in den Abs. 1 des § 62 a BWG aufgrund des Siebten Änderungsgesetzes zum BWG, wonach die Überbauung von Wasserflächen durch ökologisch wirksame Ausgleichsmaßnahmen wie Pflanzungen auszugleichen ist, hatte diese Verwaltungspraxis ihre legislative Bestätigung gefunden. Die hierauf

⁴⁸ VG 1 A 464.78 vom 26.05.1980.

⁴⁹ VG 1 A 317.97 vom 11.10.2000.

⁵⁰ GVBl. S 254 ff.

⁵¹ So grundlegend in der Entscheidung VG 1 A 86.85 v. 11.5.1988 war eine Pflanzanordnung im vorliegenden Falle zwar wegen Unzweckmäßigkeit verworfen eine entsprechende Regelungsbefugnis aber bestätigt worden; dsgl. Auch OVG 1 B 53.89 vom 11.11.1991.

gestützten Pflanzungsanordnungen haben in der Berliner Verwaltungsrechtsprechung grundsätzlich Anerkennung gefunden.⁵²

In der Rechtsprechung liegt zwar keine Judikatur vor, die den Ausgleichsgedanken auch für andere öffentliche Interessen anerkannt hat. Der im Natur- und Landschaftsschutzrecht verankerte Ausgleichsgedanke muss m. E. auf für andere öffentliche Bereiche dergestalt Rechnung beanspruchen dürfen. In denen ein öffentliches Interesse hinter einem gleichwertigen oder gar gewichtigeren öffentlichem Belang zurückzutreten hat.

7.5 Besonderheiten bei der Ermessensentscheidung

Die vorliegende Rechtsprechung gibt grundsätzlich keinen Hinweise, dass wasserrechtliche Besonderheiten über allgemeine verwaltungsrechtliche Grundsätze hinaus zu beachten sind. Kernpunkt – der allerdings in dieser Schärfe, soweit ersichtlich von dem Verwaltungsgericht nur in einem Entscheidungsfall so ausgesprochen wurde – ist die Unterschreitung bei der Ermessensausübung. So wurde in dieser Entscheidung die in vielen andern Fällen ohne Einschränkung gebilligte generelle Berufung auf den Röhrichschutz als Ablehnungsgrund als ermessensfehlerhaft verworfen. Das Gericht vertrat in diesem Falle die Auffassung, dass die Ablehnung der begehrten Steggenesung unter Bezugnahme auf das Verbot der Beeinträchtigung des Röhrichs (§ 3 Abs. 1 RörSchG) schon deshalb ermessensfehlerhaft sei, weil die Behörde sich der ihr eingeräumten Ausnahme- und Befreiungsmöglichkeit (§ 3 Abs. 3 RoHrSchG) nicht bewusst gewesen sei. Darüber hinaus hatte das Verwaltungsgericht in diesem Falle auch die Auffassung vertreten, dass nach der Wertung des Gesetzgebers die Einzelbelange derjenigen, die ein privates Interesse an der Errichtung einer Einzelsteganlage haben, nicht generell den durch das Röhrichschutzgesetz manifestierten öffentlichen Interesse an der Erhaltung oder Schaffung naturnaher Ufervegetationen weichen müsse.⁵³ Das Gericht hat – soweit ersichtlich – nur in diesem einzigen Falle dezidiert die ständige Ermessenspraxis zu Gunsten eines umfassenden Röhrichschutzes, wonach die Errichtung von Einzelstegen im Röhrich generell zu versagen sei, als eine Umgehung der vom Gericht gewollten Abwägung, mit den Einzelinteressen von Steganlagen errichten gerügt und die Berufung auf die Setzbindung der Behörde als ermessensfehlerhaft erklärt. Diese Entscheidung ist allerdings ein Einzelfall geblieben. Im Anschluss an eine frühere Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes hat das Gericht jetzt ausdrücklich festgestellt, dass die eine Befreiung vorsehende Bestimmung keine die Ermessensausübung bei der Genehmigung von Einzelstegen regelnde Vorschrift ist.⁵⁴

In ständig bekräftigter Rechtsprechung hatten die Berliner Verwaltungsgerichte erkannt, dass das in § 62 a Abs. 1 BWG verankerte Wohl der Allgemeinheit nicht nur ein unbestimmter Rechtsbegriff, sondern zugleich eine Ermessensrichtlinie sei. Sie hatten dabei unter Berufung auf die Judikatur des Bundesverwaltungsgerichtes⁵⁵ bekräftigt, dass es mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht vereinbar sei, wenn die Behörde wegen der sich aus dieser formellen Rechtswidrigkeit

⁵² Im Berufungsurteil des OVG 1 B 87.94 v. 27.11.1996 ist die auf die Bestimmung des § 62 a Abs. 1 Satz 4 BWG gestützte Pflanzungsanordnung ausdrücklich bestätigt worden.

⁵³ VG 1 A 347.80 v. 5.8.1981.

⁵⁴ VG 1 A 317.97 vom 11.10.2000.

⁵⁵ OVG 1 B 20.94 v. 29.5.1996.

im Wasserrecht ergebenden auch materiellen Rechtswidrigkeit eine gestattungspflichtige, aber noch nicht gestattete Anlage untersage, ohne vorher geprüft zu haben, ob die Möglichkeit einer Legalisierung bestehe. Die Beseitigung einer ungenehmigten Anlage im Gewässer sei deshalb dann unverhältnismäßig, wenn ein Anspruch auf deren nachträgliche Genehmigung bestehe.⁵⁶ Andererseits stellt es nach Auffassung des Berliner Verwaltungsgerichtes keinen Ermessensfehler dar, wenn die Behörde das Verhalten eines Anlagenbetreibers, der in der Vergangenheit seinen Obliegenheiten nicht nachgekommen war, in ihre Entscheidungserwägungen dergestalt mit einbezieht, dass er auch künftig bei unvorhergesehenen Störungen zu deren Beseitigung oder Vermeidung nicht in der Lage sein könnte.⁵⁷

In Spezifizierung dieser rechtlichen Aspekte war vom Berliner Verwaltungsgericht in einem anderen Falle gefordert worden, in die Ermessenserwägung einzubeziehen, ob es sich um eine öffentliche Gewässerfläche handle und der jeweilige Antragsteller die Errichtung einer Anlage auf der ihm fremden Grund begehre, oder die begehrte Anlagenerrichtung auf eigenem Gewässergrundstück erfolge. Die Behörde könne in diesem Falle nicht wie bei einem öffentlichen Gewässer den Bedarfsaspekt, nämlich die bauliche Überbeanspruchung der Uferbereiche zum alleinigen Nutzen des Wassersportbetriebes zu verhindern und den Erholungswert zu verbessern, nicht im gleichen Umfang in die Gemeinwohlprüfung mit einbeziehen, wie bei der Inanspruchnahme öffentlicher Gewässerflächen.⁵⁸ Eine Reduzierung der sorgfältig auszuübenden Ermessensabwägung tritt allerdings hier auch dann ein, wenn ein Vorhaben einen unzulässigen Eingriff von Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 5 NatSchG Bln mit sich bringe. Das Verwaltungsgericht ist in diesem Falle soweit gegangen, der Behörde bei ihrer Entscheidung zu zubilligen, selbst bei einem nicht der naturschutzrechtlichen Eingriffsschwelle erreichenden wasserbaulichen Vorhaben die dennoch mit diesen verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt in die Ermessenserwägungen einzubeziehen. Ebenso könnten wasserrechtlich nicht als wesentlich einzustufende Veränderungen des Gewässerufers, berücksichtigt werden.⁵⁹ Neben diesen im Prinzip den Natur- und Landschaftsschutz zuzuordnenden Ermessensaspekten sind spezielle wasserrechtliche Besonderheiten – abgesehen von zwingenden Verboten, z.B. aus dem Bereich der Gewässerreinigung und des Schutzes von Trinkwassergewinnungsgebieten – in der Rechtsprechung insbesondere auch der Berliner Verwaltungsgerichte nicht manifest geworden.

Fragen der Zulassung von Stegen an Gewässern II. Ordnung

Im Gegensatz zu den Gewässern I. Ordnung, also vornehmlich der Bundeswasserstrassen, die in erster Linie der Schifffahrt, auch gewerblichen und industriellen Aktivitäten, daneben ggf. einem intensiven Freizeit- und Sportschiffsverkehr dienen, stehen bei Gewässern II. Ordnung neben der Freizeit- und Erholungsnutzung vor allem ökologische Funktionen im Vordergrund. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gem. §23 WHG, §25 BWG der allein maßgebliche Gemeingebrauch auf den Gewässern II. Ordnung u. a. nur durch das Befahren mit kleinen Fahrzeugen ohne Antriebsmaschine zulässig ist. Dies gilt insbesondere für die Gewässer der Kleinen Grunewaldseenkette. Für diese Gewässer, die im unterschiedlichem Umfang noch nicht als künstlich oder erhebliche verändert einzustufen sind, gilt in noch stärkerem Umfang die Bestimmung des §62 Abs. 4 S.2 BWG, dass Gewässerflächen nur in Anspruch genommen werden dürfen, soweit dies unbedingt erforderlich ist. Dies schließt grundsätzlich alle Steganlagen aus, die nicht zu wassersportlichen Zwecken mit kleinen Fahrzeugen (also im Wesentlichen Paddel- und kleinen Ruderbooten) ge-

⁵⁶ BVerG Urt. vom 10.02.1978 in DÖV 1978 S. 417 ff. (418).

⁵⁷ VG 1 A 8.89 vom 14.05.2003.

⁵⁸ VG 1 A 86.85 v. 14.5.1986.

⁵⁹ VG 1 A 111.94 v. 19.6.1996, VG 1 A 8.99 vom 14.05.2003, vgl. auch VGH Bad.-Württ. Urteil vom 07.05.1993 (VBIBW 10/1993 S. 387 f.).

nutzt werden sollen. Damit sind Genehmigungen für Stege, die lediglich dem Aufenthalt auf dem Wasser, dem Sonnen, Baden oder Angeln dienen sollen, grundsätzlich abzulehnen. Darüber hinaus ist aufgrund der Bestimmung des § 25a WHG durch den ebenso wie durch § 25 b WHG die Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union vom 23.10.2000 u. a. in deutsches Recht umgesetzt wird,⁶⁰ nicht nur jede nachteilige Veränderung des ökologischen Zustandes zu vermeiden, sondern bei natürlichen, nicht erheblich veränderten Gewässern ein guter ökologischer Zustand zu erhalten und zu entwickeln. Bei künstlichen oder erheblich veränderten Gewässern ist ebenfalls jede nachteilige Veränderung ihres ökologischen Potentials zu vermeiden und ein solcher zu erhalten und zu erreichen (25 b Abs. 1 WHG). Welche von den Kleinen Grunewaldseen nicht als künstlich oder erheblich veränderte Oberflächengewässer einzustufen sind, bleibt noch einer eingehenden Untersuchung und Einqualifizierung durch die wasserfachlichen Behörden vorbehalten. Nachteilig für den geo- und hydromorphologischen Zustand dieser Landseen ist jede weitere Bebauung der Ufer mit Steganlagen. Vielmehr ist die natürliche Ufervegetation weiter zu entwickeln. In Gebieten mit vorhandener oder vorhanden gewesener Ufervegetation ist deshalb kein Raum für Steganlagen. Entsprechende Anträge auf Neuerrichtung sind abzulehnen und ungenehmigte Anlagen sowie nicht mehr genehmigte Anlagen zu beseitigen. Aufgrund der in § 25a WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele ist grundsätzlich bei Steganlagengenehmigungen in diesen Gewässerbereichen restriktiv zu verfahren. Gewässer- und Uferbereiche, die Röhrichtgürtel aufweisen oder bei denen ein solcher erkennbar früher vorhanden war, bei denen überdies zum Beispiel ein Landschaftsplan oder eine Landschaftsschutzverordnung ein naturnah gestaltetes Ufer vorsieht, sind von allen ungenehmigten bzw. nicht mehr genehmigten Steganlagen freizumachen und entsprechende Neuansprüche abzulehnen.

7.6 Erhaltung und Schaffung zusammenhängender, unbebauter Uferwasserflächen

Die Wasserbehörde hatte sich seit den 70er-Jahren unter anderem zum Ziel gesetzt, durch Ablehnung von Einzelstegen und die Forderung der Verlegung von Liegeplätzen an Sammelsteganlagen die Schaffung zusammenhängender, unbebauter Uferwasserflächen zu realisieren. Nachdem derartige Bemühungen nicht immer die gerichtliche Billigung gefunden hatten, wurde mit der Einfügung des Satzes 2 in Abs. des § 62 a BWG durch das Siebte Änderungsgesetz zum BWG v. 11.12.1992 (OVBl. S. 472) ausdrücklich die Berechtigung für die Wasserbehörde verankert, die Genehmigung von Steganlagen zu versagen, wenn durch diese die Erhaltung oder Schaffung zusammenhängender, unbebauter Uferwasserflächen gefährdet oder unmöglich gemacht wird. Das Verwaltungsgericht Berlin hat durch seine Entscheidung v. 31.05.1993⁶¹ die Rechtsprechung vor Einfügung des § 62 a Abs. 1 Satz 2 BWG erneuert und in den folgenden Jahren bekräftigt. Es bestätigte in dieser seine früher vertretene rechtliche Auffassung und bestätigte damit, dass die grundsätzliche Konzeption der Wasserbehörde, einer Zersiedlung der Uferbereiche entgegenzuwirken und die Regeneration einer zusammenhängende Vegetationszone zu fördern, rechtlich nicht zu beanstanden sei. Dies gelte gerade auch im Hinblick auf das Bemühen der Wasserbehörde, eine möglichst naturnahes Erscheinungsbild der Berliner Gewässer durch Reduzierung der Steganlagen herzustellen.⁶²

⁶⁰ § 25 a und § 25 b eingefügt durch das 7. Änderungsgesetz zum WHG i.d.F. vom 18.06.2002 (BGBl. I S. 1914).

⁶¹ VG 1 A 533.93 vom 31.5.1990.

⁶² VG 1 A 328.93 v. 21.6.1995, VG 1 A 302.94 v. 14.5.1997 und VG 1 A 8.89 vom 14.05.2003.

Das Berliner Verwaltungsgericht hat im Übrigen durch Urteil vom 27.8.1997 die Anwendung des § 62 a Abs. 1 Satz 2 BWG im Hinblick auf die Erhaltung oder Schaffung zusammenhängender, unbebauter Uferwasserflächen bekräftigt.⁶³ Allerdings haben die Verwaltungsgerichte eine deutliche Einschränkung gemacht. Die auf § 62 a Abs. 1 Satz 2 BWG gestützte Verweigerung von Steganlagen ist uneingeschränkt nur zulässig, wenn es sich um die Erhaltung solcher zusammenhängender Uferwasserflächen handelt. Hingegen grenzen die Verwaltungsgerichte die Ermessensausübung der Verwaltung stark ein, sobald es sich um die Schaffung solcher zusammenhängender Uferwasserflächen geht. Nach Auffassung des Berliner Verwaltungsgerichts ist der Begriff „Schaffung“ eng auszulegen. Es muss eine rechtlich verfestigte, konkrete Planung hierfür vorliegen.⁶⁴ Hieran fehlte es nach Auffassung des Berliner Verwaltungsgerichtes auch im Falle eines seit 1995 in der Entwicklung befindlichen Landschaftsplanes, der bis zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtes 1998 lediglich noch nicht beschlossen worden war. Die Ablehnung einer Genehmigung gem. § 62 a Abs. 1 Satz 2 BWG können nicht auf eine solche noch nicht rechts- und bestandskräftige Planung gestützt werden.⁶⁵ In der Rechtsprechung hat die Frage, ab und von welcher Länge vom Vorliegen des Tatbestandes einer zusammenhängenden Uferwasserfläche ausgegangen werden kann, bisher keine Berücksichtigung gefunden. Das Verwaltungsgericht Berlin hat lediglich statuiert, dass der Tatbestand des § 62 a Abs. 1 Satz 2 BWG, was sich schon aus dem Gebrauch des Plurals („Uferwasserflächen“) ergebe, nicht auf jede kleine unbebaute Uferfläche anzuwenden sei.⁶⁶ Eine Konkretisierung dieses abstrakten Beurteilungskriteriums ist durch die Rechtsprechung bisher nicht erfolgt. Nach der bisherigen Verwaltungspraxis, den vorliegenden gerichtlichen Entscheidungen wird man jedoch den Tatbestand zu verneinen haben, wenn eine Ausdehnung deutlich 50 Meter unterschreitet.

Nach der bisherigen Verwaltungspraxis, die dem vorerwähnten verwaltungsgerichtlichen Urteil vom 26.05.1997 entspricht, dürfte als genereller Maßstab in Erwägung gezogen werden, eine Uferfläche von mehr als 50 Meter als nicht kleine, d. h. unter die Schutzbestimmung des § 62 a Abs. 1 Satz 2 BWG fallende Uferwasserfläche zu subsumieren. Doch wird dies ganz vom Einzelfall der Ufergestaltung, der Topographie der Uferlandschaft, ihrer Bebauung im ufernahen Bereich, dem Uferpflanzenbewuchs usw. abhängen. In dem der vorgenannten Entscheidung zugrundeliegenden Fall war die Uferfläche zwischen zwei Lahnungen als nicht kleine zusammenhängende, unbebaute Uferwasserfläche eingestuft worden. Bei größeren naturbelassenen Uferregionen wird man eine angrenzende Fläche von 20 Meter als zusammenhängende Uferwasserfläche i. S. d. Vorschrift des § 62 a Abs. 1 Satz 2 BWG begreifen können. Anders stellt sich dies dar, wenn es sich um städtisch geprägte Uferbereiche oder Bereiche mit befestigten Ufern handelt. Hier sind weit schärfere Maßstäbe an den Begriff der Erhaltung bzw. gar Schaffung zusammenhängender, unbebauter Uferwasserflächen anzulegen. Eine Fläche von 50 oder gar nur 20 Meter wird hier in keinem Falle zu Bejahung des Tatbestandes genügen können. Generell wird man feststellen können, dass es auf eine Gesamtbetrachtung der Gestaltung und Nutzung des betreffenden Uferabschnittes ankommt, ob das Kriterium einer „zusammenhängenden unbebauten Uferwasserfläche“ zu Bejahen ist.

⁶³ OVG 1 B 74.95. vom 27.8.1997.

⁶⁴ VG 1 A 85.94 vom 19.06.1996, VG 1 A 302.94 v. 14.5.1997 und VG 1 A 8.89 vom 14.05.2003.

⁶⁵ VG 1 A 322.96 v. 23.9.1998.

⁶⁶ VG 1 A 430.96 v. 28.5.1997.

7.7 Sammelsteganlagen

Die Berliner Verwaltungsgerichte hatten um 1980 zumindestens zur Forderung der Wasserbehörde, Bootsliegeplätze anstelle von Einzelstegen – gestützt auf die Uferkonzeption von 1978 – solchen an Sammelsteganlagen den Vorzug zu geben, kritisch bewertet.⁶⁷ Demgegenüber war in den Urteilen der 80er-Jahre bis heute eine ständige uneingeschränkte Unterstützung des Konzepts der Wasserbehörde im Hinblick auf den Ersatz von Einzelsteganlagen durch Liegeplätze an Sammelsteganlagen zu konstatieren. So hatte das Berliner Verwaltungsgericht bereits in zwei Entscheidungen 1981 festgestellt, dass die Überlegung der Behörde, durch eine Erweiterung der vorhandenen Steganlagen die große Zahl der früher genehmigten Bojen zu reduzieren und dadurch im Ergebnis bei gleich großer Zahl von Liegeplätzen eine geringere Beanspruchung der Wasserfläche zu erreichen, nicht sachwidrig sei und auch nicht den Rahmen des der Wasserbehörde eingeräumten Ermessens verletzte.⁶⁸ Diese Linie ist in der Rechtsprechung konsequent und ohne Abweichung fortgesetzt worden. Bereits 1984 stellte das Verwaltungsgericht Berlin fest, dass die von der Wasserbehörde getroffene Grundsatzentscheidung, Einzelstege und Bojenankerplätze durch Sammelsteganlagen zu ersetzen und dadurch – bei im Ergebnis gleich große Zahl von Liegeplätzen – eine flächenmäßig geringere Beanspruchung der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Wasserfläche zu erreichen, nicht den der Behörde eingeräumten Ermessensrahmen überschreite.⁶⁹

Das Verwaltungsgericht hat die Konzeption der Behörde, der zur Siedlung der Uferbereiche entgegenzuwirken und die Regeneration einer zusammenhängenden Ufervegetationszone zu fördern, in der Folgezeit uneingeschränkt bejaht und das Bemühen um Wiederherstellung eines möglichst naturnahen Erscheinungsbildes der Ufer der Berliner Gewässer durch Reduzierung der Zahl von Steganlagen positiv gewertet.⁷⁰

Sie hat auch in den Folgejahren bekräftigt, dass keine Bedenken gegen eine Ermessensausübung bestünde, bei der Genehmigungen von Bootsstegen Sammelsteganlagen den Vorzug vor Einzelsteganlagen zu geben.⁷¹ Vom Berliner Verwaltungsgericht wurde als Begründung der Zustimmung, Sammelsteganlagen vor Einzelstegen den Vorzug zu geben, immer wieder angeführt, dass im Gegensatz zu Einzelstegen der Liegeplätze und der mit ihnen eingehenden Beeinträchtigung von Flora, Fauna und Landschaftsbild auf einen verhältnismäßigen kleinen Raum eine Konzentration der Vorzug zu gegen sei. Als Quintessenz dieser Judikatur kann der Satz aus den Entscheidungsgründen angesehen werden: „Der Gesichtspunkt der „Beeinträchtigungsminimierung durch Konzentration“ kann es rechtfertigen, dass eine Sammelsteganlage genehmigt wird, wo für eine Einzelsteganlage eine Genehmigung versagt wird.“⁷²

Das Verwaltungsgericht hat sich bei der Frage der Bevorzugung von Sammelsteganlagen auch mit der Frage der größeren Entfernung zum Liegeplatz und der höheren Kosten für die Bootsbesitzer, z. B. bei Versagung eines Liegeplatzes an einer Ankerboje zugunsten eines solchen an der

⁶⁷ So z.T. die Entscheidung VG 1 A 452.80 und 464.78 v. 28.5.1980.

⁶⁸ VG 1 A 78.81 v. 30.09.1981.

⁶⁹ VG 1 A 82.83 v. 04.08.1984.

⁷⁰ Vgl. insbesondere VG 1 A 569.87 vom 31.05.1989, VG 1 A 615.87 v. 6.6.1989, ferner VG 1 A 98.89 v. 28.11.1990; VG 1 A 533.93 v. 31.5.1995, VG 1 A 317.97 vom 11.10.2000.

⁷¹ VG 1 A 85.94 v. 19.06.1996; VG 1 A 302.94 v. 14.05.1997; VG 1 A 322.96 v. 23.09.1998.

⁷² VG 1 A 328.93 v. 21.06.1996.

Sammelsteganlage, auseinander gesetzt. Es hat lapidar festgestellt, dass ein Bedürfnis für die Errichtung einer Einzelsteganlage bereits dann zu verneinen ist, wenn zu ortsüblichen Bedingungen in zumutbarer räumlicher Entfernung eine Sammelsteganlage mitbenutzt werden kann.⁷³ Was etwaige höhere Kosten für den Bootsbesitzer durch die Mitbenutzung einer Sammelsteganlage anlangt, so hat das Verwaltungsgericht statuiert, dass finanzielle Gründe, die Nutzung eines Liegeplatzes an einer Sammelsteganlage nicht möglich erscheinen lassen, rechtlich schlechthin unerheblich sind. Bei der Konzeption der Bevorzugung von Sammelstegen durch die Behörde seien die vorgenannten Gesichtspunkte unerheblich, auch wenn dies für die Bootseigentümer mit erheblich höheren Kosten verbunden sei.⁷⁴

In einer weiteren Entscheidung hat das Verwaltungsgericht Berlin in der Begründung festgestellt, dass die Bootsbesitzer höhere Kosten und längere Anfahrtswege, die mit einem Ersatzliegeplatz verbunden wären, in Kauf nehmen müssten, wenn sie weiterhin öffentliche Wasserflächen für private Zwecke in Anspruch nehmen wollten.⁷⁵

In der ordnungsbehördlichen Praxis wird die Ersetzung von Liegeplätzen an Einzelstegen oder Bojen am zweckmäßigsten bei ungenehmigten Anlagen oder Anlagen, bei denen die Genehmigung abgelaufen ist, durchgeführt. Das gleiche gilt, wenn eine ungenehmigte wesentliche Veränderung (§62 Abs. 2 BWG) an einer genehmigten Anlage vorgenommen worden ist. Manchmal bietet auch der Eigentumswechsel an einer Einzelsteganlage die Möglichkeit, den Erwerber zur Verlegung seines Liegeplatzes an eine Sammelsteganlage zu veranlassen. Als administratives Mittel, die Bereitschaft zur Verlegung des Liegeplatzes an eine Sammelsteganlage zu fördern bietet sich an, ablaufende Genehmigungen für Stege zu verlängern oder für abgelaufene Genehmigungen noch eine Duldung für eine bestimmte Zeit auszusprechen. Den Inhabern oder Erbauern von Sammelsteganlagen, wofür Wassersportvereine, gewerbliche Liegeplatzvermieter oder wassersportliche Kolonien in Betracht kommen, kann andererseits für die Bereitschaft, „vertriebene“ Einzelsteg- oder Bojeninhaber an ihre Anlage aufzunehmen als kleine Vergünstigung einige wenige zusätzliche Liegeplätze zur eigenen Verfügung zugestanden werden. Letzteres ist allerdings nur vertretbar, wenn eine gemeinverträgliche Nutzungsdichte nicht überschritten wird (vgl. §62a Abs.1 S.3 BWG).

Neben dem Verwaltungsakt, also dem wasserrechtlichen Ablehnungsbescheid oder der Beseitigungsanordnung nicht genehmigter Steganlagen kann – wie im Bodenseebereich bereits mit Erfolg praktiziert – das Ziel der Entfernung von Steganlagen oder dem Freihalten bestimmter Uferbereiche von solchen Anlagen bei gleichzeitigem Verweis an eine Sammelsteganlage auch durch öffentlich-rechtlichen Vertrag erreicht werden. Letzteres empfiehlt sich insbesondere dann, wenn das Ziel der Beseitigung von Steganlagen ohne größere Zeitverzögerung durch das förmliche Verfahren einschließlich Klage, Berufung, Petition usw. erreicht werden soll. Dabei kann auch in Kauf genommen werden, dass ein rechtswidriger Zustand noch eine gewisse Zeit geduldet wird. Wichtigstes Ziel ist und bleibt es insgesamt, dass mittelfristig die wasserwirtschaftlich und ökologisch gebotene Ziel erreicht wird, die ungenehmigte bzw. nicht mehr genehmigungsfähige Steganlage zu beseitigen. In dem öffentlich-rechtlichen Vertrag ist auf jeden Fall festzulegen, bis zu welchem Zeitpunkt die Steganlage noch geduldet wird. Der Inhaber der Anlage verpflichtet sich seinerseits, bis zu dem festgelegtem Zeitpunkt auf eigene Kosten die Steganlage zu beseitigen und den naturgemäßen Zustand am Ufer wieder herzustellen. Er unterwirft sich hinsichtlich der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung der sofortigen Vollstreckung bezüglich der Ersatz-

⁷³ VG 1 A 328.93 v. 21.06.1995.

⁷⁴ VG 1 A 7.81 v. 30.09.1981.

⁷⁵ VG 1 A 82.83 v. 1.8.1984.

vornahme zur Beseitigung der Steganlage. Weiterhin ist festzulegen, dass die öffentlich-rechtliche Vereinbarung die erforderliche Androhung nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz ersetzt.

7.8 Rechtliche Tragfähigkeit von verwaltungsgerichtlich akzeptierten Konzeptionen

Als tragfähige planungsrechtliche Grundlage habe die Berliner Verwaltungsgerichte von Anfang an Rechtssatzungen mit Normativcharakter angesehen. So ist in mehreren Entscheidungen im Jahre 1975 die Berechtigung zur Ablehnung beantragte Steganlagengenehmigungen als gerechtfertigt angesehen worden, weil derartige Anlagen gegen Landschaftsschutzverordnungen, im vorliegenden Fall gegen die Verordnung zum Schutze der Landschaft des Tegelerforstes und der Inseln im Tegelersee in den Bezirken Reinickendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf vom 13.10.1960 (GVBl. S. 1082) verstoßen würden.

Steganlagen in den von dieser Landschaftsschutzverordnung erfassten Gebieten führten entgegen dem Verbot der §§ 2 und 3 dieser Vorschrift zu einer Schädigung der Natur. Die Belange des Landschaftsschutzes seien als wesentlicher und notwendiger Teil des Allgemeinwohls bei der wasserbehördlichen Genehmigung zu berücksichtigen.⁷⁶

Diese Rechtsprechung ist durch das Oberverwaltungsgericht im Jahre 1996 unter Bezugnahme auf die Verordnung zum Schutze der Landschaft des Tegeler Fließes im Bezirk Reinickendorf von Berlin vom 8.5.1990 (GVBl. S. 1014) erneut bestätigt worden.⁷⁷

Ferner ist ein Bebauungsplan, der einen Uferbereich als Grünfläche ausweist als rechtlicher Hinderungsgrund für die wasserbehördliche Gestattung von Steganlagen verwaltungsgerichtlich anerkannt worden.

In diesem Urteil ist vom Verwaltungsgericht Berlin entschieden, dass die Ablehnung einer Stegzulassung auch aufgrund einer erst in Aussicht genommene Planverwirklichung die Freihaltung des Uferstreifens von jeder Zweckentfremdung rechtfertige, um einer Verfälschung des Planungszwecks entgegen zu wirken.⁷⁸ In letzter Frage hat das Verwaltungsgericht aber in seiner Judikatur geschwankt und später teilweise eine andere Auffassung vertreten. So hatte es in einem Urteil 1986 sich dahingehend geäußert, dass die Beurteilung der geplanten Steganlage nach den bauplanerischen Bindungen des Grundstücks fehlerhaft sei, weil das Gewässer nicht der gemeindlichen Bauleitplanung unterliege.⁷⁹ Schließlich hatte es 1998 geurteilt, dass ein bereits seit 1995 in der Entwicklung befindliche Bauleitplan nicht Grundlage der Versagung einer Steganlage sein könne, weil er bis zum Zeitpunkt der Urteilsverkündung noch nicht beschlossen war.⁸⁰

Diese Rechtsprechung wird mit Rücksicht auf die neuere Entwicklung des Bauleitplanrechtes so nicht aufrecht zu erhalten sein. Die Festlegung in § 9 Abs. 1 Ziff. 16 BauGB legt jetzt verbindlich fest, dass Wasserflächen sowie Flächen für die Wasserwirtschaft, für Hochwasserschutzanlagen und für die Regelung des Wasserabflusses bauleitplanmäßig erfasst und einer Regelung unter-

⁷⁶ VG 1 A 106.74, VG 1 A 119.74 u. VG 1 A 133.74 v. 11.4.1975.

⁷⁷ OVG 1 B 20.94 v. 29.5.1996.

⁷⁸ VG 1 A 18.71 v. 19.04.1972 Unter Bezugnahme auf die frühere Entscheidung VG 1 A 110.60 v. 19.5.1971.

⁷⁹ VG 1 A 61.85 v. 20.4.1986.

⁸⁰ VG 1 A 322.96 v. 23.9.1998.

worfen werden können. Durch die Änderung des Baubauungsplanrechtes 1998 ist nunmehr definitiv klargestellt, dass mit den Bebauungsplänen auch die an das Ufer angrenzender Wasserflächen beplant und für diese bauleitplanmäßige Ausweisungen festgesetzt werden können.⁸¹ Dies gilt auch für Bundeswasserstraßen, wie es nach einem Urteil des Schleswig-Holsteinischen Obergerichtes 1993⁸² von der Bundeswasserstraßenverwaltung bereits ausdrücklich anerkannt wird. Es versteht sich von selbst, dass bei derartigen Beplanungen von Gewässerflächen von Bundeswasserstraßen eine Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Bundeswasserstraße erfolgen muss. Die Bundeswasserstraßenverwaltung ihrerseits kann bei den Planfeststellungsverfahren zum Ausbau von Bundeswasserstraßen in die Ausweisungen von Bebauungsplänen für Wasserflächen eingreifen. Dies gilt jedoch nur für solche Planfeststellungsverfahren, die die Verkehrsfunktion der Wasserstraße betreffen. Hierbei hat eine sorgfältige Abwägung der gemeindlichen Festlegungen mit den Belangen des Verkehrswesens zu erfolgen, für die ja in einzelnen keine abstrakten Beurteilungskriterien vorgegeben werden können. Diese Fragen sind vielmehr in jedem Einzelfall Teil der planerischen Abwägung. Durch diese muss ein Ausgleich zwischen der gemeindlichen Planung und den Belangen der Bundeswasserstraßen vorgenommen werden, der zur objektiven Gerechtigkeit einzelner Belange nicht Außerverhältnis steht. Gem. § 38 Satz 1 BauGB ist die Gemeinde grundsätzlich an Planfeststellungsverfahren der Bundeswasserstraßenverwaltung zu beteiligen.

Das Bebauungsplanrecht wirkt sich überdies dahingehend aus, dass auch für die an das Ufer angrenzenden Wasserflächen keine wasserrechtlichen Entscheidungen getroffen werden dürfen, welche die landseitigen Ausweisungen in den Bebauungsplänen konterkarieren würden.

Verbotsbestimmungen der Wasserschutzgebietsverordnungen wurden hingegen in ständiger Rechtsprechung als Versagungsgrund für eine Steganlagenebene anerkannt. So ist die Genehmigung einer Steganlage im Großen Wannsee in der engeren Schutzzone des Wasserwerkes Beelitz-Hof abgelehnt worden, obwohl der für dieses Gebiet vorliegende Bebauungsplan das betreffende Grundstück, auf dem die Anlage errichtet werden sollte, als „Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Wassersport“ ausgewiesen hatte.⁸³ In einem weiteren Falle ebenfalls im Großen Wannsee ist Spruchspraxis ausdrücklich bestätigt worden.⁸⁴

Ein Verbot der Errichtung von Bootsstegen gibt es grundsätzlich nur für die engeren Schutzzone, also die Zone II der Wasserschutzgebietverordnung⁸⁵. In den weiteren Wasserschutzzone, also der Zone III – ggf. unterteilt nach den Zonen III A oder III B in den neueren Verordnungen besteht kein Verbot der Errichtung von Steganlagen, es sei denn, deren Errichtung ist aus vielfältigen anderen Gründen unzulässig.

Hingegen ist die von einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe unter der Federführung des damals für das Wasserwesen insgesamt zuständigen Senators für Bau- und Wohnungswesen 1978 ausgearbeitete und dem Senat sowie der Öffentlichkeit vorgelegte Uferkonzeption nicht als eine rechtliche tragfähige und verwaltungsgerichtlich akzeptierte Planungs- und Entscheidungsgrundlage angesehen worden. Das Verwaltungsgericht bemängelte zum einen, dass in der Uferkonzeption keine Angaben zu den allgemeinen Vorschlägen über Verbesserung der Situation in den Uferbereichen enthalten seien, welche konkreten Sanierungsmaßnahmen in welchen Sanierungsab-

⁸¹ Ernst/Zinkhahn/Bielenberg Baugesetzbuch, Kom. Anm. 99 zu § 9.

⁸² OVG 1 L 129.91 vom 25.06.1993.

⁸³ VG 1 A 68.86 v. 6.12.1989.

⁸⁴ VG 1 A 220.93 v. 28.6.1995.

⁸⁵ Vgl. die Wasserschutzgebietsverordnung für Kladow § 5 Nr. 8; Tiefwerder § 5 Nr. 8; Beelitzhof § 5 Nr. 8; Tegel § 7 Nr. 19; Jungfernheide § 7 Nr. 19; Friedrichshagen § 11 Nr. 14; Johannetal § 10 Nr. 14 usw.

schnitten innerhalb eines Bereiches getroffen werden sollte, sowie in welcher zeitlichen Reihenfolge diese abschnittsweise Sanierung durchzuführen ist. Zum anderen äußerte es grundsätzliche Bedenken dagegen, dass mit der Uferkonzeption eine solche für die Landschaftsgestaltung grundlegende Planungsentscheidung zumindest nach In-Kraft-Treten des Berliner Naturschutzgesetzes vom 30.01.1979 ohne ein vorgeschaltetes Landschaftsplanungsverfahren vorgenommen wurde.⁸⁶ Des Weiteren hatte sich das Gericht gegen die prinzipielle Ermessungspraxis gewandt, grundsätzlich keine zusätzlichen Bootsliegeplätze mehr zu genehmigen und den Bau neuen Steganlagen nur noch dann zuzulassen, wenn dafür an anderer Stelle Bootsliegeplätze entfallen. Eine solche Handhabung wurde vom Gericht als die Grenzen der gesetzlichen Ermächtigung überschreitend beurteilt. Im Übrigen wurde gerichtlicherseits grundsätzlich Bedenken dagegen geäußert, „dass bedarfspolitische Lenkungsmaßnahmen von einer Behörde im Weg der Einzelfallentscheidung durchgeführt werden, wenn ... normative Vorgaben für das Maß der zulässigen Auslastung fehlen.“ Zusammenfassend stellte das Gericht fest: „Nach Auffassung der Kammer folgt vielmehr aus dem Rechtsstaatsprinzip, dass bedarfspolitische Lenkungsmaßnahmen durch Legislativakte müssen.“⁸⁷

Aus dieser Entscheidung kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass unter Berücksichtigung der Auffassung des Berliner Verwaltungsgerichts die generellen Erwägungen bezüglich des Allgemeinwohls in Form Akten ergehen müssen, die, wenn nicht in Form von Gesetzes im materiellen Sinne (Bebauungsplan, Landschaftsschutzverordnung, Wasserschutzgebietsverordnung usw.), so jedoch zumindestens eine öffentliche Sanktion von befugten Entscheidungsträgern wie dem Senat usw. gefunden haben müssen.

Diese Rechtsprechung gab offensichtlich Veranlassung die vorgenannte generelle Ermessensausübung über das Allgemeinwohl legislativ zu verankern. Durch das siebte Änderungsgesetz zum BWG v. 11.12.1992 (GVBl. S 472) wurde demgemäß in § 62 a Abs. 1 folgender Satz eingefügt: „Die Genehmigung ist außer bei wasserwirtschaftlichen Maßnahmen des Bundes und des Landes zu versagen, wenn die Erhaltung oder Schaffung zusammenhängender, un bebauter Uferwasserflächen durch das Vorhaben gefährdet oder unmöglich gemacht wird. Die Wasserbehörde kann die Genehmigung davon abhängig machen, dass eine gemeinverträgliche Nutzung ... des jeweiligen Gewässers nicht überschritten wird...“ In der Begründung war deshalb ausdrücklich erklärt worden, dass nach der bisherigen Regelung Genehmigungen nicht untersagt werden konnten auch wenn die Nutzungsdichte durch die wasserbaulichen Anlagen ein ökologisch verträglichen Rahmen überschritten hatten, daher sei durch diese aufgenommene neue Vorschrift zu regeln, dass die Genehmigung dann zu versagen ist, wenn die Erhaltung zusammenhängender, un bebauter Uferflächen durch das Vorhaben gefährdet oder unmöglich gemacht wird. Die Einschränkung der Genehmigungsvoraussetzungen im Interesse des Ufer- und Landschaftsschutzes erscheint aufgrund einer Reihe gerichtlicher Entscheidungen geboten.

Unter Hinweis auf die die generelle Ermessenspraxis ablehnende Rechtsprechung wurde darauf hingewiesen, dass das Verbot insbesondere die geplante Uferbebauung von Oberflächengewässern „mit Steganlagen, Bootshäusern und ähnlichen Anlagen“ betreffe. Die Änderung bzw. Ergänzung des § 62 a Abs. 1 BWG sollte ferner gewährleisten, dass künftig die Genehmigung davon anhängig gemacht werden kann, dass eine gemeinverträgliche Nutzungsdichte des jeweiligen

⁸⁶ VG 1 A 464.78 v. 28.5.1980.

⁸⁷ VG 1 A 61.85 v. 30.04.1986.

Gewässers im Hinblick auf den Schutz von Rechtsgütern des Wasserhaushalts und des Naturschutzes nicht überschritten wird.⁸⁸

Ungeachtet der neuen Ermächtigungsgrundlage im § 62 a Abs. 1 BWG für die wasserbehördliche Genehmigungspraxis hielt das Berliner Verwaltungsgericht zunächst an seiner Genehmigungspraxis fest, die auf der neu eingeführten Bestimmung basierenden wasserbehördlichen Entscheidungen abzulehnen. Insbesondere beim Tatbestandsmerkmal „Schaffung“ verwarf sie die Ermessensermäßigung der Behörde und stellte hierzu fest: „Der Begriff „Schaffung“ ist eng auszulegen, es muss eine bereits rechtlich verfestigte, konkrete Planung, eine zusammenhängende, unbebaute Uferwasserfläche zu schaffen, vorliegen, die hier indes fehlt.“⁸⁹ Diese Linie setzte das Verwaltungsgericht 1998 mit einer Einschränkung fort, in der sie nochmals die Auffassung von der engen Auslegung des Begriffs „Schaffung“ bekräftigte und für dessen Anwendung eine bereits wesentlich verfestigte, konkrete Planung forderte. Eine bereits seit 1995 in der Entscheidung befindlichen, aber 1998 noch nicht erlassenen Landschaftsplan, sah es hierfür als nicht geeignet an.⁹⁰ Im Jahre zuvor war allerdings das Verwaltungsgericht von dieser restriktiven Linie abgewichen und hatte die Ablehnung einer Anlagengenehmigung bestätigt, weil der durch Lahnungen abgegrenzte Bereich unbebaute Uferfläche darstelle, in den die Steganlage errichtet werden solle.⁹¹ Diese Entscheidung fand die Billigung des Oberverwaltungsgerichts, die, ohne das Vorliegen einer rechtlich verfestigten, konkreten Planung zu fordern, die Ablehnung der Genehmigung bestätigte. Die Beibehaltung der Steganlage im vorliegende Falle würde die Schaffung einer zusammenhängenden, unbebauten Uferwasserfläche unmöglich machen, weil nämlich die Anlage die Schließung des Röhrichtgürtels verhindern würde.⁹² Mit dieser Entscheidung stellt das Oberverwaltungsgericht in Fortführung zur vom Verwaltungsgericht in ständiger Rechtsprechung bestätigten Auffassung fest, dass bei der Genehmigung von Bootsstegen Sammelstegen der Vorzug vor Einzelstegen zu geben ist, ohne das hierbei eine spezielle oder gar rechtlich verfestigte Planung oder Entscheidungsrichtlinie vorliegen müsste.⁹³

7.9 Ergebnisse der rechtlichen Prüfungen

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass rechtlich tragfähige Grundlagen für eine wasserrechtliche Entscheidung über die Zulassung von Sportsteganlagen in Betracht kommen:

- Landschaftsschutzgebietsverordnungen⁹⁴
- Landschaftsschutzprogramme (Artenschutzprogramme)⁹⁵
- Landschaftspläne

⁸⁸ Drucks. d. Abgh. von Berlin 12/1876 S. 5, jetzt bestätigt durch VG 1 A 161.96 vom 05.08.1989.

⁸⁹ VG 1 A 85.94 v. 19.6.1996, ebenso VG 1 A 302.94 v. 14.5.1997.

⁹⁰ VG 1 A 322.96 v. 23.09.1998.

⁹¹ VG 1 A 430.95 v. 28.5.1997.

⁹² OVG 1 B 74.95 v. 27.8.1997.

⁹³ Statt vieler VG 1 A 85.94 v. 19.6.1996; VG 1 A 302.94 v. 14.5.1997, VG 1 A 328.93 vom 21.02.1995, VG 1 A 322.96 vom 23.09.1998.

⁹⁴ VG 1 A 323.94 v. 26.6.1996.

⁹⁵ OVG 2 B 8.98 v. 18.5.2001, OVG 2 B 12.98 v. 4.8.2001.

- Flächennutzungspläne⁹⁶
- Bebauungspläne (ggf. auch erst dessen Entwürfe)⁹⁷
- Wasserschutzgebietsverordnungen
- Röhrichschutzgebietsregelungen
- Konzeption der Zusammenfassung von Liegeplätzen an Einzelstegen oder Bojenliegeplätzen an Sammelsteganlagen

Im Gegensatz zu der Rechtsprechung früherer Jahrzehnte bietet heute gerade auch der Bebauungsplan die Grundlage für eine Ordnung im Hinblick auf die Zulassung bzw. die Freihaltung von Uferflächen von derartigen Anlagen. Aufgrund der Neugestaltung des Baugesetzbuches 1998 können durch den Bebauungsplan für Wasserflächen Festlegungen gem. § 9 Abs. 1 Zif. 16 BauGB getroffen werden, die insbesondere z. B. eine Bebaubarkeit von Uferwasserflächen ausschließen. Durch die Bebauungspläne können vor allem Regelungen hinsichtlich der Nutzung von Flächen festgesetzt werden, z. B. Bootsliegeplätze oder Ankerbojen.⁹⁸ Damit bietet gerade der Bebauungsplan ein hervorragendes Instrument für die intendierte Ordnung in den Uferbereichen. Sie gibt damit auch die Möglichkeit, dass die geplanten Steganlagenkapazitäten mit den zur Verfügung stehenden Funktionsflächen korrelieren.

Sofern die für die Regelung der Zulassung von Steganlagen aufgeführten Grundlagen nicht vorliegen, empfiehlt es sich, bei Planungen unter der Ebene legislative Akte diesen Publizitätswirkung zu geben und eine Bestätigung durch die Organe der kommunalen Körperschaften herbeizuführen, also einen Beschluss des Bezirksamtes und möglichst auch der BVV. Im Übrigen sollte diese Planung neben einer genauen Beschreibung der einzelnen Planungsmaßnahmen nach Möglichkeit auch die zeitlichen Schritte zu deren Umsetzung angeben und der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden.

⁹⁶ OVG 2 B 8.98 v. 18.5.2001, vor allem bereits für Entwürfe von Flächen Nutzungsprogrammen und Bebauungsplänen VG 1 A 323.94 v. 26.6.1996.

⁹⁷ Noch nicht festgesetzte Bebauungsplanentwurf vgl. OVG 2 B 8.98 v. 18.5.2001.

⁹⁸ Erst/Zinkhahn/Bielenberg, Kommentar zum BauGB Anmerkung 99 zu § 9; Brüggemann, Baugesetzbuch, Kom. Bd. 1 Anm. 280 zu § 9.

8 Literaturverzeichnis⁹⁹

BECHER, FINDEISEN + KASEL, FLECHNER, JACOBSHAGEN, SCHIEDHELM, SZAMATOLSKI + NEUMANN, ZILLING: Konzept für die Entwicklung der Uferbereiche Berliner Gewässer Teil 1, Berlin 1/1978

BECHER, FINDEISEN + KASEL, FLECHNER, JACOBSHAGEN, SCHIEDHELM, SZAMATOLSKI + NEUMANN, ZILLING: Konzept für die Entwicklung der Uferbereiche Berliner Gewässer Teil 2, Berlin 1/1978

BÖDEKER, WAGNER & PARTNER LANDSCHAFTSARCHITEKTEN: Landschaftsplan Neuruppin, Aussagen zur Personenschiffahrt und Steg-Problematik ...

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN, 2003: Informationen über Bundeswasserstraßen und Hinweise für die Sportschiffahrt

BUNDESINSTITUT FÜR SPORTWISSENSCHAFT: Leitfaden für die Sportstädtenentwicklung, Karl Hofmann Schorndorf Verlag, Köln 2000

FOCKENBERG, SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: Olympia 2000, Standortuntersuchung für eine Ruder- und Kanuregattastrecke, Textband, Berlin 11/1991

FOCKENBERG, SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: Olympia 2000, Vertiefende Standortuntersuchung für eine Ruder- und Kanuregattastrecke, Berlin 6/1992

FUGMANN, HARALD, JANOTTA, MARTIN: Ökologisch-landschaftsplanerisches Gutachten für den Geltungsbereich der Bebauungspläne VIII - 187 b und c, Berlin 1989

FREIE PLANUNGSGRUPPE BERLIN GmbH, DR. SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: Dorfentwicklungsplan Gatow, Ergebnisbericht, 5/1987

FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG AG KOMMUNALPOLITIK: Wegbeschreibungen für die kommunale Praxis -Wasser-, Loseblattsammlung, 21. Ergänzungslieferung, Stand 12/2000

GESELLSCHAFT ZUR PLANUNG UND BETREUUNG VON SPORT UND FUNKTIONSBAUTEN mbH, HEIKE LANGENBACH FREIE LANDSCHAFTSARCHITEKTIN: Wassersport - Entwicklungsplan für die Oberhavel im Raum Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf, Berlin 6/1995

GORYANOFF / SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: See- und Uferkonzeption Rummelsburger Bucht ...

LANDESSPORTBUND BERLIN: Handbuch des Sports in Berlin 2001, Schors-Verlag 2001

LUFTBILD & VEGETATION GbR DR. M. FIETZ IM AUFTRAG DER SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG: Berliner Röhrichtkartierung 1990/95 Abschlußbericht erstellt 1998/99

MAES, DIETRICH: Auszug aus den Untersuchungen „Grenzüberschreitender Wassersport“ des LSB, Berlin Stand 1990

MEDIA MARE, DÖRNFELD HOLWEG GbR IM AUFTRAG DER WASSERSTADT GmbH: Wasserseitige Nutzungskonzeption Charlottenburg-Wilmersdorfer See, Gutachten Berlin 1998

⁹⁹ Mit Ausnahme der juristischen Literatur und Quellen; diese sind den Fußnoten im Kapitel 7 gesondert zu entnehmen.

MEDIA MARE, DÖRNFELD HOLWEG GbR: Kapazitäten und Entwicklungspotentiale wasserseitiger Nutzungsformen in Berlin, Studie Berlin 7/2000

MEDIA MARE, DÖRNFELD HOLWEG GbR: Karte „Die Berliner ufer an schiffbaren Flüssen und Kanälen“ M 1: 20000, Berlin 2000

MELSHEIMER, DR. KLAUS: Wasserrecht Berlin Brandenburg, Textausgabe mit Rechtsverordnungen, Verwaltungsvorschriften und Einführung, Kulturbuch-Verlag GmbH Berlin, Stand 02/2000

MINISTERIUM FÜR BILDUNG, JUGEND UND SPORT DES LANDES BRANDENBURG: Wasser-sportentwicklungsplan Teil I: Grundlagen und Ziele, Stand 5/96

MINISTERIUM FÜR BILDUNG, JUGEND UND SPORT DES LANDES BRANDENBURG: Wasser-sportentwicklungsplan Teil II: Maßnahmen 7/99

NAUTISCHE VERÖFFENTLICHUNG VERLAGSGESELLSCHAFT: Sportschiffahrtskarten Binnen 1 - Berlin & Märkische Gewässer, Ausgabe 1997

NAUTISCHE VERÖFFENTLICHUNG VERLAGSGESELLSCHAFT: Sportschiffahrtskarten Binnen 2 - Berlin & Mecklenburger Gewässer, Ausgabe 1998

REICHHOF, PR. DR. JOSEF H.: Kanuwandersport und Naturschutz - Ein lösbarer Konflikt?, Untersuchungen im Auftrag des Deutschen Kanuverbandes e.V., München 1998

SENATOR FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN BERLIN ABT. II: Baunutzungsplan Berlin, 1987

SENATOR FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ: Umwelt- und Naturschutz für Berliner Gewässer Heft 1, Berlin 1985

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ: Umwelt- und Naturschutz für Berliner Gewässer Heft 7, Berlin 1989

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ BERLIN ABT III: Landschaftsprogramm / Artenschutzprogramm, Landschaftsbild, Erholung und Freiraumnutzung, Biotop- und Artenschutz, Naturhaushalt / Umweltschutz, Berlin 1994

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ BERLIN: Umwelt-atlas Berlin

Karte 02.01 Gewässergüte M 1:50000

Karte 02.06 Zustand der Gewässerufer M 1:50000

Karte 02.07 Fischfauna M 1:50000

Karte 02.11 Wasserschutzgebiete und Grundwassernutzung M 1:50000

Karte 05.02 Vegetation M 1:50000

Karte 05.03 Wertvolle Flächen für Flora und Fauna M 1:50000

Karte 05.05 Bilanzierung des Brutvogelbestandes M 1:50000

Karte 05.06 Natur- und Landschaftsschutzgebiete M 1:50000

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ: Karte „Öffentliche Grün- und Erholungslagen Charlottenburg-Wilmersdorf“ M 1 : 10000, Berlin Stand 12/1997

SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ: Karte „Gartendenkmale Charlottenburg-Wilmersdorf“ Übersichtsplan nach der Denkmalliste der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Stand 04/1996

SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, UMWELTSCHUTZ UND TECHNOLOGIE BERLIN ABT. II: Flächennutzungsplan Berlin, 10/1998

SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, UMWELTSCHUTZ UND TECHNOLOGIE BERLIN ABT. I, Stadt- und Freiraumentwicklung: Planwerk Westraum Berlin, 08/1999

STADT-WALD-FLUSS BÜRO FÜR LANDSCHAFTSPLANUNG UND ÖKOLOGISCHE GUTACHTEN IM AUFTRAG DER SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG BERLIN: Berliner Röhrichtschutzprogramm, Erfassung von Veränderungen der Berliner Röhrichtbestände und Beurteilung der Schutzmaßnahmen anhand von Luftbildern, 2003

SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: Ökologisch-landschaftplanerische Grundlagenuntersuchung Hakenfelde, Berlin 8/1995

SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: Uferkonzeption Neuruppin, Alt Ruppín 5/1996

SZAMATOLSKI + PARTNER GbR, PLANKONTOR GESELLSCHAFT FÜR STADTERNEUERUNG UND PLANUNG mbH: Wochenendhaus- und Uferkonzeption Neuruppin, Materialien zu den von März bis Juni 1998 durchgeführten Bürgerversammlungen, 7/1998

SZAMATOLSKI + PARTNER GbR, WASY GESELLSCHAFT FÜR WASSERWIRTSCHAFTLICHE PLANUNG UND SYSTEMFORSCHUNG mbH, THAL-ENGINEERING & GEO CONSULT: Nutzungskonzept Cottbuser See, Gutachten zur Notwendigkeit und Auswirkungen einer speicherwirtschaftlichen Nachnutzung, Abschlußbericht, Berlin 7/1998

SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr.17, Wasserstraßenausbau in Berlin und Brandenburg, Berlin 1/1999

SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: Umweltbilanz, Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Berlin 3/1999

SZAMATOLSKI + PARTNER GbR: Wasserwanderstützpunkte Karwe, Neuruppin und Fristow, Alt Ruppín 4/1999

Anhang

- Tabelle: Steganlagen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (media mare, 2 Seiten A 4)
- Abgleich der Stege aus dem Landschaftsplan „Grunewaldseenkette“ mit dem Luftbildkatalog und verschiedenen Akten aus dem Umweltamt (4 Seiten A 4)
- Verkleinerte Karten der Steganlagenkonzeption (9 Seiten A3), (Originalmaßstab 1 : 10.000)
- Prospektbeispiel arosa Flussschiffkreuzfahrten (2 Seiten A 4)

116 Steganlagenkonzeption Charlottenburg-Wilmersdorf

Tabelle: Steganlagen im Bezirk Charlottenburg/ Wilmersdorf

Gewässer	Straße, Hausnr	Betreiber	Liegeplätze	Zustand	Auslastung
Hohenzollernkanal			0		
Hohenzollernkanal	Saatwinkler Damm		0		
Hohenzollernkanal	Anschrift: Planufer 78	Reederei Riedel GmbH	1		
Hohenzollernkanal		SEYD & Heinrichs Transportkontor GmbH	0		
Stössensee	Havelchaussee	privat	10		
Stössensee	Havelchaussee 155	privat	7		
Stössensee	Havelchaussee 151-153	Fischereiamt Berlin	10		
Stössensee	Havelchaussee 107, Anschrift: Selbitzer Str. 14a	Manfred Lüdecke "Alte Liebe"	0		
Stössensee	Havelchaussee, Anschrift: Dorfstr. 8-10, 13597	Armin Burchadi	58	sehr gut	
Stössensee	Havelchaussee 108, Anschrift: Veronikasteig 6	Werner Labenz, Fahrtensegler am Postfenn e.V.	36	mäßig	
Stössensee	Havelchaussee 109, Anschrift Am Pichelssee 47	Christiane & Heinz Richter, Bootstände Richter	74	recht gut	60%
Stössensee	Havelchaussee 113, Anschrift: Kantstr.69	Lutz Reuer, Segelgemeinschaft am Rupenhorn e.V.	11		
Stössensee	Havelchaussee 115	Versehrten Wassersportgemeinschaft	37	gut	
Stössensee	Havelchaussee 115-127, Anschrift: Hans-Braun-Str.	Behinderten-Sportverband Berlin e.V.	97	schlecht	
Stössensee	Havelchaussee 129	Seglerverein Stössensee e.V.	82	gut	
Stössensee	Havelchaussee 133	Angler Club Charlottenburg 1887 e.V.	30	gut	
Stössensee	Havelchaussee 157	Irmgard Mette, Bootshaus Mette	119		
Stössensee	Havelchaussee 141	Verein TAG	8	marode	
Havel	Wirtshaus: Straße am Schildhorn 4a, Havelchaussee	Bernd Wartenberg Restaurantbetriebsgesellschaft	59	gepflegt	
Havel	Anschrift: Planufer 98, Straße am Schildhorn	Wirtshaus Schildhorn mbH			
Havel	Anschrift: Puschkinallee 16-17, Schildhorn		0		
Havel	Anschrift: Nikolaus-Groß-Weg 2, Havelchaussee	Stern und Kreis Schifffahrt GmbH	0		
Havel	Am Grunewaldturm, Anschrift: Puschkinallee 16-17	Berliner Feuerwehr	0		
Westhafenkanal		Stern und Kreis Schifffahrt GmbH	0	verfallen	
Landwehrkanal	Salzufer, Anschrift Planufer 78		0		
Landwehrkanal	Galvanistraße, Anschrift Planufer 78	Reederei Riedel GmbH	1		
Spree	Nonnendamm 33	Reederei Riedel GmbH	1		
Spree	Ibuger Ufer	Kluwe Baustoffe GmbH & Co. KG	0		
Spree	Bonhoefferufer, Anschrift Stern und Kreis: Puschkinallee 16		0		
Spree	Charlottenburger Ufer, Anschrift Winkler: Levetzowstr. 16	Stern und Kreis Schifffahrt GmbH	2		
Spree		Reederei Bruno Winkler	1		

Tabelle Steganlagen im Bezirk Charlottenburg/ Wilmersdorf

Gewässer	Straße, Hausnr	Betreiber	Liegeplätze	Zustand	Auslastung
Spree	Tegeler Weg, Anschrift Gabriel: Hebbelstr. 1, Anschrift Winkler: Levetzowstr. 16, Anschrift Riedel: Planufer 78, Anschrift E. Schlenther: Treuenbrietzener Str. 19	City-Schiffahrt H. G. Gabriel, Reederei Bruno Winkler, Reederei Riedel GmbH, Reederei E. Schlenther	5		
Charlottenburger Verbindungskanal	Gaußstr., Sickingenstr	Senat von Berlin (Uferbesitzer)	0		

Quelle: media mare
2003, (Stand 2000)