

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Maik Penn (CDU)

vom 08. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. November 2018)

zum Thema:

Öffentliche und private Schifffahrt/Steganlagen – Zahlen, Genehmigungsverfahren, Förderung, Tourismusfaktor und Ausblick

und **Antwort** vom 23. November 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Nov. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17015
vom 8. November 2018
über Öffentliche und private Schifffahrt/Steganlagen – Zahlen, Genehmigungsver-
fahren, Förderung, Tourismusfaktor und Ausblick

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie viele öffentliche und private Anlegestege, Reedereien und zugelassenen Schiffe gibt es in Berlin und wie haben sich diese Zahlen innerhalb der letzten zehn Jahre entwickelt (bitte um Auflistung nach Bezirken)?

Antwort zu 1:

Angaben zur Anzahl und Entwicklung innerhalb der letzten zehn Jahre bezüglich öffentlicher und privater Steganlagen in Berlin liegen dem Senat nicht vor. Gleiches gilt für Anzahl und Entwicklung der zugelassenen Schiffe in Berlin.

In Berlin gibt es über 30 Reedereien, die überwiegend Fahrgastschifffahrt betreiben. Angaben zur Entwicklung der Reedereien innerhalb der letzten zehn Jahre liegen dem Senat nicht vor.

Frage 2:

Welche Stellen sind für entsprechende Genehmigungsverfahren zuständig und welche Personalausstattung steht hierfür zur Verfügung?

Antwort zu 2:

Für Anlegestellen als Anlagen am und im Gewässer gemäß § 62 ff Berliner Wassergesetz (BWG) ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - Wasserbehörde - als Genehmigungsbehörde zuständig. Davon abweichend liegt gemäß § 85 BWG das Genehmigungsverfahren für Sportbootsteganlagen in der Zuständigkeit des jeweiligen Bezirksamts.

In Bezug auf den Personaleinsatz im jeweiligen Genehmigungsverfahren kann aufgrund der Breite an unterschiedlichen Anträgen und den Unterschieden im jeweiligen Beteiligungsverfahren keine pauschale Angabe erfolgen.

Frage 3:

Wie viele Neuanträge für Anlegestege sind seit 2016 Jahr für Jahr eingegangen, zu welchen Teilen wurden diese positiv, negativ oder noch nicht beschieden?

Antwort zu 3:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, II D, Wasserbehörde führt keine gesonderte Statistik zur Anzahl und jeweiligen Bescheidung von wasserbehördlichen Anträgen für Anlegestellen.

Frage 4:

Welche wesentlichen Genehmigungsvoraussetzungen und Versagungsgründe gibt es?

Antwort zu 4:

Anlagen am und im Gewässer sind so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach vermeidbar ist. Eine Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn von dem beabsichtigten Vorhaben weder eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, noch erhebliche Nachteile für Rechte oder Befugnisse anderer zu erwarten sind. Die Genehmigung ist außer bei wasserwirtschaftlichen Maßnahmen des Bundes und des Landes Berlin zu versagen, wenn die Erhaltung oder Schaffung zusammenhängender, un bebauter Uferwasserflächen durch das Vorhaben gefährdet oder unmöglich gemacht wird.

Frage 5:

Wie haben sich die Fahrgastzahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt und welche Bedeutung hat die öffentliche Schifffahrt für den Tourismus?

Antwort zu 5:

Die Fahrgastzahlen haben sich nach Einschätzung der Fahrgastschifffahrt in den letzten 10 Jahren verdoppelt. Für den Senat ist die Fahrgastschifffahrt auf der Bundeswasserstraße in Berlin ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die Fahrgastschifffahrt generiert jährlich über 200 Mio. EUR Bruttoumsatz.

Frage 6:

Welche Konzepte gibt es für Berlin und für einzelne Bezirke hinsichtlich der Perspektiven für die Schifffahrt, inwieweit werden hier Interessenvertretungen, Vereine, Reedereien und Bürgerschaft eingebunden?

Antwort zu 6:

Sowohl der Senat als auch die Bezirke sind stets an einer adäquaten Einbindung der Schifffahrt sowohl in gesamtverkehrlicher als auch in touristischer Hinsicht interessiert.

Frage 7:

Für welchen Zeitraum werden neue Stege genehmigt? Gibt es nach Ablauf der Genehmigungsdauer die Option eines Verlängerungsantrages oder ist grundsätzlich ein Neuantrag zu stellen? Gibt es hier Optimierungspotential hinsichtlich des Verwaltungsaufwands und welche Kosten entstehen den Antragstellern?

Frage 10:

Warum sind Uferabgrenzungen nach 30 Jahren neu zu beantragen und können nicht nach einer Begehung verlängert werden?

Antwort zu 7 und zu 10:

In der aktuellen Genehmigungspraxis werden Genehmigungen für Steganlagen auf eine Dauer von 10 Jahren befristet.

Eine Verlängerung der bestehenden Genehmigung ist vor Ablauf der Gültigkeitsdauer zu beantragen. Der Antrag muss schriftlich, zunächst ohne weitere Formvorschriften eingereicht werden. Die eventuell für die Prüfung der Verlängerung darüber hinaus einzureichenden Unterlagen sind abhängig von dem jeweiligen Einzelfall. Genehmigungen unterliegen den verfahrensrechtlichen (und den Form-) Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes und werden gegebenenfalls unter Auflagen erteilt.

Die Erhebung der fälligen Verwaltungsgebühren erfolgt auf Grundlage der Umweltschutzgebührenordnung und ist abhängig vom Antragsgegenstand.

Frage 8:

Was spricht gegen Genehmigungen "bis auf Widerruf", welche Ressourcen könnten hierdurch ggf. gespart werden?

Antwort zu 8:

Der Widerruf einer unbefristeten Anlagengenehmigung ist verwaltungsrechtlich aus Gründen der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes für den Genehmigungsinhaber mit hohen Eingriffskriterien versehen und soll einen Ausnahmefall darstellen.

Die Befristung liegt auch im Rechtssicherheitsinteresse des Genehmigungsinhabers, da er ab dem Zeitpunkt der Genehmigungserteilung über deren möglichen Ablauf informiert ist.

Im Regelfall ist es nur für einen bestimmten Zeitraum möglich zu beurteilen ob und inwieweit dem genehmigungsbedürftigen Vorhaben öffentliche Belange oder erhebliche Nachteile für Rechte und Befugnisse anderer entgegenstehen. Dies berücksichtigt sich ändernde äußere Umstände und Anforderungen.

Konkrete Angaben zu möglichen Ressourceneinsparungen bei einem verwaltungstechnischen Vorgehen entsprechend der Fragestellung können vom Senat nicht gemacht werden, werden aber als vernachlässigenswert eingeschätzt.

Frage 9:

Warum werden in Berlin keine Steingabionen als Uferabgrenzung genehmigt und welche Erfahrungen gibt es hierzu in anderen Bundesländern?

Antwort zu 9:

Steingabionen sind im Land Berlin an den fließenden Gewässern 2. Ordnung, sofern bautechnisch und ökologisch sinnvoll, genehmigt und eingebaut worden.

An den Gewässern 1. Ordnung, die in der Regel dem Schiffsverkehr dienen, werden aus Gründen der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit entweder senkrechte Uferbefestigungen oder langjährig erprobte geböschte Bauweisen nach dem Merkblatt Anwendung von Regelbauweisen für Böschungs- und Sohlensicherung an Wasserstraßen MAR (Ausgabe 2008) der Bundesanstalt für Wasserbau ausgeführt.

Erfahrungen aus anderen Bundesländern sind hier nicht bekannt.

Frage 11:

Welche öffentlichen Fördermöglichkeiten (Programme/ Höhe der Mittel insgesamt und durchschnittlich/maximal je Antragsteller) und Ausgaben für landeseigene Einrichtungen gibt es im Bereich von Steganlagen und umweltfreundlicher Schifffahrt?

Antwort zu 11:

Das Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE), kofinanziert durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), soll von 2014 bis 2023 eine deutliche Reduzierung der Treibhausgasemissionen bewirken. Im BENE Förderschwerpunkt 4 (Nachhaltige Mobilität) wird neben Investitionen in die Rad- und ÖPNV-Infrastruktur auch die modellhafte Erprobung innovativer Antriebssysteme in öffentlichen Fuhrparks gefördert. Projekte mit Vorbildcharakter sollen das Land Berlin in seiner Vorreiterrolle bei der Elektromobilität stärken, sowie den Umstieg auf alternative Antriebe unterstützen. Mit Projektauftrag vom Oktober 2016 wurden Fördermittel in Höhe von 5 Mio. € zur Verfügung gestellt, die aktuell weitgehend in bewilligten Projekten festgelegt wurden.

Schiffe, die als Nutzfahrzeuge zum Fuhrpark des Landes Berlin gehören, können in BENE gefördert werden. Wenn dies zum Betrieb notwendig ist, kann ergänzend auch Ladeinfrastruktur gefördert werden. Steganlagen sind nicht förderfähig. Für Schiffe im Besitz privater Unternehmen ist diese Förderung derzeit nicht möglich.

Unabhängig von der BENE-Förderung stehen im Doppelhaushalt 2018/19 insgesamt 600.000 € zur Verfügung, um die testweise Umrüstung von Fahrgastschiffen auf (teil-) elektrischen Antrieb oder den nachträglichen Einbau von Filtersystemen zur gleichzeitigen Minderung der Diesel- und Stickoxidemissionen zu finanzieren.

Für die Folgejahre 2020-23 sind für den Haushaltsentwurf jeweils 900.000 € geplant, damit unter Nutzung der in den laufenden Pilotprojekten gewonnenen Erfahrungen Um- bzw. Nachrüstungen in größerer Zahl gefördert werden können.

Berlin, den 23.11.2018

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz