

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Wolf (LINKE)

vom 06. Mai 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Mai 2015) und **Antwort**

Rummelsburger See in Landeshand? (II)

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

Frage 1: In der Beantwortung meiner Schriftlichen Anfrage „Rummelsburger See in Landeshand“ (Drs. 17/15734) heißt es, dass das Land Berlin mit Schreiben vom 9.10.2000 „den Bund (...) gebeten hat, auch ergänzende Bestandsänderungen weiterer Gewässer (z.B. Rummelsburger See, Neuköllner Schifffahrtskanal) zu überdenken.“ Ist dies so zu verstehen, dass das Land damals erwogen hat, den Rummelsburger See in Landeseigentum zu übernehmen, oder an welche „Bestandsänderungen“ dachte der Senat damals?

Antwort zu 1: Aus dem vorliegenden Schriftverkehr aus dem Jahr 2000 kann entnommen werden, dass das Land Berlin zum damaligen Zeitpunkt einen Tausch des landeseigenen Neuköllner Schifffahrtskanals mit der Schleuse Neukölln gegen den Rummelsburger See für denkbar gehalten hat.

Frage 2: In der Antwort auf meine o.g. Anfrage heißt es, „dass das Land Berlin für die Übernahme des Rummelsburger Sees den vollen Marktwert bezahlen müsste“. Welchen Markt gibt es nach Ansicht des Senats für den Rummelsburger See? Ist die Aussage des Senats, dass „hierbei (...) die kapitalisierten Kosten unter Berücksichtigung der Nutzungsdauer ermittelt werden“ so zu verstehen, dass die so kapitalisierten Kosten einen Marktwert ergeben? Oder müssten die kapitalisierten Kosten nicht von einem wie auch immer ermittelten Marktwert abgezogen werden? Wenn nein, wie ist die Aussage dann zu verstehen?

Frage 3: Müsste eine sinngemäße Anwendung der Ablöserichtlinie des Bundes nicht bedeuten, dass dem Land mit dem Übergang des Rummelsburger Sees in Landeseigentum und dem damit verbundenen Übergang der Lasten einen Ablösebetrag seitens des Bundes zu zahlen ist, der sich aus den kapitalisierten Kosten unter Berücksichtigung der Nutzungsdauer ergibt? Wenn nein, wie erklärt sich der Senat, dass der Bund dem Land Brandenburg für

eine Übernahme der Teupitzer und Rheinsberger Gewässer und der damit verbundenen Übernahme der Unterhaltungspflicht durch Brandenburg anbot, einen abgezinnten Ablösebetrag für eine Erhaltung der Schiffbarkeit über 100 Jahre zu zahlen? (vgl. Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Drucksache 5/7097, Antwort auf die Kleine Anfrage 2713 des Abgeordneten Axel Vogel, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Antwort zu 2 und 3: In dem Schreiben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost vom 19.03.2008 heißt es wörtlich: „die Berechnungen der Ablösesumme zum Rummelsburger See haben ergeben, dass die Einnahmen gegenüber den Unterhaltungskosten überwiegen. Das bedeutet, dass der See von Ihnen zum vollen Marktwert erworben werden müsste. Den Kaufpreis habe ich bisher nicht ermittelt.“ Da das Land Berlin zu diesem Zeitpunkt an einer Übernahme von Bundesgewässern nicht mehr interessiert war, wurden bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost keine Werte zur Ablösung oder zum Kaufpreis abgefragt.

Eine Übernahme zusätzlicher Gewässer war bereits zu dem damaligen Zeitpunkt aus personellen Gründen grundsätzlich auszuschließen. Während die Gewässerunterhaltung und der Wasserbau im Jahr 2000 noch über 72 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügte, hat sich die Anzahl nach der Neuorganisation der bauenden Bereich im Jahre 2003 auf heute 15 Personen reduziert. Mit diesem drastisch verringerten Personal ist es nicht möglich, zusätzliche Aufgaben zu übernehmen.

Frage 4: In welchem Umfang würden die vom Senat in der Antwort auf die o.g. Anfrage benannten Nachteile eintreten, und welche finanziellen Aufwendungen wären damit verbunden? Konkret:

a) Wann und wie oft wäre eine schifffahrtsbedingte Räumung notwendig, welche Kosten wären damit schätzungsweise verbunden?

c) Welche Munitionssuchen und -bergungen müssen nach Ansicht des Senats in Zukunft angesichts der Tatsache, dass Anfang der 2000er Jahre eine umfangreiche Munitionssuche und -bergung stattgefunden hat, durchge-

führt werden? Welche Kosten wären damit schätzungsweise verbunden?

d) Welche schifffahrtsbedingten Schäden sind in den letzten zehn Jahren entstanden und welche hat das Wasser- und Schifffahrtsamt beseitigt? Von welchen schifffahrtsbedingten Schäden geht der Senat für die Zukunft aus?

e) Teilt der Senat die Auffassung, dass die Verpachtung von Wasserflächen in der Zukunft reduziert werden sollte und damit der personelle Aufwand dafür zu vernachlässigen sein dürfte?

f) Wie viele wasserbaulichen Anlagen wurden in den letzten zehn Jahren genehmigt, von wie vielen Genehmigungsvorgängen geht der Senat in der Zukunft aus? Welche finanziellen Aufwendungen sind damit schätzungsweise verbunden?

g) Ist dem Senat bekannt, dass die Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes in den letzten fünf Jahren keine Unterhaltsmaßnahmen am Rummelsburger unternommen hat und auch für die nächsten fünf Jahre keine Unterhaltsmaßnahmen plant, da der Rummelsburger See für die Schifffahrt keine Bedeutung hat (vgl. Antwort des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf eine Berichtsanforderung der Bundestagsabgeordneten Gesine Löttsch vom 11.2.2015)? Hält der Senat im Gegensatz zur Bundesregierung Unterhaltsmaßnahmen in den nächsten fünf Jahren für notwendig und wenn ja, in welchem Umfang?

Antwort zu 4:

a) Zur Verkehrssicherung muss die Gewässersohle mindestens ein Mal pro Jahr auf Untiefen und Hindernisse gepeilt werden. Dabei werden Hindernisse, wie Fahrräder, Motorräder, Tresore, Müll und andere Hindernisse geräumt, damit die Bürgerinnen und Bürger das Gewässer gefahrlos nutzen können und Schadensersatzforderungen gegen den Gewässereigentümer abgewendet werden können. Je nach Müllanfall werden die Kosten für die Verkehrssicherungsspeilungen und Räumungen des rund 350.000 m² großen Sees auf bis zu 50.000 EURO/Jahr geschätzt.

c) Im Rahmen der weiteren Sanierung des Sees müssen die noch nicht abgesuchten Ränder des Sees beim Einbringen zum Beispiel von Spundwänden auf Munition abgesucht werden. Bei Kosten von 100 EURO/m² werden hierfür schätzungsweise ein bis zwei Millionen EURO benötigt. Genauere Angaben lassen sich erst nach Abschluss der Sanierungsplanungen berechnen.

d) Die schifffahrtsbedingten Schäden der letzten Jahre sind dem Land Berlin nicht bekannt, da der Rummelsburger See von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unterhalten wird. Künftige schifffahrtsbedingte Schäden können durch Anfahrungen und Schäden an den Uferbefestigungen, Ausspülungen durch Schraubenstrahl und Wellen an den Wasserbauwerken oder beispielsweise auch gesunkene Wasserfahrzeuge entstehen. Die Schadenshöhe kann nicht abgeschätzt werden, da es sich um unvorhersehbare Ereignisse handelt.

e) Eine Reduzierung der Verpachtung von Wasserflächen am Rummelsburger See wäre aus Sicht der Gewässerunterhaltung wünschenswert. Für die räumliche und

strukturelle Gesamtentwicklung des Bereiches ist eine differenziertere Betrachtung anzustellen.

f) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt führt über wasserrechtlich genehmigte wasserbauliche Anlagen keine Statistik. Die Anzahl zukünftiger Genehmigungsanträge sowie deren finanzielle Aufwendungen sind nicht vorhersehbar.

g) Art und Umfang der Unterhaltungsarbeiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes am Rummelsburger See sind hier nicht bekannt. Aus Sicht des Landes Berlin sind in dem Gewässer mindestens die unter a) genannten Verkehrssicherheitskontrollen und Räumungen durchzuführen, um eine Gefährdung der Nutzerinnen und Nutzer auszuschließen.

Frage 5: Hat der Senat nach meiner o.g. Anfrage versucht, die offensichtlichen Widersprüche zwischen den Aussagen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in der o.g. Antwort an die Bundestagsabgeordnete Löttsch und der Antwort des Senats aufzuklären? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5: Aus Sicht des Senats gibt es keine Widersprüche, sondern allenfalls unterschiedliche Interessenlagen zwischen Bund und Land.

Berlin, den 21. Mai 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Mai 2015)