

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Daniel Buchholz (SPD)**

vom 17. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. August 2021)

zum Thema:

Diesel-Stinker auf der Spree IV: Werden parlamentarische Anfragen wirklich immer vollständig und wahrheitsgemäß beantwortet?

und **Antwort** vom 06. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Sep. 2021)

Herrn Abgeordneten Daniel Buchholz (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28374

vom 17.08.2021

über Diesel-Stinker auf der Spree IV: Werden parlamentarische Anfragen wirklich immer vollständig und wahrheitsgemäß beantwortet?

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In drei Parlamentarischen Anfragen habe ich im April 2021 diverse Informationen zu den Themen Schiffs-Anlegestellen in Berlin einschließlich des Humboldthafens, ein mögliches Kartell der bisherigen Betreiber und Hindernisse beim Einsatz von sauberen Elektroschiffen erfragt. Die Antworten des Senats bzw. der zurarbeitenden Wasserbehörde vom Mai 2021 können leider nicht zufrieden stellen. Eine umfangreiche Debatte im Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Klimaschutz, eigene Recherchen sowie übermittelte Informationen nach Akteneinsichten werfen neue und wichtige Fragen auf. Ich sehe mich daher gezwungen, mit dieser neuen Anfrage sehr detailliert nachzuhaken, um Hintergründe aufzuklären.

Frage 1

In den Antworten des Senats auf meine schriftliche Anfrage (Drucksache Nr. 18/27 389 Frage 6) wird angegeben, dass die Wasserbehörde die frühzeitig und wiederholt auf Basis der Gutachten im B-Plan geäußerten Bedenken der eigenen SenUVK nicht ignoriert hat und dass sie alle Stellungnahmen in den Abwägungsprozess einbezogen hat. Laut Aktenlage hat jedoch der zuständige Sachbearbeiter für den Lärm-Immissionsschutz bereits im Februar 2016 im Rahmen einer großen Antragskonferenz erfolglos seine Bedenken gegen die zu erwartenden Probleme hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffemissionen mitgeteilt. Nachdem seine Einwände nicht beachtet wurden, musste er im November 2017 von sich aus proaktiv um Beteiligung im Behördenbeteiligungsverfahren bitten. Die offizielle Bitte um Stellungnahme wurde jedoch erst im Dezember 2018 an ihn versendet. Also ein Jahr nach seiner Anfrage und zweieinhalb Jahre nach seinem ersten Hinweis auf die Unvereinbarkeit des geplanten Anlegers mit dem §62 BWG. Seine Ablehnung kam postwendend: ohne ein weiteres Lärm-Gutachten gibt es keine Möglichkeit der Zustimmung.

- a) Wenn offensichtlich potentielle Ablehnungsgründe (Lärm und Luftschadstoffe) zweieinhalb Jahre nicht in Betracht gezogen werden, kann man aus Sicht der Wasserbehörde dann davon sprechen, dass diese potentiellen Ablehnungsgründe bis dahin ignoriert wurden?
- b) Wie rechtfertigt die Wasserbehörde die zeitliche Diskrepanz von zweieinhalb Jahren bis zur Klärung?
- c) Warum führte auch aus Effizienzgründen der frühzeitige Hinweis auf so entscheidende KO-Kriterien nicht zur direkten Vorab-Prüfung dieser fundamentalen Aspekte und in der Konsequenz zur zeitnahen Ablehnung des Antrags?
- d) Mit welcher Begründung wurde ein über vier Jahre währendes Behördenbeteiligungsverfahren veranlasst, bei dem der Genehmigungsantrag von Anfang an keine Chance auf Genehmigung hatte?

Antwort zu 1:

- a) Nein. Bedenken hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffemissionen wurden frühzeitig erhoben, allerdings keine abschließende Stellungnahme des Fachbereichs abgegeben, sondern auf die Erforderlichkeit eines Lärm-Gutachtens verwiesen. Die Wasserbehörde hat im Rahmen der Prüfung eines Antrags auf Genehmigung nach § 62a BWG unter anderem die Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung zu untersuchen. Ergeben sich aus der Behördenbeteiligung bereits mehrere Aspekte, die eine Beeinträchtigung des öffentlichen Wohls in diesem Sinne begründen, muss die Behörde nicht alle potentielle Aspekte vollumfänglich ermitteln, die zusätzlich der Genehmigungserteilung entgegenstehen und deren Aufklärung nicht ohne einen erheblichen Ermittlungsaufwand – mit entsprechender Kosten – erfolgen kann.
- b) In dem genannten Zeitraum von zweieinhalb Jahren fanden mehrere zum Teil langwierige Abstimmungs- und Abwägungsprozesse statt.
- c) Ob und unter welchen Voraussetzungen die Versagung einer Genehmigung der Errichtung und des Betriebs eines Schiffsanlegers auf Lärm- und Immissionsschutzgründe gestützt werden kann, ist keine Frage, die sich aus Effizienzgründen vorab und ohne die Beauftragung von entsprechenden Gutachten beantworten ließe. Eine Vorwegnahme des Ergebnisses der Prüfung, wie in der Frage unterstellt, würde als Verfahrensfehler eine Entscheidung in höchstem Maße angreifbar machen.
- d) Ob ein Antrag auf Erteilung einer wasserbehördlichen Genehmigung eine „Chance auf Genehmigung“ hat, kann sich nur aus dem Ergebnis einer Beteiligung der Behörden ergeben, die im Einzelfall eine mögliche Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu beurteilen haben. Ob ein Genehmigungshindernis bereits „von Anfang an“ bestanden hat, lässt sich erst im Rückblick aus dem Ergebnis der Behördenbeteiligung beurteilen.

Frage 2:

Hinweise auf die zu erwartende, problematische Schadstoff-Situation gab es von vielen Seiten. So lag aus der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, präziser aus der Projektleitung der Europa-city, die expliziten, schriftlich mehrfach dokumentierten Forderungen (15.11.2017 und 14.02.2018) vor, dem ebenfalls anhängigen Antrag für einen Elektroschiffahrtshafen aufgrund der zu erwartenden Emissionsproblematik der Diesel-Schiffe, den Vorrang einzuräumen. Selbst Senatsbaudirektorin Regula Lüscher forderte ebenfalls am 14.02.2018 explizit, am zukünftigen Schiffsanleger die Emissionen soweit als möglich zu reduzieren. Sie schrieb ihrem Amtskollegen StSUK bekräftigend, dass sie das Ziel, die innerstädtische Schifffahrt möglichst elektrisch und emissionsarm zu betreiben, unterstützt.

- a) Wieso wurde auch diesen beiden Forderungen nicht die notwendige Relevanz eingeräumt? Erörtern Sie bitte ausführlich, warum dies nicht geschah.
- b) Auf welcher Rechtsgrundlage nimmt die Wasserbehörde für sich in Anspruch, gegen diese stadtplanerische Kompetenz handeln zu können?

Antwort zu 2:

- a) und b) Die Wasserbehörde ist an die gesetzlichen Vorgaben gebunden und hat, wie bereits ausgeführt, im Rahmen der Prüfung eines Antrags auf Genehmigung nach § 62 a BWG die Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung zu untersuchen. Anträge auf Errichtung und Betrieb einer Anlegestelle werden dabei nach dem Prioritätsprinzip als allgemein anerkannter Verfahrensgrundsatz in der Reihenfolge des Eingangs bei der

Wasserbehörde bearbeitet und beschieden. Bei der Entscheidung über den Antrag können dann auch stadtplanerische Aspekte einfließen, wenn das Vorhaben insoweit das öffentlichen Wohl beeinträchtigt. Die Wasserbehörde, die an diese legislativen Vorgaben des Berliner Wassergesetzes gebunden ist, hat im Übrigen im Rahmen ihres Ermessens zu entscheiden, auf welche der der Genehmigung entgegenstehenden Interessen sie ihre Entscheidung maßgeblich abstellt. Die Frage, ob öffentliche Belange durch Emissionen beim Betrieb des Anlegers beeinträchtigt werden und inwieweit diese ggf. auch in Form von Auflagen für den Betrieb zu berücksichtigen sind, ist für die Genehmigungsfähigkeit eines Schiffsanlegers ohne Zweifel relevant, liegen jedoch bereits andere Gründe für eine Ablehnung vor, welche für sich genommen bereits einer Genehmigung entgegenstehen, kommt es auf eine weitere – kostenintensive – Ermittlung dieser Aspekte nicht mehr entscheidend an. Vor diesem Hintergrund ist auch eine Entscheidung der Wasserbehörde „gegen (...) stadtplanerische Kompetenz“ im vorliegenden Fall nicht ansatzweise zu erkennen.

Frage 3:

Die Entscheidung, im Humboldthafen einen Schiffsanleger zu bauen, war eine bewusste Entscheidung, die als Ergebnis eines internationalen Architekturwettbewerbs getroffen wurde. Und zwar von der Senatsverwaltung, die für die Stadtentwicklung im Allgemeinen und für das Projekt Europacity (dessen Teil der Humboldthafen ist) im Speziellen zuständig ist. In der Vermarktungsbroschüre des Liegenschaftsfonds Berlin heißt es dazu: „Es wird ein attraktiver Platz mit Anlegestellen, Gastronomieeinrichtungen, Pontos und Stegen gestaltet“. Die damalige Senatsverwaltung, der die Wasserbehörde zu diesem Zeitpunkt unterstand, beschrieb „die Belegung des Humboldthafens durch die Berliner Fahrgastschiffahrt zum erklärten städtebaulichen Ziel“. Darüber hinaus wurde die Erneuerung der Kaimauer mit 4,5 Mio. Euro aus GRW-Bundesmitteln kofinanziert. In der Förderzusage heißt es ganz ausdrücklich: „In direkter Nachbarschaft zum Hauptbahnhof ... soll mit direkter Zugangsmöglichkeit zum Wasser ein zentraler Haltepunkt für die Fahrgastschiffahrt auf der Westseite des Hafenbeckens geschaffen werden ...“ Laut der für die Gewährung der GRW-Mittel zuständigen Abteilung in der SenWEB ist der 2. Bauabschnitt (Fahrgastschiffanleger) zwingend notwendig für die bereits Auszahlung der Mittel. Dort wurde man von der Wasserbehörde dahingehend informiert, dass der Anleger noch nicht existiert, weil die Baustelle der S21 weitere Baumaßnahmen nicht zulässt. Die SenWEB ist aufgrund der erfolgten Ablehnung des ARGE-Antrags nicht bereit, weitere Verzögerungen hinzunehmen, da die Zweckbindungsfrist der Mittel nur 15 Jahre beträgt. Wird kein, auch kein Elektroschiffanleger, im Humboldthafen genehmigt, wird man dort zeitnah eine Verwendungsnachweisprüfung durchführen. In der Konsequenz wird es nach dortiger Auskunft zu einer Rückforderung der GRW-Mittel kommen, da das Förderziel nicht erreicht wurde.

a) Die Wasserbehörde hat sich eigeninitiativ bereits 2018 über die drohenden Rückzahlungen informiert. Welche Argumente sind gewichtig genug, den mit Parlamentsbeschluss geforderten Elektrofahrgastanleger im Humboldthafen ablehnen zu wollen und damit die Rückzahlung von weit über 5 Mio. Euro Bundesmitteln (inkl. Strafzinsen) zu riskieren?

b) Welche neuen sachlichen Gründe (außer der S21-Baustelle) hat es in den letzten 10 Jahren gegeben, die heute die Genehmigung eines (zumindest emissionsfreien) Anlegers im Humboldthafen nicht mehr zulassen?

Antwort zu 3:

- a) Der Städtebauliche Wettbewerb hatte seinerzeit einen Schiffsanleger vorgesehen, ohne dass dabei im Übrigen spezifisch bestimmt wurde, ob dieser Elektroschiffe oder dieselbetriebene Schiffe bedienen soll. Das Land Berlin hatte sich dann allerdings dazu entschieden, einen Anleger nicht selbst zu errichten. Im "Antrag auf Gewährung einer Zuwendung zur Förderung wirtschaftsnaher Infrastruktur, Regionalmanagement, Kooperationsnetzwerke und Clustermanagement" der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 22.12.2008 wurde insoweit auch nur auf die Uferwanderneuerung im nördlichen Teil des Humboldthafens durch Setzen

neuer Spundwände und Verkleidung der Uferwände mit Naturstein Bezug genommen.

- b) Es handelt sich unter anderem um denkmalschutzrechtliche Gründe, die im laufenden Genehmigungsverfahren geltend gemacht wurden und dazu geführt haben, dass der erste Antrag abgelehnt wurde. Insoweit wird für jeden weiteren Antrag die jeweils beantragte konkrete Konzeption der Anlage, ihr Ausmaß und ihr bauliches Erscheinungsbild für denkmalrechtliche Aspekte maßgeblich sein. Dies zu klären liegt im Ermessen der jeweils zuständigen Denkmalschutzbehörden, deren Stellungnahmen in der wasserrechtlichen Genehmigung zu berücksichtigen sind.

Frage 4

Die ARGE hat Klage gegen ihren Ablehnungsbescheid vom 01.06.2021 eingelegt. Damit wird das seit vier Jahren laufende Antragsverfahren nun vom Berliner Verwaltungsgericht und ggfls. danach vom Oberverwaltungsgericht überprüft. Die bis jetzt ruhend gestellten weiteren Errichtungsanträge für den Elektroschiffahrtshafen hat die Wasserbehörde prompt erneut ruhend gestellt. Demnach vertraut sie offensichtlich ihren eigenen Ablehnungsgründen nicht.

- a) Ist sich die Wasserbehörde darüber im Klaren, dass sie damit den dringend notwendigen ökologischen Wettbewerb in der Berliner Fahrgastschiffahrt erneut auf viele Jahre blockiert?
- b) Warum hält man sich nicht an übliche Verwaltungsstandards und prüft zumindest den nachfolgenden Antrag erst einmal auf seine theoretisch mögliche Genehmigungsfähigkeit?
- c) Ist man sich darüber im Klaren, dass damit erneut (mit Steuergeldern) ein weiterer Prozess mit dem Zweitantragsteller provoziert wird?

Antwort zu 4:

- a) Der gewünschte ökologische Umbau der Berliner Fahrgastschiffahrt ist nicht ausschließlich eine Frage des Wettbewerbs. Wettbewerb kann allerdings einen Beitrag dazu leisten. In Bezug auf den Humboldthafen wäre dazu nicht allein die Genehmigung eines Errichtungsantrages eines Wettbewerbers erforderlich, sondern auch, dass dieser den Anleger aus Rechtsgründen auch errichten kann. Der wasserbehördliche Vollzug bezüglich der Zulassung von Anlagen im Gewässer nach § 62 ff BWG muss dabei die gesetzlichen Vorgaben des Gewässerschutzes und der sonstigen öffentlichen Belange im Blick haben und dient daher nicht der Herstellung oder der Sicherung des Wettbewerbs.
- b) Nach Rechtsprechung (vgl. etwa Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 19.05.2020 – Az. VG 10 K 222.18) ist die Verwaltungspraxis der Behörde rechtmäßig, nach der bei mehreren auf den selben Standort bezogenen konkurrierenden Genehmigungsanträgen der zuerst gestellte, prüffähige Antrag nach dem Prioritätenprinzip zuerst bearbeitet wird. Eine generelle Aussage zur theoretischen Genehmigungsfähigkeit einer geplanten Anlage im Gewässer ist ohne Beteiligung der relevanten Behörden oder Dritter und ohne Ausführungsplanung nicht möglich, da es für die Beurteilung auf die konkrete Ausgestaltung im Einzelfall ankommt.
- c) Das Verwaltungsrecht sieht für jeden Adressaten eines Verwaltungsaktes sowie für jeden hiervon in seinen Rechten betroffenen Dritten die Möglichkeit der Einlegung eines Rechtsmittels vor. Es obliegt der Entscheidung der jeweiligen Antragsteller, ob sie den Rechtsweg beschreiten. In allen Konstellationen, in denen wegen der örtlichen Begrenzung eine Genehmigung nur einem von mehreren Konkurrenten

erteilt werden kann, besteht die Möglichkeit, dass der unterlegene oder unterschiedlich behandelte Bewerber den Rechtsweg beschreitet. Insoweit wird aus Sicht des Senats kein Rechtsstreit „provoziert“. Die rechtsstaatlichen Prinzipien können allerdings bedeuten, dass eine abschließende Klärung erst in ferner Zukunft erfolgen kann.

Frage 5:

Die Wasserbehörde hat die politische Leitung der SenUVK im Januar 2021 dahingehend informiert, dass es „derzeit keine Wünsche und Bedürfnisse der Stadt gibt“, ökologische, emissionsfreie Fahrgastschiffahrt im Humboldthafen zu betreiben.

- a) Welchen Stellenwert misst die Wasserbehörde einem parlamentarischen Beschluss bei, der genau dies zum Gegenstand hat?
- b) Welchen Stellenwert misst die Wasserbehörde expliziten Forderungen anderer Senatsverwaltungen (hier StS Regula Lüscher u.a.) bei, die genau diese Wünsche geäußert haben?

Antwort zu 5 a) und b)

Die Wasserbehörde als Teil der Exekutive kennt und beachtet den Stellenwert von Beschlüssen der Legislative als gesetzgebender Gewalt. Bei der Umsetzung der Beschlüsse der Legislative ist die Exekutive aber an gesetzliche Vorgaben gebunden, die ihrerseits Entscheidungen der Legislative sind.

Frage 6:

Die Wasserbehörde hat in der gleichen Vorlage formuliert, dass es für die „Umsetzung des Ziels einer emissionsarmen Schifffahrt ... nicht auf die Erteilung einer wasserwirtschaftlichen Genehmigung“ im Humboldthafen ankäme. „Für die Umsetzung dieses Ziels sind fachbezogener Instrumentarien“ vorhanden.

- a) Welche Instrumentarien sind konkret gemeint und wie erfolgreich ist man damit bisher gewesen?
- b) Konnte dadurch die emissionsarme und vor allem die emissionsfreie (vollelektrische) Schifffahrt, wie vom Parlament gewünscht, unterstützt werden? Wenn ja wie konkret?

Antwort zu 6 a) und b)

Ein Instrument stellt die geplante Förderrichtlinie zur „nachhaltigen Nachrüstung und Umrüstung vom Fahrgastschiffen“ dar. Sie unterstützt mit bis zu 80 % Förderung auch den Umbau auf Elektroantrieb. Vorbehaltlich der Beratungen im Berliner Abgeordnetenhaus zum nächsten Doppelhaushalt ist geplant, das Förderprogramm in den nächsten Jahren fortzusetzen, um den erwartbaren Fortschritt bei der Steigerung der Batteriekapazität für einen Umbau von Fahrgastschiffen auf Elektroantrieb auch künftig nutzen zu können.

Frage 7:

Weiterführend formuliert die Wasserbehörde im gleichen Dokument, dass „das klimapolitische Ziel einer abgasarmen Schifffahrt nicht nur durch eine (Steg)Anlage im Humboldthafen zu erreichen ist. Hierfür stehen auch andere, insbesondere bereits bestehende Standorte in der Innenstadt zur Verfügung. Leider ist es der Wasserbehörde noch nicht gelungen, diese bestehenden Anlagen hinsichtlich der Möglichkeiten zu evaluieren. Im Übrigen finden bereits zahlreiche Aktivitäten der Reedereien zur Umrüstung deren Flotte statt“.

- a) Welche der Bestands-Innenstadt-Steganlagen an der Spree mit entsprechender touristischer Nachfrage sind konkret gemeint? Alle Steganlagen befinden sich in privater Hand und werden neuen Wettbewerbern nicht oder nicht zu vertretbaren Bedingungen zugänglich gemacht.

- b) Wann konkret und mit welchem Ziel möchte die Wasserbehörde diese Evaluierung abschließend vornehmen?
- c) Warum kündigt die Wasserbehörde nicht sukzessive die Genehmigungen der Bestandssteganlagen, sobald diese regulär auslaufen und vergibt sie nach (ökologischeren) Kriterien neu?
- d) Welche zahlreichen Aktivitäten der Reedereien hat es genau gegeben? Wie viele Umrüstungen zum vom Parlament gewünschten emissionsfreien Elektroantrieb hat es gegeben?

Antwort zu 7:

- a) und b) Das Wasserwirtschaftsreferat prüft mögliche neue Standorte, die unter der Verwaltung des Landes Berlins zu einer Entspannung der Steganlagenachfrage führen könnten. Es zeigt sich jedoch, dass die örtlichen Begebenheiten (Landanbindung/Uferbedingungen, Schutzgüter, gewässerökologische Bedingungen u.a.) diese Möglichkeiten innerhalb des für die Fahrgastschiffahrt attraktiven Innenstadtbereichs erheblich limitieren.
- c) Die meisten Steganlagen in Berlin befinden sich an Bundeswasserstraßen. Hier ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Spree-Havel für die Verpachtung von Anlegestellen zuständig und könnte diese ggf. kündigen. Die Stege selbst sind in der Regel von den Reedereien errichtet und in deren Besitz. Sie werden nicht von der Wasserbehörde vergeben. Die Wasserbehörde ihrerseits kann zudem keine Genehmigungen der Bestandssteganlagen „kündigen“, sondern nur auf der Grundlage wichtiger, gesetzlich normierter Kriterien, wie wasserwirtschaftliche, stadtplanerische, naturschutzrechtliche, denkmalschutzrechtliche, fischereirechtliche, eigentumsrechtliche usw. widerrufen.
- d) Sechs Reeder haben ihr Interesse am laufenden Förderprogramm der SenUVK bekundet und alle notwendigen Formulare für die Beantragung erbeten und erhalten. Die endgültige Beantragung sollen nach Kenntnis der SenUVK von den Angeboten der Nach- und Umrüstfirmen und ihrer eigenen wirtschaftlichen Situation im Laufe der Saison 2021 abhängig gemacht werden.
Für den vorrausgegangenen Praxistest in den Jahren 2018/19 hat die Mehrheit der Berliner Reeder kostenlos verschiedene Schiffe zu Verfügung gestellt. In diesem Praxistest wurden fünf große Fahrgastschiffe mit hochwirksamer Abgasminderungstechnik ausgestattet. Für die Umrüstung auf emissionsfreien Elektroantrieb war kein Angebot für ein Fahrgastschiff eingegangen.

Frage 8:

Auf meine Anfrage (Drucksache Nr. 18/27 389 Frage 8), ob es gar keinen Anleger im Humboldthafen geben soll, hat der Senat seinerzeit nur ausweichend bzw. gar nicht geantwortet. Aus der oben zitierten Leitungsvorlage geht nun hervor, dass offensichtlich genau dies der Planung entspricht.

- a) Mit welcher Begründung stellt sich die Wasserbehörde gegen den erklärten Willen des Parlaments?
- b) Warum greift die politische Führung nicht steuernd ein, um diese Vorgaben durchzusetzen?
- c) Welche konkreten Bedenken bestehen seitens der Wasserbehörde, den ehemaligen Hafen mit genau dieser Finalität auch wieder zu nutzen?

Antwort zu 8:

- a – c) Die Senatsverwaltung plant zu keinem Zeitpunkt Stege zu verhindern. Die Wasserbehörde prüft die Zulassung von Anlegestellen im/am Gewässer antragbezogen auf der Grundlage der einschlägigen Rechtsvorschriften. Dies ist die gesetzliche Aufgabe der Wasserbehörde. Sie stellt sich damit nicht gegen den Willen

des Parlaments. Auch die politische Leitung kann sich nicht über geltendes Recht hinwegsetzen und ohne eine Prüfung von Anträgen Stege genehmigen.

Frage 9:

Bezugnehmend auf die Beantwortung der Frage 5 meiner schriftlichen Anfrage (Drucksache Nr. 18/27 389) muss leider festgestellt werden, dass die Beantwortung wohl in Teilen unwahr erfolgte: Die Leitung der Wasserbehörde ist im Mediationsverfahren vor dem Verwaltungsgericht Berlin zur Vergabe im Humboldthafen beigeordnet. Selbstverständlich hat man daher Kenntnis über die rechtswidrige Praxis des WSA, für diesen Standort bereits einen Pachtvertrag erteilt zu haben, obwohl die Grundlage dafür, nämlich vorher im Besitz der Errichtungs- und Betriebsgenehmigung sein zu müssen, gefehlt hat. Dies war bereits 2018 Gegenstand der Beratungen vor dem Verwaltungsgericht Berlin.

Aus diesem Grund muss hinsichtlich der genannten Frage 5 ergänzend nachgefragt werden.

- a) Ist es richtig, dass die Wasserbehörde in enger Zusammenarbeit mit dem WSA Berlin über Jahrzehnte das Verwaltungsverfahren dergestalt nicht rechtskonform angewandt hat, dass sie, die Wasserbehörde, zuerst die umfassende Prüfung eingehender Anträge hätte vornehmen müssen, damit erst im Nachgang das WSA Berlin eine ssG (strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung) hätte erteilen dürfen?
- b) Ist es ebenfalls richtig, dass das Bundesverkehrsministerium diese Praxis per Erlass im April 2021 beendet hat und nun rechtskonform wie oben beschrieben verfahren werden muss?
- c) Ist es ebenfalls richtig, dass auch beim Antragsverfahren im Humboldthafen auf diese, nicht rechtskonforme Weise verfahren wurde?
- d) Ist es ebenfalls richtig, dass das Bundesverkehrsministerium dem WSA (in Kopie auch der Wasserbehörde) eine Weisung erteilt hat, nachdem die zu Unrecht erteilte ssG und der besagte Pachtvertrag sofort, zum nächstmöglichen Zeitpunkt zu kündigen ist?

Antwort zu 9:

- a) und c) Nein, das ist nicht richtig. Das wasserbehördliche Genehmigungsverfahren nach § 62 ff BWG basiert auf den Regelungen des landesgesetzlichen BWG. Die strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung wird nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz erteilt. Im Zulassungsverfahren findet eine Beteiligung der jeweils anderen Behörde statt, jedoch erfolgt die jeweils abschließende Entscheidung über das Genehmigungsverfahren innerhalb der jeweils eigenen Zuständigkeit der Behörde im Rahmen der gesetzlich normierten Zulassungsvoraussetzungen.
- b) und d) Die vorliegende Frage betrifft einen Sachverhalt der ausschließlich in die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministeriums fällt. Der Senat hat Kenntnis davon, dass es einen Erlass des Bundesverkehrsministeriums sowie einer Weisung des Bundesverkehrsministeriums gegenüber dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) gibt, jedoch liegen weder Erlass noch Weisung im Wortlaut vor, weshalb die vollständigen Inhalte des Erlasses oder der Weisung des Bundesverkehrsministeriums nicht in Gänze bekannt sind. Auf dieser Grundlage kann der Senat hierzu keine Stellungnahme abgeben.

Frage 10:

Die heutige Situation auf der Innenstadtspreet zeichnet sich durch einen umfangreichen Verkehr von großen, dieselbetriebenen Fahrgastschiffen aus, die für einen Großteil der Luftverschmutzung und Lärmemissionen verantwortlich sind. Große Berliner Reedereien besetzen dabei teilweise mehrere Anlegestellen im Abstand von nur wenigen Metern. Diese Situation wird aktuell von den Landeskartellbehörden überprüft.

- a) Welchen Anteil trägt die unter Frage 9 beschriebene Verwaltungspraxis an dieser Problematik?
- b) Hätte in den letzten Jahrzehnten zuerst eine landesrechtliche Überprüfung der potentiellen Antragsteller hinsichtlich Konformität mit dem §62 BWG stattgefunden, würde es diese Extremsituationen (z.B. vier

Anlegestellen an der Jannowitzbrücke im Besitz nur einer Reederei) nach Ansicht der Wasserbehörde dann ebenfalls geben?
c) Gibt es Pläne der Wasserbehörde, diese Zustände wieder mit einer stadtverträglichen Nutzung der Spree in Einklang zu bringen?
d) Wenn ja, wie sehen diese Pläne konkret aus?

Antwort zu 10:

- a) Keinen.
- b) Diesen Zusammenhang erkennt der Senat nicht.
- c) Dies ist keine Aufgabe der Wasserbehörde als Ordnungsbehörde.
- d) Entfällt.

Frage 11:

Wenn das Leitmotiv der Wasserbehörde der „Schutz der Gewässer“ ist, warum hat sie die Gewässer (und die Berliner Bevölkerung und Gäste der Stadt) in den letzten Jahrzehnten nicht vor der Flut an Fahrgastanlegern bewahrt?

Antwort zu 11:

Die bislang genehmigten Fahrgastanleger am Gewässer stellen jeweils keine Beeinträchtigung der Gewässer dar, die gemäß der Entscheidungsnorm nach § 62 ff BWG zu einer Versagung hätte führen müssen.

Frage 12:

Mittlerweile bemühen sich umweltfreundlichere Anbieter um einen Markteintritt und würden gerne den Wettbewerb mit den alteingesessenen Anbietern suchen. Wie begründet die Wasserbehörde, dass sie mit ihrem hier beschriebenen Verwaltungshandeln genau diese, für den zukünftigen Schutz des Gewässers dringend notwendigen ökologischen Wettbewerb verhindert?

Antwort zu 12:

Wie in der Antwort auf Frage 7 b ausgeführt verhindert die Wasserbehörde keinen Wettbewerb, sondern überprüft, ob Anträge auf Genehmigungen von Stegen und Anlegern den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Die gesetzlichen Vorgaben werden von der Legislative bestimmt.

Frage 13:

Wären die über mittlerweile vier Jahre sehr umfangreich gebundenen personellen Kapazitäten nicht besser für den sofortigen Schutz der Gewässer, z.B. an der Rummelsburger Bucht oder am Spandauer See (Stichwort: Schrottboote) eingesetzt?

Antwort zu 13:

Diese Frage stellt sich nicht, da Antragsteller Anspruch auf einen Bescheid haben.

Frage 14:

Hinsichtlich meiner schriftlichen Anfrage Nr. 18/27388 Frage 10 muss nachgefragt werden: Es wurde nach Überlegungen für zentrumsnahe Nachliege- und Ladeplätze für Elektroschiffe gefragt, nicht ob diese Plätze öffentlich und steuerfinanziert geschaffen werden sollen. Daher erneut gefragt:

Gibt es Überlegungen für zentrumsnahe Nachliege- und Ladeplätze für Elektroschiffe, die durch private Betreiber oder Verbände betrieben werden sollen? Wenn nicht, auf welcher Grundlage ignoriert die Wasserbehörde diese Forderung des Parlaments und wie möchte sie dessen Forderung umsetzen, die Elektroschifffahrt zu fördern?

Antwort zu 14:

Der Senat begrüßt Initiativen von privaten Betreibern und Verbänden, die Nachliegeplätze für Elektroschiffe einrichten wollen. Sowohl Wasserbehörde als auch Wasserwirtschaft sind hierzu mit entsprechenden Akteuren im Gespräch und geben Einschätzungen im Hinblick auf eine grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit. Auch Vertreter der Elektroschifffahrt wurden darauf hingewiesen, welche Orte angesichts der in dieser Anfrage ausführlich beschriebenen rechtlichen und faktischen Situation aussichtsreich für eine wasserbehördliche Genehmigung erscheinen. Abschließende Aussagen dazu können – siehe oben – erst im Zuge eines Genehmigungsverfahrens einschließlich der zu erfolgenden Behördenbeteiligung getroffen werden. Im Übrigen obliegt jenseits einer Genehmigung, wie beschrieben, die Entscheidung, wer einen Steg in den Bundeswasserstraßen errichten darf, dem Bund.

Frage 15:

Möchte der Senat seinen Ausführungen noch etwas hinzufügen?

Antwort zu 15:

Der Senat sieht dem Ausgang der kartellrechtlichen Überprüfung mit Interesse entgegen und wird seine Bemühungen für eine emissionsfreie Schifffahrt in Berlin weiterführen und intensivieren.

Berlin, den 06.09.2021

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz