

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

19. Sitzung
18. Januar 2023

Beginn: 09.08 Uhr
Schluss: 12.15 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE), zeitweise Felix Reifschneider (FDP)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0108](#)
Den Berliner Schifffahrtsverkehr umweltverträglich Mobil
umgestalten
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ich begrüße unsere Anzuhörenden. Vielen Dank für Ihre Geduld! Schön, dass Sie da sind! Ich begrüße Herrn Andreas Behrens, Geschäftsführer der Stern und Kreisschifffahrt GmbH Berlin, und Herrn Klaus-Günter Lichtfuß, Prokurist und Leiter der Logistik bei der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH, kurz: BEHALA.

Sie sind darauf hingewiesen worden, dass die Sitzung live auf der Website des Abgeordnetenhauses gestreamt wird und dass eine Aufzeichnung ebenfalls auf der Website aufzurufen sein wird. Darf ich feststellen, dass auch Sie mit dem Vorgehen, insbesondere mit den Liveübertragungen und den Bild- und Tonaufnahmen, einverstanden sind? – Ich sehe Nicken. Vielen Dank! Dann können wir so verfahren. – Ich gehe davon aus, dass die Anfertigung eines Wortprotokolls vom Ausschuss gewünscht wird. Das ist das übliche Verfahren. – Auch hier höre ich keinen Widerspruch. Dann können wir so verfahren. – Der Besprechungsbedarf kann durch eine Fraktion der Koalition begründet werden. Das macht der Kollege Machulik. – Bitte schön!

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Wir haben diesen Punkt zur Anhörung angemeldet. Da ist nicht überraschend, dass wir in unserer Stadt Berlin zwei große Lebensadern haben: die Havel und die Spree. Im Gegensatz zu dem, was man manchmal auf dem Wannsee sieht, werden die auch von der Berufsschiffahrt genutzt. Da ist natürlich für uns von Interesse, wie wir die Berufsschiffahrt umweltfreundlicher gestalten können, also wie aus Ihrer Sicht eine Antriebswende möglich ist, welcher Infrastruktur wir im Bereich der Steganlagen bedürfen, um dann diese Antriebswende voranzubringen, und was Sie sich von der Politik wünschen, wie Sie bei der Umsetzung unterstützt werden können. Nebenbei ist für uns auch immer eine Frage bei der Nutzung der Lebensadern Havel und Spree, wie Sie die Minimierung von CO₂ angesichts niedriger Wasserstände und längerer Schleusenzeiten einschätzen und wie Sie sich künftig in der Berufsschiffahrt, ob in der Güter- oder Personenschiffahrt, im Rahmen der Renaturierungsmaßnahmen und dementsprechend verringerter Geschwindigkeiten, um den Wellenschlag in den Ufergebieten zu senken, optimal aufstellen können. Das nur kurz, damit Sie einen Abriss haben! Ich glaube, die Kollegen freuen sich, nach Ihren Ausführungen Nachfragen stellen zu können.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Machulik, für die Begründung des Besprechungsbedarfs! – Dann kommen wir jetzt zur Anhörung und danach zur Stellungnahme des Senats. Zunächst haben die Anzuhörenden das Wort, und ich bitte Sie, Ihre Stellungnahme nach Möglichkeit auf fünf Minuten zu beschränken, damit im Anschluss noch genügend Möglichkeit besteht, Fragen der Abgeordneten zu beantworten. Wir gehen in alphabetischer Reihenfolge vor. Es beginnt Herr Behrens, danach folgt Herr Lichtfuß. In der Antwortrunde gehen wir dann umgekehrt vor. Ich begrüße auch Frau Cardinal, die Chefin der BEHALA, hinten als Gast in unserer Sitzung. Dann hat jetzt Herr Behrens das Wort. Wir sind gespannt auf Ihre Ausführungen. – Bitte schön!

Andreas Behrens (Stern und Kreisschiffahrt GmbH): Guten Morgen! Vielen Dank für die Einladung! Das ist ja ein interessantes und aktuelles Thema, den Berliner Schifffahrtsverkehr umweltverträglicher umzugestalten. Ich kann für die Stern und Kreisschiffahrt sagen, wir sind mittendrin dabei, und das nicht erst seit letztem oder vorletztem Jahr, sondern wir haben bereits 2008 angefangen, an einem Praxistest teilzunehmen, dem Praxistest Partikelfilter auf Berliner Fahrgastschiffen, und haben damals drei Schiffe in diese Versuchsreihe gebracht. Von denen fahren heute noch zwei mit Partikelfiltern. Die BVG-Fähre Wannsee–Kladow, die wir betreiben, ist auch mit Dieselpartikelfiltern ausgestattet. Das sind alles so Dinge seit 2014. Wir haben unsere Motoren, die Antriebsmaschinen und die Hilfsdiesel seit 2008 kontinuierlich ausgerüstet bzw. erneuert auf Basis der Vorschriften für die Binnenschiffahrt. Das sind alles europäische Vorschriften, und da geht es eben auch um die Luftreinhaltung und die Emissionsminderung.

Wir haben in der Phase von 2008 bis 2018 mehr als zehn Schiffe nachgerüstet. 2018 haben wir am Workshop „Luftreinhaltung in Berlin – Emissionsminderungspotenziale im Schiffsverkehr“ der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz teilgenommen. Wir haben uns da für die Nachrüstung mehrerer Schiffe mit Rußpartikel- und NO_x-Filtern beworben. Von den drei Schiffen, die wir in die Ausschreibung gebracht haben, sind wir mit einem Schiff beteiligt worden, haben diese Förderung wahrgenommen und die anderen beiden Schiffe auf eigene Kosten auch noch nachgerüstet. Das waren damals rund 110 000 Euro. Das betrifft ausschließlich die Bereiche Filteranlagen, Rußpartikelfilter und NO_x-Minderung.

Das ist heute nicht mehr das Thema, sondern Thema ist ja die Minderung von CO₂ und die Dekarbonisierung unserer Schiffsflotte. Da haben wir uns 2018 mit der Solarwaterworld zusammengetan, eine gemeinsame Tochtergesellschaft gegründet, die SolarCircleLine, und in dieser Gesellschaft zwei Solarkatamarane gebaut und in Betrieb gebracht. Die ersten Schiffe waren rechtzeitig zum Beginn der Pandemie fertig. Das war zeitlich nicht so besonders clever, aber daran konnten wir nichts machen. Beide Schiffe sind in Betrieb, fahren rein elektrisch und werden sehr gut angenommen. Ein Teil der Elektrizität wird über die Solarpaneele in die Batterien gebracht. Der Rest geht über Landstrom. Wir haben den Treptower Hafen seit 2018/19 komplett mit Ökostrom versorgt. Das Gleiche gilt für den Anleger Jannowitzbrücke.

Wir haben diesen Weg fortgesetzt. Es gab im Juni 2021 eine Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Dort wird der Umbau von konventionellen Schiffsantrieben zu rein elektrischen Schiffsantrieben gefördert. Wir sind mit zwei Schiffen in den zweiten Förderaufruf gegangen. Die werden aktuell auf zwei Werften umgebaut und gehen hoffentlich noch in diesem Jahr, wenn die Lieferketten nicht reißen, in den Betrieb, zum Saisonstart oder nach der Hälfte der Saison. Zwei weitere Schiffe haben wir ausgeschrieben. Da werden jetzt die Aufträge an die Werften erteilt, und die Schiffe gehen im nächsten Jahr in Betrieb, sodass wir dann insgesamt sechs rein elektrisch angetriebene Schiffe bei uns und mit unseren Partnern in Berlin bewegen.

Das Ganze funktioniert natürlich nur mit einer vernünftigen Ladeinfrastruktur. Wir laden die Schiffe über Nacht. Nach acht Stunden sollen die wieder für 14 Stunden fahren. Es bedarf Stromanschlüsse im Kraftstrombereich. Wir laden mit zweimal 63 Ampere. Das ist, außer am Treptower Hafen, für uns jetzt nur am Novotel und an der Jannowitzbrücke verfügbar. Wenn man diesen Weg weiter beschreiten will, und das wollen wir, ist die Unterstützung bei der Schaffung von Ladeinfrastruktur essenziell. Wir versuchen, diese Förderprogramme bei allen Schiffen, wo es technisch möglich ist, zu nutzen.

Das Land Berlin hat dankenswerterweise im Bereich SenUMVK ein eigenes Förderprogramm aufgelegt, die Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Nachrüstung und Umrüstung von Fahrgastschiffen vom 15. Juli 2022. Da hatten wir schon im Bundesprogramm investiert. Deshalb haben wir nicht teilgenommen. Ich habe das schon mit der Staatssekretärin Karcher besprochen. Das Bundesprogramm ist eigentlich einfacher. Daran könnten wir uns in Berlin vielleicht anlehnen und noch ein bisschen nachjustieren, um dieses Thema zugänglicher zu machen.

Zum Thema Lebensadern Havel und Spree für die Berufsschifffahrt: Die Wasserstände werden in der Stadt durchgängig durch entsprechende Schleusen justiert und gehalten. Das Problem für uns sind die Schleusenbetriebszeiten, die gerade an der Mühlendammschleuse auch in der kommenden Saison eingeschränkt sein werden. Das behindert uns als touristische Schifffahrt enorm. Der zweite große Punkt sind die massiven Bauarbeiten im Bereich der Mühlendammschleuse, die sich da gerade häufen. Dort stehen drei Maßnahmen an, zum einen wird das Wehr an der Mühlendammschleuse erneuert. Gleichzeitig will die BVG anfangen, den Waisentunnel zu sanieren. An der Stelle haben drei Reedereien Schiffsanleger. Die Durchgängigkeit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und die Zugänglichkeit zu unseren Anlegern wird durch diese Massierung der Bauvorhaben auch in der Saison massiv gestört. Das hat existenzielle Folgen für uns, was den Zugang für unsere Gäste betrifft. – So weit zunächst von meiner Seite!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Dann hat Herr Lichtfuß das Wort. – Bitte schön!

Klaus-Günter Lichtfuß (BEHALA): Schönen guten Morgen auch von meiner Seite! Vielen Dank für die Einladung! Ich mache mal den Schwenk von Herrn Behrens von der Fahrgastschifffahrt zur Güterschifffahrt. Das sind dann noch mal ganz andere Herausforderungen. In der Güterschifffahrt haben wir noch ein paar deutlich größere Herausforderungen als in der Fahrgastschifffahrt. Wir sind schon seit 2016 mit dem Projekt Elektra unterwegs und jetzt mittendrin in den Versuchsfahrten. Wir haben mit der TU Berlin 2016 begonnen, über Machbarkeiten zu diskutieren: Wie können wir emissionsfrei fahren? Und das eben nicht mit Dieselmotoren und Abgasreinigungssystemen, sondern vollständig emissionsfrei mit Batterien und Brennstoffzellen, die mit grünem Wasserstoff versorgt werden. So fahren wir jetzt auch. Ganz klar war am Anfang, wir wollten bei den Fahrprofilen im Vergleich zum konventionellen Verkehr keine Einschränkungen haben, bei den Tagesreichweiten auch nicht und am Ende bei den Betriebskosten auch nicht. Wo wir jetzt sind, haben wir alles erreicht, auch bei den Betriebskosten. Bei den Dieselpreisen, wie sie im Moment sind, fahren wir gleichwertig mit Wasserstoff.

Bei den Investitionskosten sieht es natürlich ganz anders aus. Die sind bei diesen innovativen Schiffen deutlich höher, also da reden wir vom Dreifachen des Preises für ein konventionelles Schiff. Das wird ohne Förderung auch in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten nicht möglich sein, wenn wir hier klimaneutral fahren wollen.

Die Herausforderung ist die Reichweite, auch die Tagesreichweite. Wir fahren maximal 14 Stunden im Güterverkehr, und wir fahren eben nicht mit leichten Fahrgastschiffen, sondern mit Schubverbänden, die 1 400 Tonnen tragen. Wir wollen so fahren, wie wir heute auch fahren. Das bedeutet, dass wir deutlich mehr Landstationen brauchen. Zum Vergleich Diesel-Wasserstoff, das ist immer die Problematik und die Herausforderung, die wir haben: Zwar ist die spezifische Energie beim Wasserstoff etwa dreimal so hoch wie beim Diesel, aber der Wasserstoff ist extrem leicht. Das kennt jeder aus dem Chemieunterricht und auch aus der Luftschifffahrt. Wir haben Tanksysteme an Bord, wo wir den Wasserstoff bei 500 Bar speichern. Wir haben 750 Kilogramm Wasserstoff in sechs mobilen Tanksystemen an Bord. Wer es verfolgt hat, die Wasserstofftankstelle in Neukölln, die gerade eröffnet wurde, hat 850 Kilogramm, also wir sind praktisch eine Tankstelle. Bunkern an der Tankstelle ist eben keine Option für das Schiff. Deswegen haben wir mobile Systeme eingerichtet.

Was jetzt aber den Platzbedarf angeht, wenn Sie die Gesamtreichweiten konventioneller und innovativer Schiffe, wie wir es mit der Elektra haben, vergleichen, dann sind Sie beim dieselbetriebenen Schiff etwa bei 3 500 Kilometern, wenn Sie 20 Tonnen Diesel an Bord haben. Mit unserem Wasserstoff an Bord sind wir bei einer Reichweite von 400 Kilometern. Das reicht in der Relation Berlin–Hamburg, aber weiter kommen Sie dann nicht. Das heißt, Sie brauchen einmal eine Station. Bei uns im Westhafen errichten wir die für Wasserstoff und auch für die Stromversorgung. Unterwegs in Lüneburg haben wir einen Partner, der eine fast gleichwertige Station errichtet, sodass wir auch in der Fernfahrt mit diesen Schubverbänden unterwegs sein können.

Wir haben im letzten Jahr fünf Versuchsfahrten im Raum Berlin-Brandenburg, auch bis Sachsen-Anhalt durchgeführt. Die sind alle sehr positiv verlaufen. Ein Schwerpunkt in dem Forschungsprojekt ist die Übertragbarkeit auf andere Schiffstypen. Da geht es nicht nur um Fahrgastschiffe, sondern auch um Hotelschiffe, um Feuerwehr und Polizei. Mit denen allen sind wir im Gespräch, diese hybriden Systeme emissionsfrei auf andere Schiffe übertragen zu können, wobei wir ganz andere Energieversorgungen haben. In der Fahrgastschiffahrt haben wir keine Menschen, die an Bord leben. Wir haben auch die Nachtliegezeiten. Wir haben in der Güterschiffahrt nicht den Einsatz rund um die Uhr, aber wir haben Menschen, die an Bord rund um die Uhr leben. Die müssen natürlich mit dem versorgt werden, was Sie zu Hause in der Wohnung auch haben. Sie müssen heizen und kühlen, sie brauchen warmes Wasser. Sie haben nicht nur den Bedarf an Antriebsenergie. Und sie haben diese begrenzte Energiemenge an Bord, das heißt, der Schiffsführer braucht Unterstützung, er braucht ein Energiemanagementsystem und einen Fahrassistenten, damit er seine Tagesziele sicher erreichen kann. All das machen wir jetzt mit acht Projektpartnern noch bis Ende 2024. Dann werden wir wissen und sagen können, wie solche Systeme auf welchem Schiffstyp eingesetzt werden können. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! Sie sind beide gut in der Zeit geblieben. – Jetzt kommen wir zur Stellungnahme des Senats. – Frau Senatorin, bitte!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Vielen Dank! – Herr Behrens und Herr Lichtfuß haben einiges von dem vorweggenommen, was ich auch berichten könnte. Deshalb würde ich jetzt ein paar andere Aspekte betonen wollen. Nachdem das Abgeordnetenhaus im Jahr 2018 den Senat aufgefordert hat zu schauen, wie man eine emissionsfreie Fahrgastschiffahrt und insgesamt einen emissionsfreien Schiffsverkehr hinbekommen kann, haben wir bzw. hat auch meine Vorgängerin rechtliche Möglichkeiten geprüft. Da geht es entweder um eine Nachrüstungspflicht oder eine Filterpflicht, eine Rußfilterpflicht beispielsweise. Das sind aber Dinge, die bis jetzt keine Mehrheit im Bund bzw. auch im Bundesrat gefunden haben. Als ersten Schritt hat der Bund aber ein Förderprogramm aufgelegt – das hatte Herr Behrens schon erwähnt –, das die Kosten bei der Umrüstung von Schiffen auf schadstoffarme Antriebe in einem größeren Umfang, ich glaube, bis 80 Prozent, übernimmt und deswegen gerade für größere Schiffe, glaube ich, die bessere Alternative ist. Darauf hatte Herr Behrens schon hingewiesen.

Wir haben gleichwohl im eigenen Haus seit 2021 ein eigenes Förderprogramm, das quasi nicht nur die Antriebswende mitfinanziert, sondern auch die Nachrüstung mit Filtern und Ähnlichem, das auch noch läuft und wahrgenommen wird. Allerdings ist es, glaube ich, gerade für große Schiffe, das hatte ich schon erwähnt, nicht voll geeignet. Deswegen sind wir

auch am Überlegen, da nehme ich gerne Vorschläge mit, wie man dieses Programm nachjustieren kann, einmal durch attraktivere Förderbedingungen; auch die Frage, Herr Behrens, das will ich hier gleich sagen, ob man das beispielsweise auf Ladeinfrastruktur ausweiten kann, nehme ich noch mal mit, abgesehen von der Ladeinfrastruktur, wie sie die BEHALA schon selbst schafft. Das ist eine Frage, die ich auf jeden Fall gerne noch mal mitnehmen möchte.

Ganz generell möchten wir in diesem Jahr Gespräche über Klimaschutzvereinbarungen mit allen Betreibern, mit der Fahrgastschifffahrt insgesamt führen. Auch da, das hatte Herr Behrens gesagt, gibt es natürlich schon Bestrebungen, es gibt aber deutlich mehr Reedereien, als im Gespräch sind. Wir haben viele Anbieter. Und wir wollen einen verbindlichen Dekarbonisierungspfad gemeinsam mit der Fahrgastschifffahrt entwickeln und den richtigen Rahmen dafür setzen.

Ansonsten muss ich mal überlegen, was noch wichtige Punkte sind. – Ein Punkt, der noch wichtig ist: Ich sagte schon, wir haben Fahrgastschifffahrt und auch mehr Anbieter, als oft wahrgenommen wird. Der motorisierte Schifffahrtsverkehr hat in den letzten Jahren aber auch insgesamt zugenommen. Das haben Sie, glaube ich, ebenfalls wahrgenommen, denn darüber haben wir in diesem Ausschuss und im Umweltausschuss schon diskutiert. Wir reden nicht nur von gewerblichen Anbietern, sondern auch über Freizeitverkehre. Das hat natürlich Folgen für naturnähere Ufer, die beschädigt werden, und für Lärm- und Abgasemissionen. Deswegen möchten wir gerne das Thema Schifffahrt und Rahmensetzung in einem größeren Umfang und nicht nur den Güter- und Fahrgastverkehr in den Blick nehmen.

Darauf möchte ich noch eingehen: Wir fördern im Haus vor allem auch über die BENE-Mittel, die wir weiterreichen, spannende Projekte und überlegen zusammen mit der Feuerwehr, ob wir beispielsweise ein wasserstoffbetriebenes Feuerwehr-Löschboot fördern können. Da freue ich mich sehr, Herr Lichtfuß, dass diese Forschungsergebnisse mit anderen geteilt werden, die Sie gerade mit der Feuerwehr erarbeiten. Das hatten Sie gerade erwähnt. Natürlich wird man dann darüber nachdenken müssen, wie man zu einer Lade- und Tankinfrastruktur kommt, die möglichst anbieteroffen, vielleicht ein Stück weit, angeboten werden kann. Das gehört zu den Aufgaben, die noch vor uns liegen, aber ich freue mich, dass Sie die Übertragbarkeit Ihrer Forschungen auf andere Fahrzeugtypen gleich mit erforschen.

Auf fast alle anderen Punkte können wir im Gespräch noch eingehen. Beim Thema Schleusenbetriebszeiten, das hatten Sie als Problem erwähnt, Herr Behrens, Mühlendammschleuse usw., wissen Sie, dass der Bund zuständig ist, aber ich kann gerne anbieten, dass wir auch hier im Sinne einer Koordinierung zwischen BVG, Bundeswasserstraßenamt und Ihnen ein Gespräch vermitteln, bei dem man schaut, wie man die verschiedenen Maßnahmen ein Stück weit besser koordinieren kann. Den Rest werde ich vielleicht noch nach der Fragerunde durch die Abgeordneten ergänzen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Dann kämen wir jetzt zur Beratung. Es gibt mittlerweile fünf Meldungen. Als Erster ist Herr Friederici dran. – Sie haben das Wort, bitte schön!

Oliver Friederici (CDU): Danke schön, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Herr Behrens und Herr Lichtfuß und auch Ihnen, Frau Senatorin, für die Ausführungen! – Das Thema Schleusenbetriebszeiten, da muss man immer daran denken, dass es sich hier auch um Wirtschafts-

unternehmen handelt, ist für uns als Unionsfraktion sehr essenziell, denn es kann ja nicht sein, dass bestimmte Angebote im Schiffsverkehr nicht stattfinden können. Also nehmen Sie das bitte mit in Ihre Gespräche mit dem Bundesverkehrsminister! Das dürfte hier Konsens sein, denke ich, dass wir hier zu einer positiven Veränderung kommen, so wie die Schleusenbetriebszeiten früher auch waren.

Zum Thema Ladeinfrastruktur sowie zu dem Paket, das die Koalition für die Jahre 2022 und 2023 ausfinanziert hat, was auf ausdrückliche Unterstützung der Unionsfraktion stößt, das sind diese 900 000 Euro in den jeweiligen Haushaltsjahren, möchte ich noch anmerken und fragen, ob es nicht vielleicht sinnvoll wäre, weil, ich glaube, Herr Behrens hatte es gesagt, das Bundesprogramm etwas sinnvoller als das Landesprogramm ist, wie in vielen Bereichen der Verkehrsinfrastruktur zu einem sogenannten Kofinanzierungsprogramm zu kommen, dass das Land Berlin vielleicht auf Basis des Förderprogramms des Bundes einen kofinanzierten Anteil beisteuert. Das ist natürlich eine sehr kreative Forderung, aber vielleicht ist es damit möglich, noch schneller und viel besser Fragen der Ladeinfrastruktur künftig zu lösen. Da würde ich gerne von Ihnen dreien hören, wie sie das sehen, ob es vielleicht denkbar wäre, das zu machen. Wenn wir die Dekarbonisierung im Flottenbereich des Binnenschiffverkehrs erreichen wollen, übrigens ein Projekt, das wir in der großen Koalition aus SPD und CDU 2013 begonnen haben, seinerzeit auch ausfinanziert im Haushalt, ist es wichtig, dass es eben nicht an der Infrastruktur scheitert. Herr Behrens hatte es deutlich gesagt, eigentlich geht es neben dem Westhafen nur an einem Ladepunkt, wo man diese Ladeinfrastruktur vorfindet und ein Fahrzeug nachhaltig in der Nacht laden kann, aber eigentlich sollten es deutlich mehr sein.

Jetzt habe ich noch eine Frage an Sie, die beiden Angehörten: Das ist eine Frage, die ich mir heute Morgen überlegt hatte. Was halten Sie davon, ich glaube, die Frage geht eher an Herrn Behrens als an Herrn Lichtfuß, wenn man auf dem Berliner Teltowkanal, beginnend in Neukölln über Tempelhof und Steglitz-Zehlendorf nach Potsdam, einen Fahrgastdienst anbietet? Vielleicht unter der Ägide Ihres Unternehmens! Interessieren Sie sich dafür? Das kann auch die BVG machen. Aber was halten Sie grundsätzlich von diesem Projekt? Denn wir leiden ein bisschen darunter, dass Ost-West-Verkehre in Berlin überlastet sind. Mit einem solchen Schnellfährsystem wäre das vielleicht denkbar. Wer das macht, ist mir egal. Mich würde aus Ihrer fachlichen Sicht interessieren, ob Sie sich vorstellen können, in diesen Bereich als neues Geschäftsfeld einzusteigen, denn soweit ich weiß, findet auf dem Teltowkanal kaum touristischer Verkehr in dieser Gesamtheit statt. Vielleicht ist das ja ein neues Projekt, um das Wasser in Berlin nutzbarer zu machen und auch eine stärkere Nutzung des Teltowkanals herbeizuführen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön, Herr Friederici! – Jetzt ist Herr Reifschneider dran. – Bitte schön!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die beiden Anzuhörenden! Das war sehr instruktiv und sehr kompakt. Ich erlaube mir, ein paar Fragen zu stellen. Ich beginne mal mit der Umweltministerkonferenz. Die hatte vor einiger Zeit ein Konzept „Saubere Schiffe in Städten“ beschlossen. Vielleicht könnte uns der Senat mitteilen, wie nach seiner Auffassung die Umsetzung dieses Konzepts in Berlin bislang gelingt.

Dann hatten wir etwas über die Stromversorgung und die Ladeinfrastruktur gehört. Herr Behrens! Können Sie uns sagen, wo für Ihr Unternehmen und darüber hinaus, wenn Sie dazu Erkenntnisse haben, für die Unternehmen der Fahrgastschifffahrt in Berlin sinnvolle Punkte für die Landstromversorgung und speziell für die Versorgung mit Ladeinfrastruktur, in dem Maß, wie Sie es eben beschrieben haben, für das Laden über acht Stunden in der Nacht, wären? Welche Rolle sieht der Senat für sich beim Ausbau der Ladeinfrastruktur? Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie gesagt haben, dass Sie das Förderprogramm vielleicht auf die Ladeinfrastruktur ausweiten wollen. Was haben Sie als Senat in der Vergangenheit mit Blick auf die Ladeinfrastruktur für den Schiffsverkehr in Berlin geleistet? Bis wann könnte denn so ein Förderprogramm umgeschifft werden, um auch Ladeinfrastruktur zu fördern? Reichen aus Sicht des Senats die aktuellen Programme und Anreize für die Umrüstung von alten Schiffen aus? Es geht ja nicht nur darum, neue Schiffe aufs Wasser zu bringen, sondern auch die alten Schiffe, die noch mit Diesel betrieben werden, mit Partikelfiltern oder anderen Einrichtungen auszurüsten, sodass diese Schiffe entweder gar kein CO₂ mehr emittieren oder weniger Schadstoffe ausstoßen. Gibt es zwischen dem Senat und den Reedereien verbindliche Klimaschutzvereinbarungen, wie das bei einer Reihe von landeseigenen Unternehmen der Fall ist, und wenn nein, gab es zwischen der Vergangenheit Gespräche, und wenn es Gespräche gab, woran sind sie gescheitert?

Eher eine technische Frage, vielleicht an Herrn Behrens: Wenn es um die Umrüstung von Schiffen geht, dann nehme ich mal an, dass dafür auch Kapazitäten in Berlin oder in der Nähe von Berlin vorhanden sind. Wie viele Schiffe können denn pro Jahr umgerüstet werden? Ist das eine Sache von zwei bis drei Schiffen, die umgerüstet werden können, oder haben wir da keine Kapazitätsschranken?

Dann an die BEHALA und an den Senat: Wie steht denn der Senat bzw. die BEHALA zur Einführung von emissionsabhängigen Hafengebühren, sodass emissionsarme Schiffe begünstigt werden? Gibt es jenseits dessen, Herr Lichtfuß, was Sie uns geschrieben haben, Maßnahmen der BEHALA im Bereich der klimafreundlichen Logistik, in die Sie eingebunden sind, und welche Erwartungen haben Sie an die Politik, um solche Prozesse zu unterstützen? – Konkret: Wie sieht es bei Ihnen, weil Sie das gesagt haben, mit der Versorgung mit Wasserstoff aus? Gibt es da ausreichend Kapazitäten, um die Schiffe zu betanken? Denn Wasserstoff wird von zunehmend mehr und anderen Nachfragern nachgefragt. Gibt es da Konkurrenz? Gibt es da irgendwann eine Mangelsituation, oder haben wir genug Wasserstoff in den nächsten Jahren, um das gut zu versorgen?

Letzte Frage: Es gibt ein Pilotprojekt oder Experiment mit autonom fahrenden Systemen in der Frachtschifffahrt. Ist die BEHALA daran beteiligt, und wenn ja, könnten Sie uns da Einblicke geben, ob es nur darum geht – in Führungszeichen – Personal zu sparen oder ob das auch unter Umweltgesichtspunkten interessant sein könnte? – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt ist Herr Kaas Elias an der Reihe. – Bitte schön!

Alexander Kaas Elias (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Auch von mir einen schönen guten Tag in die Runde und Dank an Herrn Lichtfuß und Herrn Behrens, dass Sie uns heute mit Ihrer Expertise zur Verfügung stehen! – Die Schifffahrt ist ein wesentlicher Bereich, gerade im Güterverkehr, für nachhaltige Transportmöglichkeiten, steht aber, wie wir es heute

schon öfter angesprochen haben, vor der Herausforderung, dass sie auch klimaneutral werden muss. Insofern begrüße ich sehr, dass Sie beide sich da auf den Weg gemacht haben, sowohl mit Wasserstoff als auch mit Elektroladestationen. Da würde mich interessieren, woher Sie den Strom und Wasserstoff beziehen. Wird der aus erneuerbaren Energien produziert? Haben Sie auch Zeitpläne? Berlin hat sich selbst gesetzlich den Rahmen gesetzt, bis 2045 klimaneutral zu sein. Es gibt jetzt auch Bestrebungen, das eher zu erreichen. Wir können uns das auch früher vorstellen. Mich würde da mal der Zeitplan interessieren und vor welchen Herausforderungen Sie dort stehen. Beim Güterverkehr ist die Herausforderung nicht nur der Transport von Hafen zu Hafen, sondern auch vom Hafen zum Kunden. Wie arbeiten Sie daran, dass das künftig ebenfalls klimaneutral geschehen kann? Welche Transportmöglichkeiten kommen dort zum Einsatz?

Aufgrund der Klimakrise stehen wir vor der größeren Herausforderung, dass die Wasserstände sinken. Können die Wasserstraßen, gerade im Güterverkehr, der ja überregional, wenn nicht sogar europäisch funktioniert, weiterhin so genutzt werden, und wenn nicht, arbeiten Sie an Alternativen wie Bahn, um das gewährleisten zu können? – Die ganzen Schwierigkeiten, das auf Bundesebene umzusetzen, sind schon angesprochen worden. Ich hoffe sehr, dass mit dem Fit-for-55-Programm der Europäischen Union noch mal klarere Regeln kommen, die wir dann europäisch umsetzen können, die also auch unsere Nachbarstaaten betreffen, um den Schifffahrtsverkehr klimaneutral zu machen. Jetzt ist auch der Emissionshandel auf den Verkehr insgesamt ausgeweitet worden. Das bedeutet, dass alle Verkehre künftig einen Preis dafür zu bezahlen haben. Insofern wird der Druck da noch mal steigen, in der Schifffahrt klimaneutral zu werden.

Dann interessiert mich, inwieweit Sie – Herr Friederici hat es schon angesprochen – auch kleine Güterverkehre in der Stadt ermöglichen können, um damit die Straßen zu entlasten. Herr Behrens! Sie haben angesprochen, dass Sie auch Fährverkehr anbieten. Können Sie sich vorstellen, weitere Angebote zu machen, gerade an Stellen, wo nicht so schnell eine Brücke kommen wird? Welche Vorbereitungen treffen Sie da? – Ich begrüße sehr, dass der Senat beim Schifffahrtsverkehr noch mal die Regeln anpassen will, denn wir haben zunehmend Verkehre, nicht nur die großen Fahrgastschiffe, nicht nur Güterverkehre, sondern auch kleinere Schiffe, Motorboote, Hausboote. Wie bewerten Sie, Herr Behrens und Herr Lichtfuß, den Stand, dass wir immer mehr Verkehre haben? Welchen Regelungsbedarf sehen Sie da? – Ich danke dem Senat, dass er angestoßen hat, dass wir das bei der Spree, beim Bau des Waisentunnels gut abgestimmt machen, denn ich denke, zwei nachhaltige Verkehre wie U-Bahn und Schifffahrt sollten sich nicht behindern, aber die Sanierungsmaßnahmen sollen schon geschehen. Auch beim Schleusenverkehr würde ich aufgreifen, dass der Senat das noch mal mit den zuständigen Bundesbehörden regeln wird, damit wir weiterhin, soweit es geht, nachhaltigen Schifffahrtsverkehr auf unseren Wasserstraßen gewährleisten können. – So weit von mir, danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt ist Frau Gennburg an der Reihe. – Bitte schön!

Katalin Gennburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch Dank von der Linksfraktion an die Anzuhörenden und dass wir diese Debatte jetzt noch kurz vor der möglichen Wiederholungswahl führen können! Das ist doch ein wichtiges Signal. Wir sehen, dass die Verhandlungen über den Wasserraum immer mehr drängen. Im Umweltausschuss, der mor-

gen tagt, haben wir das Thema Wasser im Prinzip ständig auf der Tagesordnung. Uns liegt gerade eine Petition der Rudervereine in Berlin vor, die auch erhebliche Probleme auf dem Wasser haben. Insofern sehen wir, das Wasser in Berlin ist ein sehr begehrter Ort. Wir reden auch bei den Wasserlagen über die sogenannten Nutzungskonflikte. Ich finde es gut, noch mal klar zu sagen, dass wir die Nutzungskonflikte nicht nur bei den Grünflächen, auf den Straßen und beim Wohnraum haben, sondern auch auf dem Wasser. Aus dieser Perspektive lässt sich die Frage, die wir hier besprechen, noch mal ein bisschen anders verhandeln. Ich freue mich sehr, dass wir heute zwei wichtige Akteure der Wassernutzung hier haben, aber wir haben ja noch deutlich mehr Akteure auf dem Wasser. Den Sport hatte ich gerade schon genannt, aber wir haben auch Kulturflöße und andere Akteure, die immer mehr auf dem Wasser unterwegs sind. Wir haben auch Hausboote und vieles mehr. Deswegen ist die Frage, die wir künftig besser verhandeln sollten, die Frage, wie die Wassernutzung in Berlin insgesamt verhandelt werden sollte. Da stellt sich für uns als Linke in allererster Linie die Frage: Was braucht die Stadt? Da ist natürlich die Güterversorgung auf dem Wasser wichtig. Das ist für uns natürlich völlig klar.

Ich habe ja mit Ihnen, Herr Behrens, auch wahlkreisbedingt schon das Vergnügen gehabt. Wir hatten einen guten Austausch vor einigen Jahren. Ich würde gerne da noch mal ansetzen. Sie hatten mir damals erzählt, dass sich auch die alten Traditionsreedereien neu sortieren. Nun sieht die Situation in Ostberlin anders aus als in Westberlin. In Westberlin gibt es deutlich mehr verschiedene kleine Anbieter. In Ostberlin war die Lage bisher übersichtlich. Mit dem Verkauf von Riedel habe ich zumindest verstanden, dass wir jetzt eine Situation haben, wo sich möglicherweise bei Riedel auch ein neues Interessensfeld darstellt. Da wird jetzt über dieses neue Investorenprojekt Spreeküste in Lichtenberg verhandelt. Möglicherweise wird dieser Hafen, der eigentlich ein Ausflughafen war, ein Bonzenanlegeort. Dazu hätte ich gerne von Ihnen eine Einschätzung: Sind denn die Reedereien von früher jetzt sozusagen die neuen Immobilieninvestoren, oder sind die auch begehrt? Das wäre auch noch mal wichtig, denn wenn wir über Akteure sprechen, müssen wir wissen, was auf dem sogenannten Markt so los ist. Es wäre toll, wenn Sie dazu etwas sagen könnten.

Sie können dann vielleicht auch noch etwas dazu sagen, Herr Lichtfuß, wie Sie das mit dem Wassertourismuskonzept sehen. Wir reden bei der Petition der Ruderer auch über das Wassertourismuskonzept, weil sich dort die Frage stellt, wer eigentlich Vorrang hat und wie wir den Verkehr auf dem Wasser priorisieren. Wenn alle sagen, sie wollen aufs Wasser, und jeder, der Geld hat, das irgendwie machen kann, dann ist klar, dass das Wasser bald voll ist. Dann ist die Frage, wie es reguliert wird. Und dann stellt sich natürlich die Frage, wie die Berufsschiffahrt den Wassertourismus sieht. Haben Sie da auch eine Einschätzung?

Dann würde mich natürlich interessieren, Frau Jarasch hat es schon angesprochen: Die motorisierten Schifffahrtsverkehre haben insgesamt zugenommen. Wie ist Ihre Einschätzung? Haben Sie konkrete Zahlen, die Sie in die Debatte einbringen können? Müssen wir uns dieser Frage annehmen, dass es insgesamt immer mehr wird? Es ist ja wie auf der Straße. Wenn es insgesamt immer mehr wird, dann geht das irgendwann nicht mehr weiter, also müssen wir irgendeine Lösung finden. Insofern würde ich darüber ganz gerne reden.

Der letzte Punkt sind die Stege. Die Steganlagen sind vielleicht für Herrn Lichtfuß nicht so von Interesse. Herr Behrens hat da sicherlich einen ganz großen Einblick. Die Steganlagen in Ostberlin sind sozusagen aus der Geschichte Ostberlins kommend anders verteilt als in West-

berlin. Das heißt, es gibt einen relativ kleinen Zugang zu öffentlichen Steganlagen. Herr Behrens! Dazu noch die Frage: Wie hat sich die Situation der Steganlagen und öffentlicher Anlegestellen verändert? Sind Sie da in Gesprächen, dass auch Private, die irgendwo in ihr Schlauchboot einsteigen wollen, oder die sogenannten Kulturflöße, die hier heute leider nicht vertreten sind, einen Zugang zu diesen öffentlichen Steganlagen haben, damit wir das Wasser demokratisieren? – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt ist Frau Lerch an der Reihe. – Bitte!

Nina Lerch (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Von mir auch einen guten Tag in die Runde und vorab herzlichen Dank an die Anzuhörenden! – Ich will mich ein bisschen kürzer fassen. Es wurden schon viele Fragen gestellt. Ich glaube, das Thema Ladeinfrastruktur auf dem Wasser ist, wenn wir heute vor allem über die Antriebswende sprechen, schon deutlich gemacht worden. Deswegen würde mich von der Senatsverwaltung interessieren, weil auch gesagt wird, wir wollen mehr Verkehr von der Straße, also Wirtschaftsverkehr, aufs Wasser bringen, so habe ich das zumindest verstanden, inwiefern da schon Vorbereitungen, Ladeinfrastruktur zu schaffen, einmal für den Wirtschaftsverkehr, aber auch für den touristischen Verkehr, getroffen wurden. Steckt das noch in den Kinderschuhen, oder gibt es da schon konkrete Maßnahmenpläne?

An Herrn Behrens die Frage: Sie sind dabei umzurüsten und nutzen die Förderprogramme, die da sind, sehr erfolgreich, wenn ich das so bewerten kann. Es ist schon angeklungen, Berlin soll spätestens 2045 klimaneutral sein. Können Sie nach dem jetzigen Stand sagen, wann Ihre Flotte umgerüstet sein könnte? Damit man so ein Gefühl dafür bekommt, ob das Land oder der Bund noch mehr bringen müssen. Ist das in dem Rahmen, der da ist, überhaupt von Ihnen zu leisten? – Das wären meine beiden ergänzenden Fragen zu den vielen Fragen, die gestellt wurden. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt ist Herr Laatsch an der Reihe. – Bitte schön!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Erst mal vielen Dank an die Anzuhörenden! Ich habe selten in so kurzer Zeit so komprimiert so viel Wissen erlangt wie durch Sie. Danke schön dafür! – Meine Frage an Herrn Behrens: Wie lang ist die Laufzeit Ihrer Schiffe ungefähr? Können Sie das in Jahren ausdrücken? Das sagt dann auch viel darüber, wann die nächste Generation unter Umständen elektrisch betrieben heranwächst. Welches Bedürfnis an Stromversorgung haben Sie? Können Sie ganz konkret darstellen, an welcher Stelle Sie, es sind offensichtlich die Stege im öffentlichen Raum, gerne eine Stromversorgung mit welcher Stärke hätten und wie weit Sie in den Verhandlungen mit dem Senat sind, das entsprechend durchzusetzen? – Die dritte Frage an Sie, Herr Behrens, ist: Wollen Sie in Zukunft auch Wasserstoff verwenden? Ich halte das mit diesen mobilen Wasserstofftanks für ein kluges Konzept. Das scheint ja eine ganz interessante Sache zu sein. Je weiter verbreitet, desto schneller geht auch die weitere Verbreitung, denke ich.

Jetzt meine Fragen an Herrn Lichtfuß: Welche Infrastruktur finden Sie denn für diese mobile Wasserstoffversorgung außerhalb Ihres Hafens vor? Hat das massive Grenzen, oder sieht es danach aus, dass das bundesweit ausgebaut wird, oder fahren Sie Ihre Wasserstofftanks mit einem Lkw an die Ziele, wo Ihre Boote anlegen, um die dann entsprechend auszutauschen, oder wie wird das im Moment gemacht? Haben diese Wasserstoffschiffe auch eine Pufferbatterie, mit der Sie die weiter betreiben können, oder werden die direkt mit Wasserstoff verbrennenden Motoren, also nicht mit Elektromotoren, die sich aus Brennstoffzellen speisen, angetrieben? Gibt es für diese Wasserstoffschiffe Grenzen bei der Tonnage, weil die Reichweite sonst zu kurz wäre?

Dann meine Frage an die Senatorin: Sie haben gerade darüber gesprochen, dass Sie über Güter- und Fahrgastschiffe hinausgehen wollen. Können Sie das mal über Politsprech hinaus für die Bürger dieser Stadt verständlich machen? – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke! – Das sind jetzt alle Fragen der Ausschussmitglieder, jedenfalls für die erste Runde, gewesen. Wir müssen sehen, ob wir eine zweite Runde machen. Ich will nur auf die volle Tagesordnung hinweisen. Wir kommen jetzt sofort zur Beantwortung und den Statements der Anzuhörenden. Wir würden wie angekündigt mit Herrn Lichtfuß beginnen. – Bitte, Sie haben das Wort!

Klaus-Günter Lichtfuß (BEHALA): Ja, eine lange Liste an Fragen! Ich hoffe, ich lasse nichts aus. Wenn ich irgendetwas vergesse, dann gerne noch mal rückfragen oder mich darauf hinweisen! – Sinnvolle Punkte für die Landstromversorgung, da würde ich mal grundsätzlich unterscheiden, welche Bedarfe wir an welcher Stelle haben. Bei der Elektra oder beim Güterverkehr haben wir es mit sehr hohen Energiebedarfen zu tun. Wir haben einen sehr großen Akkuspeicher an Bord mit über 2 Megawattstunden, den wir natürlich in dieser Nachtliegezeit auch vollladen müssen. Das heißt, da kommen Sie mit normalen Standard-CEE-Steckdosen nicht mehr zurecht. Sie brauchen die Ladestationen, die Sie auch für die Kreuzfahrtschiffahrt auf Rhein und Donau haben. Da geht es in Leistungsklassen bis 600 KW, damit Sie das realisieren können. Diese Station bauen wir am Westhafen. Die bauen wir auch bei unserem Partner in Lüneburg. Das reicht für unser Projekt erst mal aus, für den Beginn. Wenn natürlich die Flotte steigt, dann brauchen Sie auch weitere Ladestationen, aber die brauchen Sie jetzt nicht an jedem Steg. Das heißt, da ist es in der Fahrgastschiffahrt anders. Die haben einen deutlich geringeren Leistungsbedarf, brauchen auch entsprechend geringere Leistungen dafür. Interessant ist dann immer das Netz dahinter. Das muss natürlich auch leistungsfähig sein, und die Einspeisung muss ebenfalls funktionieren.

Emissionsabhängige Hafengebühren – ja, das können wir uns natürlich gut vorstellen, wenn es jetzt schon emissionsfreie Schiffe gäbe, die in den Hafen kommen. Die gibt es auf dem Markt noch nicht. Wir sind in dem Forschungsprojekt. Aber wenn wir dann mal so einen Mix haben, können wir uns natürlich auch vorstellen, dass wir die Entgelte, die wir nehmen, in der Schifffahrt differenzieren, je nachdem, wie emissionsfrei oder auch nicht die Schiffe sind.

Bei der Wasserstoffversorgung ist es sehr viel Glaskugelnucken. Wir kennen die Energiebedarfe insgesamt, die Deutschland hat, jetzt auch mit fossilen Brennstoffen. Wenn wir keine fossilen Brennstoffe mehr einsetzen, das ist ja das Ziel: Wie werden wir dann mit Energie versorgt? – Das sind dann insbesondere Strom und Wasserstoff. Wir werden ohne Importe nicht auskommen. Im Moment ist die Wasserstoffversorgung ausreichend, weil es noch nicht

so viel Nachfrage gibt. Aber wenn das insbesondere in der Schifffahrt zunimmt und der Bedarf an Wasserstoff deutlich höher wird, dann wird sich natürlich dieser Markt entwickeln, und es muss dann auch das Angebot steigen. Der Wasserstofftransport ist eine Riesenherausforderung. Wir sehen es bereits bei unserem Elektra-Projekt. Wir haben Drucktanks an Bord, die ein großes Volumen einnehmen, in der Größenordnung von 60 Kubikmetern für 750 Kilogramm Wasserstoff bei einer Reichweite von 400 Kilometern. Wenn Sie den Diesel, den Sie an Bord haben, dagegenhalten, braucht der vielleicht 20 Kubikmeter und hat eine Reichweite von 3 500 Kilometern. Wenn Sie den Wasserstoff transportieren, haben Sie dasselbe Problem. Wenn Sie das in Drucktanks machen, kriegen Sie kaum Wasserstoff auf die Schiffe, die das dann weltweit transportieren. Das heißt, Wasserstoff funktioniert im Transport nur flüssig oder über andere Medien gebunden oder am besten natürlich über Pipelines, die dann erst mal dafür gebaut werden müssen. Das ist aus meiner Sicht der sinnvollste Weg, um Deutschland oder Europa mit ausreichend Wasserstoff zu versorgen. Beim Strom haben wir das ähnliche Thema. Da müssen die Leitungen natürlich auch vorhanden sein, um den Strom dahin zu bringen, wo er gebraucht wird.

Autonome Schifffahrt – ja, da sind wir im Forschungsprojekt auch schon seit drei Jahren unterwegs. Wir haben jetzt das Folgeprojekt beantragt, um hier weiterzumachen. Da geht es natürlich um Personaleinsparungen, um kleine Schiffe auf kleinen Wasserstraßen einzusetzen, die nicht ausgebaut werden, mit entsprechend geringeren Gütern an Bord, wo der Personalfaktor eine größere Rolle spielt. Je weniger Güter ich an Bord habe, ich muss immer eine Mindestbesatzung stellen, spielt dieser Personalfaktor eine immer größere Rolle. Wir wollen autonom fahren, wir wollen aber auch gekoppelt fahren, diese kleineren Wasserstraßen nutzen und die Wasserstraßen insgesamt besser in Anspruch nehmen, denn da haben wir die größten freien Kapazitäten. Wenn Sie sich die Straßen angucken, weiß es jeder, der auf der Straße unterwegs ist. Bei der Eisenbahn weiß es nicht mehr unbedingt jeder, aber da stoßen wir an vielen Stellen auch an Kapazitätsgrenzen. Es wird viel gebaut. Die Baustellen behindern uns massiv. Wir fahren teilweise schon große Umleitungen im Güterverkehr, weil die Strecken, die wir eigentlich befahren, nicht zur Verfügung stehen. Das wird sich vielleicht irgendwann wieder normalisieren, wenn wir im Baugeschehen fortgeschrittener sind, aber die Kapazitäten bei der Bahn sind begrenzt, und wir müssen die Wasserstraßen nutzen.

Wasserstände: Das hatte Herr Behrens schon gesagt. Wir haben den großen Vorteil, dass wir in Berlin in einem kanalisierten Wasserstraßennetz sind. Auch die frei fließenden Gewässer sind kanalisiert. Es sind überall Schleusen im Einsatz. Wenn nicht mehr Wasser abfließt als nachkommt, dann haben wir hier eine relativ günstige Situation. Wir konnten die Schifffahrt auch das ganze letzte Jahr durchgehend betreiben, im Güterverkehr, aber auch im Personenverkehr, weil wir eben die Wasserstände halten konnten. Wir waren auf dem unteren Wasserstandsniveau, das ist richtig, aber das reicht immer noch aus, um so fahren zu können, wie wir durchgehend fahren, mit den Abladungen, die wir brauchen. Wir haben den großen Vorteil, dass wir in Richtung Westen das Wasserstraßenkreuz in Magdeburg haben und nicht auf den Wasserstand der Elbe angewiesen sind. Das hätte uns einen massiven Einbruch beschert.

Der Verkehr auf der Wasserstraße, insbesondere in Bezug auf den Freizeitschiffsverkehr: Die Wasserstraße ist punktuell schon sehr voll. Wenn Sie sich den Innenstadtbereich mit der Fahrgastschifffahrt angucken, auch an anderen Stellen – das muss natürlich geregelt werden. Das ist klar. Wir brauchen, so wie wir Verkehrsregeln auf der Straße haben, auch Verkehrsregeln auf der Wasserstraße. Die haben wir auch. Aus meiner Sicht ist es ein Konfliktpotenzial,

wenn ich ausgebildete Schiffsführer habe – – Ich habe natürlich auch Leute, die einen Sportbootführerschein haben, die die Regeln kennen, und dann habe ich viele Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser, die im Regelwerk nicht so fit sind, sage ich mal ganz vorsichtig. Das ist eigentlich das Problem. Je mehr Verkehr wir kriegen, desto mehr brauchen wir die Leute, die die Schiffe führen und diese Regeln kennen. Anders wird es nicht gehen. Da ist es in der Vergangenheit mit der führerscheinfreien Schifffahrt sehr weit gegangen. Ich glaube, das müssen wir wieder drehen, obwohl das vielen wehtut, aber das wird nicht anders gehen, um Unfälle zu vermeiden.

Den Bonzenanlegeort überlasse ich Herrn Behrens. – Steganlagen für den Personen- und Güterverkehr, ja, im Zuge des A-SWARM-Projekts haben wir dann natürlich auch Güterverkehr auf kleineren Wasserstraßen und brauchen für die Umschlagpunkte auch Anlegestellen. Da können wir uns gut vorstellen, die Anlegestellen für Güter- und Personenverkehr gemeinsam zu nutzen. Die müssen dann natürlich entsprechend hergerichtet werden, aber aus unserer Sicht ist das durchaus darstellbar. Da müssen wir einfach mehr zusammenarbeiten.

Klimaneutral 2045 in der Schifffahrt: Ich kann mir das vorstellen. Wir sind jetzt im Forschungsprojekt gut unterwegs. Das Problem ist die Umrüstung von Schiffen. Bei batteriebetriebenen Schiffen ist es noch relativ einfach, von Diesel auf Batteriebetrieb umzurüsten, sobald ich aber Wasserstoff an Bord habe und Brennstoffzellen unterbringen muss, brauche ich ein ganz anderes Raumkonzept. Das heißt, das wird mit bestehenden Schiffen schlecht funktionieren, und ich werde ja nicht die neuesten Schiffe umrüsten, sondern die ältesten Schiffe, die dann sowieso abgeschrieben sind. Da macht es schon Sinn, in den Schiffsbau zu investieren, und da spielt dann die Förderung eine Rolle.

Infrastruktur außerhalb des Hafens – ja, das ist aus unserer Sicht kein Problem. Wir brauchen dazu die Kooperationspartner. Die haben wir in der Partnerschaft mit unseren anderen Häfen. Die können aufrüsten. Die müssen dann natürlich auch entsprechend die Finanzierung sichern, um solche Anlegestellen herzustellen. Bei der Wasserstoffversorgung sind wir auf mobile Systeme gegangen. Die lassen sich natürlich auch auf andere Schiffe übertragen. Das kann ein gewisser Standard werden, wie wir das bei technischen Gasbehältern insgesamt haben, ob Sie jetzt Sauerstoff, Acetylen oder was auch immer haben. Dann brauchen Sie eigentlich nur eine Freifläche an der Kaikante, wohin der Wasserstoff vom Elektrolyseur mit bord-eigenen Mitteln transportiert wird. Dann übernehmen wir das, das heißt, wir haben einen Bordkran an Bord, wir brauchen keine Hafeninfrastruktur, sondern nur eine freie Fläche. Das machen wir jetzt an diesen zwei Stellen. Das können wir weiter ausrollen. Das wird dann auch für andere Schiffstypen möglich sein. – Ich glaube, ich habe alles gesagt, oder gibt es noch offene Punkte?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ich sage erst mal vielen Dank, wunderbar! Wenn es noch offene Punkte gibt, dann würde ich die Abgeordneten darum bitten, dies hier zu artikulieren. Ansonsten danke ich Ihnen, Herr Lichtfuß, für Ihre Ausführungen! – Jetzt reiche ich das Wort weiter an Herrn Behrens. – Bitte schön!

Andreas Behrens (Stern und Kreisschifffahrt GmbH): Vielen Dank! – Frau Senatorin Jarasch, vielen Dank! Wir sind gerne bereit, weitere Gespräche zum Thema Klimaschutz zu führen, soweit es die Fahrgastschifffahrt in Berlin betrifft. Wir sind ja nicht die Einzigen, die dieses Bundesprogramm wahrgenommen haben. Die Reederei Siebach, Berliner Wassertaxi,

hat ihre kleinen Grachtenschiffe bereits in Betrieb, die seit letzter Saison umgerüstet wurden. Da kommen noch welche dazu. Die übrigen Kollegen versuche ich in irgendeiner Art und Weise zu überzeugen. Wir werden nicht jedes Schiff, das heute im Bestand ist, umrüsten können, weil das einfach technisch nicht möglich ist. Batterien brauchen Platz, und die brauchen in der Regel da Platz, wo heute Gäste sitzen. Wenn man dann einen Dieselmotor rauschmeißt, gewinnt man Platz, aber nicht genug Platz, um einen Elektromotor und entsprechende Batteriekapazitäten auf dem Schiff zu installieren. Das funktioniert also nicht bei allen Schiffen, die in dieser Stadt fahren, denn diese Schiffe sind darauf ausgelegt, die niedrigen Brücken zu passieren, und da ist der Raum ausgereizt bis zum Gehnichtmehr. Da haben die Kollegen auf dem Rhein oder an anderen Stellen mehr Möglichkeiten. Man muss auch mal sehen, dass dieses Bundesprogramm zur Umrüstung von konventionellen Dieselantrieben auf Elektroantriebe fast zu 80 Prozent nur von der Fahrgastschiffahrt genutzt wird, weil es für die Frachtschiffahrt nicht geeignet ist. Da wird mir Herr Lichtfuß zustimmen. Die technischen Grenzen sind ganz klar da. – Das war der Einstieg.

Bei den Schleusenbetriebszeiten ist mir bewusst, dass das Land Berlin nichts dafür kann. Das ist eine Bundesangelegenheit beim Wasser- und Schifffahrtsamt. Gleichwohl bin ich dankbar für jede Unterstützung, in welchen Gesprächsrunden auch immer, dass beim Bundesverkehrsministerium doch mal darauf hingewiesen wird, in welcher Situation wir sind. Es gab vor mehreren Jahren eine große Kampagne zum Thema Wassertourismus – dass der eigentlich in der Wertschöpfung gerade in diesen Freizeitbereichen eine ähnliche Bedeutung hat wie die Frachtschiffahrt und da die Ungleichbehandlung von Fracht- und Personenschiffahrt mal der Vergangenheit angehören sollte. Das trifft für Berlin ganz besonders zu.

Kofinanzierungsprogramme sind wahrscheinlich interessant, damit man sich nicht gegenseitig Wettbewerb macht, wo es eigentlich nicht sinnvoll ist. Ich möchte etwas zu dem Programm sagen, das in Berlin aufgelegt wurde, diesen Topf mit den 900 000 Euro: Wir haben aktuell Umrüstungsmaßnahmen in einem Wert von rund 2,5 Millionen, nein, 4 Millionen, wenn die neuen Schiffe dazukommen. Es sind vier relativ kleine Schiffe, die umgerüstet werden. Von den 4 Millionen trage ich 20 Prozent. Das sind mal eben 800 000 Euro. Das ist auch Geld. Insofern kriegt man mit so einem Fördertropf von 900 000 Euro gerade ein kleines Schiff mit Batteriesatz und einem neuen Elektromanagementsystem nachgerüstet. Dann ist bei Sen-UMVK ein Schiff mit einer entsprechenden Gästezahl von 150 bis 200 Passagieren pro Jahr drin. Also wir reden hier über richtig Geld. Eine Kilowattstunde Batterie kostet 1 000 Euro. Wir haben jetzt Batteriekapazitäten zwischen 500 und 700 Kilowattstunden an Bord, und die brauchen wir auch, um 14 Stunden komplett emissionsfrei fahren zu können.

Fährverkehr über den Teltowkanal nach Potsdam – damit haben wir uns so noch nicht beschäftigt, und zwar aus dem folgenden Grund: Auch dabei handelt es sich um eine Bundeswasserstraße. Die Höchstgeschwindigkeit auf dem Teltowkanal ist meines Wissens 10 km/h. Ein Schnellfährsystem hatten wir schon für den Bereich zwischen Köpenick und der Berliner Innenstadt überlegt. Da gab es Vergleiche mit London. Da fahren die mit 60 km/h auf der Themse. Dann passt das, dann macht das Spaß, und dann ist das auch eine Alternative zur S-Bahn, die sowieso schon auf der gleichen Strecke fährt. Das geht aber nicht, denn dann hätten wir keine Uferwände und keine naturnahen Uferbereiche mehr; das wäre alles durch den Wellenschlag zerstört. In der Berliner Innenstadt ist die Geschwindigkeit für die Binnenschiffahrt auf 8 km/h beschränkt, im Außenbereich in Treptow auf 10 km/h. Es fehlen die Rahmenbedingungen, dass man sagt, ja, mit 40, 50 km/h über den Teltowkanal, das wäre

schön, dann wäre es auch eine Alternative. Oder man nimmt sich eben viel Zeit und sagt, das ist eher ein Ausflug als eine Fährverbindung. Fährverbindungen laufen eigentlich nur unter der Regie der BVG. Das sehen wir ganz klar am Wannsee. Es gibt auch im Bereich Baum-
schulenweg Fähren. Die werden nach und nach durch Brückenneubauten abgelöst. Wo Fähr-
verkehr sinnvoll ist, bin ich immer gerne bereit zu kooperieren, aber am besten mit der BVG,
weil die den ÖPNV in der Stadt am besten kennt. Die haben ihre Wirtschaftlichkeitsstudien.
Aber grundsätzlich verschließe ich mich dem nicht.

Genauso warte ich immer noch auf den Anruf von DHL. Die haben jetzt ein klimaneutrales
Postschiff irgendwo in der Stadt installiert. Ich weiß nicht, liegt das bei Ihnen im Westhafen?
Da geht es darum, dass dann irgendwann auch mal Pakete transportiert, auf- und abgeladen
und weitertransportiert werden sollen. Das finde ich großartig. Wie gesagt, da sind wir auch
kooperationsbereit, denen Anlegemöglichkeiten zu geben, denn das Geschäft findet außerhalb
unserer Kernzeiten statt.

Wo müssten denn die Anleger sein, die mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet sind? – Wir haben
in Berlin die Situation, dass im Bereich zwischen Mühlendamm Schleuse und Spreekreuz die
meisten Anleger reine Anleger sind, das heißt, das sind keine Nachtliegeplätze. Da darf ich
mit einem Schiff anlegen, Gäste aufnehmen, fahren, wieder anlegen, Gäste abladen und
abends weg nach Hause, denn diese vielen Anleger sind nicht mit der entsprechenden Infra-
struktur versehen, Abwasserbeseitigung, Wasseraufnahme. Unsere Anleger sind überwiegend
schon mit Landanschlüssen versehen, sodass die Schiffe, wenn sie anlegen, den Diesel aus-
machen und Landstrom nehmen, um keine Abgase zu emittieren. Diese Ladeinfrastruktur
reicht aber nicht aus, um über Nacht große Batteriepakete zu laden. Wir sehen vor, unsere
Ladeinfrastruktur im Treptower Hafen zu ertüchtigen, denn da liegen 16 Schiffe. An zwei
Stegen sind schon große Strommengen vorhanden, das reicht aber künftig nicht aus. Ich muss
meine gesamte Stromversorgung, die gesamte Infrastruktur in den nächsten zwei Jahren er-
neuern; dieses Projekt liegt knapp unter 1 Million Euro, was noch zu den Schiffsinvestitionen
dazukommt, damit wir in der Lage sind, vier bis sechs Elektroschiffe an der Stelle gleichzeitig
über Nacht zu laden. Es hört nicht beim Schiff auf, sondern es geht dann weiter. An der Stelle
muss sich irgendjemand mal erklären, wo da die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit und die Mög-
lichkeiten sind, denn nicht jede Investition, die wir tätigen, kann ich unseren Gästen gegen-
über mit erhöhten Fahrpreisen begründen. Bei allem Trend zur Nachhaltigkeit, das sehen wir
auch bei den Solarkatamaranen, sind da wirtschaftliche Grenzen aufgezeigt. Darum ist das
Thema Förderung an der Stelle wichtig.

Kapazitätsbeschränkung im Bereich Umbau/Neubau von Schiffen: In der Tat haben wir in
Berlin-Spandau die Hegemann-Werft, die aktuell ein Schiff für uns umbaut, ein zweites um-
baut. Die Kapazitätsbeschränkung sehe ich aktuell in den gestörten Lieferketten. Wir haben
dort schon wieder Zeitverzögerungen, weil die Komponenten für die E-Antriebe fehlen. Die
Batterien sind komischerweise schon alle da. Bei den Komponenten für die E-Antriebe haben
wir sehr viel längere Lieferzeiten als vorausgesagt. Dann haben wir die Malz-Werft. Und wir
haben das zweite Schiff aktuell bei der Bolle-Werft in Sachsen-Anhalt. Größere Werftkapazi-
täten hier unmittelbar in Berlin, die sich mit diesen Themen befassen könnten, gibt es tatsäch-
lich nicht. Auf der Hegemann-Werft können nicht vier Schiffe gleichzeitig umgebaut werden.
Das sind je nach Schiffsgröße ein bis zwei auf einmal.

Dann wurde nach Ökostrom gefragt. Das hatte ich vorhin schon kurz angesprochen, unsere Stromversorgung in unserem Haupthafen in Treptow erfolgt mit Ökostrom, an der Jannowitzbrücke auch. Für uns sind Ladestationen an unseren sogenannten Häfen sinnvoll, wenn ich jetzt mal nur für unser Unternehmen spreche. Das ist unser Hafen am Wannsee, Greenwichpromenade Tegel, Treptow und Jannowitzbrücke. Dort haben wir aktuell Nachtliegeplätze. Wir haben temporär für die Saison immer noch Nachtliegeplätze im Westhafen. So kenne ich es zumindest vom Autoverkehr, wenn man Ladepunkte, Wallboxen, was auch immer, die allen zugänglich sind, als Unternehmen im öffentlichen Raum errichtet, gibt es eine Förderung im Pkw-Bereich. Ich rede jetzt von Infrastruktur in den Bereichen, die ich angemietet habe. Die gehören mir nicht, aber ich habe sie angemietet und nutze sie als Unternehmen. Es ist natürlich sinnvoll, wenn man da Ladeinfrastruktur schafft, wo die gesamte Schifffahrt ran kommt. Wir haben so ein paar Anleger, die dem WSA gehören und die jeder temporär nutzen darf. Da sind dann mal irgendwelche Frachtkähne, die dort 24 Stunden liegen dürfen. Es gibt Sportbootanleger mit Haltepunkten für 24 Stunden. Es gibt auch die Möglichkeit, dort mal als Fahrgastschiff temporär zu halten. In der Berliner Innenstadt, ich glaube, am Schiffbauerdamm, liegt auch mal irgendein Kabinenschiff aus Hamburg zwei, drei Tage. Das sind so die Bereiche, wo ich sehe, dass es sinnvoll wäre, dass da jeder mal über Nacht ran kann. Dann ist es auch nicht so, dass man denjenigen fördert, der die größte Klappe hat und sagt, das ist meins, und ich verpflichte mich, und im Gegenzug fördert ihr jetzt die Stern und Kreisschifffahrt. Es geht ja darum, dass es für möglichst alle zugänglich ist. Dann muss man eben darüber sprechen, wie man das organisiert. Das ist am Ende wieder ein Thema vom Wasser- und Schifffahrtsamt. Ich habe dafür aktuell keine Lösung.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielleicht kommen wir jetzt langsam zum Ende. Haben Sie noch viel auf dem Zettel?

Andreas Behrens (Stern und Kreisschifffahrt GmbH): Jetzt kommt noch Frau Gennburg.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Okay!

Andreas Behrens (Stern und Kreisschifffahrt GmbH): Nutzungskonflikte auf dem Wasser gibt es. Wie Herr Lichtfuß eben betont hat, findet dieser Konflikt nicht grundsätzlich zwischen Berufs- und Sportschifffahrt statt, sondern zwischen Berufs- und Sportschifffahrt auf der einen Seite, die mit entsprechenden Fahrerlaubnissen ausgestattet sind, die in der Regel Funk haben, die auch durch die Berliner Innenstadt fahren können – – Da stört uns kein einziger Sportbootfahrer. Das Problem ist diese Ausweitung, dass man ohne Führerschein Boote bis 15 PS bewegen kann, und die kann wirklich jeder ohne Einweisung mieten. Dann gibt es eben diese Ausweitung der Wassersportgeräte. Ich sage mal stellvertretend, das Thema Stand-up-Paddling ist unfassbar beliebt, und zu Recht. Dann gibt es diese kleinen Flöße, wo man noch einen Grill, zwei Kästen Bier und eine Boombox drauf hat und dann losfährt, auch mit bis zu 15 PS, und wo sich der Wasserschutz wegduckt, da mal Alkoholkontrollen vorzunehmen. Das sind eigentlich so die Bereiche, wo wir immer mehr Probleme haben.

Mit der muskelbetriebenen Sportschifffahrt, Segeln, Rudern, mit den Verbänden, in Richtung Wannsee wie auch sonst, setzen wir uns einmal im Jahr zusammen, da sind dann auch die Wasserschutzpolizei und das Wasser- und Schifffahrtsamt dabei, und sprechen mit den Verbandsvertretern über das Regattaprogramm und die Konfliktpotenziale. Mit dem organisierten Sport auf dem Wasser gibt es Dialog und eine Abstimmung. Wir hatten vor drei Jahren einen

Unfall an der Insel der Jugend. Da wurde Segelschulunterricht in der Fahrinne auf der Bundeswasserstraße gemacht. Und dann kam ein großes Fahrgastschiff, das 150 Meter braucht, um auch nur im Ansatz bremsen zu können. Da ist jetzt noch ein Verfahren offen. Aber ansonsten haben wir eigentlich Probleme mit diesen Freizeitgeschichten, ich will den Stand-up-Paddlern nicht zu nahe treten, auch dort gibt es sehr verständige Menschen auf dem Wasser, aber da wird das Konfliktpotenzial größer. Da wünschen wir uns mehr Unterstützung vom Wasserschutz. Der Wasserschutz redet sich aktuell nicht raus, aber es wird gesagt, ihr als Fahrgastschiffer seid die Profis, ihr müsst für die anderen mitdenken. Das ist aber nur begrenzt möglich, wenn auf der anderen Seite gar nicht gedacht wird.

Regulierung/Verteilung der Steganlagen: Da unterscheiden wir sehr, es gibt Steganlagen für die Sportschiffahrt, und es gibt Steganlagen, die haben andere technische Auflagen, für die Berufsschiffahrt. Unsere Steganlagen entsprechen den Vorschriften der Berufsschiffahrt. Man muss immer sehen, wir haben Bereiche, wo Steganlagen für die Sport- und Fahrgastschiffahrt direkt nebeneinander liegen. Das ist ein Platzproblem. Wenn Platz da ist, gehen wir vernünftig miteinander um. Ein Problem ist, wenn die Berufsschiffahrt nicht mehr an ihren Steg kann, weil 20 Stand-up-Paddler davor stehen und nicht zur Seite gehen wollen. Ich sehe das natürlich durch meine Brille, das weiß ich auch.

Zum Thema Reederei Riedel kann ich Ihnen gar nichts sagen. Ich weiß, die betreiben weiter Fahrgastschiffahrt, habe aber leider auch keine Informationen, in welcher Größenordnung die im nächsten Jahr unterwegs sind und wie der Hafen künftig genutzt wird. Wir haben aber noch andere Reedereien: Grimm & Lindecke, Kutzker, BWSG. Es sind nicht nur die Stern und Kreisschiffahrt und Riedel, die im Osten Fahrgastschiffahrt anbieten. – Das war es erst mal.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt hat noch die Frau Senatorin das Wort. – Bitte schön!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Vielen Dank! – Es gibt doch einige Dinge, die ich hier betonen sollte und ausführen möchte. – Herr Friederici! Das hatte ich schon gesagt, das Landesprogramm ist aus den Gründen, die insbesondere Herr Behrens angeführt hat, begrenzt, die Fördersummen sind klein, das Bundesprogramm ist attraktiver gestaltet. Deswegen sollten wir überlegen, wie wir das zu einer sinnvollen Ergänzung des Bundesprogramms weiterentwickeln können. Stichwort Förderung Ladeinfrastruktur, das wäre auch ein interessanter Punkt, das hatte ich schon gesagt.

Teltowkanal – da haben mir eigentlich die Anzuhörenden die Argumente vorweggenommen. Als ÖPNV-Ersatz oder -Ergänzung wäre es deutlich zu langsam angesichts der Geschwindigkeitskontrollen und vieler Schleusen, die es auf der Strecke gibt. Ob sich das für den touristischen Fahrgastverkehr lohnt – da waren Sie jetzt eher skeptisch. Das würde ich Ihnen überlassen.

Herr Reifschneider! Ich hatte eigentlich vieles von dem, was Sie gefragt haben, schon in meinem Eingangsstatement ausgeführt, ich kann das aber gerne noch mal sagen. – Ja, wir wollen Klimaschutzvereinbarungen und vor allem einen verbindlichen Dekarbonisierungspfad mit der Schifffahrt verabreden. Das ist für dieses Jahr geplant. Die Anreize, um alte Schiffe umzurüsten, hatten Sie noch mal nachgefragt. Das hatten wir anhand der Förderprogramme schon gesagt. Bei Wasserstoff müsste man die Schiffe wegen des Gewichts und Volumens zum Teil komplett umbauen. Insofern gibt es da Grenzen, wie attraktiv das dann trotzdem ist, eine Umrüstung als Reederei oder Betreiber anzugehen. Förderprogramme sind natürlich auch immer nur ein Teil der Anreize. Das möchte ich in Ergänzung zu dem, was Herr Behrens gesagt hat, sagen: Ja, die kann man noch vorantreiben und attraktiver gestalten. Der CO₂-Preis ist im Moment noch so niedrig, dass er offensichtlich nicht der entscheidende Hebel ist, Herr Behrens, aber der CO₂-Preis wird natürlich steigen, und dann ist das auch ein Hebel, um das für Investoren lohnender zu machen, dass es sich eben lohnt umzurüsten, weil sonst der Preis steigen wird.

Beim Thema Gebühren wäre meine Antwort so ähnlich, wie es Herr Lichtfuß schon gesagt hat. Das halte ich auch für einen sinnvollen Hebel. Das ist ja auch eine Steuerung über den Preis, wenn man so will. Wenn man aber sagt, dass man Anlegegebühren erhebt, dann muss man ein Stück weit natürlich auch die Voraussetzungen geschaffen haben. Insofern muss das dann Hand in Hand gehen. Aber ich denke schon, je schneller dieser CO₂-Preis, der vom Bund vorgegeben wird, die Wahrheit abbildet, desto mehr lohnt es sich auch, Investitionen zu tätigen. Insofern braucht es einen solchen Rahmen, damit wir die Schiffe möglichst schnell umrüsten.

Zum Thema Gesamtgewässerschutz und den vielen Schiffsarten, die inzwischen unterwegs waren, haben beide Anzuhörende schon ein entscheidendes Stichwort gesagt. Es geht vor allem um die Fahrzeugführer/-innen ohne Erfahrung. Deswegen sind vermutlich die Sportschiffer weniger das Problem, zumindest nicht für die Verkehrssicherheit auf dem Wasser, ich sage aber mal in Richtung von Frau Lerch, auch nicht so sehr für den Uferschutz usw., denn da muss man wissen, wie man Schiffe steuert und bewegt, damit sie das Ufer schützen. Das heißt, wir können zum einen sensibilisieren, das sollten wir auch, für den Gewässerschutz, wir müssen aber schon nachdenken, ob wir den Führerschein auch für PS-ärmere Schiffe wieder einführen. Das hatte Herr Lichtfuß schon angedeutet. Je mehr Schiffe und Leute auf dem Wasser unterwegs sind, desto mehr müssen die nicht nur die Regeln kennen, sondern auch die Grundregeln für Gewässer-, Ufer- und Naturschutz. Das ist im Moment nicht so. Diesen Vorbehalt gibt es nicht für alle, die da unterwegs sind. Darüber werden wir noch im Rahmen unserer Natur-, Umweltschutz- und Verkehrssicherheitsdiskussion zu reden haben. Das sehe ich schon so.

Den Gütertransport aufs Wasser zu verlagern – das hatten Sie, Frau Lerch, auch gefragt, das will ich hier deutlich verstärken, das haben wir uns ja schon vorgenommen, das ist Teil unseres Wirtschaftsverkehrskonzepts, dass wir mehr Verkehr auf die Schiene und aufs Wasser verlagern. Da ist die BEHALA als öffentliches Unternehmen, das muss ich an der Stelle sagen, einer unserer wichtigsten Akteure, um das voranzutreiben.

Das Thema Wasserstoff und Strom: Da haben wir es mit einer der größten Herausforderungen für die Energiewende, die Verkehrswende und den Klimaschutz in den nächsten Jahren zu tun. Das hängt eben damit zusammen: Wir brauchen die Infrastruktur, und das heißt, wir

brauchen auch die Netze. Wir werden nicht nur beim Schiffsverkehr, sondern auch bei der Wärme viel mehr grünen Strom brauchen und zu den Verbrauchern bringen müssen. Das bedeutet einen Ausbau der Stromnetze, und wir brauchen den Anschluss an den Wasserstoff. Natürlich werden wir den auch importieren müssen, und sei es auch nur von den Offshore-Windanlagen, das heißt, wir brauchen einen Anschluss an den Wasserstoff-Backbone, ganz klar. Insofern ja, das sind die großen Infrastrukturaufgaben, die nicht nur für die Schifffahrt, aber auch für die schadstoffarme Schifffahrt in nächster Zeit eine Rolle spielen werden. Das ist dann aber nichts, was die BEHALA oder einzelne Reedereien alleine machen könnten. Da sind wir dann auch als Land gefragt. Es sind Diskussionen, die wir an anderer Stelle führen.

Ich kann am Schluss vielleicht eine Sache, die die beiden Anzuhörenden jetzt nur angedeutet haben, hier noch mal deutlicher sagen: Zum Thema Steganlagen gibt es eine neue Entwicklung, nachdem es da in den letzten Jahren viel Streit und Konflikte gab, die wir eigentlich für unnötig halten. Wir sind in intensiven Gesprächen, das kann ich Ihnen hier als Neuigkeit sagen, um in Absprache mit allen Beteiligten, auch dem Bund, auch denen, die hier sitzen, und anderen Akteuren, die Steganlagen als Land Berlin künftig selbst zu verwalten. Ich glaube, dass das ein guter Weg ist, nicht nur, um Konflikte zu beenden, sondern auch, um die Infrastruktur und die Lademöglichkeiten an den Stegen auszubauen, aber vor allem auch, um den gleichberechtigten Zugang für alle Reedereien zu gewährleisten. Da sind wir auf einem guten Weg, den wir in letzter Zeit intensiv vorangetrieben haben. Wenn es noch spruchreifer ist, dann werde ich Ihnen das gerne zuerst erzählen. Diese Gespräche laufen gerade sehr intensiv, und ich freue mich, dass die Beteiligten da konstruktiv und offen sind. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Jetzt hätten wir die Gelegenheit für eine zweite Runde. Es gibt tatsächlich drei Meldungen. Das heißt, wir machen noch eine kurze zweite Runde, die Betonung liegt auf „kurz“. Damit wir die theoretische Möglichkeit haben, unsere Tagesordnung noch zu schaffen, würde ich an der Stelle die Redeliste schließen. – Es gibt keine weiteren Wortmeldungen, dann ist die Redeliste damit geschlossen. – Herr Reifschneider, Sie haben das Wort, bitte!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank! – Ich mache es auch ganz kurz. – Frau Senatorin, an Sie gerichtet: Es gab über den Jahreswechsel Berichte, dass es Unstimmigkeiten oder Abstimmungsbedarfe zu einer Steganlage am Berliner Dom mit der Gesellschaft „schoeneschiffe.berlin“ gibt, die da mit der MS Fitzgerald halten möchte. Könnten Sie uns da ein Update geben, wieder der Stand ist? – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Herr Laatsch, bitte!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Zunächst an Herrn Lichtfuß: Verstehe ich Sie richtig, dass Sie Wasserstoff im Moment in Verbrennern verwenden, aber in der Zukunft auf Brennstoffzellen zählen? Dann haben Sie gesagt, Sie haben 2-Megawatt-Batterien an Bord. Ich gehe davon aus, dass die Verbrennermotoren auch Lichtmaschinen haben. Wofür brauchen Sie diese zwei Megawatt? Nutzen Sie die auch heute schon zum Vortrieb?

Dann die Fragen an Herrn Behrens: Noch nicht beantwortet ist die Frage nach der Laufzeit der Schiffe, auch nicht die Frage, ob Sie in Zukunft auf Wasserstoff zielen. Sie sprachen von der Wirtschaftlichkeit der Solarschiffe. Können Sie uns sagen, wie wirtschaftlich Ihre Solar-katamarane, die Sie schon in Betrieb haben, außerhalb öffentlicher Förderungen sind?

Noch mal die Frage an die Senatorin, die ich gerade schon gestellt hatte: Sie sprachen davon, dass Sie über die Güter- und Fahrgastschifffahrt hinausgehen möchten. Was ist damit konkret gemeint? – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Laatsch! – Jetzt ist noch Herr Machulik an der Reihe. – Bitte!

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch ganz schnell nur: Da noch mal erwähnt wurde, wie schnell man auf dem Teltowkanal als Bundeswasserstraße fahren darf, würde mich natürlich interessieren, wie hoch die Höchstgeschwindigkeit auf der Bundeswasserstraße des Havelkanals ab der Teupitzer Spitze ist, nur damit man das mal einordnen kann. – Zweiter Punkt: Frau Jarasch! Sie haben gerade ausgeführt, dass Sie ein Projekt zu den Steganlagen starten und alle mit einbinden wollen. Da würde mich interessieren, ob Sie auch die Fischereirechtsbesitzer mit einbinden, was die Frage der Stegentschädigung angeht. – Als Letztes, vielleicht platzt dann hier die Sitzung: Könnten Sie noch kurz den neuesten Stand zum Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit sagen, das auch für die Binnenschifffahrt wichtig wäre?

Stellv. Vorsitzender Felix Reifschneider: Vielen Dank, Herr Machulik! – Ich übergebe zur Beantwortung der Fragen an die Frau Senatorin.

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Willkommen an meiner Seite, für die heutige Sitzung! – Ich glaube, die Antworten kann ich relativ kurz machen, denn zum Verkehrsprojekt 17 Deutsche Einheit habe ich keinen aktuellen Sachstand dabei. Das können wir nachliefern, da bitte ich Herrn Reupke, dass wir Ihnen den schicken.

Steganlage am Berliner Dom: Die hatte ich vorhin mit im Kopf, als ich gesagt habe, dass es da in der Vergangenheit immer wieder Berichterstattung auch über Konflikte gab. Aktueller Stand ist, dass der Bund die Nutzungsrechte für diesen einen Steg an „schoeneschiffe.berlin“ übertragen hat. Das bedeutet, dass wir die wasserrechtliche Genehmigung für die Stern und Kreisschifffahrt dann widerrufen müssen und das natürlich auch tun. Ich sage Ihnen gleich dazu, das war für uns mit Anlass, eine größere Lösung anzugehen, die am Ende gut für alle ist, und aus den Konflikten herauszukommen, die es da immer wieder gibt. Auch vor dem Hintergrund dieses konkreten Konflikts am Berliner Dom sind wir jetzt in intensiven Gesprächen und überlegen, ob wir als Land sukzessive die Verwaltung der Stege selbst übernehmen, um dann allen ohne Streit einen guten, gleichberechtigten Zugang zu gewähren, gerade auch für schadstoffarme Schiffe. Da werde ich Sie weiter informieren, wenn wir dann endgültig so weit sind, aber es gibt da wirklich eine sehr produktive Entwicklung, über die ich mich freue. Das löst dann vielleicht ein für alle Mal dieses Problem. Es gibt nicht nur „schoeneschiffe.berlin“, sondern insgesamt 30 Reedereien. Es geht uns dann schon um einen gleichberechtigten Zugang für alle. Fischereirechte sind dann noch eine Weiterung. Darüber müssen wir dann noch reden.

Herr Laatsch! Sie hatten noch mal nachgefragt, was wir meinen, wenn wir sagen, dass wir die Freizeitschifffahrt im weitesten Sinne, auch die motorisierte, noch mit in den Blick nehmen. Ich hatte schon ausgeführt, dass wir das tun mussten. Wir hatten, glaube ich, im UVK-Ausschuss, Frau Lerch, auch schon darüber diskutiert, weil es tatsächlich so ist, dass es bei der

Gewässerqualität und den Ufern zu Schäden durch eine intensive Nutzung, gerade durch wenig erfahrene Bootsbetreiber, sowie durch Lärm- und Abgasemissionen kommt. Wir haben natürlich schon ein Gewässerentwicklungskonzept beispielsweise für Müggelsee und Müggelspree, Herr Laatsch, das umgesetzt werden muss. Wir müssen gucken, wie wir langfristig größere Uferabschnitte schützen, damit wir sie naturnah entwickeln können. Das würde auch bedeuten, dass wir die Steganlagen bündeln und dann andere Bereiche mit einer naturnahen Entwicklung der Ufer hätten. Wir müssen über den Schutzstatus von besonders stark befahrenen Wassergebieten und über Wasserschutz insgesamt sprechen. Wir müssen die Schiffsführer/-innen und Bootsverleiher/-innen für das Thema Wasserschutz sensibilisieren und zumindest mal prüfen, ob wir die Führerscheinplicht auch für Motorboote unter 15 PS angesichts der intensiven Nutzung, die sich in den letzten Jahren auf den Berliner Gewässern ergeben hat, wieder einführen müssen. Natürlich ist es auch ein Verkehrssicherheitsproblem, wenn es unerfahrene Bootsführer/-innen sind, das ist ja klar. Aber auch Gewässerschutz ist etwas, wofür man einfach wissen muss, dass man in Ufernähe gut manövrieren können muss, um es platt zu sagen, damit man die Ufer nicht beschädigt. Das sind alles Themen, über die wir dann noch mal ausführlicher reden können, die aber unseres Erachtens nötig sein werden, wenn wir die Gewässer und die Ufer, die, glaube ich, allen Berlinerinnen und Berlinern sehr am Herzen liegen, in einer immer dichter besiedelten Stadt erhalten wollen. – Danke schön!

Stellv. Vorsitzender Felix Reifschneider: Herzlichen Dank, Frau Senatorin! – Dann kommen wir zum Schluss der heutigen Anhörung, und ich darf für den Ausschuss den beiden Anzuhörenden ganz herzlich für ihre Expertise danken.

Harald Laatsch (AfD): Herr Vorsitzender! Da waren noch Fragen an die beiden Herren.

Stellv. Vorsitzender Felix Reifschneider: Ach so! Herr Laatsch, vielen Dank für den Hinweis! – Dann übergebe ich noch mal an die beiden Anzuhörenden für Ausführungen zu den Fragen.

Klaus-Günter Lichtfuß (BEHALA): Ich habe die Frage im Kopf, muss aber vielleicht noch mal ein paar Worte zu dem Energiekonzept auf der Elektra erzählen. Wo ich vom Energiebedarf mit rein batterieelektrischen Energieversorgungssystemen auskomme, würde ich das immer machen. Sobald wir Wasserstoff an Bord einsetzen, nicht für einen Verbrennungsmotor, sondern für eine Brennstoffzelle, brauche ich immer den Akku als Puffer. Das heißt, ich habe immer dieses hybride System, weil die ganz unterschiedlich funktionieren. Den Akku kann ich relativ schnell rauf- und runterfahren, je nachdem, wie viel Leistung ich brauche. Das kann ich mit der Brennstoffzelle nicht machen. Die kann ich langsam in einem bestimmten Leistungsbereich auch variabel fahren, aber relativ langsam. Was Brennstoffzellen überhaupt nicht mögen, ist ein- und ausschalten. Das heißt, ich muss immer einen Puffer haben. Ich habe in der Binnenschifffahrt Fahrprofile, wo ich relativ lange mit konstanter Geschwindigkeit, auch mit konstanter Leistung fahre, aber ich habe immer Situationen, wo es Verkehrsregelungen gibt, wo ich anhalten muss, wo ich Schleusungen habe, wo ich praktisch eine Stunde oder eine halbe Stunde, je nachdem, im Schleusenbereich bin, wo ich den Antrieb nicht benötige, wo ich relativ wenig Energie verbrauche, und dann will ich die Brennstoffzelle natürlich nicht abschalten, sondern die Akkus mit dieser Brennstoffzellenleistung laden. So ist das System aufgebaut. Wir brauchen dann immer diese Lademöglichkeit bei den Batterien. Das heißt, wenn wir vollgeladen losfahren, fahren wir immer erst mal mit den Batterien los, um diese Speichermöglichkeit in den Batterien zu haben. Alles wird dann auch über einen Fahrassisten-

ten entwickelt. Der Schiffsführer kriegt entsprechende Unterstützungssysteme, sodass er nicht entscheiden muss, womit er fährt, sondern das passiert automatisch, wenn er die Strecke und die Haltepunkte vorgegeben hat.

Stellv. Vorsitzender Felix Reifschneider: Sehr geehrter Herr Lichtfuß, vielen Dank! – Herr Behrens! Haben Sie noch Ausführungen dazu?

Andreas Behrens (Stern und Kreisschiffahrt GmbH): Herr Laatsch hatte mir noch zwei Fragen gestellt. Mit der Laufzeit der Schiffe meinen Sie die technische Nutzungsdauer? – Das berühmteste Fahrgastschiff Berlins, die MS Moby Dick, wird dieses Jahr 50 und ist seit 50 Jahren in Betrieb. Wir haben Schiffe, die über 100 Jahre alt sind. Die sind zigfach umgebaut worden. Die sind ursprünglich mal mit Dampf und Kohle angetrieben worden. Die werden heute mit einem modernen Diesel angetrieben. Je nach Bauart haben die eine technische Nutzungsdauer von mindestens 60 Jahren. Da sträubt man sich natürlich zu sagen, ja, ich schmeiße die jetzt alle weg, oder ich verschrotte das Zeug, denn wenn wir sie hier nicht mehr einsetzen können, werden diese Schiffe auch außerhalb Berlins schlecht Abnehmer finden. Wenn ich so langlebige und nachhaltige Wirtschaftsgüter, was die Lebensdauer betrifft, vorzeitig aus dem Betrieb nehme, ist das auch nicht besonders nachhaltig. Da muss man also genau abwägen. Deshalb ist es auch sinnvoll, Dinge umzubauen und nachzurüsten, soweit es geht.

Wenn wir heute darüber sprechen, dass wir als Stern und Kreisschiffahrt bis 2045 komplett emissionsfrei werden sollen, dann kann ich das nicht versprechen, und es ist so, wenn die CO₂-Bepreisung so steigt, dass es sich unter Druck lohnen muss und kann, werden bestimmte Dinge aus dem Markt genommen, die technisch einwandfrei sind und funktionieren, bis auf den CO₂-Ausstoß, um sie durch andere zu ersetzen.

Warum fährt die Fahrgastschiffahrt nicht mit Wasserstoff? – Das ist nach der Standardgenehmigungsprozedur durch die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission in Mainz, die die Konzepte für Fahrgastschiffe und die Regeln macht, wie Fahrgastschiffe gebaut und betrieben werden müssen, schlicht nicht vorgesehen. Die Elektra ist einen Sonderzulassungsweg über Brüssel gegangen. Der hat, glaube ich, weit über 100 000 Euro gekostet. Eine normale Schiffszulassung kostet 4 000 Euro, und das ist ein zwei bis drei Jahre langer Prozess. Ich kenne das Elektra-Projekt ganz gut. Mit Professor Heubach zusammen waren wir bei der Nationalen Organisation Wasserstoff, und wir haben auch ein Schiff identifiziert, das wir vorgestellt haben, wo wir uns vorstellen könnten, das mit einer Brennstoffzelle und Wasserstoff zu betreiben, aber das ist im Moment noch im Stadium Forschung und Entwicklung. Es gibt keine Konzepte, so etwas schon für den realen Betrieb umzusetzen. Das ist auch einem Vorfall auf der Hamburger Alster geschuldet. Dort ist ein mit Brennstoff und Wasserstoff angetriebenes Schiff abgebrannt. Der Grund für das Abbrennen war ein ganz anderer, doch seitdem ist dieses Thema bei den Zulassungsbehörden verpönt, was Fahrgastschiffahrt angeht.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Behrens! – Auch vielen Dank an Herrn Reifschneider für die Leitung der Sitzung! – Soweit ich informiert bin, sind wir jetzt am Schluss der Debatte angekommen. Vielen Dank für die Fragen und die aufschlussreichen Antworten! Wir danken unseren Anzuhörenden, Herrn Behrens und Herrn Lichtfuß, für Ihre Expertise. – [Allgemeiner Beifall] – Ich schlage vor, wir vertagen den Besprechungspunkt, bis das Wortprotokoll vorliegt. – Ich sehe Einverständnis, dass wir so verfahren.

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0102](#)
Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und
Landesplanung sowie der Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
zum Ausbau des Schienenverkehrs in der Region
Berlin-Brandenburg in Verbindung mit dem
Investitionsprogramm i2030 der Länder Berlin und
Brandenburg und des Verkehrsverbunds Berlin-
Brandenburg (VBB)
(auf Antrag aller Fraktionen) Mobil

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 11.11.2022

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0103](#)
Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und
Landesplanung sowie der Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
zu den Pendlerverflechtungen (Kfz-Verkehr,
Förderung des Umweltverbundes insbesondere
Busverkehre, Radschnellwege, Förderung von
Multimodalität wie Park+Ride, Bike+Ride)
(auf Antrag aller Fraktionen) Mobil

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

- Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0039](#)
Nachtzugkreuz Berlin
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Die
Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) Mobil

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Antrag der Fraktion der FDP [0070](#)
Drucksache 19/0314
Gut zu Fuß in Berlin Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0111](#)
**Berlin zu Fuß – Wo stehen wir bei der Umsetzung
des Fußverkehrsgesetzes und der Erarbeitung des
Fußverkehrsplans?** Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0088](#)
**9-Euro-Ticket – Welche Bilanz ziehen der Senat und
die Verkehrsunternehmen?** Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0098](#)
**Ausblick auf eine Übergangs- und Nachfolgelösung
für das 9-Euro-Ticket** Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen, der Fraktion der CDU, der Fraktion Die
Linke und der Fraktion der FDP)

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 28.09.2022

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.