

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz

25. Sitzung
9. November 2023

Beginn: 09.00 Uhr
Schluss: 12.02 Uhr
Vorsitz: Dr. Turgut Altuğ (GRÜNE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Wir kommen zu

Punkt 3 der Tagesordnung (neu)

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Wassertourismus und Wassersport in Berlin
nachhaltig und sicher gestalten**
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD)

[0119](#)
UK

Hierzu: Anhörung

Zu diesem Punkt sind unter anderem Herr René Behrendt, Leiter der Wasserschutzpolizei Berlin, und Frau Lena Wahlsdorf, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, anwesend. Ich begrüße zu diesem Tagesordnungspunkt als Anzuhörende ganz herzlich die folgenden Personen: Herrn Karsten Finger, Vorsitzender Sport des Berliner Ruder-Club e. V., Herrn Jörn Klare, Treptower Rudergemeinschaft e. V., Herrn Manfred Krauß, Mitglied im Landesvorstand des BUND Berlin e. V., und Frau Gabriele Schulze, Mitglied der Initiative Gewässer-Lärmschutz, IGeL. Sie haben es vielleicht nicht gemerkt, aber ich habe die Anzuhörenden nach der alphabetischen Reihenfolge aufgerufen. Danach werden wir auch das Wort erteilen. – Ich darf feststellen, dass auch Sie mit der Liveübertragung und den Ton- und Bildaufnahmen der Sitzung einverstanden sind, sehr geehrte Anzuhörende. – Ich sehe Kopfnicken. Dann verfahren wir so. Ich gehe außerdem davon aus, dass zu Tagesordnungspunkt 4 a ein Wortprotokoll angefertigt werden soll. – Ich sehe auch hier Kopfnicken. Dann wird das so gehandhabt. Möchte eine der antragstellenden Fraktionen den Besprechungsbedarf zu Tagesordnungspunkt 4 a begründen? – Das ist der Fall. – Herr Freymark von der CDU-Fraktion, bitte!

Danny Freymark (CDU): Vielen Dank! – Ich freue mich sehr, dass wir heute die Gelegenheit haben, miteinander zu diskutieren. Es gab, glaube ich, im Vorfeld ein paar irritierende Irrungen und Wendungen, könnte man sagen. Denn eigentlich haben wir alle geglaubt, dass wir uns schon vor ein paar Wochen sehen, um gemeinsam zu diskutieren. Zumindest war es mit dem Übertrag aus dem Petitionsausschuss in den Fachausschuss die Absicht, dass wir das auf die Tagesordnung setzen. Um es hier transparent zu machen: Es hatten sich alle Sprecher damals darauf geeinigt. Ich weiß, dass dann im Nachgang unterschiedliche Geschichten erzählt wurden, warum es nicht auf der Tagesordnung war. Ich glaube, die Geschichte war ganz simpel. Vom Abgeordnetenhaus gibt es eine gewisse Ordnung, wie wir miteinander arbeiten. Es wurden zwei Anhörungen angemeldet, sodass man sich dann im Hause für eine Anhörung entschieden hat, weil es eben nur eine Anhörung geben kann. Dass diese dann nicht in dem Umfang stattgefunden hat, wie wir das erwartet haben, war dann besonders ärgerlich. Das hat zu dieser Verzögerung geführt. Es gab also niemanden im Raum – zumindest ist mir niemand bekannt –, der ein Interesse daran hatte, das zu verzögern oder hinauszuschieben, ganz im Gegenteil.

Ich selbst darf auch im Umweltausschuss und seit zwölf Jahren im Petitionsausschuss wirken. Wir haben uns über Ihre Petition insofern sehr gefreut, weil es ein klassischer Zielkonflikt ist, wo es auch richtig ist, den Parlamentarismus miteinzubeziehen und gemeinsam zu den besten Lösungen und Möglichkeiten zu kommen. Deswegen danke an Sie alle, dass Sie sich heute

hier die Zeit nehmen, mit uns zu diskutieren. Ich hoffe, dass es uns gemeinsam gelingt, dann tatsächlich Ihr Ziel im Blick zu behalten oder überhaupt in den Blick zu nehmen, und zugleich auch zu schauen, dass wir unsere Wasserflächen insgesamt klug und sinnvoll nutzen können, möglichst in einem geordneten Rahmen und nicht so, wie Sie es teilweise in der Petition beschrieben haben, was Ihnen zu Recht Kummer macht.

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Freymark! – Ist eine einleitende Stellungnahme des Senats gewünscht? – Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Anhörung. Ich möchte nun den Anzuhörenden das Wort, wie ich vorhin gesagt habe, nach der alphabetischen Reihenfolge geben und Sie bitten, Ihre Stellungnahme nach Möglichkeit auf fünf Minuten zu beschränken – ich werde darauf achten –, damit im Anschluss die Möglichkeit besteht, die Fragen der Abgeordneten zu beantworten beziehungsweise weitere Informationen zu geben. – Herr Finger, Sie haben jetzt das Wort, bitte!

Karsten Finger (Berliner Ruder-Club e. V.): Guten Tag! Mein Name ist Karsten Finger. Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Senatorin! Frau Staatssekretärin! Liebe Abgeordnete! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich bin Vorstand Sport im Berliner Ruder-Club und seit 43 Jahren sowohl im Breiten- als auch im Leistungssport auf Berliner Gewässern unterwegs. Ich bin aktuell zusätzlich noch Vizepräsident im Landessportbund für Leistungssport, verantworte dort den Nachwuchsleistungssport. Ich bin qua Amt Vorstandsvorsitzender vom Olympiastützpunkt Berlin, wo ich den Berliner Spitzensport mit verantworte.

Wir sehen seit der Führerscheinfreiheit von Motorbooten, die 2012 vom Bundestag beschlossen wurde, eine Zunahme des Wassertourismus, vor allen Dingen hier in Berlin und Brandenburg, in der, denke ich, wasserreichsten Gegend Deutschlands. Das ist sicherlich sehr zu fördern und positiv zu sehen. Wir haben von der Organisation her im Landessportbund die frühere Wassersportkommission, seit kurzer Zeit den Landesausschuss für Wassersport, wo praktisch alle Sporttreibenden, alle organisierten Verbände des Wassersports organisiert sind. Sie stimmen sich regelmäßig ab, sie sind regelmäßig in Gesprächen mit dem Wasserschiffahrtsamt, mit der Wasserschutzpolizei und mit allen Partnern, die das Wasser nutzen. Sie pflegen einen guten Austausch und sprechen dort mit einer Stimme.

Gerade in den letzten Jahren – sicherlich hat es durch die Coronapandemie noch einmal eine deutliche Verstärkung gegeben – ist bei uns allerdings der Eindruck entstanden, dass die Berliner Gewässer als Sportfläche genutzt werden, die mehr oder weniger ein rechtsfreier Raum sind, wo die existierende Binnenschiffahrtsstraßenordnung – zumindest von den geliehenen, gecharterten Booten, von den Akteuren der Berliner Bevölkerung, die sich im Laden ihr Stand-up-Paddelboot, ihr Kanu kaufen können, an jeder Stelle aufs Wasser gehen und die Wasserfläche als ihren Sportraum nutzen – nicht beachtet wird. Gerade Berlin hat ein zusätzliches Problem. Berlin ist ein Transitland, Sie haben es vorhin schon bei den anderen Themen besprochen. Wir müssen uns mit den anderen Bundesländern eng abstimmen, insbesondere mit Brandenburg. Wir haben bei der Coronapandemie gesehen, dass es, wenn es unterschiedliche Coronaverordnungen, Coronabestimmungen gab, sehr schwer umzusetzen war, wenn Brandenburger Ruderer von Norden nach Süden durch Berlin durchrudern oder durchfahren wollten.

Hier kommt sicherlich den Einweisungen der Bootsverleiher eine überragende und verantwortungsvolle Aufgabe zu. Hierbei besteht meiner Ansicht nach Handlungsbedarf. Ich kenne das

von früher, wenn man bei größeren Motorbooten einen Charterschein machen musste. Man hat eine umfassende Ausbildung bekommen, wurde umfassend über die Binnenschiffahrtsstraßenordnung angeleitet und wusste dann, wie man sich zu bewegen hat. Hier bedarf es sicherlich entsprechender Aufklärungskampagnen und Interventionen bei allen Beteiligten, bei den Verleihern wie bei allen anderen, die die Gewässer nutzen. Die Wasserschutzpolizei ist dabei sicherlich ein hilfreicher Partner, aber manpowermäßig wahrscheinlich stark unterbesetzt. Herr Behrendt, wir haben auch schon öfter darüber gesprochen. Insofern begrüße ich es sehr, dass das jetzt auch auf parlamentarischer Ebene diskutiert wird.

Noch ein kleiner Ausblick zum Leistungssport, der zum größten Teil durch den Bundesstützpunkt Kanu, den Bundesstützpunkt Segeln und auch im Landesstützpunkt Rudern in Grünau durchgeführt wird. Dort ist es auf der ehemaligen Olympiaregattastrecke nur noch möglich, ganz früh morgens und ganz spät abends zu trainieren – wir reden nicht über die aktuelle Zeit, die Wintermonate, wenn sowieso wenige Motorboote unterwegs sind oder wenige Nichtorganisierte das Wasser benutzen. Es ist nur noch morgens und abends möglich, den Trainingsbetrieb durchzuführen. Der Bundesstützpunkt Rudern am Hohenzollernkanal ist für den Wassertourismus nicht so interessant, weil man dort hinterher durch den Westhafen müsste, insofern sind die Trainingsbedingungen dort noch relativ gut. Dies als eine kleine Abhandlung dazu.

Der Landesruderverband hatte sich kürzlich dafür ausgesprochen, vielleicht wieder eine Führerscheinpflicht ab 5 PS einzuführen. Es geht uns nicht darum, irgendwelche Reglementierungen gegen die Bürger einzusetzen, sondern wir wollen, dass die bestehenden Regeln auf dem Wasser besser umgesetzt werden. Alle, die einen Führerschein haben, sind auf einer ganz anderen Ebene unterwegs als Leute, die keinen Führerschein haben. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Vielen Dank, Herr Finger! – Herr Klare, Sie haben das Wort!

Jörn Klare (Treptower Rudergemeinschaft e. V.): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin! Ich danke Ihnen für Ihre Einladung! – Seit über zwei Jahren setzen wir uns aus der Treptower Rudergemeinschaft heraus für mehr Sicherheit auf den Berliner Gewässern ein. Die Bedrohung, das steht im Raum, geht von immer mehr Motorbooten und mittlerweile sogar Jetskis aus, die mit einer Rücksichtslosigkeit unterwegs sind, die wir uns nur mit eklatant mangelnder Regelkunde erklären können. 2021 bestätigte uns dies die Wasserschutzpolizei in einem Briefwechsel – Zitat: Eine Steigerung der Anzeigenzahlen zeigen diese Entwicklung deutlich. – Im selben Jahr verfassten wir dann eine Petition, sammelten über 3 500 Unterschriften von Ruderinnen und Rudern, Seglerinnen und Seglern, Kanutinnen und Kanuten, Anglerinnen und Anglern und Anrainerinnen und Anrainern, die allesamt von der Situation die Nase voll haben. Unsere Forderung: Eine bessere Ausstattung der Wasserschutzpolizei, damals noch zwei motorbootfreie Sonntage in der Sommersaison, aber vor allem eine Herabsetzung der Führerscheinfreiheit von 15 auf 5 PS für Motorboote, wie es schon vor 2013 war.

Umfrage zur „[Gewässernutzung in Treptow-Köpenick](#)“

Durchgeführt vom Tourismusverein Treptow-Köpenick, finanziert durch die Wirtschaftsförderung Berlin

Relevante Teilnahme: 2400 Bürgerinnen, davon waren
31 % der Teilnehmer Bootsbesitzende in TK,
27 % Anrainer ohne Wasserzugang,
17 % Wassersportvereine,
16 % Anrainer mit Wasserzugang

Ergebnisse

- 74 % beklagen eine Verschlechterung des Erholungswertes der Gewässer,
- 84 % sehen die Hauptursache dafür in der zunehmenden *Rücksichtslosigkeit* der Bootsführer,
- 76 % in deren *fehlenden Qualifikation*

Stör-Faktoren laut Befragte

1. Unfallgefahr durch fehlende Qualifikation
2. Nichteinhaltung der Verkehrsregeln
3. Vermüllung der Gewässer und Ufer
4. Lärm durch fahrende Bootsfahrer:innen (Musik, Stimmen usw.)
5. Wellenschlag durch zu schnell fahrende Boote
6. Beschädigung der Gewässerflora und -fauna
7. Lärm durch laute Bootsmotoren
8. Unfallgefahr durch zu starken Bootsverkehr/Gewässerüberfüllung

<https://tkt-berlin.de/wp-content/uploads/2022/11/PPP-AkzeptanzWassertourismus.pdf>

Im November 2022 veröffentlichte der Tourismusverein Treptow-Köpenick eine Umfrage zur Gewässernutzung im Bezirk, an der gut 2 400 betroffene Bürgerinnen und Bürger teilgenommen haben. Die Ergebnisse sind mindestens eindeutig. 74 Prozent der Befragten beklagen eine Verschlechterung des Erholungswertes der Gewässer, 84 Prozent sehen die Hauptursache dafür in der zunehmenden Rücksichtslosigkeit der Bootsführer, 76 Prozent in deren fehlender Qualifikation, dazu noch Klagen über Lärm, Vermüllung, Wellenschlag, Schädigung der Gewässerflora und -fauna.

Anfang Dezember 2022 sprachen uns im Sportausschuss Mitglieder aller Fraktionen ihr Verständnis und ihre Unterstützung aus. Bettina Quäschning von der Berlin Tourismus & Kongress GmbH plädiert im Namen ihres Arbeitgebers für mehr Nachhaltigkeit und Stadtverträglichkeit, also mehr Respekt und Sensibilität beim Wassertourismus. – Zitat:

Was für die Berliner und die Metropolenregion und die Brandenburger Bevölkerung gut ist, ist auch für unsere Gäste gut.

Christoph Schlüter vom Berliner Seglerverband – Zitat:

Wir sind auch der Auffassung, dass es ein Riesenfehler war, von 6 PS auf 15 PS hochzugehen und diese für Leute freizugeben, die sich mit den Vorfahrtsregeln auf den Gewässern überhaupt nicht auskennen.

Auch der Präsident des Motoryachtverbandes Berlin, Winfried Severin, erachtet die Änderung der Führerscheinfreiheit als eine sinnvolle Maßnahme. – Zitat:

Es sind nach unserer Auffassung zu viele Personen auf dem Wasser unterwegs, die sich nicht mit den Verkehrsregeln auf dem Wasser auskennen.

Im Januar dieses Jahres hätte sich der Umweltausschuss, weil er vom Petitionsausschuss mit einer Stellungnahme beauftragt wurde, mit unserer Forderung befasst. Dann aber Neuwahlen, keine Stellungnahme und wieder ein Frühjahr, wieder ein Sommer, wieder ein Herbst mit viel zu viel Unfallgefahr und Stress auf dem Wasser, deswegen unsere große Wasser-Demo am 24. September, Kundgebung im Köpenicker Becken mit Ruderinnen und Ruderern, Kanutinnen und Kanuten, Seglerinnen und Seglern, Anwohnerinnen und Anwohnern und sehr viel Presse. Auch die „Süddeutsche Zeitung“ und die „Abendschau“ berichten.

Jetzt sitze ich stellvertretend für all diese geplagten Freundinnen und Freunde der Berliner Gewässer und des Wassersports vor Ihnen. Was sind unsere Erwartungen? – Kurz: Abgeordnetenhaus und Senat müssten sich gegenüber dem Bund für Berlin stark machen. Die Kernforderung: Herabsenkung der Grenze der Führerscheinfreiheit von 15 auf 5 PS für Motorboote. Das ist ein dickes Brett, und wir haben auch schon fleißig gebohrt, aber jetzt stoßen wir auf eine Art Blech, für das uns das richtige Werkzeug fehlt. 95 Prozent der Berliner Wasserstraßen sind Bundeswasserstraßen, also eine Art Bundesblech im Berlinbrett. Der Schlüssel zum Werkzeugkasten mit dem großen Bohrer liegt aber in Ihren Händen. Wo soll, wo kann er ansetzen? Bundesratsinitiative? Länderausstiegsklausel über den Weg der Exekutive? Vielleicht geht es auch einfacher. Das Bundesblech zieht sich nicht geschlossen durchs Berlinbrett. Es gibt Lücken wie etwa § 5 Besondere Regelungen, Anlage 8 in der Sportbootführerscheinverordnung. Dort steht, dass für das Führen eines Segelbootes auf den Berliner Wasserstraßen eine Fahrerlaubnis, also ein Führerschein, erforderlich ist. Das gilt, wohlgemerkt, nur für Berlin, nicht in anderen Bundesländern. Das heißt, die besonderen Herausforderungen für unsere Wasserstraßen werden in dieser mächtigen Bundesverordnung bereits anerkannt. Warum dann aber nur ein Führerschein für Segel-, aber nicht für die potenziell viel gefährlicheren Motorboote? Das heißt im Umkehrschluss: Eine entsprechende kleine Angleichung, die nicht einmal Geld kostet, aber dem Wassersport Berlin entschieden mehr Sicherheit verschafft. Das ist es, was wir brauchen, und dafür brauchen wir Sie. – Ich danke Ihnen!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Klare! – Herr Krauß, Sie haben das Wort!

Manfred Krauß (BUND Berlin e. V.): Vielen Dank für die Einladung! – Ich sage kurz etwas zu meiner Person: Ich bin Biologe, seit ungefähr 40 Jahren tatsächlich im Berliner Röhrschutzbereich beschäftigt und habe viel im Auftrag für die Verwaltung gearbeitet, sodass ich glaube, dass ich über die Berliner Gewässer einigermaßen Bescheid weiß. Ich stelle fest, dass wir immer wieder Zyklen erfahren, wo dieses Thema nach oben kommt, aber sich letztendlich an der Situation nichts gebessert, sondern immer weiter verschlechtert hat. Das sind sozusagen die Erfahrungen meines Alters.

Ich will Ihnen kurz ein paar Bilder aus der Praxis zeigen, wie es in Berlin aussieht. Die Berliner Gewässer sind immer noch ein wichtiger Punkt für Naherholung und Naturschutz. Beides ist wichtig.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Man kann Naherholung so betreiben, wie es hier dargestellt ist, oder man kann es auch so betreiben. Ich will mich vor allen Dingen weniger mit der Sicherheit der Erholungssuchenden beschäftigen, sondern mit den Auswirkungen des motorisierten Wassersports auf die Gewässer oder die Ökologie der Gewässer.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Sie sehen hier eine Luftaufnahme. Die Boote brauchen nicht nur auf dem Wasser Platz, also die motorisierten Fahrzeuge, sondern sie brauchen auch am Ufer, wenn sie liegen, und sogar im Winterlager Platz und blockieren eine ganze Menge ehemaliges Naturufer. Das ist passiert, das ist Geschichte, aber es ist trotzdem eine Sache, die man nicht unerwähnt lassen sollte.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Das eigentliche Problem, das dieser motorisierte Wassersport oder der Betrieb dieser motorisierten Wasserfahrzeuge für die Gewässer als echte Belastung darstellt, ist der Wellenschlag. Diese Fahrzeuge erzeugen, egal, in welcher Geschwindigkeit sie fahren, eine Bugwelle. Sie sehen diese Bugwelle auf der Abbildung ganz gut. Das Fahrzeug in dem Fall hier ist nicht einmal besonders groß und nicht besonders schnell. Diese Welle bricht sich an den flachen Sandufern, wie sie in Berlin typisch sind, und erodiert die Sandufer und die Röhrichte, weil diese Welle eine gewisse Kraft hat. Sie bricht sich am Ufer und knickt die Röhrichthalme und wenn noch Treibzeug vorhanden ist, ist dieser Effekt umso stärker. Auf diesen beiden Luftaufnahmen sehen Sie jeweils, wie so eine Welle am Ufer aufläuft. Je größer das Schiff ist und je schneller es fährt, desto heftiger sind diese Auswirkungen. Deshalb muss man da ganz klar differenzieren.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Das Endergebnis sind dann solche Situationen. Sie sehen noch ein paar armselige Bäume am Ufer stehen. Da hat die Ufererosion tatsächlich zugeschlagen. Im Verein mit der Badenutzung wird es noch viel schlimmer, weil dann überhaupt keine Vegetation mehr entstehen kann. Sie sehen oben rechts diese armselige Schwarzerle. Die ist nie an dieser Stelle groß geworden, sondern das Ufer, das dort einmal war, ist durch den Wellenschlag und die Erosion abgetragen worden. Links ist es genauso. Auf dem Übersichtsbild unten sehen Sie noch ein paar Röhrichtreste, und der Rest ist Gebüsch. Dazwischen ist Sandufer. Das Ufer rückt immer weiter vor. Ein wesentlicher Faktor, der dazu führt, ist der Wellenschlag.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Wenn sich die Wasserbauer nicht mehr zu helfen wussten, weil irgendwelche Uferwege oder sonst was in Gefahr waren, dann war das Endergebnis in der Vergangenheit immer wieder, dass man Steinschüttung gemacht hat. Das war das Ende dieser Berliner Naturufer. Solche Stellen gibt es durchaus an vielen Stellen.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Die Lösung war 1984 das Berliner Röhrichtschutzprogramm, dass man gesagt hat: Okay, wenn wir diesen Wellenschlag nicht reduzieren können, bauen wir Wellenbrecher vor die Röhrichte und pflanzen neue Röhrichte an, um diese Verluste auszugleichen. Das ging von 1984 bis ungefähr 2000. Da standen auch erhebliche Mittel zur Verfügung. Die Ergebnisse waren nicht schlecht. Zu bemerken ist vielleicht noch, dass wir in Berlin in dem Zeitraum von 1953 bis 2015 fast 60 Prozent der Röhrichte verloren hatten. Das war auch ein ausschlaggebender Grund dafür. Die haben eine ökologische Wirkung. Darauf will ich jetzt nicht weiter eingehen, darüber können wir vielleicht später noch reden, sonst überziehe ich meine Zeit. –

Inzwischen ist die Situation so: Für dieses Programm gibt es kein Geld mehr. Es gibt auch kaum noch Personal. Das ist irgendwo in Vergessenheit geraten. In der Vergangenheit musste die Verwaltung dem Senat immer über den Röhrlichzustand berichten. Es gab auch 1980 bereits Diskussionen im Abgeordnetenhaus, wo über dieses Thema diskutiert wurde. Das ist alles in Vergessenheit geraten. Inzwischen läuft aber vieles aus dem Ruder. Es gibt viel mehr schnelle Boote wie Offshore-Boote, die eigentlich gar nicht in diese Binnengewässer gehören. Die Haus- und Charterboote nehmen immer mehr zu und vor allen Dingen auch diese Wohnboote, die richtige Wochenendhäuser oder Wohnungen darstellen, und eine Vielzahl von Kleinfahrzeugen. Die Bundeswasserstraßenverwaltung hat mal eine Liste aufgestellt. Es gibt, glaube ich, 300 typisierte Wasserkleinfahrzeuge, die alle auf diesen Gewässer in irgendeiner Form herumzischen. Wie schon gesagt, es gibt weniger Personal und Sachmittel, um dem gegenzusteuern, und im Augenblick war das in der Politik auch völlig vergessen. Es gibt natürlich auch ein Vollzugsdefizit bei Übertretung. Es gibt bei dem Hausherrn, das ist schon dargestellt worden, der Bundeswasserstraßenverwaltung, ein ziemliches Desinteresse, sich dieser Themen anzunehmen.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Ich will Ihnen nur kurz ein paar Bilder zeigen. So ein Boot gehört nicht auf ein Binnengewässer. Das ist ein Offshore-Boot mit 100 PS oder mehr. Ich habe im Detail keine Ahnung. Diese Fahrzeuge können bei voller Fahrt – es sind 25 Kilometer pro Stunde in der Gewässermitte zugelassen – eine riesige Welle erzeugen, die größer ist als von einem Frachtschiff. Das muss man so sehen.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Eine Situation, die ich selbst erlebe habe: Auf dem Müggelsee in der Abenddämmerung, außerhalb der Fahrrinne, kommt plötzlich – alles ist schon schön ruhig – ein Motorboot mit Wasserski angefahren. Die sind außerhalb der Fahrrinne und drehen putzig ihre Runden und freuen sich, wie man sieht. Ich habe versucht, bei der Wasserschutzpolizei anzurufen, und da sagten die Kollegen, die ich erreicht habe: Wir sind gerade in der Rummelsburger Bucht. Bis wir da sind, dauert es 40 Minuten, oder so etwas. – Damit war das Thema erledigt.

Dann die zunehmende Zahl in allen möglichen Varianten dieser kleinen charterbaren Boote, die natürlich auch die Ufer benutzen, die irgendwo anlegen und vielleicht auch mal ihren Müll entsorgen. Ich glaube nicht, dass die, die da grillen, ihre Grillkohle wieder mit nach Hause nehmen. Solche Dinge führen zu einer zusätzlichen Belastung der Gewässer. Sie sind natürlich auch störend, weil sie in der Abenddämmerung am Ufer vor dem Röhrlich liegen, und nachts wird dann durchaus auch mal laut Musik gemacht. Das ist sowohl für den Menschen als auch für die Natur eine erhebliche Belastung.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Was mich noch mehr in Rage bringt, ist diese zunehmende Zahl der Wochenendhäuser, die auf dem Wasser schwimmen, die zwar an Bootsstegen vorhanden sind, aber die immer mehr das Landschaftsbild verändern.

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Herr Krauß!

Manfred Krauß (BUND Berlin e. V.): – Ich bin gleich fertig. Ein Foto noch, dann dürfen Sie mich abwürgen. – Dann gibt es noch die Situation, die ich gerade zeigen wollte.

[Nichtöffentliche Präsentation]

Sie sehen, wie sich so etwas im Laufe der Zeit verändert. An der Unterhavel stand einmal eine alte Bretterbude von einem alten Kanuverleih, und aus dem wurde plötzlich ein kleines Wochenendhaus, und dann sammelten sich diese Wohnboote immer mehr an. Diese Entwicklung sehen wir im Augenblick, und das ist ein Prozess, dem man dringend Einhalt gebieten muss. – Ich danke Ihnen fürs Zuhören!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Krauß! Ich wollte Sie nicht abwürgen. Ich wollte Sie wissen lassen, dass Sie 8 Minuten geredet haben. – Frau Schulze, bitte!

Gabriele Schulze (Initiative Gewässer-Lärmschutz – IGeL): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Frau Staatssekretärin! Vielen Dank für Ihre Einladung! Die Lärmemissionen auf den Berliner Bundeswasserstraßen haben in den letzten Jahren massiv zugenommen. In der Saison hat der Lärm insbesondere durch Raser, laute Bootsmotoren, Musik- und Partylärm auf Partyflößen und Veranstaltungsbooten für viele, für Wassersporttreibende, für Erholungssuchende und auch Anwohner, ein unerträgliches Maß angenommen. Lärmbelästigung verbunden mit zunehmender Rücksichtslosigkeit sind nicht mehr zum Aushalten. IGeL – Initiative Gewässer-Lärmschutz – hat sich vor über zwei Jahren zusammengefunden, um sich für weniger Lärm und mehr Natur einzusetzen. Der überaus lärmsensible Bereich Wasser muss in den Fokus gerückt werden. Der Lärm auf dem Wasser muss überwacht und begrenzt werden. Die Geräuschemissionen auf dem Wasser sind von besonderem öffentlichen Interesse. Gewässerflächen sind für Mensch und Natur mit Flora und Fauna lebenswichtig. Gewässerflächen haben einen besonderen Erholungswert. Der Schall breitet sich auf der Wasserfläche ungehindert aus und unter Wasser um ein Vielfaches verstärkt. Lärm auf dem Wasser verursacht Stress für Anwohner, Wassersportler und Erholungssuchende. Im und am Wasser lebende Tiere sind diesen Geräuschemissionen schutzlos ausgeliefert und durch sie besonders belastet.

Die Durchsetzung des Lärmschutzes auf dem Wasser ist auch für die zuständigen Ordnungsbehörden und eine besser ausgerüstete Wasserschutzpolizei eine große Herausforderung. Deshalb ist es umso wichtiger, diese Belange auch in einem neuen Wassertourismuskonzept für Berlin gebührend einfließen zu lassen. „Wassertourismus und Wassersport in Berlin nachhaltig und sicher gestalten“ – der Titel geht in die richtige Richtung. Die entsprechende Ausgestaltung muss folgen. Der Wassertourismus sollte in klar definierten Gebieten der schiffbaren Gewässer unter Beachtung des Uferschutzes mit einer ökologisch verträglichen Infrastruktur stattfinden, zum Beispiel ÖPNV-Erreichbarkeit, Müllentsorgung und Ladestation für E-Motoren, begleitet von der Akzeptanzkampagne von Wasser Tourismus Berlin, visitBerlin und IGeL. Ruhebereiche für Menschen und Schutzräume für Flora und Fauna sollten sichergestellt werden. Zu einem nachhaltigen Wassertourismus und einem nachhaltigen Wassersport gehört unseres Erachtens auch die Rückkehr zur Sportbootführerscheinpflcht ab 3,68 kW, also 5 PS.

Insbesondere die Berliner Wasserstraßen werden von immer mehr auswärtigen Fahrzeugen, also Wassertouristen, befahren. Die zunehmende Verkehrsdichte erhöht die Probleme in den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit, Lärmbelastung und Schutz von Flora und Fauna. Eine Sportbootführerscheinpflicht ab 5 PS könnte erstens zur Erhöhung der Sicherheit auf den Wasserstraßen durch erworbene und geprüfte Kenntnisse zu Verkehrsregeln und Navigation, zu verringerter Geschwindigkeit der schwächeren führerscheinfreien Motorboote und zu verminderter Untermotorisierung großer, besonders windanfälliger und schwerfälliger Motorboote und Partyflöße beitragen. – Zweitens: Lärmverminderung durch Aufhebung des Anreizes schwerfälliger Wasserfahrzeuge wie zum Beispiel Partyflöße und Hausboote mit Motoren von nur 15 PS auszurüsten. Bei relativ niedriger erreichbarer Fahrgeschwindigkeit unter 10 Kilometer pro Stunde laufen diese schwachen Motoren mehr oder weniger permanent mit Höchstdrehzahl und erzeugen einen erheblichen Lärm. – Drittens: Reduktion der Verkehrsdichte auf dem Wasser als Nebeneffekt. – Viertens: Erhöhung der Sauberkeit im Wasser durch Kenntnisse der Verhaltensregeln. – Fünftens: Schutz der Uferzonen durch geprüfte Kenntnisse der Verkehrsregeln. Umweltschutz ist bei der Führerscheinprüfung prüfungsrelevant.

Lassen Sie mich zum Schluss noch anmerken, dass sich schon 2012 nicht nur die Wasserschutzpolizeien der Länder, sondern auch die Wassersportler und der organisierte Wassersport für eine Beibehaltung der 5 PS eingesetzt haben. Unterstützen Sie uns für weniger Lärm, mehr Sicherheit auf den Gewässern durch Rückkehr zur 5-PS-Regelung. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Frau Schulze! – Herr Krauß, ich muss mich korrigieren. Es waren sieben Minuten und zwei Sekunden, keine acht Minuten. – Ich danke Ihnen, dass Sie alle die Zeit eingehalten haben. Jetzt möchte ich mit der ersten Runde der Abgeordneten weitermachen. Auf der Redeliste sind Frau Gennburg von der Fraktion Die Linke, Frau Wolff von der Fraktion der SPD, Herr Freymark von der CDU-Fraktion, Frau Vierecke von der SPD-Fraktion, Frau Tomiak von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und Herr Bertram von der AfD-Fraktion. Wir fangen mit der Fraktion Die Linke an. – Frau Gennburg, bitte!

Katalin Gennburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch wir als Linke freuen uns sehr, dass es endlich zu der Anhörung kommt. Eine Wiederholungswahl liegt zwischen uns. Wir hätten die Anhörung schon vorher haben können. Mein herzlicher Dank geht vor allem an die Ruderinnen und Ruderer, die sich nicht nur in meinem schönen Wahlkreis in Treptow organisieren, sondern berlinweit auch in Reinickendorf und an anderen Stellen der Stadt. Das heißt, das Thema liegt unmittelbar auf dem Tisch. Wir müssen darüber reden: Wem gehört das Wasser? Wer nutzt das Wasser? Wer hat Zugang zum Wasser? Wie gilt es auch, sozial und ökologisch die Wassernutzung zu regulieren? Ich bin, Herr Finger, durchaus der Auffassung, dass man das Wort „Regeln“ ruhig auch so klar kommunizieren kann. Wir haben in den letzten Jahren einen Beschluss gefasst, zum Beispiel zur ordentlichen Planung auch von Uferwegen, der Zugänglichmachung von Ufern, weil wir sehen, dass immer mehr das Geld in der Frage regiert: Wer hat Zugang zum Wasser? Ob es die Reichen sind, die sich am Wasser eine Hütte bauen oder ob es diejenigen sind, die mit einem fetten Motorboot auf dem Wasser herumcruisen. Beides ist ein Problem für Mensch und Natur und die Stadt, und deswegen braucht es da andere Regeln.

Deswegen ist es bemerkenswert, dass Sie diese Petition auf den Weg gebracht haben und auch, wie wir heute gemerkt haben, in einer fachlichen Breite dieses Thema vortragen. Ich

spreche heute als Sprecherin für Umwelt, für Stadtentwicklung und auch für Tourismus. Deswegen möchte ich darauf hinweisen, dass ich es sehr gut finde, dass Sie das Thema Wassertourismus auch sehr klar adressieren, denn ich denke, wir müssen uns ganz ehrlich die Karten legen, wie eine Kommerzialisierung des Wassers zugunsten der Tourismusindustrie zu einem handfesten Problem wird.

Ich habe fünf Fragen an die Anzuhörenden und auch an die Wasserschutzpolizei – danke, dass auch Sie heute hier sind – zu den angesprochenen Themen. Sie haben das schon sehr umfassend dargestellt. Ich möchte trotzdem noch einmal nachfragen. Die Berufsschiffahrt war noch nicht so sehr Thema, aber verursacht auch Wellen. Herr Klare, vielleicht können Sie darauf noch mal eingehen, denn die Berufsschiffahrt darf sogar noch schneller fahren als normale Boote. Wie sieht es damit aus? Ist die nicht gefährlicher als die anderen für Sie? Wie stehen Sie zu der Frage des Wassertourismus? Ich weiß, dass es da Friktionen gab, auch bei der Demo. Ich hatte immer den Eindruck, Sie diskutieren das nicht in der Weise gegeneinander. Ich bin da ein bisschen radikaler, aber das liegt nun einmal in der Natur der Sache. Wie stehen Sie zum Wassertourismus? Halten Sie den Menschen mit Ihren Forderungen das Wasser vor, oder wie können Sie auf diese Einwände eingehen? Bei der letzten Anhörung im Sportausschuss war auch ein Vertreter des organisierten Motorwassersports anwesend. Kommunizieren Sie mit den Sportbootführerscheininhabern, oder lehnen Sie den Motoryachtverband als Ansprechpartner ab?

Meine Frage an Herrn Finger vom LSB: Sie sind nicht erst seit gestern Ruderer. Sie haben es noch einmal gesagt, Sie sind seit 42 Jahren, glaube ich, auf dem Wasser. Wie hat sich die Lage über die Zeit im Revier am Wannsee verändert? Vielleicht können Sie noch einmal die Breite des Problems auch an anderen Stellen der Stadt, zum Beispiel in Westberlin, darstellen.

An die Wasserschutzpolizei hätte ich die Frage: Es wurden Jetskis angesprochen. Das ist wirklich bemerkenswert. Ich muss zugeben, ich habe noch nie einen Jetski in Berlin gesehen, aber offenbar ganz viele andere Leute, die viel mehr auf dem Wasser sind als ich. Ich würde gerne von Ihnen wissen: Sind Sie informiert darüber, wie viel angemeldete Jetskis es gibt? Brauchen die überhaupt eine Anmeldung? Ich bin da nicht gut informiert, Sie merken es schon. Wie sieht es aus mit dem Jetskiproblem? Sind Wassermotorräder auf Berliner Gewässern überhaupt zugelassen? Mir sind keine ausgewiesenen Flächen für Wasserskis oder Jetskis bekannt. Können diese Wasserfahrzeuge nicht umgehend konfisziert werden? Vielleicht können Sie auch sagen, ob Sie informiert sind, wie viele von diesen größeren Motorbooten zugelassen sind, dass wir mal eine kleine Vorstellung bekommen. Herr Krauß hat es eindrücklich dargestellt, dass sie nicht nur auf dem Wasser Verkehr erzeugen, sondern wahn-sinnig viel Uferfläche blockieren und damit auch den vielen Bibern wegnehmen. Das ist auch ein ernst zu nehmendes Problem. – Vielen Dank schon mal an die Anzuhörenden!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Frau Gennburg! – Frau Wolff, bitte!

Dunja Wolff (SPD): Vielen herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich bin heute in Vertretung für Ülker Radziwill hier. Darüber bin ich, ehrlich gesagt, ganz froh, denn ich bin auch Sprecherin für Tourismus. Frau Gennburg und ich sind auch gemeinsam im Ausschuss. Ich kann Sie beruhigen, ich selbst habe so einen Führerschein für Segeln und Motorboot. Ich habe ihn auf dem Wannsee gemacht und bin in Köpenick sehr viel am Wasser unterwegs.

Insofern kann ich auch der Wasserschutzpolizei sagen, dass ich Sie häufig sehen kann. Sie sind auf diesen Gewässern sehr bemüht, und ich finde, auch mehr als vor ein paar Jahren. Ich bin sehr froh darüber. Das möchte ich an dieser Stelle auch mal positiv berichten. Das finde ich sehr gut. Ich habe auch gehört, dass bei Ihnen Jetskis zum Einsatz kommen und demnächst eingeweiht werden. Dazu können Sie nachher vielleicht noch etwas sagen, weil wir das Thema Jetski gerade haben. Frau Gennburg, ich lade Sie gerne ein. Kommen Sie mal zu uns. Da fahren die jedes Jahr zu Weihnachten im Weihnachtsmannkostüm. Bei uns am Frauentrog fahren die dann so richtig schön herum, und dann sind die wieder weg. Das machen die jedes Jahr. Ich glaube, was ich in der Petition auch lesen konnte – noch einmal vielen Dank, dass Sie die eingereicht haben! Das ist jetzt fast schon ein rundes Jahr, in dem man sich damit beschäftigt –, was ich sehr gut finde, ist, dass Sie betonen, und das habe ich auch in Gesprächen bemerkt, die ich auch mit anderen Vertreterinnen und Vertretern geführt habe, dass Sie sich nicht gegeneinander ausspielen wollen, also motorbetriebene Fahrzeuge auf dem Wasser – so nenne ich das jetzt mal, wahrscheinlich immer noch nicht so ganz korrekt ausgedrückt. Das könnte mir die Wasserschutzpolizei noch einmal sagen, aber es gibt mittlerweile unterschiedliche Bezeichnungen.

Was wir hier überhaupt nicht erwähnen, ist die Bootslänge, die damit zu tun hat. Die Führerscheinpflicht gilt ab Bootslängen von 15 Metern. Ich möchte Sie bitten, sich die Bootslänge von 15 Metern in diesem Raum anzuschauen. Auf dem Rhein ist die Führerscheinpflicht übrigens gerade zurückgenommen worden. Das ist für mich unbegreiflich. Die dürfen jetzt auch bis 15 PS, das ist zumindest mein letzter Kenntnisstand, und da ist die Bootslänge sogar auf 20 Meter erhöht worden. Ich frage Sie: Haben Sie überhaupt schon mal ein Boot gefahren? Wenn ja, wie lang war es, und haben Sie es im Wind gedreht? Ich bin 16-Meter-Boote gefahren und gesegelt. Insofern kann ich Ihnen sagen, das ist nicht ohne.

Das andere ist – das muss ich hier einfach mal loswerden – das jetzt genannte Mensch-über-Bord-Manöver, früher hieß es Mann über Bord. Es sind tatsächlich die Eintagsskipper, die mehr unterwegs sind. Ich muss gestehen, die Frauen eher nicht. Sehr vernünftig! Das muss ich einfach sagen. Ich weiß nicht, ob Sie wissen, wie so etwas geht. Das ist nicht einfach nur eine Boje herausholen, sondern ein Außenborder, der noch läuft, während Sie jemanden aus dem Wasser ziehen, und die Schraube ist genau neben den Füßchen. Das bringt richtig Spaß, dabei zuzugucken. Ich überspitze das mit Absicht, denn diese Art von Sicherheitsvorkehrungen kennen diese Menschen nicht, die diese Sachen nicht gelernt haben. Es tut weh, wenn ich beobachte, auf den Hausbooten auch, die Kinder haben die Füße rechts und links am Außenborder im Wasser baumeln, oder es springt irgendeiner wieder vom Dach eines Hausbootes zwischen zwei fahrende Wasserfahrzeuge, motorisiert, sehr eng aneinander vorbei, dann ist das auch eine Gefahr. Man kann nur darauf warten, dass da etwas nach hinten losgeht. Ich überspitze es nicht nur, das ist wirklich so. Wir haben bis jetzt sehr viel Glück gehabt, was diese Dinge angeht.

Die Vermüllung und alles, was Sie gerade genannt haben, Herr Finger, Frau Schulze, Herr Klare, Herr Krauß, sind Dinge, die gerade im Umweltausschuss völlig klar sind. Am Müggelsee soll man in der Fahrrinne bleiben. Das passiert nicht immer. Wir sehen auch an den Uferändern, was sich da an Dreck ansammelt. Vielleicht können Sie noch einmal etwas zu den Fäkalien sagen, auch in den Häfen. Das würde mich interessieren. Haben Sie da Verunreinigungen durch Fäkalien, die nicht korrekt entsorgt werden, feststellen können, denn das kann bei der Menge an Booten schon ein Problem sein? Das wäre das eine.

Zum Tourismuskonzept beziehungsweise Wassertourismuskonzept kann ich nur sagen: Das ist sehr zu unterstützen, und deshalb wird auch im Haushalt daran gearbeitet, dass dafür Gelder eingestellt werden, die das unterstützen und nicht nur eine Erstellung möglich machen sollen, die Sie möglichst alle einbezieht, dass man das gemeinsam erstellt, sondern dass man dann das danach auch umsetzen kann. Das ist auch ein ganz wichtiger Aspekt.

Sie haben vorhin den Leistungssport erwähnt. Der Leistungssport ist bei uns in Berlin wesentlich, und ich glaube, das wissen wir alle. In Grünau an der Regattastrecke ist mir auch aufgefallen, dass Boote stoppen mussten, weil es in der Nachbarschaft einen Eventbereich gibt, der ein so großes Event gemacht hat, dass sich alle Motorboote freudig in einer Zone verankert haben, wo dann kein Weiterrudern möglich war. Haben Sie dazu noch einmal eine Aussage, auch gerade an der Regattastrecke, was die Erfahrungen sind? Haben Sie vielleicht schon mit Umliegenden gesprochen? Sind Sie in Kontakt gekommen, um das Problem anzusprechen?

Die Bootslänge habe ich angesprochen, auch die Sicherheit. Ich will es gar nicht so sehr ausweiten. Ich könnte hier, ehrlich gesagt, unendlich viel dazu sagen, weil ich finde, dass die Rücksichtnahme auf dem Wasser eine sehr schöne Kampagne ist, die ich in Treptow-Köpenick beobachtet habe, auch vom Wassertourismusverein initiiert, der das mit in Gang gebracht hat, auch über visitBerlin. Die heißt natürlich „Du bist nicht allein auf dem Wasser“. Wir merken aber, dass die Rücksichtnahme, ob im Straßenverkehr – und wir reden jetzt von Straßen, und auf dem Wasser gibt es auch Straßen, nämlich Wasserstraßen – zurückgegangen ist, und mir ist auch aufgefallen, dass die meisten die Regelungen wirklich nicht kennen.

Im Übrigen finde ich es sehr lobenswert – da muss ich dem Ruderverein und überhaupt den Vereinen mal ein Lob aussprechen –, wie Sie Ihre Vereinsmitglieder darauf vorbereiten. Ich durfte an einem solchen Kurs teilnehmen, und das fand ich wirklich klasse, wie rücksichtsvoll mit diesen Regelungen umgegangen wird und wann überhaupt erlaubt wird, ohne eine verantwortliche Person in ein Ruderboot zu steigen. Den Erfahrungswert, den man erst haben muss, um überhaupt allein auf dem Wasser unterwegs zu sein, fand ich sehr löblich. Das möchte ich an dieser Stelle auch noch mal sagen. Das finde ich sehr wichtig.

Wir wissen, die Bundesratsinitiative ist ein dickes Brett. Das ist immer so der Satz der CDU. Das habe ich mal in ganz vielen kleinen Heftchen gelesen. Das teile ich aber wirklich gerne, weil man schauen muss, welche Wege man geht und über welche verschiedenen Kanäle man vielleicht doch zurückkommen kann. 2012 ist das im Bund geändert worden und ist auf Widerstand von der Opposition gestoßen. Ich glaube, in Berlin dazu zurückzukehren – es ist speziell für uns in Berlin gedacht –, würde ich persönlich sehr gut finden, und ich glaube auch, dass im Wassertourismus die Akteure am Ende das auch unterstützen könnten. Man sollte man sich noch einmal austauschen, aber ich glaube, das ist schon wichtig, sie mit ins Boot zu holen, also gemeinsam ins Boot. – Jetzt hatte ich nicht so viele Fragen an Sie, das weiß ich, aber nichtsdestotrotz freue ich mich sehr, dass ich heute da bin und dass Sie sich dafür auch so einsetzen. – Danke!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Frau Wolff! – Als Nächster, Herr Freymark, bitte!

Danny Freymark (CDU): Vielen Dank an alle, die sich auf den Weg gemacht haben, dieses schwierige Thema nicht nur mit uns zu teilen, sondern auch der öffentlichen Diskussion zuzuführen und nach besten Wegen gemeinsam zu suchen. Herr Klare hat es ausgedrückt, allein 3 500 Unterschriften gesammelt. Das ist ein gehöriger Aufwand. Deswegen ist es gut, dass wir heute Gelegenheit haben zu diskutieren. Ich habe ganz viele Fragen, weil ich mich im Vorfeld mit dem Vorsitzenden des Petitionsausschusses, Maik Penn, und mit Stephan Standfuß abgestimmt hatte, Herr Finger, der zum Beispiel von einem vereinfachten Verfahren beim Führerschein sprach, was gewissermaßen in der Diskussion wäre, dass es so eine Art Onboarding-Prozess für Neuankommlinge am Wasser gibt, dass man sagt, es gibt wenigstens einen

vereinfachten Führerschein. Das gibt es als Instrument noch nicht. Da würde mich Ihre Meinung interessieren. Ist das etwas, dass man sagt, bevor man die große Keule rausholt und sagt, man müsse gewissermaßen vielleicht alles ummodellieren, dass man ein, zwei zusätzliche Stufen einführt, um das Verhalten auf dem Wasser maßgeblich zu verändern und zu verbessern.

Meine Erkenntnis aus den letzten Jahren ist auch, insbesondere nach Corona, dass selbst ein Fußgängerüberweg mittlerweile in Berlin nicht mehr die Bedeutung hat, wie ich es zumindest subjektiv vor fünf oder zehn Jahren empfunden habe. Ich weiß nicht, woran das liegt. Vielleicht ist es nur eine subjektive Beobachtung, aber ich kann es mir sehr gut vorstellen. Herrn Behrendt kenne ich schon etwas länger, und kenne auch Ihre Herausforderungen in Ihrem beruflichen Alltag. Wie sehen Sie denn das Verhalten auf dem Wasser? Sie werden doch bestimmt extrem oft hören: Wusste ich nicht. Hat mir keiner gesagt. Woher soll ich das wissen? – Das wird etwas sein, mit dem Sie konfrontiert sind. Sind Sie dafür personell gerüstet, wenn ich höre, dass Sie in der Rummelsburger Bucht – vielleicht nicht immer persönlich, aber Kolleginnen und Kollegen – unterwegs sind und nicht zeitgleich an einem anderen Ort sein können? Trotzdem sind die Berliner Flächen zu 6 Prozent Wasser. Die wollen wir nicht zur rechtsfreien Zone erklären müssen, sondern es muss eine Verfügbarkeit geben. Sind Sie gut ausgestattet? Sagen Sie bitte sehr konkret, was gut genug aus Ihrer Sicht bedeuten würde, falls das nicht der Fall ist. Ich finde das schon wichtig, auch im Zuge der Transparenz. Ich habe die Petition so gelesen, dass man sich nach Konsequenzen sehnt wie PS-Absenkung, was den Führerschein angeht, zwei motorfreie Tage. Ich glaube aber, das hat auch etwas damit zu tun, dass man dem gewissermaßen schutzlos ausgeliefert ist, dass selbst, wenn drei oder vier Leute vor einem völlig Bambule spielen, das nicht eine sofortige Konsequenz nach sich zieht, anders als in der Regel im Verkehr auf den Straßen Berlins, wo die Polizei doch in der Lage ist, relativ zeitnah auch vor Ort zu erscheinen.

Ein weiteres Thema, das ich interessant fand: Herr Krauß hat das Desinteresse der Eigentümer der Gewässer angesprochen. Das würde mich noch einmal interessieren, wenn Sie das noch ein bisschen ausführen könnten, denn ich habe das immer so verstanden, dass Eigentümer, zum Beispiel auch besondere Nutzer wie Anglerinnen und Angler, eigentlich die obersten Naturschützer sind, aber offensichtlich haben Sie da andere Erkenntnisse, und da würde mich interessieren, dass Sie das noch einmal etwas ausführen können.

Ich finde auch aus eigener Beobachtung diese Partyboote und Wochenendhäuser extrem interessant. Auf der einen Seite freut man sich, dass Menschen am Wasser Zeit verbringen können, und fast jeder von uns kennt wahrscheinlich im privaten Umfeld jemanden, der sagt: Ich habe da mal eine Feier gemacht –, oder: Ich lade dort zu einer Feier ein. – Ich gebe aber auch von der Beobachtung her zu, dass das meist laut ist, dass Dinge auch mal über Bord gehen oder Ähnliches. Ist das eine Erkenntnis, Herr Behrendt, die Sie auch haben, dass Sie viel mehr Vermüllung, Verwahrlosung begegnen müssen? Wer kümmert sich eigentlich um den Abfall auf und im Wasser? Wenn mich da jemand jetzt bei einer Podiumsdiskussion fragen würde, würde ich mir etwas einfallen lassen können, aber die BSR ist es vermutlich nicht. Das wäre etwas, wo Sie uns bitte noch ein bisschen erhellen können.

Zu den Schutzzonen: Das habe ich als Stichpunkt aufgeschrieben, als Sie ausgeführt haben. Ist es denkbar, weil Sie diese zwei motorfreien Tage haben wollen, dass es gewisse Bereiche gibt, auf denen ein Motorboot de facto nichts zu suchen hat? Ich kenne mich da, zugegeben,

nicht aus, aber wahrscheinlich gibt es schon Einschränkungen. Wenn es die aber nicht gibt, wäre es die Frage, ob es sinnvoll sein kann, das Wasser noch gerechter zu verteilen, weil offensichtlich die Nutzerhäufigkeit zunimmt. Ist so etwas denkbar?

Vielleicht auch noch eine Frage an den Senat im Kontext des Röhrichschutzes, was Herr Krauß ausgeführt hat. Ihre Ausführungen waren bis 2015. Entweder gibt es noch keine neuen Erhebungen, oder Sie sind sich noch unsicher. Da ist Röhricht zurückgegangen. Ist es so, dass wir bei Flora und Fauna auf den Gewässern wieder viel mehr tun müssten, oder gibt es da schon einen positiven Trend? Wie steht denn der Senat generell zu der Frage einer Bundesratsinitiative? Gibt es dieses Thema aus Ihrer Sicht her, dass Sie auch mit maximaler Leidenschaft dann im Bundesrat dafür werben würden, dass wir auch für die Berlinerinnen und Berliner eine Regelung finden? Ich kann nicht einschätzen, wie es in anderen Bundesländern ist. Ich vermute, dass einige ähnliche Erkenntnisse mittlerweile sammeln werden. Es scheint eine gewisse Grundlage dafür zu geben, das auch mit anderen Bundesländern abzustimmen – das vielleicht erst einmal als Aufschlag für die Fragerunde. Ich hoffe, dass Sie Gelegenheit finden, darauf auch gerne ein bisschen detaillierter einzugehen, weil der Erkenntnisgewinn für uns sehr wichtig wäre. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Freymark! – Frau Vierecke, bitte!

Linda Vierecke (SPD): Vielen Dank an die Anzuhörenden! – Es ist sehr viel Input, den Sie da zum Thema gegeben haben. Ich glaube, es ist klar geworden, dass das Thema vielfältig ist. Wir reden hier, zumindest bei zwei von den Anzuhörenden, über Menschen, die im muskelbetriebenen Wassersport tätig sind. Uns ist auch klar, dass Vereinssport etwas ist, was wir fördern wollen, wo ganz viel Gemeinschaft entsteht und wofür auch Raum auf dem Wasser da sein muss, was in der Stadt oft eine Sporthalle oder einen Sportplatz bedeutet. Ich weiß nicht mehr genau, ob es Herr Finger oder Herr Klare war, aber einer von Ihnen hat beschrieben, dass nur noch abends und morgens trainiert werden kann. Was heißt das für den Nachwuchs in diesem Sport? Wenn ich jetzt an meine Kinder denke, dann können die weder das eine noch das andere möglich machen. Ich bin selbst an einer Regattastrecke in Brandenburg groß geworden. Rudersport, Kanusport, das ist ein Sport, den wir in Deutschland auch sehr erfolgreich machen. Was heißt das für Kader? Das ist jetzt keine umweltpolitische Frage, aber doch eine, die mich sehr interessiert.

Mich würde auch von Ihnen interessieren: In der Petition geht es um die motorfreien Tage auf dem Wasser. Ich finde das einen sehr spannenden und auch unterstützenswerten Aspekt. Was würde das denn für Sie konkret bedeuten auf dem Wasser? Was würden Sie mit diesen Tagen anfangen? Was würde das für den Sport bedeuten? An Frau Schulze und Herrn Krauß die Frage: Was passiert dann mit dem Ökosystem Wasser an diesen Tagen? Ist das ein nice to have, aber eigentlich bräuchte man das öfter, oder kann da wirklich etwas passieren, vielleicht auch im Umdenken der Menschen?

An Herrn Klare und Herrn Finger eine Frage zu den Good Practices – Frau Wolff hat es schon ein bisschen beschrieben –: Wenn wir auf den Rhein gucken, wird es eher schlechter. Die gehen auch in Richtung 15 PS. Gibt es vielleicht auch gute Beispiele, an denen wir uns orientieren können, also einen Weg, den andere Bundesländer gehen, den wir ebenso gehen könnten? Es ist nicht zufriedenstellend, wenn wir uns jetzt „nur“ an den Bundesrat wenden. Die Frage ist: Was können wir hier tun? Da sind wir auch beim Senat. Herr Krauß hat vom Röh-

richtprogramm gesprochen. Da würde mich interessieren, ob dafür noch Gelder hinterlegt sind. Wenn es ein gutes und auch erfolgreiches Programm war, dann müssten wir vielleicht überlegen, ob wir das stärken oder sogar erweitern, weil die Situation nicht besser geworden ist.

Das Thema Umweltverschmutzung: Herr Krauß, Frau Schulze, Sie haben besonders auf den Punkt Bezug genommen und letztendlich ein Gewässer, das man dann nicht mehr nutzen kann. Es sind zu viele Nährstoffe im Wasser, Algenbewuchs. Am Ende ist es auch die Badequalität, die dann jeder merkt, der gerne in Berliner Gewässer ins Wasser springt. Das wollen wir auch erhalten. Vielleicht können Sie noch etwas zu Motorbetrieb, Nährstoffe, die zu viel ins Wasser kommen, Schadstoffe, die ins Wasser kommen und was das dann bedeutet, sagen. Die Frage zum Müll, die Herr Freymark gestellt hat, finde ich auch sehr spannend und freue mich auf eine Beantwortung. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Frau Vierecke! – Ich möchte eine kurze Anmerkung machen, und zwar: Sie wissen, dass wir Tagesordnungspunkt 4 b, die Petition, vertagt haben. Die hätten wir auch nichtöffentlich besprochen. Deshalb möchte ich Sie darum bitten, dass Redebeiträge nicht unbedingt diese Petition beinhalten. Ich weiß, dass das nicht einfach zu trennen ist, aber wir haben diesen Tagesordnungspunkt gemeinsam vertagt. – Frau Tomiak, bitte!

June Tomiak (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank auch von unserer Seite an alle Anzuhörenden! Ich habe mir ein paar Nachfragen aufgeschrieben. Die Frage von Herrn Freymark kam eben, wer denn der Eigentümer ist. – Ich glaube, der Bund war gemeint. Wir haben das Problem, dass es ein Desinteresse vom Bund beziehungsweise eine Verantwortungsdiffusion gibt, dass einerseits die Wasserstraßen dem Bund gehören und andererseits wir drauf sind und die Berliner Wasserschutzpolizei Sicherheit herstellen soll. Ich glaube, dieses Ungleichgewicht in der Verantwortungsübernahme ist das, was angesprochen wurde. Dazu auch direkt die Frage: Wie nimmt die Wasserschutzpolizei das wahr? Welche Unterstützung gibt es auch vom Bund für Ihre Aufgaben, wenn es diese gibt?

Wir sind hier im Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz, und wäre es mir wichtig, weil die ganzen Sportaspekte und anderen Dinge und Tourismus auch ganz wichtig sind und ich es auch richtig finde, dass wir diese Sachen übergreifend besprechen, dass wir diesen ökologischen Aspekt ausarbeiten könnten. Die Fragen wurden gerade schon gestellt, aber Sie können vielleicht noch einmal darstellen, welche ökologische Bedeutung der Röhricht hat. Wir haben eben schon die dramatischen Verschlechterungen gesehen, wenn die Ufer verschwinden und mit Steinaufschüttungen gearbeitet werden muss. Was bedeutet das konkret für die ökologische Vielfalt in Flora und Fauna, für die Auswirkungen auf die Wasserqualität? Wenn Sie uns da noch im Detail berichten könnten, wäre ich sehr dankbar.

Wir haben das Problem, dass wir in vielen Bereichen über Themen sprechen, die eigentlich schon verboten sind. Viele von den Regelverstößen und den Dingen, die wir als Probleme erkennen, sind eigentlich schon vom Abgeordnetenhaus, vom Gesetzgeber, faktisch als Probleme identifiziert worden. Daher zielt meine Frage auf die Strafverfolgung ab. Inwieweit können denn Dinge geahndet werden? Würden Sie sagen, das ist erfolgreich? Wir haben eben schon die Mutmaßung gehört, dass dann Leute sagen: Wir wussten über die Regeln nicht Bescheid. Wir wurden nie aufgeklärt. – Faktisch ist es so, dass man sich informieren muss, wenn

man in Räume geht. Wenn man aufs Wasser geht, muss man eigentlich im Bilde sein, was die Regeln auf dem Wasser sind. Daher die Frage: Was begegnet Ihnen da als Wasserschutzpolizei, wenn Sie Strafverfolgungen durchführen können? Würden Sie sagen, die Grauziffer ist sehr hoch? Ich habe vor einigen Jahren die Wasserschutzpolizei Treptow-Köpenick besucht, und da hieß es: Teilweise sind die Motorsportbootfahrer gut organisiert. Die wissen, wo die Wasserschutzpolizei wann ist. – Ist das immer noch der Fall, dass es eine hohe Organisation gibt, um Strafverfolgungen zu entgehen? Vielleicht könnten Sie darauf kurz eingehen. – Ich glaube, ich habe alle meine Fragen soweit gestellt. – Vielen herzlichen Dank, und ich hoffe, dass wir heute noch viel lernen!

Ganz grundsätzlich ist es bemerkenswert und auch gut, dass wir uns alle hier im Hause so einig sind und gemeinsam das Problem identifiziert haben, sowohl in der Zivilgesellschaft als auch hier im politischen Haus. Das ist schon mal eine schöne Entwicklung. Ich hoffe sehr, dass wir trotzdem im Sinne von allen Berlinerinnen und Berlinern gemeinsam eine Lösung finden können, auch wenn wir auf den Bund angewiesen sind. Das dicke Brett wurde schon angesprochen. Das wird hart zu bohren sein, aber vielleicht schaffen wir das alle gemeinsam. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Frau Tomiak! – Herr Bertram, bitte!

Alexander Bertram (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch von meiner Seite vielen Dank an die Anzuhörenden! Es war sehr interessant und sehr aufschlussreich. Die Diskussion, die wir hier führen, halte ich auch für extrem wichtig, gerade, wenn man in einem wasserreichen Bezirk wohnt. Heute haben sich schon viele Treptow-Köpenicker zu Wort gemeldet. Da merkt man deutlich die Probleme, die mit der zunehmenden Nutzung einhergehen, seien es die zunehmenden Geschwindigkeitsverstöße oder die zunehmenden Lärmbelästigungen. Wir haben eine ähnliche Situation, wie wir sie auch auf den Straßen sehen, dass dort Autorennen passieren, dass auf unseren Wasserstraßen auch Rennboote und Jetskis für irgendwelche Profilierungsfahrten genutzt werden. Daher halte ich es für gut, dass wir heute ausführlich darüber sprechen.

Viele Probleme, die wir heute gehört haben, sind im Grunde bereits geregelt, sei es im Emissionsschutzgesetz, in der Binnenschiffverkehrsordnung und so weiter, und dass der Dreh- und Angelpunkt irgendwo immer wieder der Vollzug dieser Regeln und Gesetze ist, wo der Wasserschutzpolizei die entscheidende Rolle zukommt. Daher geht in die Richtung auch meine Frage: Wenn Sie einen Wunschzettel über die Ausstattung machen könnten, materiell oder personell, würde mich interessieren, was Sie eigentlich benötigen, um eine umfassendere Kontrolle der Gewässer zu ermöglichen? Darauf aufbauend auch ganz konkret die Frage: Wäre vielleicht auch ein weiterer Standort der Wasserschutzpolizei auf Ihrem Wunschzettel?

Dann würde mich ganz konkret noch interessieren: Wenn ich mich recht erinnere, gab es im letzten Jahr eine Aufklärungskampagne durch die Wasserschutzpolizei, wo an die Nutzer auf dem Wasser Flugblätter verteilt wurden. Das war auch groß in den Medien. Wie ist diese Kampagne gelaufen? Gibt es oder gab es aktuell dieses Jahr während der Saison Aufklärungskampagnen in die Richtung? Wie wird das angenommen? Wurde das irgendwo evaluiert? Das sind schon Themen, über die wir alle mal gerne reden würden. – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Bertram! – Für den Senat erteile ich Frau Senatorin Schreiner das Wort. – Bitte!

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU): Vielen Dank! – Ich möchte mich dem Dank an die Sachverständigen anschließen. Es ist immer sehr spannend, von welchen verschiedenen Perspektiven Sie sich der Thematik nähern. Insofern kann ich für unseren Teil auf jeden Fall sagen: Was das Touristikkonzept angeht, werden wir uns innerhalb der Ressortabstimmung ganz klar für die Umweltbelange einsetzen. Deswegen noch einmal ganz herzlichen Dank für Ihre Hinweise! – Zum Uferschutz kann vielleicht die Staatssekretärin noch ein bisschen mehr ausführen.

Was das Thema Regellosigkeit auf dem Wasser angeht, kann ich das total nachvollziehen. Ich fand es sehr eindringlich, was Sie als Abgeordnete geschildert haben, weil ich das auch nachvollziehen kann. Es ist eigentlich auch schon bei bis zu 5-PS-Booten durchaus notwendig, dass man die Regeln im Wasserverkehr kennt, und dass das auf 15 PS hochgesetzt wurde, und gerade auch diese Länge, ist noch einmal sehr eingängig, weil sich ein Boot ganz anders bewegt als ein Fahrzeug auf der Straße. Ich finde, es ist tatsächlich noch einmal zu überlegen, wie wir da rangehen können. Das nehme ich gerne mit. – Ich fand es deswegen auch ganz interessant, Herr Klare, welche Hinweise Sie gegeben haben. Die Landeswasserstraßen betragen nur 5 Prozent, bei denen wir einen direkten Einfluss haben, und welche Möglichkeiten es noch gibt, was man jenseits von Bundesratsinitiativen bei dem Thema machen kann. Ich bin zum Beispiel auch in Gesprächen mit dem zuständigen Hamburger Senator. Ich werde das gleich aufgreifen und mich informieren, wie das eigentlich andere Bundesländer machen, insbesondere, wenn es ein Stadtstaat ist, der genauso mit dem Thema Gewässernutzung verbunden ist. – Insofern danke ich ganz herzlich und finde, das das für uns wirklich gut ist, dass wir die Prüfaufträge mit ins Haus nehmen und schauen, wie wir das Thema noch mal ausloten und vorantreiben können. – Zum Uferschutz vielleicht die Staatssekretärin!

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU): Zum Uferschutz ganz kurz: Wir sind nach wie vor als Senat sehr aktiv. Da geht es gerade um das Thema Renaturierung von Ufern. Das ist leider ein sehr teures Unterfangen, aber da haben wir bei uns Mittel im Haushalt eingestellt und ganz konkrete Planungen. Die kann ich gerne nachreichen. Ich war am 17. Oktober mit unserem Solarboot „James Hobrecht“ unterwegs und habe mir vor Ort angeschaut und gesehen, wie wichtig das ist. Da geht es einmal um das klassische Thema Renaturierung und Röhrriecht, aber es ist nicht nur Röhrriecht, sondern das ist umfassender. Dann geht es darum, wo man Spundwände ersetzen, und zwar klug ersetzen kann. Das ist immer eine ziemliche Verhandlungssache, aber unser Team in der SenMVKU ist sehr hartnäckig dran und kann schon konkrete Erfolge vorweisen. Ich würde, ehrlich gesagt, vorschlagen, dass wir uns das vielleicht mit dem Ausschuss einmal angucken, gemeinsam mit dem Solarboot, denn vor Ort ist es immer besser, wenn man sich das anschauen kann.

Was von Ihnen als Experten nicht so erwähnt wurde, ist aber ein Thema, das uns als Umweltschutzbehörde zum Beispiel in der Rummelsburger Bucht besonders beschäftigt. Sie wissen alle, dass es dort eine sehr starke Kontamination auch im Schlamm, im Boden, gibt, das ist hier bekannt, und gerade durch den Wellenschlag und die Aktivitäten der Sportboote wird dieser Schlamm immer wieder hochgewirbelt. Das verlangsamt den natürlichen Prozess des Abbaus, und das macht es uns nicht einfacher. Das ist noch ein zusätzlicher Aspekt, warum wir das Thema gemeinsam gerne weiter befördern wollen. Wenn Sie sich das vor Ort angucken

cken wollen, finde ich den Plänterwald ein ganz schönes Beispiel. Vor dem Eierhäuschen gibt es jetzt auch einen Bootsanleger, der von Grün Berlin errichtet wurde, aber auch in sehr enger Zusammenarbeit mit uns. Da wurde vorbildhaft eine solche Renaturierung vorgenommen bei gleichzeitiger Beibehaltung eines Stegs und einer Anlandemöglichkeit. – [Katalin Gennburg (LINKE): Da können die Ruderer aber nicht anlegen! Hat richtig viel Geld gekostet!] – Ja, das haben wir auch schon erkannt, aber man macht einen Schritt nach dem anderen. Nicht alles ist perfekt. Man fängt an. Es ging um die Renaturierung des Ufers, und da haben wir auf jeden Fall schon etwas Gutes erreicht, und das kann auch weiterentwickelt werden, und da sind wir auch gemeinsam dran. Ich sage mal: Schritt für Schritt, dann kommen wir auch zu guten Ergebnissen.

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Es gab weitere Fragen an die Wasserschutzpolizei, aber das Wort darf ich nicht erteilen, sondern das muss Frau Senatorin machen. – Bitte!

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU): Sehr gerne! Sie haben so viele Fragen bekommen, da wollen wir natürlich überall Antworten hören.

René Behrendt (Wasserschutzpolizei): Herr Vorsitzender! Frau Senatorin! Frau Staatssekretärin! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich bin sehr dankbar und froh, dass ich heute noch kurzfristig die Einladung bekommen habe, hier an dieser Ausschusssitzung mitzuwirken. 2020, fast schon drei Jahre her, war ich das letzte Mal in diesem Ausschuss. Schon damals war die Fachlichkeit zwischen Umweltschutz, Gewässerschutz, aber letztendlich auch Sicherheit auf den Gewässern, Durchsetzen von Regeln, gibt es da genug und so, immer eine Trennschärfe, die mir mitunter gelungen ist und teilweise aber auch manchmal, und da bitte ich auch hier um Verständnis, vielleicht besser in ein anderes Ressort gehört hätte.

Ich möchte ganz gern auf die Fragen eingehen und beginne dort auch genau in der Reihenfolge bei Frau Gennburg. – Ja, es bedarf Regeln. Wir sollten aber aufpassen, dass wir nicht überregulieren. Insofern sind die Überlegungen, die beispielsweise vom Tourismusverband Trep-tow-Köpenick mit ihrer Kampagne ins Leben gerufen worden sind, genau der Schritt in die richtige Richtung. Wir wollen die Wasserstraßen nicht zusätzlich mit Verkehrsschildern zu-pflastern, sondern wir wollen, so wie es in dieser Plakataktionen auch beabsichtigt ist, immer wieder, zum Beispiel durch Nutzung von Plakaten an Brücken, auf gewisse Dinge hinweisen. Das ist der richtige Schritt, dass wir da, auch das ist von den Abgeordneten genannt worden, nach wie vor das Thema Gemeinsamkeit und sich an die Regeln halten herausstellen.

Was die Probleme durch die Jetbikes, die Sie angesprochen hatten und auch von anderen Abgeordneten zur Sprache kamen, betrifft, ist es tatsächlich so, dass dort eine geringe Anzahl von Nutzenden, die über diese Jetbikes verfügen, die diese in ihrem Eigentum haben, die aber auch teilweise vermietet werden, gut vernetzt sind und insofern schauen, ob die Präsenz der Wasserschutzpolizei gerade nicht gegeben ist, und dann ihre Wassermotorräder herausholen, um dann in einer kurzen konstatierenden Aktion tatsächlich zu einer Gefährdung beitragen. Wir als Wasserschutzpolizei Berlin haben uns dieses Themas angenommen, indem wir als klares Ziel herausgestellt haben: Wir müssen diese Präsenzlücken, die wir selbst festgestellt haben, schließen. Das, was möglicherweise vor Jahren noch zeitgemäß war, dass wir nach einem festen Schichtplan, 7 bis 19 Uhr, 19 bis 7 Uhr, gearbeitet haben, hat gezeigt, dass wir viel zu ausrechenbar sind. Demzufolge haben wir Zwischendienste als verpflichtende Dienste eingezogen, die letztendlich dann aber auch, und das muss hier auch deutlich gesagt werden,

zu anderen Zeiten zu einer Nichtverfügbarkeit der Wasserschutzpolizei auf den Gewässern führen. Das sind Zeiträume, wo ich als Leiter der Wasserschutzpolizei sage: Aufgrund der Auswertung, aber auch der Gespräche mit den Verbänden und Vereinen, sind das vielleicht Zeiträume, die wirklich vernachlässigt werden können, nämlich zwischen 4 und 7 Uhr – nur beispielhaft genannt. Da sind wir also dabei, dass wir mit dem zur Verfügung stehenden Personal möglichst an den Brennpunkten sind.

Was die Anzahl betrifft, Frau Gennburg, kann ich Ihnen heute leider keine verlässlich belastbare Zahl nennen, wie viel Jetbikes angemeldet sind und genutzt werden. Fakt ist aber, dass die Wassermotorräder-Verordnung vorsieht, dass auf den Berliner, aber auch auf den Brandenburger Gewässern die Nutzung von Jetbikes, so wie sie möglicherweise auch von der einen oder dem anderen aus dem Urlaub bekannt ist, hier nicht zugelassen ist. Das heißt: Man kann diese Wassermotorräder bis zu ausgewiesenen Gebieten, und das nächste ausgewiesene Gebiet liegt mindestens über 150 Kilometer von unserer Stadt entfernt, nur mit Wandergeschwindigkeit nutzen. Das macht keiner, denn das widerstrebt dem. Dafür sind die auch nicht ausgelegt.

Wenn Sie es selbst angesprochen haben, Frau Wolff hat es angesprochen, dass die Wasserschutzpolizei jetzt vergleichbare Einsatzmittel anschafft, dann ist das insofern richtig, nur dass wir nicht von Wassermotorrädern sprechen, sondern von einem Einsatzmittel für uns als Behörde, die Verstößen auf Gewässern präventiv und repressiv begegnen muss, und hier sind es in erster Linie die Geschwindigkeitsverstöße. Hier gilt aber auch, die Ansprechbarkeit der Wasserschutzpolizei auf den Gewässern zu erhöhen und letztendlich auch etwas schneller als mit unseren großen Polizeistreifenbooten – darauf werde ich gleich noch einmal zurückkommen – Einsatzorte zu erreichen und letztendlich den Verstößen, die uns eine geringe Anzahl von Wassernutzenden tagtäglich gerade in der Wassersportsaison zumutet, zu begegnen.

Wir werden morgen durch Frau Senatorin Spranger und Frau Polizeipräsidentin Dr. Slowik zwei BOS-Watercrafts in den Betrieb stellen. Ab der kommenden Wassersportsaison werden wir diese BOS-Watercrafts oder Polizei-Jets dann zum Einsatz bringen, um Verstößen auf Augenhöhe zu begegnen. Wir wollen uns hier keine Geschwindigkeitsrennen auf den Gewässern liefern. Wir werden auch schon wahrgenommen, denn wir trainieren seit wenigen Wochen mit diesen Fahrzeugen, beispielsweise auf dem Großen Müggelsee. Es spricht sich in der Szene herum, dass die Wasserschutzpolizei dort – gestatten Sie mir den Ausdruck – aufrüstet, sachgerecht und fachgerecht aufrüstet. Dazu gehören auch die drei Festrumpfschlauchboote, die wir ebenfalls angeschafft haben, die also mit dazu beitragen, die wasserschutzpolizeiliche Präsenz, die wir grundsätzlich 24/7 in Berlin gewährleisten, mit den großen Polizeistreifenbooten zu unterstützen.

Was die Führerscheinfreiheit betrifft, kann ich nur Frau Senatorin Schreiner, aber auch alle anderen hier Anwesenden, unterstützen. Ohne großartige Kenntnisse ein Boot von 15 Metern zu steuern, Respekt und Anerkennung. Das ist etwas, wozu ich als Polizeibeamter sage: Dass da nicht mehr passiert, ist dem Glück zu verdanken. – Ich möchte hier bitte nicht falsch verstanden werden, wir haben Vercharterer – und auch in Köpenick habe ich jüngst jemanden kennengelernt, der seine Mietenden sehr ausführlich in die Nutzung der von ihm vercharterten Boote einweist –, die ihre Kunden gut einweisen, aber dabei bedarf es auch, wie hier zum Ausdruck gebracht worden ist, gewisser Standards. Diese Standards müssen dann einheitlich von allen Vermietungsstationen eingefordert werden. Wir als Wasserschutzpolizei gehen an die Vercharterer heran, wir hinterlegen dort unsere Präventionsflyer, auch wir weisen auf die Gefahren bei der Nutzung der Gewässer hin, aber das ist wohlgerne natürlich eine Aufgabe des Vermieters, der Vermietenden. Letztendlich kann die Wasserschutzpolizei dabei nur helfen oder unterstützen. Insofern sind die Überlegungen über eine vereinfachte Führerscheinpfllicht möglicherweise – Herr Freymark sprach davon, ein, zwei Stufen zusätzlich einzuziehen – durchaus erwägenswert. Dieses Haus hier sollte weiterhin darüber nachdenken, wie das geschehen könnte.

Ich wurde nach dem Personal gefragt. Auch in diesem Zusammenhang werde ich jetzt nicht sagen: Geben Sie uns 50, 100 Leute! Dann wird alles viel besser. – Nein, ich komme momentan mit 173 Mitarbeitenden aus. Fakt ist aber auch, dass wir bis 2008 einen Personalkörper von 230 hatten. Damals war die Berufsschiffahrt für wasserschutzpolizeiliche Aufgaben möglicherweise noch stärker in den Fokus zu bringen. Das hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verändert. Wir kümmern uns jetzt überwiegend um die Freizeitschiffahrt. Die Berufsschiffahrt, auch wenn sie möglicherweise mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs ist, bereitet uns glücklicherweise nicht diese Probleme. Also im Jahr 2008 230, im Jahr 2023 173, das ist ein Fakt.

Insofern müssen wir natürlich sehen, wo wir unsere Aufgaben dann bündeln und welche Netzwerkpartner es gibt. Ich habe sie schon genannt, das sind die Vereine und Verbände, mit denen wir in Gesprächen sind. Hier ist es zum Beispiel die Initiative IGeL, Frau Schulze und Frau Martis sind heute anwesend, mit der wir uns austauschen. Wir sprechen diesbezüglich Dinge an, die die eine oder die andere Seite vielleicht nicht so gerne hören will. Wir haben aber dadurch die Möglichkeit, dass wir tatsächlich zeitlich und örtlich dort ansetzen können, wo es erforderlich ist.

Was die Vermüllung und die Verwahrlosung betrifft und wer sich darum kümmert, kann ich einfach nur sagen, dass wir, die Wasserschutzpolizei, mit der Senatsverwaltung SenMVKU, insbesondere der Abteilung I dort, gerade was Bootswracks, aber auch andere Vermüllungstendenzen betrifft, seit längerer Zeit unsere abgestimmten Maßnahmen angepasst haben. Damit nicht jede meiner drei Wachen und jeder meiner 173 Mitarbeitenden an SenMVKU rangeht und sagt: Wir haben folgendes Problem. –, haben wir das innerhalb der Wasserschutzpolizei strukturiert und eine Referatsgruppe Zentrale Vollzugsaufgaben eingezogen, wo es auch um den Gewässer- und Umweltschutz und gefährliche Güter geht. Dort werden die Erkenntnisse, die durch die Mitarbeitenden der Wachen 24/7 aufgezogen werden, innerhalb der Wasserschutzpolizei fachlich bewertet und dann abgestimmt an die Senatsverwaltung MVKU herangetragen, wo es in den vergangenen Wochen schon sehr schöne Ergebnisse gab, indem festgestellter Müll und Abfall beseitigt worden sind.

Was die Verstöße und Ahndungen betrifft, sind wir mit den Wasserstraßenämtern, aber auch mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt im Austausch. Ich hatte beim letzten Mal mitgeteilt: Für uns erscheint es sehr gering, dass in Magdeburg auch für die Berliner Verstöße nur ein Sachbearbeiter existiert, der, was die Vorgangsbelastung betrifft, fast absäuft. Das muss ich hier einfach mal sagen. Da wurde nachgebessert, es gibt jetzt einen weiteren Sachbearbeiter. Letztendlich kann ich sagen, dass man immer noch besser werden kann. Wir werden aber in unserer Aktivität und in unserem Engagement nicht nachlassen. Die Verstöße, die wir feststellen, werden wir ahnden und zuständigkeithalber an die entsprechenden Behörden weiterleiten.

Was Profilierungsfahrten betrifft, nur noch einmal ergänzend: Ja, die gibt es durch Powerboote und durch diese Jet-Bikes. Ich möchte hier aber noch eines deutlich machen – ich glaube, das haben auch die Experten vorne zum Ausdruck gebracht –: Bei in den Verbänden und Vereinen organisierten Wassersportlerinnen und -sportler, ob vom Segelverband, von den Ruder-, und Kanuverbänden, aber auch vom Berliner Motoryachtverband, kann sich darauf verlassen, dass die dort organisierten Mitglieder sich an die Regeln halten. Dass es überall kleine Schafe gibt, sei jetzt mal dahingestellt. Hier kann man einfach sagen: Wir müssen an die Leute heran – wenn ich von 5 Prozent spreche, nageln Sie mich nicht fest, vielleicht sind es auch 7 Prozent –, die wir haben und die uns das Leben schwermachen. Insofern ist dort auch unser Ansatz zu sehen.

Was die Standorte der Wasserschutzpolizei betrifft, kann ich auch nur sagen: Ja, wir hatten früher – mit fast 64 Jahren kann ich jetzt auch mal von früher sprechen – Standorte in Schmöckwitz und im Bereich Kronprinzessinnenweg. Diese Standorte sind geschlossen, wir reduzieren uns auf drei Standorte. Wir sind aber gemeinsam mit der Berliner Polizeiführung und der Berliner Feuerwehr dabei, einen weiteren Standort zu ertüchtigen, nämlich im Bereich des Kronprinzessinnenweges bei der Feuerwache in Wannsee, sodass wir unseren Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit eröffnen, dort ihren Dienst aufzunehmen und von dort im Bereich der unteren Havel und am Wannsee ihre Maßnahmen zu treffen.

Zur Prävention, zu den Kampagnen: Wir werden auch in 2024 weitermachen, aber jetzt gilt es erst mal, sich weiterhin der Aufgaben zu stellen, die wir auch in diesem Jahr erkannt haben. Wir sind momentan dabei, die Ergebnisse aus der Wassersportsaison 2023 zu evaluieren und daran die Maßnahmen anzupassen, die wir bereits in diesem Jahr durch veränderte Schwerpunktsetzungen begonnen hatten.

Letztlich kann ich sagen, was die Renaturierung von Uferwänden et cetera betrifft, dass wir auch dazu mit SenMVKU in einem guten Gespräch sind. Zur Rummelsburger Bucht, die einer unserer Brennpunkte ist, ist mit den Bezirken, die dort verantwortlich sind, ein Liegeverbot vereinbart worden. Wir haben damit nach unserem Dafürhalten erreicht, dass wir diesen Bereich zunehmend unattraktiver machen. Wir müssen aber aufpassen, dass die Verlagerung nicht in anderen Bereichen zu Problemen führt. Dazu sind wir in einem ständigen Austausch mit den verantwortlichen Bezirken und setzen dort kleine Nadelstiche, beginnen dort aber auch mit den Maßnahmen, von denen wir überzeugt sind, dass sie richtig und wichtig sind, auch wenn wir sie gegebenenfalls im Verlaufe neuer, bislang nicht bekannter Umstände noch mal anpassen müssen. Auch da gilt – Frau Staatssekretärin Behrendt hat das in einem anderen Zusammenhang gesagt –: Wir fangen erst mal an. Wir haben erst mal etwas durchgeführt und behalten es weiterhin im Auge. – Vielen herzlichen Dank für die Möglichkeit, hier ausführen zu können!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke an die Vertretung des Berliner Senats! – Ich würde jetzt mit den Antworten der Anzuhörenden weitermachen. – Diesmal fangen wir mit den Antworten beziehungsweise dem Redebeitrag von Frau Schulze an. Wir haben die alphabetische Reihenfolge jetzt umgedreht. – Frau Schulze, Sie haben das Wort! Es gab die eine oder andere Frage, auf die Sie antworten können, wenn Sie möchten, Sie müssen nicht.

Gabriele Schulze (IGeL): Ich hatte mir aufgeschrieben, dass Sie wissen wollten, was mit dem Ökosystem passiert. Es ist ja so, dass der sensibelste Bereich eines Gewässers der Uferbereich ist, der Land-Wasser-Übergang. Es wurde hier heute schon vielfach gesagt, dass es teilweise Spundwände gibt, wo die Natur sich nicht so entwickeln kann, Flora und Fauna haben es dann ganz schwer, das ist ganz wichtig, und auch die ganze Verbauung andererseits, nicht nur die Uferbefestigungen, sondern auch Anlagen, die da sind. Dann haben wir in Berlin auch die Trinkwasserversorgung über das Uferfiltrat. Für den Schutz der Gewässer ist also ganz wichtig, wie die Gewässermorphologie aussieht, damit sich Flora und Fauna entwickeln können und die Sicherstellung die Trinkwasserversorgung geleistet werden kann.

Natürlich soll auch der Wassersport als grundgesetzlich geschützt gefördert werden. Die Bundeswasserstraßen, wurde heute auch gesagt, sind Verkehrsstraßen, auf denen Verkehre verlaufen und wo auch die Ausflugsschiffahrt stattfindet. Die ganze Freizeitschiffahrt ist zu sehen. Sie sehen, es ist ein ziemlicher Nutzungsdruck auf die Gewässer. Daraus ergeben sich die Konflikte. Von daher sehe ich einen Regelungsbedarf. Es sind ja viele Dinge geregelt, im Naturschutzrecht, im Wasserrecht, aber es gibt sicherlich noch Lücken. Was ganz schwierig ist, ist diese Rücksichtslosigkeit, die ich angesprochen hatte, von einzelnen Wenigen, die sehr viel Lärm und viel Welle machen. Das ist mehr anzugehen, damit wir ein bisschen mehr Ruhe und Ordnung reinbekommen. Das wäre nicht nur mein Wunsch, sondern, ich glaube, auch der Wunsch aller, die hier als Sachverständige in der Reihe sitzen.

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Frau Schulze! – Herr Krauß, Sie haben das Wort, bitte!

Manfred Krauß (BUND Berlin e.V.): Vielen Dank! – Ich fange vielleicht mal ein bisschen provokativ an. Es gibt diesen berühmten Spruch: Der Tourismus zerstört das, was er sucht. – Unter diesem Aspekt glaube ich schon, dass man damals, als man diese Führerscheinfreiheit

und so weiter eingeführt hat, um die Charterboote zu ermöglichen, die Umwelt und die Natur in Berlin und an den Gewässern vor allen Dingen in Ostdeutschland so ein bisschen dem Tourismus zum Fraß vorgeworfen hat. Das muss man, glaube ich, klar sehen. Niemand kann im Augenblick die Frage beantworten, wie viel Tourismus und wie viel Wassersport – den Begriff Wassersport muss man noch einmal differenzieren – ein Gewässer eigentlich verträgt. Diese Frage kann niemand beantworten. Wir sehen es überall dort, wo sich diese Dinge häufen, zum Beispiel auch in Schwerin, an den Mecklenburger Seen, dass dort genau dieselben Probleme auftreten, die vorher nie da waren, die wir seit Langem auch in Berlin haben. Umgekehrt gibt es die Bayerischen Seen, wie den Starnberger See, wo keine motorisierten Fahrzeuge zugelassen sind, wo die Welt scheinbar noch ein bisschen anders aussieht.

Das ist etwas, worüber man, glaube ich, noch viel mehr nachdenken muss. Ist das, was wir hier betreiben, überhaupt wasserrahmenrichtlinienkonform? Diese Frage kann auch niemand beantworten. Das wäre zum Beispiel auch eine Aufforderung. Es gibt solche Ansätze: Wie viel Wassersport verträgt ein Gewässer, um die ökologischen Funktionen überhaupt noch zu ermöglichen? – Wir wissen in Berlin noch nicht einmal, wie viele Boote vorhanden sind. Es gibt eine ältere Untersuchung darüber. Offensichtlich steigt dieser Prozess. Mit dieser Freigabe der Führerscheinpflcht haben wir ein Publikum auf die Gewässer gelassen, das sich prinzipiell vielleicht auch noch von dem unterscheidet, das traditionell Wassersport betreibt.

Beim Wassersport würde ich ganz klar eine Trennung sehen. Für mich sind Menschen, die paddeln oder segeln, die tatsächlich Sport betreiben, etwas anderes, die nach meiner Erfahrung fürsorglicher mit der Umwelt umgehen, als Leute, die nur in ihrem Motorboot sitzen, nach vorne gucken und möglichst schnell fahren wollen. Da gibt es auffällige Unterschiede. Der muskelbetriebene oder segelbetriebene Wassersport ruft generell nicht solche Probleme hervor, wie das der motorisierte Wassersport tut. Dieser Wellenschlag – ich muss das noch einmal betonen – ist Gift für die flachen Sandufer. Wenn man nichts dagegen tut, wenn man das nicht in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen unterbindet, die aber deutlich über das hinausgehen müssen, was im Moment vorhanden ist – vielleicht 8 km/h auf dem ganzen Gewässer –, werden wir diese Probleme weiterhin haben, und der Prozess der Verödung der Ufer wird weiter fortschreiten.

Das Zweite ist das Dilemma mit der Bundeswasserstraße: Wir lassen hier Schiffskörper auf den Gewässern zu, die Offshore-Boote sind, die eigentlich für das Meer konstruiert sind, die Gleiter sind, die eine riesige Welle verursachen, die teilweise höher als von einem Frachtschiff ist. Solange das nicht geändert wird, können wir das nur reparieren, indem wir zum Beispiel diese Wellenbrecher an den Ufern bauen. Im Prinzip müsste dieser Prozess mit einem völligen Umdenken, was den motorisierten Wassersport betrifft, einhergehen. Es genügt, glaube ich, nicht nur – ich möchte das jetzt nicht abwerten – ein Wochenendfahrverbot. Damit kriegt man dieses prinzipielle Problem nicht in den Griff.

Es gab noch eine Frage zum Stand der Entwicklung der Röhrichte. Wir hatten bis ungefähr 2010 tatsächlich durch die Maßnahmen einen Zuwachs. Die neueste Röhrichtbefliegung ist von 2020, die ist zwar ausgewertet, aber noch nicht offiziell veröffentlicht. Ich weiß nur, dass der Zustand wieder schlechter geworden ist. Das hat mehrere Ursachen. Das hat auch die Ursache, dass der Druck auf die Ufer wieder stärker geworden ist. Ich wollte noch einmal sagen: Nach meinen Informationen ist im Augenblick der Etat für diese Mittel, Wellenbrecher zu bauen, und die Personen, die das früher betreut haben, praktisch fast gegen null gefahren. Sie

müssten selbst vielleicht intern nachfragen, ob es stimmt, was ich sage. Ich glaube, ich bin gut informiert.

Zu der Bundeswasserstraße vielleicht noch einmal: Diese Röhrichtschutzmaßnahmen, wie sie in der Vergangenheit waren, mussten, nachdem die Bundeswasserstraßenverwaltung die Berliner Gewässer übernommen hat, von der Bundeswasserstraßenverwaltung genehmigt werden. Das lief dann so ab, dass die Bundeswasserstraßenverwaltung sagte: Ja, okay, das interessiert uns nicht weiter. Ihr könnt diese Maßnahmen bauen, aber wenn ihr die Palisaden dort baut, dann müsst ihr auch die gesamte Unterhaltungspflicht für das Ufer übernehmen. – Die haben sich also regelrecht davor gedrückt, sich irgendwo zu positionieren, und das ist auch nach wie vor der Fall. Wir haben zwar inzwischen diese Gesetzesänderung, dass die Bundeswasserstraßenverwaltung sich um den Naturschutz kümmern muss, aber nur in ihrem Gewässer. Im Rahmen des Projektes „Blaues Band“ wäre es eigentlich auch angesagt, dass sie in Berlin solche Maßnahmen durchführen. Sie haben es bislang in der Vergangenheit immer rundweg abgelehnt, sich an solchen Maßnahmen zu beteiligen, mit der Begründung, es wäre nicht sichergestellt, dass die Schifffahrt mit dem Wellenschlag daran schuld wäre, und so lange würden sie das nicht machen, das wäre nicht ihre Aufgabe. Das wäre vielleicht wirklich auch noch ein Thema, zu dem man intensiv mit dem Bundesverkehrsministerium – nicht nur mit der Berliner Dependance – verhandeln müsste, um ein Umdenken zu erreichen, was die Position der Bundeswasserstraßenverwaltung ist. Die sehen im Augenblick in Berlin ihre Aufgabe vor allem darin, die Schifffahrt zu gewährleisten. Da die Frachtschifffahrt immer weniger wird, braucht man ein neues Aufgabenfeld, und das ist eben der Wassersport. Das sehe ich aus meiner privaten Meinung so.

Zur Bedeutung des Röhrichts – das war eine Frage –: Man sollte nicht ganz vergessen, dass wir einen Großteil, 70 Prozent, unseres Berliner Trinkwassers aus Uferfiltrat gewinnen. Die Brunnen sind teilweise nur fünf bis zehn Meter von der Spülsaumkante entfernt, teilweise noch weniger, teilweise – ich habe Ihnen die Fotos gezeigt – werden diese Ufer immer mehr erodiert, sodass die Brunnen zum Teil schon im unmittelbaren Wellenbereich sind. Man sollte vielleicht im Hinterkopf haben, dass vom Wasserrechtlichen her eine Erosion in diesem Bereich eigentlich beinahe einen strafbaren Tatbestand darstellt und wir als Stadt darauf angewiesen sind, dass dieses Uferfiltrat weiterhin funktioniert.

Wenn wir über Wassersport reden, müssen wir wirklich – das ist noch einmal ein Appell zum Schluss – nicht nur über die Belästigung reden, die die Menschen dadurch erfahren, dass die Leute mit ihren Großgeräten aus der Reihe fallen, sondern wir müssen über die ökologischen Auswirkungen reden. Wie gesagt, es weiß im Augenblick niemand, wohin die Reise geht. Wenn wir die Belastung immer mehr zulassen, und das tun wir im Augenblick, dann müssen wir uns letztendlich auch mit den Konsequenzen auseinandersetzen, und die werden dann immer wieder teuer. So verfahren wir in allen Umweltfragen. Wir lassen erst etwas zu, ohne es zu wissen, und hinterher reparieren wir es. Dem sollte man hier vielleicht mal entgegensteuern. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Krauß! – Herr Klare!

Jörn Klare (Treptower Rudergemeinschaft e. V.): Vielen Dank, auch für die vielen Fragen! – Ich freue mich sehr über Ihr Interesse. Ich versuche, das möglichst kompakt durchzugehen. – Die erste Frage ist, wie wir zur Berufsschifffahrt stehen. Uns ist bewusst, dass das Verkehrs-

straßen sind, und uns ist auch bewusst, dass Berlin kein Kurort ist, und soll es auch nicht werden. Wir haben großen Respekt vor der Berufsschiffahrt, und wir haben auch kein Problem mit denen. Bei uns lernt jeder, schon bevor er mit einem Boot auf das Wasser geht: Die haben immer Vorfahrt. Halt dich fern! Pass auf! – Überhaupt ist jeder Verein sehr darauf bedacht, was die Vermittlung der Sicherheit und der Regeln in den Vereinen angeht. Bei uns im Verein darf jemand erst dann Verantwortung für ein Boot übernehmen, wenn er 800 Kilometer gerudert ist – das kommt bei einem Durchschnittsruderer in einem Jahr zusammen – und eine ausführliche Einweisung in die Regeln, Gesetze und Zeichen bekommen hat. Wenn uns eine Schubeinheit entgegenkommt, dann wissen wir, dass der, der dort am Steuer steht oder sitzt, weiß, was er tut, dass er seinen Kurs hält. Wir weichen aus. In der Regel machen die Schubeinheiten vom Schnitt her nicht die große Welle. Wenn sie das mal machen, fahren wir zur Seite, pendeln die Welle aus und rudern dann weiter. Vor der Berufsschiffahrt habe ich großen Respekt, vor den Kollegen – Kollegen kann ich nicht sagen, die sind schon ein bisschen weiter, was das angeht.

Wie stehen wir zum Wassertourismus, mal ganz allgemein? – Nein, wir sind nicht gegen den Wassertourismus als solchen. Wir sind ja selbst Gäste auf diesen sehr schönen, wunderschönen Gewässern, die wir genießen wollen. Ich glaube, es geht ganz klar um die Form des Tourismus, denn so, wie er im Moment oder schon in den letzten Jahren läuft, zerstört er seine eigenen Grundlagen, wie Herr Krauß es auch gerade angedeutet hat. Das hat auch die Berlin Tourismus und Kongress GmbH erkannt; ich habe Frau Quäschning dementsprechend zitiert. Es muss also ein nachhaltiger Tourismus sein, der das Naturerlebnis, das er bietet, nicht zerstört.

Natürlich gehören aus unserer Sicht dazu vor allem die muskelbetriebenen Fortbewegungsmittel, wobei wir immer gern den Wind als einen beneidenswert großen Muskel subsummieren. Wir haben aber auch Elektroboote, die gut gefahren werden. Es gibt die Stern- und Kreisschiffahrt. Wir schreien auch nicht hurra, wenn die uns entgegenkommen, weil sie in der Regel auch eine recht große Welle machen, aber da sitzen dann 100, 120 Leute drauf, die das genießen. Wunderbar! Der Kapitän weiß, wo er langfährt. Auch da machen wir natürlich Platz, das ist Berufsschiffahrt.

Es ist wunderschön, auf dem Wasser zu sein. Wir lieben das, sonst würden wir diesen Sport ja nicht machen. Es ist ein Sport, den wir allerdings – Herr Finger sagte es – immer mehr nur in den Randzeiten machen können. An einem schönen Sommersonntagnachmittag geht bei uns im Revier eigentlich niemand mehr aufs Wasser, weil es keinen Sinn macht. Da kann man nicht rudern, und das ist bei den Paddlern auch so. Es gibt also, wie gesagt, schwarze Schafe, und das sind welche, die es kaputtmachen, aber es gibt schon viele, die das auch ganz gut machen.

Es tauchte das Thema Charterschein und Selbstverpflichtung auf. Wir halten nicht viel davon. Einen Charterschein auf der Müritz, wo viel Platz ist, kann ich mir gut vorstellen. Die Verleiher sind jetzt schon, seitdem sie verleihen, verpflichtet, ihren Kunden die Regeln zu vermitteln. Die Kunden sind verpflichtet, sich mit der Binnenschifffahrtsordnung auseinanderzusetzen. Das passiert nicht.

Umfrage zur „[Gewässernutzung in Treptow-Köpenick](#)“

Durchgeführt vom Tourismusverein Treptow-Köpenick, finanziert durch die Wirtschaftsförderung Berlin

Relevante Teilnahme: 2400 Bürgerinnen, davon waren
31 % der Teilnehmer Bootsbesitzende in TK,
27 % Anrainer ohne Wasserzugang,
17 % Wassersportvereine,
16 % Anrainer mit Wasserzugang

Ergebnisse

- 74 % beklagen eine Verschlechterung des Erholungswertes der Gewässer,
- 84 % sehen die Hauptursache dafür in der zunehmenden *Rücksichtslosigkeit* der Bootsführer,
- 76 % in deren *fehlenden Qualifikation*

Zu dieser sehr eindeutigen Umfrage – ich kann die noch einmal kurz einspielen –, die ich erwähnt habe, die vom Tourismusverein Treptow-Köpenick im letzten Jahr initiiert worden ist: Die Verleiher müssten eigentlich den Schuss gehört haben. Wir können das aber nicht beobachten. Wir können das auf dem Wasser nicht beobachten, und auch wenn wir Rückmeldungen bekommen: Ich habe mir ein Boot ausgeliehen. Nö, die haben uns den Schlüssel in die Hand gedrückt und viel Spaß gewünscht. – Wir glauben, und deswegen zielen wir auf die Veränderung bei der Führerscheinpflcht, dass Sanktionsmaßnahmen oder Ahndungen ungleich schwerer werden. Wenn jemand so einen freiwilligen Charterschein hat, und man sagt dem: Hör mal, so kannst du nicht fahren. –, dann sagt er: Ja, okay, ich habe es gemerkt. – Einen Führerschein kann man eventuell auch entziehen und damit den Zugang zu dieser Art von Booten verhindern, die, wenn sie falsch gesteuert werden, zu diesen Auswirkungen führen, die wir hier aus verschiedenen Perspektiven beschrieben haben. Ein Boot mit 15 PS kann bis zu 30 oder auch über 30 Stundenkilometer schnell fahren. Das führt zu all den Problemen, die wir gerade angezeigt haben. Hier noch ein paar Zahlen mehr dazu.

Zur Frage zum Motoryachtverband: Das Zusammenkommen im Sportausschuss war sehr hilfreich. Es gab, glaube ich, den einen oder anderen Vorbehalt. Wir waren dann sehr froh, dass Herr Winfried Severin vom Motoryachtverband Berlin durchaus die gleichen Klagen führt wie wir, die Regellosigkeit, die seinen organisierten, führerscheinbewehrten Vereinsmitgliedern, Verbandsmitgliedern das Leben schwermacht. An den Personen hat, salopp gesagt, niemand Freude, wenn sie so fahren, wie sie zu oft fahren. Das muss man ja auch sagen. Es war witzigerweise auch Herr Severin, der uns auf die Idee mit der Demo gebracht hat. Er hat gesagt: So kriegt man das Wasser mal ruhig. Das hat man dann für sich. – Das haben die wohl auch schon genutzt.

Vor diesem Hintergrund – wir wissen, es ist ein dickes Brett, und wir wollen es nicht noch dicker machen – sind wir ein bisschen von unserer Forderung nach zwei motorbootfreien Sonntagen abgegangen. Das ist uns sehr schmerzlich gefallen. Wir haben uns damit nicht bei allen

Ruderfreunden ganz doll beliebt gemacht, weil das natürlich ein Traum ist, glattes Wasser zu haben und man in Ruhe fahren kann und nicht gucken muss, wer angepest kommt. Davon träumt man als Ruderer. Wir wissen aber auch, dass wir auf den Verkehrsstraßen kein Ruder-Bullerbü errichten können, sondern wir müssen uns mit allen, die da unterwegs sein wollen und können, arrangieren, im Rahmen der Regeln, die es zu geben hat. Das zur Motorbootfreiheit.

Vielleicht ganz allgemein: Ich finde es sehr schön, wie wir hier zusammenkommen, denn ich höre Herrn Krauß gern zu, und wir wollen im Großen und Ganzen das Gleiche, aber ich möchte auch noch einmal kurz für die Vereine sprechen. Es gibt in Berlin circa 60 Rudervereine, circa 60 Kanuvereine und circa 100 Segelvereine mit insgesamt circa 30 000 Mitgliedern. Das sind aus unserer Erfahrung oder aus der allgemeinen Beobachtung Menschen, die das Wasser lieben, die es genießen und auch in aller Regel sorgsam behandeln, auch was das Anlegen an das Ufer angeht und so weiter. Es hat auch eine große soziale Komponente. In den Vereinen wird von Jung und Alt Sport getrieben, da ist Ehrenamt, da kommt man zusammen. Bei uns im Revier – das ist im Südosten, Baumschulenweg, oder eigentlich in ganz Treptow-Köpenick – wird seit bald 150 Jahren gerudert. Historisch ist das gut belegt. An vielen Tagen, an den schönsten Tagen im Sommer kann nicht mehr gerudert werden. Es geht nicht mehr, weil es einfach zu gefährlich ist oder auch wirklich keinen Spaß mehr macht, wenn man immer denkt: Was kommt als Nächstes auf einen zu? Hält der Kurs? Fährt der links, fährt der rechts? Guckt er überhaupt, wohin er fährt? – Wie gesagt, es sind die schwarzen Schafe, die uns das Leben schwermachen und für die es diese Regeln braucht.

Wir hatten gerade das Thema Flöße. Es gibt Flöße – wir sehen das – die sind größer, die sind gut motorisiert, die fahren nicht am Anschlag, da sitzt ein Kapitän an Bord, die fahren ruhig ihre Strecken, stören niemanden, machen auch eigentlich keine Welle. Das ist alles möglich. Wir wollen das Wasser nicht für uns, aber wir wollen es so nutzen können, dass auch wir, die Schwächeren in den sehr filigranen Booten unsere Boote und auch uns selbst wieder heil und gesund zurück an den Steg kriegen. Da muss sich was tun. Da hat sich jetzt zu lange diese Entwicklung gezeigt, dass immer mehr Vereine festgestellt haben: Ach, ihr rudert Sonntagnachmittags auch nicht mehr im Köpenicker Becken? – Das geht nicht. Da brauchen wir Sie. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Klare! – Herr Finger, bitte!

Karsten Finger (Berliner Ruder-Club e. V.): Vielen Dank! – Ich kann mich zu 100 Prozent den Ausführungen von Herrn Klare beziehungsweise den anderen beiden Vorrednern anschließen und möchte noch ergänzend auf weitere Punkte eingehen, die Sie angesprochen und zu denen Sie gefragt haben. Zum einen das ganz zentrale Thema Renaturierung, Schutzzone: Da war ich selbst auch als Präsident des Landesruderverbands involviert, als es um die Renaturierung des Müggelsees ging. Es war eine Diskussion über mehrere Jahre, die da mit allen Beteiligten geführt worden ist. Das war sehr gut, das war ein sehr guter Weg. Dort waren dann auch der Landesausschuss Wassersport des Landessportbundes mit involviert, wo ja alle Organisierten mit dabei sind, die Bezirksämter, die Naturschutzämter, der BUND, und ich weiß nicht, wer noch beteiligt war. Ich glaube, da kommen wir schon einen großen Schritt voran, vielleicht noch nicht in der Rummelsburger Bucht, aber zumindest im Südwesten Berlins, in Wannsee, im Zehlendorfer Raum, wo ich hauptsächlich unterwegs bin, sehe ich schon, dass die Gewässer deutlich sauberer geworden sind, dass teilweise die Gewässer aber auch zuwachsen. Das sehen wir auch am Hohenzollernkanal. Die Sonne kommt eben bis zum Grund, und dann wachsen die Algen, die Wasserpflanzen vom Grund hoch, und es kann passieren, dass irgendwann in naher Zukunft wie auch in anderen deutschen Gewässern die Gewässer zuwachsen, was dem Sport auch nicht unbedingt zuträglich ist.

Insofern vielleicht ein Denkanstoß, auch weil Sie, Frau Senatorin, vorhin Hamburg angesprochen haben: Hamburg hat sich schon sehr klar in Richtung Dekarbonisierung, also in Rich-

tung Ausweitung von Elektromotorisierung auf dem Wasser ausgesprochen und das, glaube ich, auch schon mit entsprechenden Verwaltungsakten umgesetzt. Das wäre langfristig auch für Berlin wünschenswert, dass viele Dreckschleudern, alte große Motorboote, da ein bisschen mehr die Regeln für Natur- und Umweltschutz befolgen.

Dann zu den Zahlen, die Herr Behrendt ausgeführt oder auch in früheren Kommentaren genannt hat, die zeigen, dass eigentlich die Unfallzahlen nicht so gravierend angestiegen sind. Das hängt auch damit zusammen, dass gerade wir Ruderer und Kanuten das schwächste Glied sind. Gerade wenn Rennboote mit Charterbooten zusammenstoßen, kommen dabei relativ schwere Schäden raus. Ich habe gerade wieder einen Totalschaden eines Rennbootes feststellen müssen, das mit einem Charterboot zusammengestoßen ist. Da, das ist klar, müssen wir mehr Anzeigen schreiben oder mehr dazu kommen, aber das ist relativ schwierig. Wir haben in der Regel kein Handy dabei in unseren Booten, in denen wir rudern. Dann ist es mit der Beweislast und der Aufnahme der Personendaten schwierig. Man hat in der Regel nichts zu schreiben dabei. Das ist also alles relativ schwierig und führt wahrscheinlich dazu, dass deutlich weniger Anzeigen entstehen als im Straßenverkehr.

Ich habe mich auch mit dem Vorsitzenden des Landesausschusses Wassersport und Dr. Wolfgang Grothaus, dem Präsidenten des Landeskanuverbands, im Vorfeld abgestimmt. Sowohl wir als Verein wie auch der Landesausschuss Wassersport sind ganz klar gegen motorbootfreie Tage in Berlin. Ich selbst habe die in den Achtzigerjahren in West-Berlin erlebt. Dort war, glaube ich, zwischen 9 und 12 Uhr und 15 und 18 Uhr das Motorbootfahren untersagt. Das führte aber dazu, dass besonders davor und vor allen Dingen in der Mittagspause, ich sage jetzt mal, wilder Westen gespielt wurde, Remmidemmi auf dem Wasser war. Ich glaube, das ist nicht unbedingt zielführend. Ich denke, dass es vielleicht zielführender ist, wenn der Landesausschuss Wassersport des Landessportbunds aktiv in so eine Ausarbeitung von Tourismuskonzepten miteinbezogen wird und da seine Expertise miteinbringen kann. Dort ist auch der Motoryachtverband mit dabei, mit dem wir sehr gut zusammenarbeiten, weil es natürlich im ganzen Vereins- und Verbandswesen entsprechende Ordnungen gibt. Es gibt im Motoryachtverband, in den Motorsportvereinen entsprechende Ordnungen, wie man sich auf dem Wasser zu verhalten hat. Bei uns in den Rudervereinen sind das sogenannte Ruderordnungen, und wie Herr Klare auch schon ausgeführt hat, haben wir in unseren Vereinen Steuermannskurse, Obmannskurse, wo man auch eine kleine Prüfung ablegen muss, um dann ein Boot zu steuern und von Anfang an mit dem sogenannten Freirudern auch alleine aufs Wasser gehen darf. Das hat etwas damit zu tun, dass wir genau wissen, dass es ein Rechtsfahrgebot gibt, dass wir genau wissen: Wem müssen wir ausweichen? Wie sind die Ausweichpflichten? Klar, mit der Berufsschiffahrt haben wir in der Regel auch keine Probleme. Wir wissen, dass es eine angepasste Geschwindigkeit gibt. Wir haben für unsere Trainer Motorboote. Wenn wir hinter einem Achter hinterher sind, dann müssen wir teilweise die Geschwindigkeit auch mal übertreten. Dafür mussten wir entsprechende Anträge beim Wasser- und Schifffahrtsamt stellen, die zu Sondergenehmigungen führen. Dann muss man diese blau-gelbe Flagge mit sich führen. Insofern ist natürlich der Bootsführer, der Trainer, informiert, dass er Wellenschlag vermeidet und, wenn Boote entgegenkommen, vom Gaspedal runtergeht. Wir Rudervereine sind in den letzten Jahren dazu übergegangen, unsere Trainerboote in Katamarane umzuwandeln, weil die einen deutlich geringeren Wellenschlag produzieren als normale Verdränger.

Insofern wäre das Hauptziel, auch wenn es vertagt wurde, die Führerscheinfreiheit auf die 5-PS-Grenze runterzusetzen. Herr Freymark hatte diesen vereinfachten Führerschein angespro-

chen. Ich denke, um die Regeln umzusetzen, ist das vielleicht ein Schritt in die richtige Richtung. Insofern halte ich diese Kampagne, die der Bezirk Treptow-Köpenick angestoßen hat mit entsprechenden Flyern – ich denke mal, Flyer landen vielleicht eher irgendwo im Wasser oder im Motorboot –, zum Beispiel an Brückengeländern Werbung zu machen oder auch bei Kanälen, bei Durchfahrten vielleicht nicht mehr Schilder hinzustellen, aber ein bisschen mehr für Aufklärung zu sorgen, für eine sehr gute, wichtige und dringend erforderliche Sache.

Ich komme zum Thema Verleihstationen. Die sind vor allen Dingen in der Coronazeit massiv entstanden. Ich will mich auch gar nicht dagegen aussprechen. Ich leihe mir auch gerne mal ein Auto, ein Campingauto, einen Bus und würde mir sicherlich auch gerne mal ein Hausboot mieten, aber dann weiß ich eben auch, wie ich damit zu fahren habe. Wir haben, glaube ich, weniger Probleme mit diesen kleinen Huckleberry-Flößen, die relativ überschaubar sind, aber wo ich immer Angst kriege, ist, wenn ich an das große Partyboot von der Söhnel-Werft denke. Im Pichelsberger See gibt es auch mehrere große Partyschiffe. Das sind richtig große Hausboote, teilweise zweistöckig, wo man nicht vorbeischaun kann, wo man nicht richtig weiß: Wo fährt der jetzt hin? Fährt er nach rechts, fährt er nach links? –, meistens auch noch mit großem Lärm verbunden. Das heißt, man kann sich noch nicht einmal mit den Schiffsführern austauschen oder warnen oder rufen, denn das hören die einfach nicht. Insofern müssen wir da mehr Verständnis füreinander erzeugen, und ich finde es gut, dass dieser Ausschuss, die Abgeordneten, das Parlament das aufgenommen haben. Vielleicht kommen wir da wirklich ein Stück weiter. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Finger! – In der zweiten Runde haben wir drei Wortmeldungen. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit möchte ich Sie darum bitten, sich kurz zu fassen, weil wir weitere zwei Tagesordnungspunkte haben. Auf der Liste sind Frau Abgeordnete Tomiak, Frau Wolff und Frau Gennburg. – Frau Tomiak, bitte!

June Tomiak (GRÜNE): Vielen Dank für die vielen Ausführungen! Ich habe zwei Rückfragen. Zu den Jetskis hat die Wasserschutzpolizei schon etwas gesagt. Das heißt, eigentlich dürften die sich gar nicht hier aufhalten beziehungsweise nicht schnell fahren. Was passiert denn, wenn sie es doch machen?

Noch eine mini Nachfrage: Wir haben im Bereich der Spree, aber auch anderer Gewässer das ganze Problem des Wasserstands. Aufgrund der Aufgabe der Kohlekraftwerke in der Lausitz werden wir in Zeiten kommen, wo gegebenenfalls die Wasserstände noch niedriger werden. Ich gehe davon aus, dass sich wahrscheinlich alles, was wir gerade besprochen haben, dadurch zuspitzt. Herr Krauß, die Rückfrage an Sie: Wie ist das einzuordnen? Vielleicht könnten Sie dazu noch was sagen. – Danke!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Frau Wolff, bitte!

Dunja Wolff (SPD): Vielen herzlichen Dank! – Meine Nachfrage geht auch in diese Richtung. Der Skipper ist auch in der Freizeitschiffahrt alleinverantwortlich. Das heißt, er müsste eigentlich beim Vercharterer, soweit ich weiß, unterschreiben, dass er/sie alleinverantwortlich ist für alles, was auf dem Boot oder neben dem Boot passiert. Vielleicht können Sie mir eine kurze Auskunft geben, ob das so korrekt ist, was ich sage. Die Frage ist auch, inwieweit die Ahndung ausreichend ist. Kann ich einen Führerschein, eine Fahrerlaubnis entziehen? Ich finde es sehr gut, dass Sie sagen, sie wollen nicht gleich die Verbotspolizei – so nenne ich das

jetzt mal – spielen, sondern dass Sie erst einmal diese Kampagnen befürworten. Nichtsdestotrotz hätte ich doch gerne gewusst, ob Ihnen das helfen würde oder ob es nicht auch wichtig ist zu wissen, ob man eine Fahrerlaubnis entziehen kann oder nicht.

An die Senatsverwaltung: Wir haben das Thema Wassertourismus und Sicherheit auf dem Wasser. Fakt ist auch, dass die Berufsschiffahrt ein großer Teil des Ganzen ist. Das sollte man nicht unterschätzen. Sie haben eben schon von Solarbooten gesprochen. Es gibt mittlerweile auch Vollantriebe, die haben so gut wie gar keine Verdrängung mehr, sind aber extrem schnell. Es hat vor kurzem einen Versuch gegeben – nenne ich das mal vorsichtig – auf einem Gewässer hier, wo jemand das ausprobiert hat und überhaupt kein Wellenschlag zu verzeichnen war, aber eine Geschwindigkeit erreicht werden muss, die schon ganz schön zackig ist. Es gibt auch hier in Berlin mittlerweile Vertreterinnen und Vertreter, die ein Wassertaxi, eine andere Art von Fährbetrieb wollen. Ich finde es schön, dass unsere Fähren im Übrigen auch schon völlig anders funktionieren. Wir sind da schon ganz gut, aber es gibt diese andere Variante, die demnächst in Stockholm ausprobiert wird. Ich denke, so etwas wird vielleicht auch auf Berlin in Anfragen zukommen. Inwieweit hat die Senatsverwaltung Interesse daran, diese Dinge zu begleiten und auszuführen?

Oft sind es auch die Steganlagen – das ist auch von Herrn Krauß hier genannt worden –, was den ganzen Röhricht betrifft. Röhricht ist bei uns gleichzeitig eine Schwimmblattpflanze, alles ein bisschen durcheinander, aber es ist so in Berlin, und man muss da ein bisschen aufpassen. Ein großes Boot geht nur da ran, wo ein großer Anleger ist. Ich möchte hier niemandem zu nahe treten, nichtsdestotrotz haben wir aber noch Gegenden, wo minikleine Stege sind, die es schon immer gab, und die sollen plötzlich weg, und andere, große werden gebaut. Da, glaube ich, muss man auch in der Unteren Naturschutzbehörde in den Bezirken ein bisschen gucken, was diese Kann-Bestimmungen angeht. Ich will dadurch nicht große Boote verhindern, sondern die müssen besser mit ihren Booten umgehen. Nichtsdestotrotz hat der Röhrichtbestand et cetera auch was mit den Steganlagen zu tun, und das ist ein Riesenthema, wo ich dem Umweltausschuss rate, es vielleicht irgendwann anzugehen. – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Frau Wolff! – Frau Gennburg, bitte!

Katalin Gennburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch von mir vielen Dank für die zahlreichen Ausführungen! Wir merken, wir haben einen sehr komplexen Regelungsbedarf auf den Wasserstraßen und Wasserflächen der Hauptstadt. Ja, der Röhricht und die Steganlagen – das ist alles wichtig und auch sehr kompliziert; daran sind auch schon Senatoren gescheitert. Das würde ich gern rausnehmen. Ich würde gern den Fokus darauf richten, wer hier die Petition eingereicht hat und worum es denjenigen geht.

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Entschuldigung, Frau Gennburg! Ich habe vorhin gesagt, wir reden nicht über die Petition.

Katalin Gennburg (LINKE): Ja, Herr Vorsitzender, ich sage nichts zur Petition, aber das ist der Anlass für diesen Besprechungsbedarf, und die Petentinnen sind heute anwesend.

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Dennoch – Entschuldigung, dass ich Sie unterbreche! – haben wir den Punkt 4 b, der die Petition beinhaltet hat, für heute vertagt, und wir werden

über die Petition nicht öffentlich, sondern nichtöffentlich beraten, und deshalb bitte ich Sie darum, dass Sie jetzt nicht über den Inhalt der Petition hier reden. Danke!

Katalin Gennburg (LINKE): Danke für den Hinweis! Ich rede zur Sache. – Ich möchte darüber reden, dass von den Anzuhörenden noch einmal sehr deutlich gesagt wurde, wozu der Wellenschlag durch motorbetriebene Boote führt. Da haben wir einerseits die Erosion der Ufer und andererseits – und darauf möchte ich noch einmal den Blick werfen – die Situation, dass auch Leben in Gefahr gerät. Da bin ich jetzt auch ein bisschen überrascht von dem Verlauf der Diskussion, dass das so ein bisschen aus dem Blick geraten ist. Es wurde hier sehr deutlich gesagt, dass Menschen, die in muskelbetriebenen Booten auf dem Wasser unterwegs sind, in Gefahr geraten, weil andere im Umfeld zu hohe Wellen erzeugen. Das ist der Punkt, auf den ich gern das Augenmerk richten und sagen möchte: Wellenbrecher mögen Ufer schützen, retten aber nicht Leben. Da möchten wir die Debatte jetzt doch ein bisschen sortieren.

Deswegen zu dem Punkt, der hier als Lösung dargestellt wurde: Herr Freymark, ich habe Ihnen und auch Herrn Behrendt von der Wasserschutzpolizei sehr aufmerksam zugehört. Ich will ganz konkret nachhaken: Ist ihr forcierter Lösungsansatz tatsächlich die Selbstverpflichtung und diese Stufen, die Sie ins Spiel gebracht haben? – Da wäre ich mehr als enttäuscht, denn Sie haben hier noch einmal ganz klar gesagt, dass Sie das mit den Regeln alles so eine Sache finden – wundert mich, ehrlich gesagt, bei der Polizei –, dass wir aber jetzt hier über die konkrete Frage reden: Wie können wir Leben und Sport auf dem Wasser schützen? – Da gibt es eine ganz klare Forderung, nämlich die Führerscheinfreiheit wieder runterzusetzen. Jetzt sagen Sie: Nein, Selbstverpflichtung geht auch irgendwie. – Jetzt frage ich aber nach: Wie soll die Selbstverpflichtung ernsthaft diese Leben retten und den Sport schützen? – Das möchte ich von Ihnen wissen.

Und – Herr Freymark hat sich gerade gemeldet, er kann darauf vielleicht gleich eingehen – ich habe auch die Frage: Es gibt jetzt schon beim Verleih eine Selbstverpflichtung. Du musst diesen Zettel unterschreiben. Was soll sich jetzt substantiell ändern? Wenn wir uns heute schon so viel Zeit nehmen, dann möchte ich gerne, dass wir das jetzt doch einmal auf den Punkt bringen. Ich hatte am Anfang der Anhörung heute die Hoffnung, dass wir hier wirklich auch fraktionsübergreifend zusammenkommen. Ich habe sie nicht aufgeben. Wenn allerdings die Antwort jetzt schon ist, dass man sagt: Na ja, da machen wir so ein bisschen was mit irgendwelchen Stufen und irgendwie noch ein bisschen mehr Selbstverpflichtung. –, dann kann ich nur sagen: Das ist kein angemessenes Angebot, auch angesichts der Dramatik, die hier von den Anzuhörenden vorgetragen wurde. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Frau Gennburg! – Herr Freymark, bitte!

Danny Freymark (CDU): Ich hatte mich zum Glück schon gemeldet, sonst hätte ich mich jetzt gewissermaßen noch einmal gemeldet. – Frau Gennburg! Ich habe, auf mich bezogen, nur Fragen gestellt, keine Wertung vorgenommen, und da das eine Anhörung ist, habe ich auch den Eindruck gewinnen dürfen – so habe ich das bis vor zwei Minuten auch von allen anderen gedacht –, dass es ein fachlicher Austausch ist, um erst mal ein gemeinsames Stimmungsbild herzustellen. Weswegen ich mich schon vor fünf Minuten gemeldet hatte, war erstens: Die CDU-Fraktion hat ja die ehrenvolle Aufgabe, eine Stellungnahme zu schreiben, nicht heute, sondern zum nächsten Mal, weil wir das mit dem Vorsitzenden ganz zu Anfang vereinbart haben. Mein Angebot, unser Angebot als Fraktion an alle Anwesenden ist: Schi-

cken Sie uns gerne noch mal Ihre Punkte zu! Was ich aber jetzt schon verstanden habe – das Meinungsbild würde ich gern schon einmal abgeben –, ist, dass die Herabsenkung oder die Sicherstellung, dass ein Führerschein für die Inbetriebnahme eines größeren oder schnelleren Bootes vorliegt, ziemlich Konsens ist. Da habe ich auch Herrn Behrendt nicht anders verstanden und andere auch nicht.

Was ich aber von Herrn Finger wissen wollte, ist, ob es andere Stufen und Möglichkeiten gäbe, die womöglich schon geprüft, getestet oder diskutiert worden sind, um zu schauen, ob es auch andere Mittel und Wege gibt, vielleicht auch abgestuft, damit umzugehen. Ich habe jetzt gehört: Ja, gibt es womöglich! – Trotzdem steht für mich klar fest: Es gibt einen Konsens, hier mehr Sicherheit auf dem Wasser sicherzustellen. Das habe ich jetzt so vernommen. Deswegen also die Einladung: Sagen uns bitte gern konkret, was aus Ihrer Sicht in einer Stellungnahme drin sein sollte! Wir haben jetzt 14 Tage Zeit, die zu erstellen, damit sie in der nächsten Ausschusssitzung gemeinsam diskutiert werden kann und dann hoffentlich auch gemeinsam beschlossen wird. Das ist das, was ich persönlich als Ziel habe.

Noch eine letzte Frage: Wenn die Stellungnahme auf Konsens hinauslaufen soll, dann bin ich mir nicht sicher, ob das bei der Frage zwei motorbootfreier Tage gelingt. Da gibt es nämlich – das habe ich schon vernommen, auch aus der Diskussion – durchaus unterschiedliche Ansichten. Sind die zwei motorbootfreien Tage gewissermaßen stellvertretend für: Macht doch endlich mal etwas! –, oder sind das wirklich zwei Tage?

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Herr Freymark! Entschuldigung, dass ich Sie auch unterbrechen muss. Sie haben selbst den Antrag gestellt, dass man diesen Tagesordnungspunkt vertagt, reden aber jetzt über diesen Tagesordnungspunkt. Ich möchte jetzt alle, die sich zu Wort melden werden, darum bitten, auf die Zeit zu achten. Wir haben noch sieben Minuten und noch zwei Tagesordnungspunkte. Und noch einmal die Bitte, hier nicht explizit über 4 b zu reden. Danke!

Danny Freymark (CDU): Ich spreche über die zwei motorbootfreien Tage, die für mich wichtig sind. Werden die mit Nachdruck eingefordert, ist es Konsens, dass es die geben muss? Oder stehen die, wie gesagt, stellvertretend für: Macht doch mal endlich etwas! –? Das muss jetzt nicht jeder noch einmal ausführen, es kann auch gern im Nachgang bilateral gemacht werden, aber das ist schon etwas, worüber man stundenlang diskutieren und streiten könnte, ob man die jetzt einzuführen versucht oder nicht. Oder geht es im Kern tatsächlich um anderen Themen? – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Freymark! – Es gab Fragen an Herrn Krauß, an Herrn Finger und an den Senat. – Herr Krauß, bitte! Ich bitte um Kurzfassung.

Manfred Krauß (BUND): Zu der Diskussion jetzt: Es gibt in der Bundeswasserstraßenverordnung auch so einen Passus wie in der Straßenverkehrsordnung, dass Sog und Wellenschlag zu vermeiden sind – ich kann es jetzt nicht genau wiedergeben –, wenn Menschen in Gefahr sind, und dass man Rücksicht nehmen muss. Das steht da explizit drin. Das steht nicht aus Naturschutzgründen drin, sondern es steht drin: wenn Gefahr für Leib und Leben oder Gefahr für andere Wasserfahrzeuge besteht. Das ist Teil der Bundeswasserstraßenverordnung.

Frau Tomiak hatte nach den Wasserständen gefragt. Die Berliner Gewässer sind alle staureguliert. Solange die Katastrophe nicht so schlimm wird, dass von der Spree gar nichts mehr nachkommt, werden die Wasserstände in Berlin durch die Stauhaltung erst einmal auf einem niedrigen Niveau bleiben. Wie sich das weiterentwickelt, hängt vom Klimawandel ab. Wenn die Niederschläge noch geringer werden, werden auch diese Stauhaltungen irgendwann verdunsten oder leerlaufen. Die werden immer noch durch die Abwassereinleitungen der Klärwerke gestützt, und wir leben dann sozusagen von dem, was wir aus den Klärwerken in die Gewässer hineingeleitet haben. Das wird über Uferfiltrat wieder im Trinkwasser landen. Dieses System funktioniert erst einmal noch eine Weile. Gut für die Natur ist es sicher nicht, weil sich die Konzentrationen der Schadstoffe im Abwasser erhöhen werden, weil die Berechnung der Klärwerke darauf fußt, dass das auch abfließt. Von daher kann ich Ihnen keinen Ausblick auf die Zukunft geben. Das hängt von der Entwicklung des Klimawandels ab.

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Krauß! – Herr Finger, bitte!

Karsten Finger (Berliner Ruder-Club e. V.): Mir ist nicht bekannt, dass es einen vereinfachten Führerschein oder einen Charterschein gibt. Ich kenne den Charterschein bei großen Yachtverchartern, die auf die Müritz fahren. Da ist es aber ein Dreistundenkurs. Vielleicht reicht auch eine halbe Stunde intensiv aus, aber ich glaube, die Regel ist im Moment: Du kriegst den Schlüssel für das Motorboot und ab und los! So ist die Regel aktuell, und die müssen wir ändern. Wie das heißt und wie das ausformuliert wird, dafür sind Sie, glaube ich, zuständig. Wie gesagt, wir müssen zu mehr Regeln auf dem Wasser kommen. – Danke!

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Danke, Herr Finger! – Für den Senat Frau Staatssekretärin Behrendt, bitte!

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU): Ich übernehme ganz kurz. Es gab noch die Frage nach Solar – das kam aus Ihrer Richtung. Wir sind tatsächlich sehr daran interessiert, genau von solchen Projekten zu erfahren. Das Letztgenannte ist mir persönlich noch nicht bekannt. Ich weiß aber – Thema: Wie kriege ich Güterverkehre umweltfreundlich auf die Wasserstraßen? –, dass DHL mit einem Solarboot unterwegs ist. Wir haben bei der BEHALA die „Elektra“. Wir sind auf dem Weg. Insofern ist jedes weitere Projekt, das dazukommt, sehr begrüßenswert. Wir sind auch dabei, uns im Haus anzuschauen, wie man insbesondere die Wasserwege mehr für den Güterverkehr nutzen kann, dann aber umweltverträglich. Insofern: absolut d'accord! – Die Stegproblematik: Die Entscheidung der Kartellbehörde steht da noch aus. Wenn sie gefallen ist, hat man auch eine Basis, um bei dem ganzen Thema Stege voranzukommen. – Frau Staatssekretärin wollte noch ergänzen.

Staatssekretärin Britta Behrendt (SenMVKU): Ich mache es ganz kurz, weil wir unbedingt noch das Straßenreinigungsgesetz heute hier thematisieren sollen. Auch wenn Frau Gennburg das jetzt nicht so gern thematisieren wollte, ganz kurz, weil danach gefragt wurde, zum Röhrichtschutz. Es gibt da bei uns keine Kürzungen, im Gegenteil: Wir machen da ein Monitoring, sogar mit Überflügen und einer Kartierung, wie sich der Röhricht entwickelt. Da sind bei uns zwei Abteilungen zuständig, einmal die Abteilung V, Tiefbau, für Palisadenbau und Unterhaltung und die Abteilung III für die Pflanzung. Wir haben zusätzlich noch ANK- und BENE-2-Mittel für die Förderung von neuen, innovative Programmen zum Thema Begrünung von Stahlspundwänden zur Unterstützung. Mit dem Bund sind wir auch in sehr intensiven Gesprächen. Herr Krauß, Sie haben es erwähnt. – Das war es.

Vorsitzender Dr. Turgut Altuğ: Gut! Vielen Dank! – Es ist jetzt kurz vor 12 Uhr. Ich möchte die Ausschussmitglieder daher bitten, dass wir die Sitzung um 15 Minuten verlängern. – Ich sehe Kopfnicken. Dann verlängern wir. Wir sind jetzt am Schluss der Anhörung. Ich möchte Ihnen als Anzuhörenden im Namen des Ausschusses ganz herzlich danken, dass Sie uns heute mit Ihrer Expertise zur Verfügung gestanden haben. Einen schönen Tag wünsche ich Ihnen! – Ich schlage vor, die Besprechung zu Punkt 4 a zu vertagen, bis das Wortprotokoll vorliegt und die Anhörung ausgewertet werden kann. Besteht Einvernehmen damit? – Ich sehe Kopfnicken. Dann verfahren wir so.

Punkt 4 der Tagesordnung (neu)

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 19/0721
**Neuntes Gesetz zur Änderung des
Straßenreinigungsgesetzes**

[0071](#)
UK(f)
Haupt
Mobil*

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung (neu)

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.