

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Julian Schwarze und Daniel Wesener (GRÜNE)

vom 24. Juni 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juni 2024)

zum Thema:

Auswirkungen des „Ankerverbots“ auf den Berliner Wasserstraßen

und **Antwort** vom 8. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juli 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Julian Schwarze (Bündnis 90/Die Grünen) und
Herrn Abgeordneten Daniel Wesener (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19523
vom 24.06.2024
über Auswirkungen des „Ankerverbots“ auf den Berliner Wasserstraßen

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

Frage 1:

Welche Kenntnisse hat der Senat über die fachliche Begründung und Zielsetzung für den Erlass der Siebten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (7. BinSchStrOAbweichV) durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes vom 29. April 2024, die zum 1. Juni 2024 in Kraft getreten ist?

Antwort zu 1:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat die in Rede stehende Verordnung insbesondere mit dem Argument begründet, dass sich Probleme mit den Stillliegern im Wege von schifffahrtspolizeilichen Vollzugsmaßnahmen ergaben, da keine bootszugehörigen Ansprechpartner anzutreffen oder zu ermitteln waren. Die Lösung dieses Problems soll mit dieser Verordnung erreicht werden.

Frage 2:

In welcher Form wurden der Senat oder die ihm nachgeordneten Behörden über die geplante Verordnung informiert? Gab es dabei die Aufforderung, Stellung zu nehmen? Falls ja: Welche Stellungnahmen wurden seitens des Landes abgegeben? (Bitte um Darstellung der wesentlichen Aussagen bzw. Positionierungen zu den Inhalten der Verordnung)

Antwort zu 2:

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) wurde gemäß Schreiben des BMDV vom 18.12.2023 über die geplante Verordnung informiert und zugleich zur Abgabe einer Stellungnahme hierzu aufgefordert. In diesem Bereich können die Stilllieger eine Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs darstellen, wonach die SenMVKU in ihrer Stellungnahme die vorgeschlagenen Maßnahmen des Bundes grundsätzlich begrüßt. Grundlegend ist der Senat für jede Veränderung offen, die zur Erreichung einer besseren Situation auf dem Gewässer führt.

Frage 3:

Wie wirkt sich die neue Verordnung auf die verschiedenen Abschnitte der Spree und der anliegenden Gewässer innerhalb der Berliner Landesgrenzen aus? (Bitte um Aufschlüsselung nach dem jeweiligen Gewässer bzw. den jeweiligen Bundes- und Landeswasserstraßen)

Antwort zu 3:

Die Benutzung der Wasserflächen wird in den betroffenen Abschnitten eingeschränkt. Die zum 01.06.2024 in Kraft getretene Verordnung trifft Regelungen über ein Stillliegeverbot und das bemannte Stillliegen in den im Anhang zu § 1 der Verordnung genannten Gewässerabschnitten. Daten, die Rückschlüsse zu den Auswirkungen der Verordnung auf einzelne Gewässerabschnitte zulassen, liegen aktuell nicht vor.

Frage 4:

Inwieweit wurden betroffene Schiffe bzw. deren Eigentümer*innen im Vorfeld seitens des Senats über die neue Verordnung und deren Regelungen informiert? Gab oder gibt es Übergangsfristen bei der Umsetzung, etwa in den Fällen, die neuerdings als Verstöße gelten?

Antwort zu 4:

Die dort liegenden Schiffe liegen in Bereichen, in denen grundsätzlich ein Liegeverbot für ein dauerhaftes Stillliegen existiert. Neue Verordnungen und Gesetze werden im zuständigen Amtsblatt veröffentlicht. Die hier benannte Verordnung sieht keine Übergangsfrist vor.

Frage 5:

Inwieweit wurden die betroffenen Verbände vom Senat über die Neuregelungen informiert oder im Vorfeld bei der Ausgestaltung der Verordnung eingebunden?

Antwort zu 5:

Die hiesige Verordnung ist eine Verordnung des Bundes. Sie wurde daher vom BMDV erlassen. Das BMDV entscheidet selbständig, wen es in den Gesetzgebungsprozess mit einbezieht.

Frage 6:

Welche Arten von Booten bzw. Schiffen sind in Berlin von der Neuregelung betroffen? (Bitte aufschlüsseln nach Nutzungsarten wie z.B. Hausboote, Kulturflöße, touristische Nutzungen, etc. und deren jeweiliger Anzahl)

Antwort zu 6:

Es sind grundsätzlich alle Boote betroffen, die sich in diesem Bereich aufhalten, weil die Verordnung nicht nach dem Bootstyp differenziert. Es wird keine Statistik geführt, welche Bootstypen und welche jeweilige Anzahl vom jeweiligen Bootstyp sich im Anwendungsbereich der Verordnung befinden.

Frage 7:

Inwiefern sind Gefährte für Angler*innen und Wassersporttreibende betroffen und wie soll die Ausübung dieser Sportarten weiterhin sichergestellt werden?

Antwort zu 7:

Es stehen im Land Berlin weiterhin ausreichende Wasserflächen für die Gefährte von Wassersporttreibenden und Angelnden zur Verfügung. Grundsätzlich sind auch Fahrzeuge betroffen, die für die Ausübung der Angelfischerei genutzt werden können. Während des Stillliegens außerhalb von genehmigten Liegeplätzen muss sich nach dem Verordnungstext auf den betreffenden Wasserflächen ständig eine beaufsichtigende Person an Bord aufhalten.

Frage 8:

Inwiefern sind Kulturprojekte, wie z.B. Film- oder Musikangebote auf dem Wasser, betroffen und wie sollen diese Unternehmungen weiterhin sichergestellt werden?

Antwort zu 8:

Eine Betroffenheit von Kulturprojekten auf dem Wasser liegt nicht vor, wenn stets ein Ansprechpartner an Bord angetroffen werden kann.

Frage 9:

Wie stellt sich das Genehmigungsverfahren der Senatsverwaltung für Verkehr für das „unbemannte Stillliegen“ dar? Welche Anforderungen und Auflagen gibt es für eine solche Genehmigung? Inwiefern plant der Senat, die zu erleichtern?

Antwort zu 9:

Für das Ankern von Booten und Schiffen in Bundeswasserstraßen wird keine gesonderte Genehmigung der Wasserbehörde benötigt, da das Ankern Bestandteil der Nutzung der Wasserfläche zu Schifffahrtzwecken ist. Das Ankern in Bundeswasserstraßen ist für 24 Stunden erlaubt. Für längeres Festliegen benötigt der/die Schiffs- oder Bootsbesitzer/-in einen Festmacherdalben, der von der Wasserbehörde genehmigt werden muss. Steganlagen mit Festmacherdalben für Sportboote sind ein Sonderfall, da die Zuständigkeit für die Genehmigung dieser Anlagen beim örtlich betroffenen Bezirksamt liegt. Das jeweilige beantragte bauliche Vorhaben wird auf seine Zulässigkeit überprüft. Sofern eine Genehmigungsfähigkeit für die zu beurteilende wasserbauliche Anlage gegeben ist, wird eine Genehmigung nach den §§ 62 ff. Berliner Wassergesetz mit den notwendigen, auf den Einzelfall bezogenen Auflagen erteilt.

Frage 10:

Was unternimmt der Senat, um sog. Schrottboote aus den Berliner Gewässern zu entfernen? Wie geht der Senat gegen Eigentümer*innen von Schiffen vor, denen unabhängig von den Inhalten der neuen Verordnung Regelverstöße zur Last gelegt werden, wie z.B. die Verunreinigung von Gewässern, das Befahren von geschützten Uferbereichen o.ä.?

Antwort zu 10:

Grundsätzlich sind Schrottboote von ihren Eigentümern/-innen zu entfernen. Die SenMVKU ist für den Gewässerschutz und für die Einhaltung der Gewässer zuständig. Bei Gefahr im Verzuge durch Gewässerverunreinigungen, (insbesondere Öle, Treibstoffe, abgebrannte Materialien, Feuerwehrlöschmittel usw.), wird sie im Rahmen der Gefahrenabwehr tätig und ordnet unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die geeignete, erforderliche und angemessene Maßnahme, die den legitimen Zweck (hier Gewässerreinigung) beinhaltet, an. Das gilt auch dann, wenn keine verantwortliche Person festzustellen ist bzw. ermittelt werden kann. In letztgenanntem Fall übernimmt außerhalb der Gefahrenabwehr der für die Gewässerunterhaltung der SenMVKU zuständige Bereich die Entsorgung der herrenlosen Schrottboote im Gewässer gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz Berlin, sofern diese zweifelsfrei als Abfall deklariert werden können. Der Wasserschutzpolizei Berlin obliegt die Überwachung von verkehrs- und zulassungsrechtlichen Vorschriften.

Sofern sich Objekte innerhalb der Fahrrinne einer Bundeswasserstraße befinden und hierdurch die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigt wird, entscheidet das hierfür zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt WSA Spree/Havel in eigener Zuständigkeit über die Beräumung.

Frage 11:

Was unternimmt der Senat, um jenseits der Regelungen für die Schifffahrt den ökologischen Zustand der Berliner Wasserstraßen zu verbessern?

Antwort zu 11:

Die Klärwerke der Berliner Wasserbetriebe werden sukzessive mit weitergehenden Reinigungsstufen zur Reduktion von Phosphor und Spurenstoffen ausgestattet, um die Massenentwicklung von Cyanobakterien (Blualgen genannt) zu begrenzen. Das Wasser wird hierdurch klar, die Biodiversität nimmt zu. Eine mögliche Verkräutung durch Wasserpflanzen in den Wasserstraßen wird durch geringe Nährstoffeinträge langfristig zurückgehen.

Um die Überläufe der Mischkanalisation in die Gewässer mit in der Folge sauerstoffzehrender Prozesse zu reduzieren, haben das Land Berlin und die Berliner Wasserbetriebe stadtweit gut 300.000 m³ Stauraum geschaffen. Ein ergänzendes Sanierungsprogramm für das Mischsystem ist in Planung. Auch durch umgesetzte und in Planung befindliche Anlagen zur Regenwasserbehandlung im Trennsystem sowie dezentrale Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen werden insbesondere der Sauerstoffgehalt in den Gewässern verbessert und der Eintrag von Nähr- und Schadstoffen gesenkt.

Der Bedarf an strukturverbessernden Maßnahmen in der Spree und den Kanälen wurde im Rahmen eines Gewässerentwicklungskonzepts (Müggelspree/Müggelsee) sowie eines Maßnahmenkonzepts (Spree und Kanäle) hergeleitet. Im Rahmen von Baumaßnahmen an Gewässerufeln im Eigentum des Landes Berlin werden nach Möglichkeit strukturverbessernde Maßnahmen umgesetzt.

Frage 12:

Was plant der Senat für die Zeit nach dem regulären Auslaufen der Verordnung am 31. Mai 2027, um das Stillliegen auf den Gewässern in Berlin zu regeln, etwa in Form von Anker- und Stillliegelizenzen?

Antwort zu 12:

Erfahrungen, die durch das Wirken der neuen Verordnung gewonnen werden können, werden in den Entscheidungsprozess des Senats über künftige Regelungen auf den Gewässern in Berlin ihre Berücksichtigung finden.

Frage 13:

Verfügt der Senat über sonstige Informationen oder Kenntnisse, die im Zusammenhang mit dem Gegenstand dieser Schriftlichen Anfrage ebenfalls von Belang sind – und falls ja, welche?

Antwort zu 13:

Nein.

Frage 14:

Falls eine Bezirksverwaltung bei der Beantwortung involviert war, welche Frist mit wie vielen Tagen wurde zur Beantwortung der Frage(n) gesetzt? (Bitte jeweils den genauen Zeitraum angeben - ggf. einzeln für die oben gestellten Fragen, falls unterschiedlich)

Antwort zu 14:

Bezirksverwaltungen waren bei der Beantwortung nicht involviert.

Berlin, den 08.07.2024

In Vertretung
Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt