



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Hölck & Kianusch Stender (SPD)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)**

Stillgelegte und verlassene Wasserfahrzeuge in Schleswig-Holstein

Vorbemerkung der Fragensteller:

In Häfen und Gewässern können dauerhaft stillgelegte oder aufgegebene Wasserfahrzeuge zu erheblichen Problemen führen, etwa durch das Austreten von Schadstoffen, die Entstehung von Mikroplastik, Beeinträchtigungen der Schifffahrtssicherheit sowie zusätzliche Belastungen für Hafenbetreiber und Kommunen. Sind solche sogenannten „Schrottboote“ erst einmal gesunken, ist ihre Bergung regelmäßig mit erheblichem finanziellem Aufwand und hohem personellen Einsatz verbunden.

1. Sind der Landesregierung Fälle von dauerhaft stillgelegten, aufgegebenen oder nicht mehr seetüchtigen Wasserfahrzeugen („Schrottboote“) in Häfen oder Gewässern Schleswig-Holsteins bekannt, und wenn ja: in welchem Umfang (Fallzahlen, betroffene Regionen oder Häfen)?

Antwort:

Der Landesregierung sind solche Fälle bekannt. Eine statistische Erhebung zur Anzahl solcher Fahrzeuge findet durch die Wasserschutzpolizei (WSP SH) nicht statt. Bei Feststellung solcher Fahrzeuge wird den zuständigen Gefahrenabwehrbehörden / Hafenämtern unverzüglich berichtet. Dabei ist

festzustellen, dass der Schwerpunkt der Feststellungen solcher Wasserfahrzeuge die Häfen an der Ostseeküste bilden.

2. In welchem rechtlichen Rahmen bewegen sich Hafenbetreiber, Kommunen oder Wasserbehörden derzeit bei der Beseitigung oder Sicherung solcher Boote, und wo sieht die Landesregierung bestehende Zuständigkeits- oder Regelungslücken?

Antwort:

Sicherung und Beseitigung solcher Boote dienen der Gefahrenabwehr. Die Gefahrenabwehr ist in den hierfür erlassenen Gesetzen und Verordnungen geregelt. Generell obliegt die Gefahrenabwehr den Ordnungsbehörden und der Polizei (§ 163 LVwG). Ordnungsbehörden sind auch die Ministerien im Rahmen ihres Geschäftsbereichs (§ 164 LVwG). Die Regelungen des Landesverwaltungsgesetzes kommen nur zur Anwendung, wenn spezialgesetzliche ordnungsrechtliche Regelungen fehlen. Nur in diesen Fällen lassen sich Handlungsbefugnisse direkt aus der gefahrenabwehrrechtlichen Generalklausel des LVwG ableiten (§ 173 LVwG). Vorrangig zu prüfen sind daher zunächst spezialgesetzliche Gefahrenabwehrregelungen aus dem Bereich des Hafen- und Umweltrechts.

Zuvorderst ist darauf hinzuweisen, dass die Eigentümerinnen und Eigentümer selbst für einen rechtskonformen und verkehrssicheren Zustand ihrer Wasserfahrzeuge verantwortlich sind.

Behördlicherseits ist der rechtliche Rahmen komplex, weil die Thematik „Schrottschiffe“ unter verschiedenen rechtlichen Gesichtspunkten relevant wird und hier auch mehrere behördliche Zuständigkeiten bestehen können.

Unter verkehrsrechtlichen Aspekten können die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die Kreise und kreisfreien Städte als Wasserverkehrsbehörden, die Amtsverwaltungen, die Kreise und kreisfreien Städte und das Land als Hafenbehörden zuständig sein. Anknüpfungspunkt ist hierfür im Grundsatz immer die Gefährdung der Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs.

Im Hinblick auf die Gefährdung von Gewässern besteht eine Zuständigkeit der unteren Wasserbehörden. Soweit es sich bei den Schiffen rechtlich um Abfall handelt, sind die unteren Abfallbehörden zuständig. Eine Entsorgung der Schiffe als Abfall hat jeweils im Einklang mit den abfallrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen.

Hafenbetreiber sind meist privatrechtlich, gelegentlich auch öffentlich-rechtlich organisiert. Deren Betroffenheit kann sich bei den sogenannten „Schrottschiffen“ aus einer Störung des Nutzungsverhältnisses ergeben, indem Nutzungsentgelte nicht mehr gezahlt werden und blockierte Liegeplätze nicht mehr anderweitig genutzt werden können. Denkbar ist auch, dass Hafenbetreiber mit Bergungskosten belastet werden.

Aus Sicht der Landesregierung bestehen keine Regelungslücken. Die

besonderen Herausforderungen liegen darin begründet, dass hier eine Vielzahl von verschiedenen Akteuren betroffen ist und sich jeder Einzelfall unterschiedlich darstellen kann.

3. Steht die Landesregierung zu diesem Thema im Austausch mit Hafenbetreibern, Kommunen, Wasser- und Umweltbehörden oder anderen relevanten Akteuren, und wenn ja: mit welchen Ergebnissen?

Antwort:

Ja. Das MWVATT wird als oberste Hafenbehörde regelmäßig von den örtlichen Hafenbehörden über verschiedene Themen informiert, unter anderem auch über die Thematik der sogenannten „Schrottschiffe“.

Aufgrund der übergreifenden Betroffenheiten hat sich die Landesregierung des Themas angenommen und das MWVATT arbeitet federführend mit Unterstützung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes, des MEKUN und des MIKWS an Lösungsmöglichkeiten zu der Thematik.

4. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Landesregierung typischerweise bei der Sicherung, Bergung oder Entsorgung von aufgegebenen Wasserfahrzeugen, und wer trägt diese Kosten derzeit?

Antwort:

Die Kostentragungspflicht richtet sich nach der Verantwortlichkeit und liegt damit bei den Eigentümerinnen und Eigentümern der Wasserfahrzeuge. Sind diese nicht greifbar, verbleiben die Kosten notgedrungen bei der öffentlichen Hand, wobei es vom konkreten Einzelfall abhängt, wer die Kosten trägt. Es lässt sich hierzu keine allgemeingültige Aussage tätigen. Eine seriöse Kostenschätzung ist nicht möglich, weil die Kosten stark vom Einzelfall abhängen, nämlich u.a. von der Größe und dem Zustand der betroffenen Schiffe, der Lagesituation, dem betroffenen Gewässer und den zu treffenden Maßnahmen.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, Hafenbetreiber und Kommunen bei der Bewältigung dieses Problems organisatorisch, rechtlich oder finanziell zu unterstützen?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 3. Aufgrund der Vielzahl der möglichen Beteiligten ist zunächst ein gemeinsames Verständnis der jeweiligen Handlungsmöglichkeiten und Zuständigkeiten zu erreichen.

6. Prüft die Landesregierung derzeit Maßnahmen oder Konzepte, um das Entstehen neuer verlassener Wasserfahrzeuge zu verhindern, etwa durch

präventive Regelungen, strengere Auflagen oder verbesserte Kontrolle der Liegeplätze?

Antwort:

Ja. Das Land hat an den Bund die Anregung gerichtet, die Frage einer Versicherungspflicht für die Sportschifffahrt zu prüfen. Bei der Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten sollen auch gemeinsam unter Beteiligung der Hafenbehörden und Hafenbetreiber Ideen entwickelt werden, wie das Entstehen neuer verlassener Wasserfahrzeuge verhindert werden kann.