

BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND BERICHT

des Ausschusses für Landwirtschaft und Umwelt (6. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und CDU
- Drucksache 7/5598 -

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Wassergesetzes des Landes
Mecklenburg-Vorpommern (LWaG)

A Problem

Von den Fraktionen der SPD und CDU ist ein Gesetzentwurf zur Änderung des LWaG M-V mit der Absicht in den Landtag eingebracht worden, das Befahren von Gewässern mit elektrisch angetriebenen Booten außerhalb von Gebieten mit naturschutzrechtlichem Schutzstatus dem Gemeingebrauch gleichzustellen. In den Genuss der Neureglung sollten neben Anglerinnen und Anglern auch die Eigentümerinnen und Eigentümer von Bootsanlegestegen kommen. Zweck dieser Einschränkungen war es, eine nicht tolerierbare Zunahme des Nutzungsdrucks auf die Gewässer und die damit möglicherweise einhergehenden Beeinträchtigungen von Flora, Fauna und Habitaten zu begrenzen. Ziel des Rechtsetzungsverfahrens war es, dem Wunsch der Anglerschaft und anderer Interessenten entsprechend vornehmlich älteren Anglerinnen und Anglern die Ausübung ihrer Freizeitbeschäftigung zu erleichtern, ohne dass es gleichzeitig zu einer erheblichen Zunahme der touristischen Nutzung kommt. Der entsprechende Gesetzentwurf ist dem Agrarausschuss zur federführenden Beratung überwiesen worden.

B Lösung

Der Agrarausschuss hat die Annahme des Gesetzentwurfes in geänderter Fassung empfohlen. Die Änderungen betreffen die Streichung der Bestimmung in § 21 Abs. 1 Satz 2, wonach in Gebieten mit naturschutzrechtlichem Schutzstatus das Befahren von Gewässern mit elektrisch angetriebenen Booten nicht erlaubt sein sollte, die Aufhebung von § 21 Abs. 1 Satz 3, mit dem eine Gleichstellung von Anglerinnen und Anglern sowie Besitzerinnen und Besitzern von Bootsanlegestegen vorgenommen werden sollte, die Beseitigung eines grammatischen Fehlers in § 21 Abs. 3, eine Folgeänderung aus der Aufhebung von § 21 Abs. 1 Satz 3 in Absatz 7 sowie die Änderung von § 74, mit der ausgehend von den Erfordernissen der Prophylaxe der Afrikanischen Schweinepest das Betreten von Deichen im Rahmen der Jagdausübung gestattet wird.

Einstimmigkeit im Ausschuss**C Alternativen**

Hinsichtlich der Alternativen wird auf die während des Expertengesprächs seitens der Sachverständigen getroffenen Aussagen verwiesen.

D Kosten

Hinsichtlich der Kosten wird auf die während des Expertengesprächs seitens der Sachverständigen getroffenen Aussagen verwiesen.

Beschlussempfehlung

Der Landtag möge beschließen,

den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/5598 in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Schwerin, den 23. März 2021

Der Ausschuss für Landwirtschaft und Umwelt

Elisabeth Aßmann

Vorsitzende und Berichterstatterin

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Wassergesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG)*

Entwurf	Beschlüsse des 6. Ausschusses
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Wassergesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG)	Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Wassergesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG)
Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:	Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:
Artikel 1	Artikel 1
<u>§ 21 des Wassergesetzes</u> des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG) vom 30. November 1992 (GVOBl. M-V S. 669), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221, 228) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:	Das Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG) vom 30. November 1992 (GVOBl. M-V S. 669), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221, 228) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

* Die vom Agrarausschuss gegenüber dem Text des Gesetzentwurfes der Landesregierung beschlossenen Änderungen sind in der linken Spalte durch Unterstreichung gekennzeichnet, während die jeweilige Neufassung des Textes in der rechten Spalte durch Fettdruck hervorgehoben wird.

Entwurf1. Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Jede Person darf auf eigene Gefahr unter den Voraussetzungen des § 25 des Wasserhaushaltsgesetzes die oberirdischen Gewässer mit Ausnahme von Talsperren, Rückhalte- und Speicherbecken sowie des Einflussbereichs oberhalb und unterhalb wasserwirtschaftlicher Anlagen, von denen mindestens dreißig Meter Abstand zu halten ist, unentgeltlich zum Baden, nicht motorisierten Eissport, Befahren mit kleinen Wasserfahrzeugen ohne Motorkraft und zum Tauchen ohne Atemgeräte benutzen. Das Befahren oberirdischer Gewässer durch Personen, die einen gültigen Fischereischein und eine Angelerlaubnis für das zu befahrende Gewässer haben, mit kleinen Wasserfahrzeugen, die mit elektrischer Motorkraft betrieben werden, eine Motorleistung von höchstens einem Kilowatt sowie eine Wasserverdrängung von höchstens 1 500 Kilogramm aufweisen und höchstens eine Geschwindigkeit von sechs Kilometern in der Stunde erreichen, ist außerhalb von Natura 2000-Gebieten, Nationalparks, Biosphärenreservaten und Naturschutzgebieten dem Gemeingebrauch nach Maßgabe des Satz 1 gleichgestellt. Für Personen, die ein oberirdisches Gewässer von einem eigenen Liegeplatz an diesem Gewässer aus mit einem eigenen Wasserfahrzeug befahren, gilt Satz 2 entsprechend. Die Anlieger eines Gewässers haben zu dulden, dass kleine Wasserfahrzeuge um Stauanlagen oder sonstige Hindernisse herumgetragen werden. Verbots- und Ausnahmebestimmungen nach anderen Vorschriften, insbesondere naturschutzrechtliche Bestimmungen, bleiben unberührt.“

**Beschlüsse
des 6. Ausschusses**1. § 21 wird wie folgt **geändert**:**a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:**

„(1) Jede Person darf auf eigene Gefahr unter den Voraussetzungen des § 25 des Wasserhaushaltsgesetzes die oberirdischen Gewässer mit Ausnahme von Talsperren, Rückhalte- und Speicherbecken sowie des Einflussbereichs oberhalb und unterhalb wasserwirtschaftlicher Anlagen, von denen mindestens dreißig Meter Abstand zu halten ist, unentgeltlich zum Baden, nicht motorisierten Eissport, Befahren mit kleinen Wasserfahrzeugen ohne Motorkraft und zum Tauchen ohne Atemgeräte benutzen. Das Befahren oberirdischer Gewässer durch Personen, die einen gültigen Fischereischein und eine Angelerlaubnis für das zu befahrende Gewässer haben, mit kleinen Wasserfahrzeugen, die mit elektrischer Motorkraft betrieben werden, eine Motorleistung von höchstens einem Kilowatt sowie eine Wasserverdrängung von höchstens 1500 Kilogramm aufweisen und höchstens eine Geschwindigkeit von sechs Kilometern in der Stunde erreichen, ist dem Gemeingebrauch nach Maßgabe des Satz 1 gleichgestellt. Die Anlieger eines Gewässers haben zu dulden, dass kleine Wasserfahrzeuge um Stauanlagen oder sonstige Hindernisse herumgetragen werden. Verbots- und Ausnahmebestimmungen nach anderen Vorschriften, insbesondere naturschutzrechtliche Bestimmungen, bleiben unberührt.“

Entwurf

2. In Absatz 2 werden die Wörter „gleichen Voraussetzungen“ durch die Wörter „Voraussetzungen des § 25 des Wasserhaushaltsgesetzes“ ersetzt.

3. Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Absatz 1 gilt nicht für das Befahren von Seen, die weder im Eigentum von Körperschaften des öffentlichen Rechts stehen, noch von einem Gewässer durchflossen werden.“

4. In Absatz 4 werden in den Sätzen 1 und 2 die Wörter „bis 3“ jeweils durch die Wörter „und 2“ ersetzt.

5. Absatz 7 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Wasserbehörde kann im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde das Befahren von nicht schiffbaren Gewässern mit motorgetriebenen Wasserfahrzeugen über Absatz 1 Satz 2 und 3 hinaus durch Allgemeinverfügung oder im Einzelfall zulassen und dabei Nutzungsvorschriften für das Befahren erlassen, sofern dies die Ordnung des Wasserhaushalts erfordert; die §§ 12 und 13 des Wasserhaushaltsgesetzes gelten entsprechend.“

**Beschlüsse
des 6. Ausschusses**

b) In Absatz 2 werden die Wörter „gleichen Voraussetzungen“ durch die Wörter „Voraussetzungen des § 25 des Wasserhaushaltsgesetzes“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Absatz 1 gilt nicht für das Befahren von Seen, die weder im Eigentum von Körperschaften des öffentlichen Rechts stehen noch von einem Gewässer durchflossen werden.“

d) In Absatz 4 werden in den Sätzen 1 und 2 die Wörter „bis 3“ jeweils durch die Wörter „und 2“ ersetzt.

e) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Wasserbehörde kann im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde das Befahren von nicht schiffbaren Gewässern mit motorgetriebenen Wasserfahrzeugen über Absatz 1 Satz 2 hinaus durch Allgemeinverfügung oder im Einzelfall zulassen und dabei Nutzungsvorschriften für das Befahren erlassen, sofern dies die Ordnung des Wasserhaushalts erfordert; die §§ 12 und 13 des Wasserhaushaltsgesetzes gelten entsprechend.“

Entwurf

b) Nach Satz 2 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Bei der Wahrnehmung von Aufgaben der Gewässerunterhaltung, des Brand- und Katastrophenschutzes, des Rettungswesens und der Wasserschutzpolizei können motorgetriebene Wasserfahrzeuge eingesetzt werden, ohne dass es einer Zulassung bedarf.“

**Artikel 2
Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

**Beschlüsse
des 6. Ausschusses**

bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Bei der Wahrnehmung von Aufgaben der Gewässerunterhaltung, des Brand- und Katastrophenschutzes, des Rettungswesens und der Wasserschutzpolizei können motorgetriebene Wasserfahrzeuge eingesetzt werden, ohne dass es einer Zulassung bedarf.“

2. § 74 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 werden folgende Wörter angefügt:

„außer zur befugten Jagdausübung,“.

**Artikel 2
Inkrafttreten**

unverändert

Bericht der Abgeordneten Elisabeth Aßmann

I. Allgemeines

Der Landtag Mecklenburg-Vorpommern hat den Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und CDU auf Drucksache 7/5598 während seiner 104. Sitzung am 8. Dezember 2020 beraten und zur federführenden Beratung an den Agrarausschuss überwiesen.

Der Agrarausschuss hat in seiner 68. Sitzung am 21. Januar 2021 für den 22. Februar 2021 (69. Sitzung) die Durchführung eines Expertengesprächs beschlossen.

Zu diesem waren nachstehende Vereine und Verbände geladen:

als Interessenvertretungen der Anglerinnen und Angler:

- der Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. (LAV),
- der Kreisanglerverband Neustrelitz e. V.,
- der Kreisanglerverband Parchim und Umgebung e. V.,

als kommunale Landesverbände:

- der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V. (LKT),
- der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. (StGT),

als Interessenvertretungen des Tourismus:

- Bundesverband der Wassersportwirtschaft e. V.,
- Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.,

als weitere Auskunftspersonen:

- der Bund für Umwelt und Naturschutz e. V., Landesverband Mecklenburg-Vorpommern (BUND),
- die untere Wasserbehörde des Landkreises Mecklenburgische-Seenplatte (Landkreis MSE) und
- der Landesverband der Binnenfischer Mecklenburg-Vorpommern e. V.

Von diesen Vereinen und Verbänden haben sieben vorab schriftliche Stellungnahmen zu dem beschlossenen Fragenkatalog zugeleitet.

Der Agrarausschuss hat den Gesetzentwurf während seiner 70. Sitzung am 25. Februar 2021, seiner 71. Sitzung am 4. März 2021 sowie abschließend während seiner 72. Sitzung am 18. März 2021 beraten. Er hat dem Landtag einstimmig die Annahme des geänderten Gesetzentwurfes empfohlen.

II. Wesentliche Ergebnisse des Expertengesprächs

1. Notwendigkeit der Gesetzesänderung

Vom Kreisanglerverband Neustrelitz ist angemerkt worden, dass die bislang praktizierte Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für das Benutzen eines Elektromotors auf Antrag wenig zielführend sei. Weder die Genehmigungsbehörde noch die möglicherweise hinzugezogenen Interessenvertreter der Anglerschaft seien in der Lage zu beurteilen, ob eine Antragstellerin oder ein Antragsteller physisch in der Lage sei, ein Boot mit Rudern zu führen oder ob ein Boot mit Elektroantrieb benötigt werde. Vor diesem Hintergrund wäre anstelle von Ausnahmegenehmigungen eine gesetzliche Regelung wünschenswert, mit der jedermann gleichbehandelt würde.

Der Landesverband der Binnenfischer hat die Vereinheitlichung der Regelung zum Befahren von Gewässern mit Elektromotorbooten befürwortet. Derzeit bestehe die Situation, dass in einem Landkreis für ein Gewässer so entschieden werde und in dem anderen Landkreis ganz anders. Eine solche Verwaltungspraxis verärgere die Betroffenen und sei oftmals nicht nachvollziehbar. Antragstellerinnen und Antragsteller seien so dem Urteilsvermögen der jeweiligen Sachbearbeiterin/des jeweiligen Sachbearbeiters ausgeliefert. Je nachdem, wie diese/dieser entscheide oder Sachverhalte beurteile, werde eine Genehmigung erteilt oder nicht.

Für den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte stelle die derzeit geltende Bestimmung (§ 21 Abs. 7 LWaG M-V) eine praktikable Regelung dar, die es den Gebietskörperschaften erlaube, das Befahren von Seen über Allgemeinverfügungen oder Einzelgenehmigungen zu ermöglichen. Deshalb werde die im Gesetzentwurf auf Drucksache 7/5598 vorgeschlagene Änderung nicht befürwortet. Da lediglich 8 % der gesamten Seenfläche des Kreises unter die Neuregelung fielen, seien jedoch mit Ausnahme eines erheblich höheren Verwaltungsaufwandes keine gravierenden Auswirkungen zu erwarten.

Der Bund Mecklenburg-Vorpommern hat als Zweck des Gesetzgebungsverfahrens die Schaffung einer Spezialregelung für wenige Nutzer identifiziert, die eher nicht gesetzlich, sondern mit einer Allgemeinverfügung erfolgen sollte. Es sei ein Widerspruch an sich, eine Regelung für eine kleine Nutzergruppe treffen zu wollen und dafür den Gemeingebrauch zu erweitern. Eine näherliegende Lösung wäre aus Sicht des BUND, die bisherige Regelung beizubehalten und Allgemeinverfügungen zu erlassen oder Einzelgenehmigungen zu erteilen. Für Schutzgebiete könnte dann geprüft werden, welche Schutzziele dort relevant seien und wie diese im Einklang mit der Nutzung ständen. Damit an die Stelle der gerügten unterschiedlichen Handhabung in den einzelnen Landkreisen eine einheitliche Verwaltungspraxis trete, wäre allenfalls eine Landesregelung in Form einer Verwaltungsvorschrift hilfreich.

Für den Landesanglerverband sei eine Regelung vorstellbar, dass dort, wo generell eine Bootsnutzung gestattet sei, auch mit dem E-Motorboot gefahren werden dürfe. Dagegen wolle man nicht, dass über die Hintertür der Zulassung von E-Motoren das Befahren von Gewässern mit Booten eingeschränkt werde. Diese Auffassung ist vom Kreisanglerverband Parchim geteilt worden.

Der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern hat angemerkt, dass einer Gleichstellung von muskelbetriebenen Booten und solchen mit E-Antrieb einzig der Sachverhalt entgegenstehe, dass dies nach Ansicht des Verbandes definitiv zu einem erhöhten Nutzungsdruck führen werde. Man müsse deshalb einen vertretbaren Kompromiss finden. Entscheidend sei, dass der Nutzungsdruck nicht deutlich erhöht werde.

2. Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) für Rechtsetzungen

Von Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ist darauf hingewiesen worden, dass nach Auffassung der obersten Naturschutzbehörde für die Änderung einer Landschaftsschutzgebietsverordnung eine strategische Umweltprüfung durchzuführen sei. Es erschließe sich nicht, warum die Änderung der Rechtslage für sehr viele Gewässer offenbar nicht der SUP-Pflicht unterliege.

Der Kreisanglerverband Parchim und Umgebung hat betont, dass der Änderungsgesetzentwurf einzig und allein darauf abziele, dass das Befahren von Gewässern mit elektrisch angetriebenen Booten für die Seen zum Gemeingebrauch zu erklären, für die bereits Erlaubnisse für Ruderboote beständen. Aus diesem Grund werde die SUP-Pflicht für Rechtsetzungen hier als wenig sinnvoll angesehen.

Vom Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt ist erläutert worden, dass sich die zur SUP-Pflicht getroffenen Aussagen auf eine jüngere Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) bezögen. Diese richte sich gegen die in Deutschland vertretene landläufige Auffassung, naturschutzrechtliche Schutzregelungen unterlägen deshalb nicht der SUP-Richtlinie, weil im Gegensatz zur UVP-Richtlinie die Umsetzung der SUP-Richtlinie erhebliche positive Veränderungen bezwecken solle. Für die Schutzgebietsverordnungen sei nach Auffassung des Gerichts in Bezug auf die Bodennutzung eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen. Damit entstehe das Problem, dass dem Erlass von Schutzgebietsverordnungen eine SUP vorzuschalten sei. Momentan sei noch ein Vorlagebeschluss des Bundesverwaltungsgerichts beim EuGH anhängig, mit dem einige Fragen an den EuGH aufgeworfen worden seien. Wie das Verfahren im Einzelnen umzusetzen sei, das werde man abwarten müssen.

Auf die Frage aus der Fraktion der SPD, ob die mit der Änderung des LWaG M-V beabsichtigte Zulassung von E-Motorbooten dort, wo schon das Befahren mit motorlosen Booten erlaubt sei, aufgrund der Anforderungen des EuGH Gefahr laufen würde, beanstandet werden zu müssen, ist seitens des Ministeriums dargelegt worden, dass Regelungen nur für die Zukunft Wirkung hätten. Das Problem sei aber, dass unter rechtswidrigen Voraussetzungen zustande gekommene Rechtsakte nichtig seien. Es sei offen, inwieweit diese EuGH-Rechtsprechung auch für die Vergangenheit zurückwirke. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sei gerade dabei, die Option einer Bestandsschutz- oder Heilungsregelung zu prüfen.

Vom BUND ist bekräftigt worden, dass vor der Erweiterung der Nutzungen in Natura 2000-Gebieten eine Verträglichkeitsprüfung stattfinden müsse. Es sei zu prüfen, ob die Veränderung im Einklang mit den Schutzziele stehe. Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens wäre das kaum leistbar.

3. Auswirkungen der Nutzung von E-Motorbooten

3.1 Auf Gewässer, Flora und Fauna

Hinsichtlich der Belastung der Gewässer, der Ufer und des Bewuchses durch Wellenschlag und durch Aufwirbeln von Sediment mache es nach Auffassung des LAV keinen großen Unterschied, ob diese durch ein gerudertes/gepaddeltes Boot oder durch einen Schraubenantrieb mit E-Motor ausgelöst würden.

Der Kreisanglerverband Parchim und Umgebung hat mitgeteilt, dass das Betriebsgeräusch eines Elektromotors schon in zwei Metern Abstand von dem Boot nicht mehr wahrnehmbar sei. Man höre lediglich noch nur noch Wassergeräusch. Der Ruderschlag sei genauso laut, vielleicht sogar noch lauter, als der Elektromotor.

Vom LV der Binnenfischer ist der Hinweis gegeben worden, dass ein Ruderboot nebst Rudern von der Breite her einen größeren Einfluss auf das Gewässer ausübe als ein Boot mit einer kleinen Schiffsschraube.

Der Bundesverband der Wassersportwirtschaft hat hervorgehoben, dass sich für Gewässer nichts ändere, wenn sie anstelle eines Ruderkahns mit einem elektrisch betriebenen Boot befahren würden. Weder der Wellenschlag noch die Geräuschpegel seien höher. Möglicherweise sei die Geräuschbelastung bei einem elektrobetriebenen Motor sogar geringer, weil es keine Schlagwirkung auf die Wasseroberfläche gebe.

Der BUND hat geäußert, dass die Störung durch ein Boot mit einem Elektromotor von 1 kW der eines muskelbetriebenen Bootes ähnlich sei. Die Beeinträchtigung erfolge aber nicht nur durch das Motorgeräusch, sondern vielmehr durch die von der Anwesenheit des Menschen im Habitat ausgelösten Scheuchwirkung. Sie betreffe auch Tiere auf weit entlegenen Gewässerbereichen, die bislang kaum von Personen frequentiert gewesen seien. Der Verband hege die Befürchtung, dass sich infolge der Gesetzesänderung die Summe der Störungen durch sichtbare Menschen über die gesamte Fläche der Gewässer verteile, was auch für Gewässerteile gelte, die vorher kaum angefahren worden seien. Bislang ungestörte Lebensräume würden dann gestört.

3.2 Nutzungsdruck auf die Gewässer

Der LAV hat die Annahme dementiert, es käme im Falle der Zulässigkeit des Befahrens von Gewässern in Natura 2000-Gebieten zu einem „Massenansturm“ auf die Flüsse und Seen. Man wolle keineswegs, dass es durch die Benutzung von Elektromotoren zu einer wesentlich höheren Belastung der Gewässer in unterschiedlichster Form komme. Es sei sein Anliegen, diesbezüglich bestehende Vorbehalte auszuräumen. Ein Elektromotor mit der im Entwurf normierten Leistungsbegrenzung reiche zum Antrieb eines Bootes völlig aus.

Dem ist seitens des Kreisanglervereins Neustrelitz beigespflichtet worden: Die Anglerinnen und Angler würden dafür Sorge tragen, dass mit der Neuregelung kein Missbrauch getrieben werde. Der Verband hat die Erwartung geäußert, dass die Freigabe von Gewässern für das Befahren mit E-Motorbooten die Entwicklung des Angeltourismus fördern werde. Angelfreundinnen und Angelfreunde, die bislang nach Skandinavien gereist seien, um ihrer Passion zu frönen, würden in Mecklenburg-Vorpommern bleiben und hier angeln. Man müsse aber keine Angst haben, dass Massen an Booten mit Elektro-Antrieb dort auf den Gewässern fahren würden, wo das erlaubt sei.

Der Kreisanglerverband Parchim und Umgebung geht nicht davon aus, dass sich angesichts der Neuregelung zahlreiche Petrijünger und -jüngerinnen einen neuen Angelkahn mit Elektromotor zulegen würden. Gängige Praxis sei vielmehr, dass Anglerinnen und Angler, die ein Boot mit Elektromotor besitzen, dieses an andere Angelfreunde ausleihen würden. In Kenntnis dessen wolle der Verein für ältere Anglerinnen und Angler eine Ausleihmöglichkeit für elektromotorgetriebene Boote initiieren. Zu diesem Zwecke werde zunächst ein Elektromotor nebst Lade-station angeschafft, sodass zunächst nur ein Boot an Nichtrudrerinnen/Nichtrudrerer ausgeliehen werden könne. Auf diesem Wege könne man eine große Personenzahl bedienen die sich sonst vielleicht selbst einen Motor gekauft hätte.

Vom Landesverband der Binnenfischer ist dargelegt worden, dass mit keiner wesentlichen Zunahme des Bootsverkehrs gerechnet werden müsse, wenn E-Boote überall dort fahren dürften, wo Rudern erlaubt sei. Ein nicht zu vernachlässigender Aspekt sei dabei der nicht unerhebliche Anschaffungspreis für elektrische Bootsmotoren sowie die dazugehörigen Batterien.

Der BUND hat seinen Standpunkt mitgeteilt, dass infolge der Gesetzesänderung der Nutzungsdruck deutlich steigen werde. Das sei schon deshalb zu vermuten, weil das Befahren der Gewässer der Forderung der Anglerschaft entsprechend durch eine technische Lösung erleichtert werde. Diese Erleichterung könne dann dazu führen, dass dann in größerer Zahl und häufiger mit dem Boot auf den Gewässern gefahren werde. Aus der Sicht des Naturschutzes sei eine Zunahme der Anzahl der Nutzer kritisch zu bewerten.

3.3 Gewässerkontamination im Havariefall

Der Kreisanglerverband Parchim und Umgebung hat dargelegt, dass dem aktuellen Stand der Technik entsprechende E-Bootsmotoren mit einer Leistung unter 1 kW mit gekapselten Batterien ausgestattet seien, die hinsichtlich der Umweltgefährdung in keiner Weise mit einem Verbrennungsmotor und dessen Benzintank vergleichbar seien. Selbst wenn der Angelkahn kentern sollte, was nicht oder nur äußerst selten vorkomme, bleibe das folgenlos. Da der E-Motor am Spiegel des Bootes befestigt sei, falle auch dieser nicht ins Wasser. Da sich die Batterie in einem geschlossenen Behältnis befinde, komme es zu keiner Kontamination.

4. Gesetzesfolgen

4.1 Verwaltungs- und Kontrollaufwandaufwand

Nach Ansicht des Städte- und Gemeindetages Mecklenburg-Vorpommern e. V. könne bei 8 % durch die Gesetzesänderung betroffener Gewässerfläche von Gemeingebrauch keine Rede sein. Vielmehr handele es sich um eine Spezialregelung für einen ganz kleinen Teil der Gewässer, die zu einer erheblichen Steigerung der Bürokratie führe.

Der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V. hat kritisiert, dass der Verwaltungsmehraufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen für die Angler stehe.

Der Kreisanglerverband Parchim und Umgebung hat entgegen der Auffassung des Landkreises MSE infolge der Neuregelung sogar eine Verwaltungseinsparung ausgemacht, weil es absehbar weniger Anträge auf die Genehmigung von Elektromotorbooten geben werde als in der Vergangenheit. Allerdings würden dadurch auch die entsprechenden Gebühreneinnahmen wegfallen.

Vom Landesverband der Binnenfischer ist davon ausgegangen worden, dass mit der Gesetzesänderung eine Entbürokratisierung einhergehe. Es sei nicht nachvollziehbar, wie ausgehend von der Neuregelung ein höherer Verwaltungsaufwand entstehen solle.

5. Detailfragen des Gesetzentwurfes

5.1 Ausschluss von Schutzgebieten (LSG)

Der Landesanglerverband hat die Bedenken der Angler bezüglich des Ausschlusses von FFH-Gebieten aus dem Geltungsbereich des 3. ÄndG LWaG M-V bekräftigt. Es gehe dem Landesverband darum zu erreichen, dass auch in Schutzgebieten ein Befahren von Gewässern mit Elektro-Motorbooten weitestgehend möglich sein müsse. Zu diesen Gewässern gehörten zahlreiche Flussläufe in Mecklenburg-Vorpommern von der Quelle bis zur Mündung (Recknitz, Trebel, Peene, Warnow, Schaale, Sude u. v. a. m.). Es ist darauf hingewiesen worden, dass es in bestimmten Bereichen Gewässerabschnitte und -bereiche gebe, die für die Angler uninteressant seien. Durch diese würden Beeinträchtigungen von Flora und Fauna schon ausgeschlossen. Andere Gewässer seien so klein, dass es keinen Sinn mache, diese mit Booten gleich welcher Art zu befahren. Hinzu komme, dass einige Natura 2000-Gewässer (z. B. Bodden und Wismarbucht) Bundeswasserstraßen seien, auf denen sogar Boote mit Verbrennungsmotoren fahren dürften. Schon damit werde die pauschale Herausnahme von Natura 2000 aus dem Geltungsbereich der Novelle ad absurdum geführt. Da in zahlreichen Landschaftsschutzgebieten, die den niedrigsten naturschutzfachlichen Schutzstaus hätten, meist schon Boote zugelassen seien, würde der Elektromotor keine zusätzliche Belastung mit sich bringen.

Der Kreisanglerverband Parchim und Umgebung hat sich mangels Plausibilität gegen einen Ausschluss von Natura 2000-Gebieten von der E-Boot-Nutzung ausgesprochen. Schon von der Fläche her seien diese viel zu groß und überschritten sich teilweise mit Landschaftsschutzgebieten. Mit Blick auf die LSG hat dessen Vertreter ausgeführt, dass deren Schutzgebietsverordnungen allesamt einen Passus enthielten, wonach Motorboote ungeachtet ihrer Antriebsart nicht erlaubt seien. Obwohl eine gesetzliche Regelung gegenüber einer Verordnung höher-rangiges Recht sei, stelle niemand deren Gültigkeit in Frage.

Für den Landesverband der Binnenfischer werde mit der Neuregelung Rechtssicherheit geschaffen. Viele Fragen seien in den Schutzgebietsverordnungen geregelt, die allerdings kaum jemand genau kenne. Darum sehe er die einheimischen und Gastanglerinnen und -angler in der Pflicht, sich die erforderlichen Kenntnisse anzueignen. Der Erwerb von Angelerlaubnissen biete dazu eine gute Gelegenheit, und zwar nicht nur bezüglich des LFischG M-V, sondern auch in Bezug auf die naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen.

Der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. hat den Standpunkt vertreten, dass Schutzgebiete rechtlich vom Gemeingebrauch prinzipiell nicht ausgenommen seien. Es sei Aufgabe der Schutzgebietsverordnungen, im Einzelfall klarzustellen, inwieweit der Gemeingebrauch eingeschränkt werde. Insofern plädiere der kommunale Spitzenverband dafür, zur Wahrung der Übersichtlichkeit und Einheitlichkeit von einem Ausschluss der Schutzgebiete abzusehen. Mangelnder Kenntnis der Schutzgebietsverordnungen könne dadurch begegnet werden, dass die örtlichen Ordnungsbehörden an den Gewässern Hinweistafeln aufstellten, denen zu entnehmen sei, welche Handlungen an und auf den Gewässern erlaubt und welche verboten seien.

Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte hat die auf Drucksache 7/5598 enthaltene Regelung positiv bewertet, Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparks und Biosphärenreservate vom Befahren mit E-Motorbooten ausdrücklich auszunehmen. Als problematisch werde jedoch angesehen, dass die Ausnahme zwar naturschutzrechtlich geschützte Gebiete betreffe, berichtspflichtige Gewässer nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie jedoch nicht. Diese sollten ebenfalls einen besonderen Schutzstatus erhalten.

Der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V. sowie der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte haben ausgehend von der Regelung in § 21 LWaG M-V, wonach bisherige Verordnungen unberührt bleiben, die Auffassung vertreten, dass Landschaftsschutzgebiete auf jeden Fall geschützt werden müssten. Hinsichtlich der Forderung, den Schutz für Landschaftsschutzgebiete generell aufzuheben und dort Elektromotoren zuzulassen, hat der kommunale Landesverband zu bedenken gegeben, dass man seinerzeit bei Erlass der Landschaftsschutzgebietsverordnungen die aktuell beabsichtigte Änderung hinsichtlich des Gemeingebrauchs im Wassergesetz nicht habe voraussehen können. Der sich auf diese Weise ergebende Widerspruch werde naturschutzrechtlich für sehr kritisch gehalten.

Der BUND hat es als unbedingt notwendig bezeichnet, Schutzgebiete von der allgemein formulierten Elektrobootnutzung auszunehmen. Für viele Natura 2000-Gebiete gebe es bisher keine Schutzgebietsverordnungen, die die einzelnen Ge- und Verbote regelten. Für die meisten Natura 2000-Gebiete bestehe das Schutzziel darin, Spezieis und Habitate zu erhalten, die besonders anfällig gegenüber Störungen seien und die störungsarme Lebensräume benötigten. Fischotter seien zwar im Allgemeinen relativ störungsunempfindlich, aber im Bereich ihrer Fortpflanzungsstätte könnten sie Störungen gar nicht gebrauchen.

Weitere Beispiele seien Eisvogel, Gänsesäger oder verschiedenen Entenarten, die störungsempfindlich seien. Für den Erhalt dieser Arten und ihrer Lebensräume seien Schutzgebiete ausgewiesen worden und in diesen Schutzgebieten sei es unbedingt nötig, dass sie vor Störungen geschützt würden.

5.2 Gleichstellung von Anglerinnen und Anglern sowie Stegbesitzerinnen und Stegbesitzern

Der StGT hat als Treiber des Verwaltungsaufwandes insbesondere § 21 Abs. 1 Satz 3 ausgemacht, der Eigentümerinnen und Eigentümer/Besitzerinnen und Besitzer mit eigenem Liegeplatz/Anlegesteg und Wasserfahrzeug den Anglerinnen und Anglern gleichstelle. Aus diesem Grunde werde die Regelung für bedenklich angesehen. Für die zuständigen Behörden sei nicht kontrollierbar, ob eine auf dem Gewässer angetroffene Person über einen eigenen Anlegeplatz verfüge oder nicht. Genauso verhalte es sich mit der Frage, ob das Boot Eigentum des Benutzers oder der Benutzerin sei oder nicht. Die betreffenden Bestimmungen des Änderungsgesetzes müssten entsprechend nachgebessert werden. Das Hauptproblem sei, dass die unteren Wasserbehörden und die unteren Naturschutzbehörden nicht über eigene Wasserfahrzeuge verfügten, die für Kontrollen genutzt werden könnten. Für die Ahndung von Verstößen gegen Befahrensregelungen zeichne die Wasserschutzpolizei des Landes verantwortlich. Sofern den Landkreisen der geschilderte Kontrollaufwand entstehe, müsste dieser durch das Land mitfinanziert werden. Es käme zu einem zusätzlichen Aufwand von Bürokratie, der ausweislich der Begründung des Gesetzentwurfes gerade vermieden werden solle.

Der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V. hat bekräftigt, dass es für die unteren Behörden nicht praktikabel sei zu klären, ob das Befahren eines Gewässers mit dem eigenen Boot oder vom eigenen Steg aus erfolge. Es gebe Regelungslücken bei der Frage der Zuständigkeiten für die Kontrolle. Offen sei, welche kommunale Behörde (untere Wasserbehörde, untere Wasserverkehrsbehörde) die Kontrolle vorzunehmen und den Mehraufwand zu schultern habe.

Als sehr problematisch und schwer kontrollierbar sehe der BUND die im bisherigen Entwurf enthaltene Regelung an, dass auch Inhaberinnen und Inhaber von Liegeplätzen die Möglichkeit haben sollen, Gewässer mit E-Motorbooten zu befahren. Ein Fischereischein könne auf Nachfrage einer kontrollierenden Behörde vorgezeigt werden. Über das Eigentum an einem Liegeplatz gebe es einen solchen Nachweis nicht. Durch die Option, ein Gewässer mit einem elektrischen Antrieb befahren zu dürfen, werde der Druck steigen, anstelle eines Vereinsliegeplatzes einen eigenen Liegeplatz anzustreben. Deswegen finde der BUND es problematisch, Liegeplatzinhaber in diese Gruppe der Bevorteilten aufzunehmen.

5.3 Gleichbehandlung aller Gewässer

Hauptkritikpunkt sei für den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte, dass unterschiedliche, kaum vergleichbare Gewässer per Gesetz gleichgestellt werden sollten. Für jedes Gewässer beständen unterschiedliche Schutzbedürfnisse, die eine Einzelfallprüfung erforderlich machten. Das sei insbesondere bei Betroffenheit sensibler Organismen - wie z. B. Wasservögel - der Fall. Man könne nicht per Gesetz verfügen, dass alle Gewässer mit E-Booten befahren werden könnten.

Der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V. hat diese Ansicht geteilt: Er sehe keinen Grund für die Schaffung einer landeseinheitlichen Regelung. Hauptkritikpunkt sei, dass der kommunalen Verwaltung per Gesetz Aufgaben übertragen werden sollten, die nicht praktikabel seien. Der Verwaltungsaufwand werde für die Landkreise deutlich höher, als wenn die bestehenden Regelungen beibehalten würden.

6. Über den Gesetzentwurf hinausgehende Regelungsbedarfe

Registrierung und Kennzeichnung von Booten mit E-Motor

Zur Wahrung der Kontrollierbarkeit hat sich der Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V. für eine Pflicht zur Registrierung und zur Kennzeichnung elektrobetriebener Wasserfahrzeuge ausgesprochen. Anderenfalls hätten die Behörden vor Ort keine Chance herauszufinden, wer da gerade jetzt mit welchem Boot auf welchem Gewässer unterwegs sei.

Ausgehend davon, dass die E-Bootsmotoren oftmals leistungstärker seien als 1 kW hat der Tourismusverband auf die Notwendigkeit verwiesen, die Kontrolle der Einhaltung der im Gesetzentwurf enthaltenen Maßgaben zu gewährleisten.

III. Wesentliche Ergebnisse der Beratungen im Agrarausschuss

Während der 70. Sitzung waren ausgehend von den Ergebnissen des Expertengesprächs als wesentliche Regelungsinhalte die Gleichstellung von mit Muskelkraft betriebenen Wasserfahrzeugen und Booten, die mit kleinem Elektromotor ausgestattet sind, als Aspekte des Gemeingebrauchs sowie die Gleichstellung von Anglern und Liegeplatzbesitzern bei der Nutzung von E-Motorbooten herausgearbeitet worden.

Des Weiteren sind die sich bei Beibehaltung des Gesetzentwurfes ergebenden Folgen - das Aufstellen von Hinweistafeln zur Information über gewässerspezifisch erlaubte Handlungen sowie Verbote gemäß Schutzgebietsverordnung, die Registrier- und Kennzeichnungspflicht für E-Boote sowie der für die kommunalen Gebietskörperschaften entstehende (und möglicherweise nicht zu realisierende) Kontroll- und Verwaltungsaufwand - erörtert worden.

Vor dem Hintergrund der Konnexität gemäß Artikel 72 Abs. 3 der Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (finanzieller Mehraufwandsausgleich bei Aufgabenübertragungen) ist vom Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt dargelegt worden, dass bei einer Beschränkung des Personenkreises, der in den Genuss der Neuregelung komme, auf die Inhaberinnen und Inhaber von Fischereischeinen und Touristenfischereischeinen auf das ganze Land gesehen ein akzeptabler Umfang erreicht werden könne.

Dieser Argumentation folgend haben die Fraktionen der SPD und CDU den Antrag gestellt, Satz 3 in § 21 Abs. 1 zu streichen, dem die Intention zugrunde gelegen hat, die Besitzerinnen und Besitzer von Bootsstegen den Anglerinnen und Anglern gleichzustellen.

Zudem haben die Koalitionsfraktionen zu Artikel 1 Nummer 1 beantragt, durch die Streichung der Wörter „außerhalb von Natura 2000-Gebieten, Nationalparks, Biosphärenreservaten und Naturschutzgebieten“ in § 21 Abs. 1 Satz 2 die Beschränkung des Gemeingebrauchs auf Gewässer ohne Schutzstatus aufzuheben und dadurch die Nutzung von Elektromotoren überall dort zu ermöglichen, wo das Befahren mit Ruderbooten erlaubt ist.

Zu Artikel 1 Nummer 3 ist von den Koalitionsfraktionen beantragt worden, bei § 21 Abs. 3 nach den Wörtern „öffentlichen Rechts stehen“ das Komma aufzuheben und dadurch eine grammatische Unrichtigkeit zu beseitigen.

Hinsichtlich Artikel 1 Nummer 7 haben die Fraktionen der SPD und CDU als Folge aus der Streichung von Satz 3 in § 21 Abs. 7 nach den Wörtern „über Absatz 1 Satz 2“ die Angabe „und 3“ veranlasst zu streichen.

Aus aktuellem Anlass - dem Seuchenzug der Afrikanischen Schweinepest (ASP), der inzwischen die benachbarte polnische Woiwodschaft Westpommern sowie das Nachbarbundesland Brandenburg erreicht hat - ist von den Koalitionsfraktionen der Antrag gestellt worden, § 74 Abs. 1 Satz 2 Nummer 2 LWaG M-V um die Wörter „außer zur befugten Jagdausübung,“ zu ergänzen, womit das Betreten von Deichen während der Jagd auf Schwarzwild ermöglicht wird.

Während der Beratung der Änderungsanträge ist der Agrarausschuss zu der Auffassung gelangt, dass die beantragte Ergänzung von § 74 deshalb nicht unter das Bepackungs- oder Aufsattlungsverbot fällt, weil beide Bestimmungen, sowohl § 21 als auch § 74, ungeachtet dessen, dass sie unterschiedliche Regelungskreise betreffen, Teil desselben Gesetzes sind.

Der Ausschuss hat die Einschätzung des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt zur Kenntnis genommen, dass der Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und CDU nicht den Vorgaben der am 30. Juli 2020 in Kraft getretenen „Verwaltungsvorschrift zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/958 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen bei Gesetzesinitiativen, Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften durch die Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern“ unterliegt und dass deshalb keine Prüfung vorzunehmen ist, ob, und wenn ja inwieweit, der Rechtsakt in die Freiheit der Berufsausübung eingreift.

Sämtliche Änderungsanträge sind vom Ausschuss ebenso wie die geänderten und unveränderten Bestimmungen, der geänderte Artikel 1, der unveränderte Artikel 2 sowie der geänderte Gesetzentwurf und die Überschrift, einstimmig angenommen worden.

Schwerin, den 23. März 2021

Elisabeth Aßmann
Berichterstatterin