

## **POSITIONSPAPIER DER FDP-FRAKTION: INFRASTRUKTUR FÜR WASSERSPORT UND WASSERTOURISMUS SICHERN – NEUES BETREIBERMODELL ETABLIEREN**

### **Der Infrastrukturverfall gefährdet die touristischen Wasserstraßen**

Der Verfall der Verkehrsinfrastruktur hat auch vor den 2.800 Kilometer überwiegend touristisch genutzten Nebenwasserstraßen des Bundes nicht haltgemacht. Durch eine Priorisierung der Mittel ist die Verwaltung verpflichtet, die knappen Haushaltsmittel dort einzusetzen, wo sie den größten volkswirtschaftlichen Nutzen erbringen - und das sind die Bundeswasserstraßen, auf denen der Güterverkehr gefahren wird. Daher würde die Forderung nach einem Aufwuchs der Haushaltsmittel für die Nebenwasserstraßen keinen Mehrwert generieren, denn selbst wenn es im Verkehrsetat zu enormen Umschichtungen kommen würde, bliebe für die Nebenwasserstraßen trotzdem kaum etwas übrig.

Die Situation hat sich geringfügig verbessert mit der letzten Änderung des Wasserstraßengesetzes, wo zumindest dort die touristisch und für die Freizeitschifffahrt genutzten Bundeswasserstraßen rechtlich gleichgestellt wurden. Doch ändert das nichts an der Verpflichtung durch die Bundeshaushaltsordnung (BHO). Im Einzelfall versucht das Verkehrsministerium mit Gutachtern den volkswirtschaftlichen Nutzen für eine Maßnahme an einer Nebenwasserstraße nachzuweisen, was aber meist sehr schwierig ist.

Aber auch an den Wasserstraßen im Eigentum der Bundesländer sieht es meist nicht besser aus, da auch die Länder sich mit der Ertüchtigung schwertun. Daher bietet sich auch die Übertragung der touristisch genutzten Nebenwasserstraßen auf die Länder nicht an. Auch sie würden den Unterhalt nicht finanzieren können und wollen die Wasserstraßen aus dem Grund auch gar nicht in landeseigener Verantwortung unterhalten, was die gescheiterten Verhandlungen zur Übertragung kleinerer Abschnitte in den letzten Jahren eindrucksvoll gezeigt haben.

Im Ergebnis führt das dazu, dass der Bund als Eigentümer teilweise nur noch seinen Verkehrssicherungspflichten nachkommen kann. Das führt dann im Ergebnis dazu, dass Schleusen gesperrt werden, Kanäle nicht mehr befahren werden können, Stege oder wie in Hörnum auf Sylt Teile eines bundeseigenen Hafens gesperrt werden müssen, damit die marode Infrastruktur nicht zur Gefahr für Dritte wird. Diese Situation beeinträchtigt zunehmend Wassersport und Wassertourismus in Deutschland, mit dem Risiko, dass das gesamte System der Nebenwasserstraßen in seiner Funktionsfähigkeit gefährdet wird.

Die gesamte Schifffahrt auf der Aller beispielsweise hängt an vier Schleusen aus der Kaiserzeit. Fällt eine davon aus, hat das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) keine andere Wahl, als die Schifffahrt auf der Aller zu verbieten.

### **„German Waterways“ - ein neues und unabhängiges Betreibermodell**

Eine Lösung scheint im jetzigen System nicht möglich. Das Bundesverkehrsministerium konnte noch nicht einmal sein Versprechen, einen eigenen Untertitel im Titel Bundeswasserstraßen für die Nebenwasserstraßen einzusetzen, erfüllen. Aus Sicht der Freien Demokraten könnte die Lösung in der Herauslösung der Nebenwasserstraßen aus der unmittelbaren Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und eine ausgabenneutrale Überführung in eine neue Organisationsform mit einem alternativen Betreibermodell und einer mittelbaren Bundesverwaltung bestehen.

Zu diesem Zweck bietet sich die Gründung einer Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) an, die mit den öffentlichen Aufgaben des Infrastrukturerhalts und Ausbaus der Nebenwasserstraßen per Gesetz betraut wird.

Als Vorbild kann die staatliche „British Waterways“ Behörde dienen, die bis 2012 die rund 3.500 Kilometer historische Binnenwasserstraßen in England und Wales verwaltet hat, bis sie im gemeinnützigen „Canal & River Trust“ aufgegangen ist.

Als Basisfinanzierung erhält die AöR dann eine jährliche Zuweisung aus dem Bundeshaushalt in Höhe der aktuellen Instandsetzungskosten der bundeseigenen Infrastruktur. Mit dem Bundesprogramm touristische Wasserwege steht dafür bereits heute ein Haushaltstitel im Etat des Bundesverkehrsministeriums zur Verfügung, der für diesen Zweck genutzt werden kann.

Der „German Waterways AöR“ werden in einem ersten Schritt die bundeseigenen Nebenwasserstraßen übertragen. Im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage eröffnet die neue Rechtsform als AöR die Möglichkeit, schrittweise auch landeseigene Gewässer auf Antrag der Länder in die gemeinsame Verwaltung und in den Betrieb mit aufzunehmen. Dadurch können im besten Fall ganze, zusammenhängende Wasserstraßennetze miteinander verknüpft werden. Und anders als bei einer unmittelbaren Bundesverwaltung wäre eine AöR berechtigt EU-Fördergelder in Anspruch zu nehmen, was eine weitere Finanzierungsquelle eröffnete.

Das neue Betreibermodell lässt aber auch neue Geschäftsmodelle beispielsweise über die Vergabe von Konzessionen zu. So wäre vorstellbar, dass interessierte Unternehmen oder Privatpersonen an Schleusen Eisdielen, Kioske oder Biergärten eröffnen, bei gleichzeitiger Übernahme des Schleusenbetriebs. Denkbar wäre auch die Vermietung

von an Wasserstraßen angrenzenden Flächen für Bootsvermietungen oder andere Wassersportaktivitäten. Dem Einfallsreichtum sind hier keine Grenzen gesetzt.

Die daraus generierten Miet-, Pacht- und Konzessionseinnahmen würden in der AÖR verbleiben und auf diese Weise der Verbesserung und Modernisierung der Infrastruktur zur Verfügung stehen.

Ein weiterer Baustein zur Finanzierung von „German Waterways AÖR“ kann die Einführung einer Nutzerfinanzierung für die Befahrung der touristischen Wasserstraßen darstellen. Eine solche Befahrensabgabe könnte erst ab einer gewissen Schiffsgröße greifen und dann nach Schiffsgrößen gestaffelt sein. Auch zeitliche Staffelungen nach Tages-, Monats- oder Jahresplaketten wären hier denkbar - Ausnahmen sollte es für muskelbetriebene Fahrzeuge geben. Für Sportschulen und Sportvereine könnte eine pauschale Abgabe für die genutzten Boote bereits Gegenstand der Miet-, Pacht- und Konzessionsverträge sein.

Mit dem neuen Betreibermodell wird sichergestellt, dass die entrichtete Nutzerfinanzierung nicht im Bundeshaushalt versickert, sondern direkt und zielgerichtet in die „German Waterways AÖR“ fließt und somit auch unmittelbar der wassertouristischen Infrastruktur und den weiteren Aktivitäten der Anstalt zugutekommt.

Eine schlanke Organisationsstruktur dürfte auch eine ganz andere Innovationskraft bei neuen Ideen für den Wassersport entwickeln, als es die heutigen behördlichen Strukturen können. Das könnten digitale Lösungen bei Voranmeldungen für Schleusungen oder digitale Wasserstraßenkarten nur für das Freizeitnetz sein. Auch eine gemeinsame touristische Vermarktung des Wasserstraßennetzes auf Messen oder auch international ist dadurch möglich.

### **Breite Verankerung in der Gesellschaft**

Durch eine institutionelle Einbindung verschiedener Interessengruppen in die „German Waterways AÖR“ kann auch ein breiter gesellschaftlicher Konsens über die weitere Entwicklung der touristisch genutzten Wasserstraßen erlangt werden. So sollten in einem Beirat Wassersport- und Umweltverbände, Tourismuszentralen oder auch die anliegenden Gemeinden und Landkreise mit eingebunden werden. Weitere Stakeholder sind denkbar.

Mit einem solchen neuen Ansatz sorgen wir endlich für eine Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur, steigern die Attraktivität von Wassersport und Wassertourismus und entlasten zugleich die öffentlichen Haushalte!

Ein Gewinn für alle Beteiligten!

### **Formulierungsvorschlag für etwaige GG-Änderung:**

Artikel 89 Absatz 2 Satz 1 lautet bisher: „Der Bund verwaltet die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden.“

Künftig könnte die Vorschrift wie folgt lauten:

„Der Bund verwaltet die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden oder in bundesmittelbarer Verwaltung.“