

Positionspapier zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes

Ausgangslage:

Der Deutsche Bundestag hat 2009 in einer gemeinsamen Initiative beschlossen, „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus zu verbessern“. Mit der Umsetzung wurde das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beauftragt.

Im Mai 2011 wurden in einer Abschlussveranstaltung die Überlegungen des BMVBS dazu vorgestellt. Dabei wurde deutlich, dass diese insbesondere durch die Vorschläge zur Reform der WSV geprägt werden. Aus diesem Grunde werden nachfolgend die wichtigsten Kernaussagen der Reform bzw. der Wassertourismusförderung kurz vorgestellt und die Positionen des Deutschen Kanu-Verbandes dazu erläutert!

1. Kategorisierung der Bundeswasserstraßen

Die Bundeswasserstraßen sollen in sieben Kategorien eingestuft werden:

- **Vorrangnetz** (Verkehrsaufkommen ab 10 Mio. to/Jahr): zügiger Ausbau
- **Hauptnetz** (Verkehrsaufkommen ab 5 Mio. to/Jahr): eingeschränkter Ausbau
- **Ergänzungsnetz** (Verkehrsaufkommen ab 3 Mio. to/Jahr): Optimierung zum Erhalt, teilweise ohne Ausbauinvestitionen
- **Nebennetz** (Verkehrsaufkommen ab 1 Mio. to/Jahr): kein Ausbau
- **Randnetz** (Verkehrsaufkommen ab 0,1 Mio. to/Jahr): kein Ausbau, reduzierte Unterhaltung
- **Wassertourismusnetz** (große Bedeutung für die Personenschifffahrt und den Wassertourismus)
- **Restwasserstraßen** (ohne Bedeutung für den Gütertransport und geringe Bedeutung für die Personenschifffahrt und den Wassertourismus): kein Ausbau, keine Unterhaltung

Zukünftig soll nur noch das so genannte Vorrangnetz - also das mit besonders hohem Güteraufkommen - im besonderen Focus der WSV stehen; für andere Gewässer ist allenfalls eine Bestandserhaltung vorgesehen. Gewässer ohne Bedeutung für Verkehr und Tourismus sollen sogar entwidmet werden.

Die Position des Deutschen Kanu-Verbandes dazu lautet:

a) Die Kategorisierung steht nicht im Einklang mit dem Grundgesetz

Artikel 87 und 89 des Grundgesetzes regeln eindeutig, dass der Bund die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden verwaltet und die über Grenzen eines Landes hinausgehenden Aufgaben der Schifffahrt hoheitlich regelt. Eine Differenzierung in Berufsschifffahrt und andere Formen der Schifffahrt (also z.B. Sportschifffahrt) sieht das Grundgesetz nicht vor – alle Formen der Schifffahrt stehen gleichberechtigt nebeneinander.

Will sich der Bund zukünftig nur noch auf die gewerbliche Schifffahrt konzentrieren, wird dies zu Lasten der Sportschifffahrt gehen!

b) Bei der Frage, welche Gewässer als touristisch bedeutsam einzustufen sind, wurden sachfremde Kriterien herangezogen.

Herangezogen wurden u.a. die Anzahl der Schleusungen, Anzahl der Fahrgastschiffe oder Anzahl der (gewerblichen) Anbieter. Nach Ansicht des DKV ist eine zutreffende Einstufung aber nur möglich, wenn tatsächliche Befahrungszahlen ermittelt werden! Ohne diese Zahlen sind willkürliche Entscheidungen zu erwarten.

Ebenfalls unberücksichtigt blieben Nutzungshäufigkeiten der Bundeswasserstraßen im Rahmen von Vereinsarbeit. Sehr viele Kanu-Vereine können ihr regelmäßiges Training im Leistungssport nur auf Bundeswasserstraßen durchführen. Ebenso findet in vielen Kanu-Vereinen ein großer Teil der Jugendarbeit und der Vereinsfahrten auf Bundeswasserstraßen statt, ihre Bootshäuser liegen an den Bundeswasserstraßen – auch diese Aspekte sind an keiner Stelle in die Überlegungen mit eingeflossen!

c) Die Kategorisierung betrifft Kanusportler besonders

aa) Gerade Kanusportler nutzen sehr intensiv die kleinen Bundeswasserstraßen, die z.T. für Motorschiffe nicht mehr befahrbar sind. Diese Gewässer würden als Randgewässer eingestuft und sollen zukünftig sogar ihre Funktion als Bundeswasserstraßen verlieren. Damit verbunden ist die Gefahr einer weiteren Zunahme von Befahrungsregelungen aus Naturschutzgründen, da dann die Gemeinden im Rahmen von Schutzgebietsausweisungen zuständig würden.

(Beispiel: Bereits jetzt wird, z.B. seitens des Naturschutzes ein ganzjähriges Befahrungsverbot für den Altneckar zwischen Heidelberg und Mannheim verlangt, was nur durch die besonderen Regelungen des Verkehrsrechts verhindert wurde. Verliert der Neckar hier seine Verkehrsfunktion, ist mit einem kurzfristigen Befahrungsverbot zu rechnen. Kanufahrer würden dann in diesem Abschnitt vollständig auf den Kanal verdrängt und wären erheblichen Gefährdungen durch die Berufsschifffahrt ausgesetzt.)

Bereits jetzt sind über 822 Einzelregelungen bekannt, die Kanusportler in Deutschland betreffen. Eine Zunahme wird bei größeren Entwidmungen befürchtet!

bb) Schon jetzt sind an vielen Bundeswasserstraßen die vorhandenen Einrichtungen für Wassersportler nicht oder nur eingeschränkt nutzbar. **(Beispiele:**

An der Mosel waren am 31.05.2011 von zehn vorhandenen Sportbootschleusen nur drei nutzbar; von fünf vorhandenen speziellen Bootsgassen war keine zu benutzen! Und von neun Umtrageeinrichtungen waren sieben gesperrt!
Am Main waren am 14.07. von 32 Sportbootschleusen dreizehn nicht zu benutzen.)

Einschränkungen hinsichtlich Wartung und Pflege an den sog. Randgewässern werden die Attraktivität dieser Gewässer weiter reduzieren.

d) Die Kategorisierung schützt nicht vor dem Ausbau weiterer Gewässer

Vielfach wird von Naturschutzvertretern angemerkt, dass durch die Kategorisierung der kanalartige Ausbau einzelner Gewässer verhindert wird. Diese Aussage betrifft aber nur einige wenige Gewässer. So erscheint zwar der Ausbau der Elbe als ausgeschlossen, die Verbauung der Donau wird aber dadurch nicht verhindert!
Der DKV spricht sich grundsätzlich gegen den Verbau der letzten frei fließenden Gewässer in Deutschland aus, sieht aber in der Kategorisierung keinen Ansatz, alle Gewässer zu schützen. Der DKV fordert vielmehr, den sofortigen Verzicht auf Neubau überflüssiger Kanäle (Stichwort: Elbe-Seitenkanal) oder den Verbau frei fließender Gewässer (z.B. Elbe oder Donau). Alleine der Verzicht solcher Pläne würde erhebliche finanzielle Ressourcen freisetzen! Nicht die Gewässer haben sich den Schiffen anzupassen, sondern die Schiffe den Gewässern!

2. Einführung einer Vignettenpflicht

Es wird derzeit überlegt, für die Befahrung der Bundeswasserstraßen eine Vignettenpflicht einzuführen. Die Vignette soll in Abhängigkeit zur Länge eines Bootes zwischen 40,- und 120,- € jährlich kosten. Auch muskelkraftbetriebene Boote sollen der Vignettenpflicht unterliegen, u.U. aber mit einem geringeren Betrag. Für im DOSB organisierte Vereine wird überlegt, die Vignettenpflicht auszuschließen.

Die Position des DKV dazu lautet:

Der Deutsche Kanu-Verband spricht sich ausdrücklich gegen die Überlegungen zur Einführung einer Vignettenpflicht aus. Zwar werden in der Machbarkeitsstudie Überlegungen anstellt, die im DOSB organisierten Vereine von einer solchen Vignettenpflicht zu befreien, eine verbindliche Aussage für eine solche Befreiung ist in der bisherigen Diskussion aber noch nicht getroffen worden. Alleine die 1.300 Kanu-Vereine erbringen monatlich durch ihre ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Arbeitsleistung von 774.000 Stunden für gemeinwohlorientierte Zwecke. Dies entspricht einer jährlichen Wertschöpfung von rund 140 Mio. €. Eine Befreiung von der Vignettenpflicht sollte unter Berücksichtigung dieser Zahlen eine Selbstverständlichkeit sein. Kommt es nicht zu einer Befreiung, ist in vielen Kanu-Vereinen die Fortsetzung der Kinder- und Jugendarbeit, der Schulsportgruppen oder der Familienaktivitäten ernsthaft bedroht!

Zusätzlich ist anzumerken, dass voraussichtlich der Bürokratieaufwand für den Vertrieb der Vignetten so hoch sein wird, dass der erhoffte Nutzen nicht eintreten wird!

Schließlich ist auch in Frage zu stellen, ob der behauptete Investitionsbedarf tatsächlich zutrifft! Mit Erstaunen hat der Deutsche Kanu-Verband der Machbarkeitsstudie entnommen, dass für Optimierungsmaßnahmen an Schleusen für Ruderer und Kanuten ein Bedarf von insgesamt 118.911.100,- € angenommen wird; für Optimierungsmaßnahmen außerhalb von Schleusen immerhin noch in Höhe von 1.068.300,- €. Damit würden auf die muskelkraftbetriebenen Sportarten rund 47% der prognostizierten Optimierungsmaßnahmen ohne Vernetzungsmaßnahmen fallen. Dieser extrem hohe Aufwand bedarf einer Überprüfung und wirkt völlig überzogen!

3. Betrieb der wassertouristisch bedeutsamen Bundeswasserstraßen mit alternativen Geschäftsmodellen

Die Pläne des BMVB sehen weiter vor, dass wassertouristisch bedeutsame Gewässer nicht mehr durch die WSV betreut werden, sondern alternative Geschäftsmodelle verwendet werden. Hierfür wurden unterschiedliche Modelle geprüft und vorgestellt.

Die Position des DKV dazu lautet:

Die Überlegungen berücksichtigen vielfach nur regionale Aspekte. Wassertourismus muss allerdings überregional gesehen werden und bedarf daher einer übergeordneten Steuerung. Auch müssen die erwarteten Einsparmaßnahmen beim Bund mit dem zu erwartenden Mehraufwand bei den Partnern der Geschäftsmodelle gesehen werden. Der DKV fordert, bei allen angedachten Geschäftsmodellen eingebunden und beteiligt zu werden, um so übergeordnete Aspekte des Kanusports und des Kanutourismus einbringen zu können.

Als Fazit ist festzuhalten:

Der Deutsche Kanu-Verband wehrt sich nicht gegen Überlegungen, durch geeignete Maßnahmen Einsparungen bei der WSV zu erreichen. Einsparungen dürfen aber nicht zu Lasten des organisierten Kanusports in Deutschland gehen. Wenn zudem der Deutsche Bundestag eine Förderung von Wassertourismus fordert, kann als Ergebnis nicht eine Verwaltungsreform vorgelegt werden, die Einschränkungen wassertouristischer Aktivitäten als Folge hat.

Der DKV bietet aber auch ausdrücklich an, sich konstruktiv an Lösungsansätzen zu beteiligen!

Duisburg, den 03.08.2011
DEUTSCHER KANU-VERBAND E.V.

Ulrich Clausing
Geschäftsführer Freizeitsport