

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Katrin Kunert, Kornelia Möller,  
Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Dr. Dagmar Enkelmann,  
Dr. Gregor Gysi, Sabine Leidig, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Folgen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für den Wassersport und Wassertourismus**

Die Bundeswasserstraßen (BWS) sind nicht nur ein Netz von einzelnen Wasserwegen. Vielmehr handelt es sich um eine zusammenhängende Fläche, die die Hoheitsgewässer in Nord- und Ostsee, die Zufahrten zu Seehäfen, Haffe und Bodden, Seen und seenartige Erweiterungen von Wasserläufen, Flüsse und Kanäle in ganz Deutschland umfasst.

Heute bilden die BWS eines der weltbesten Wasserstraßennetze, das fast alle Seehäfen mit den meisten Städten und Industriezentren unseres Landes und diese untereinander verbindet. Die BWS sind außerdem ein wichtiger Teil des europäischen Binnenwasserstraßennetzes. Die BWS sind zugleich ökologisch wertvolle Natur- und Erholungsräume. Sie haben außerdem eine große Bedeutung für den Wasserhaushalt und in bestimmten Regionen für den Hochwasserschutz. Ihre Erhaltung und Entwicklung als Ganzes ist ein wichtiger Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Durch die Weiterentwicklung von Wasserfahrzeugen und Technologien kam es in den letzten Jahrzehnten zu Veränderungen beim Befahren der BWS wie auch bei den Verkehrsströmen. Letzteres betrifft sowohl den Güter- und Personenverkehr als auch den Individualverkehr. Insbesondere der Wassersport wurde zunehmend zum Volkssport, den inzwischen etwa 10 Prozent der Bürgerinnen und Bürger betreiben. Sportboote bilden heute die zahlenmäßig größte Verkehrsgruppe auf allen Teilen der BWS.

Die bestehende Wassersportinfrastruktur umfasst etwa 5 000 gemeinnützige Wassersportvereine mit mehr als 800 000 Mitgliedern. Sie unterhalten vorwiegend an den Gewässern der BWS Sportboothäfen, Steganlagen und Anlegestellen für Sportboote und leisten damit einen bedeutenden Beitrag für die Infrastruktur des ruhenden Verkehrs.

Die enormen Veränderungen bei der Benutzung der BWS erfordern eine entsprechende Anpassung der BWS und ihrer Verwaltung. Gemäß Artikel 87 Absatz 1 Satz 1 des Grundgesetzes wird die Verwaltung der BWS in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt. Für diese Entscheidung des Grundgesetzes war die Erwägung maßgebend, dass die Wasserstraßen nicht Stück für Stück verwaltet werden können, sondern einheitlich als Ganzes für ein gesamtes Stromgebiet und Verkehrsnetz betrachtet werden müssen und ihre Verwaltung daher nach Stromgebieten zusammenzufassen sei<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Friesecke, Albrecht (2009): Bundeswasserstraßengesetz, Kommentar, Heymanns Verlag GmbH, Einl. Rn. 5.

Die Verwaltung der BWS einschließlich ihrer Unterhaltung, des Betriebs der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen sowie des Ausbaus und Neubaus von BWS ist im Bundeswasserstraßengesetz vom 2. April 1968 (WaStrG) geregelt. Danach hat die Durchführung des Gesetzes durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu erfolgen, falls das Gesetz nichts anderes bestimmt (§ 45 Absatz 1 WaStrG). Der Bundesrechnungshof (BRH) machte sich die Idee vom „schlanken Staat“ zu eigen und setzte gemeinsam mit dem Haushaltsausschuss des Bundestages die WSV und das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Hilfe von Haushaltsrestriktionen unter Druck. Ziele dieser „Zwangsverschlinkung“ waren die Abschaffung der Durchführungsverwaltung durch die Vergabe möglichst aller Durchführungsaufgaben an Dritte und der Umbau der WSV in eine reine Gewährleistungsverwaltung, was nach dem WaStrG nicht zulässig ist.

Die „Zwangsverschlinkung“ führte dazu, dass die WSV gegenwärtig nur noch den Teil des Bundeswasserstraßennetzes mit dem größten Gütertransportanteil (das sogenannte Hauptnetz) sachgerecht betreuen kann.<sup>2</sup>

Ausgehend vom Beschluss des Deutschen Bundestages zur Verbesserung der Infrastruktur für den Wassertourismus wurden Möglichkeiten untersucht, den für den Wassertourismus interessanten Teil des nicht zum Hauptnetz zählenden Teils des Netzes aus der direkten Verwaltung durch die WSV herauszulösen und nach alternativen Geschäftsmodellen zu betreiben sowie entsprechende Finanzierungsquellen dafür zu finden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie vereinbart die Bundesregierung die Maßnahmen zur Abschaffung der Durchführungsverwaltung der Bundeswasserstraßen mit der bestehenden Rechtslage, nach der die Durchführung des Bundeswasserstraßengesetzes durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu erfolgen hat (§ 45 Absatz 1 WaStrG)?
2. Wie vereinbart die Bundesregierung die permanente Unterfinanzierung der Investitionen für die Bundeswasserstraßen mit den Festlegungen im Koalitionsvertrag?<sup>3</sup>
3. Wie definiert die Bundesregierung die Begriffe
  - a) Wassertourismus,
  - b) Wassersporttourismus,
  - c) Wassersport?
4. Wie vereinbart die Bundesregierung die im Abschlussbericht der Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Infrastruktur für den Wassertourismus (Machbarkeitsstudie) vorgeschlagene Aufgliederung der Bundeswasserstraßen in einzelne, nach alternativen Geschäftsmodellen betriebene Reviere mit dem Grundgesetz, der geltenden Rechtsprechung und dem Staatsvertrag von 1921 zum Übergang der Wasserstraßen der Länder in das Eigentum des Reiches?
5. Welches Konzept hat die Bundesregierung für die Entwicklung von Wassersport und Wassertourismus und die dazu erforderliche Erhaltung und den Ausbau der dafür benutzten Wasserwege?
6. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung zur Berücksichtigung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bei der geplanten Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung?

<sup>2</sup> Bericht des BMVBS vom 28. April 2011 an den Deutschen Bundestag.

<sup>3</sup> Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP 2009, S. 27 Abschnitt Leistungsfähige Infrastruktur, S. 31 Schifffahrtspolitik.

7. Wie will die Bundesregierung die öffentliche Daseinsvorsorge bezüglich der Gewässer der Bundeswasserstraßen (z. B. durchgehender Verkehr, Natur- und Umweltschutz, Naherholung, Wasserhaushalt, Hochwasserschutz) in den vorgesehenen Einzelrevieren mit alternativen Betreibermodellen sicherstellen?
8. Wie will die Bundesregierung die Umsetzung von nationalen und EU-Vorschriften in Revieren mit alternativen Geschäftsmodellen gewährleisten?
9. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass der enorme Aufwand der gemeinnützigen Wassersportvereine für Errichtung und Betrieb ihrer Anlagen für den ruhenden Verkehr (z. B. Steganlagen) nicht entwertet wird, wenn die betreffenden Abschnitte der Bundeswasserstraßen nach alternativen Geschäftsmodellen betrieben oder stillgelegt werden?
10. Wie wird der erhebliche materielle und finanzielle Beitrag der gemeinnützigen Wassersportvereine für die wassertouristische Infrastruktur bei der beabsichtigten Beteiligung der Wasserstraßennutzer an der Refinanzierung berücksichtigt?
11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Steuereinnahmen aus dem Wassertourismus einschließlich der Fahrgastschiffahrt ein?
12. Warum akzeptieren BMVBS und WSV nicht, dass die Überlassung von Flächen der Bundeswasserstraßen zur Nutzung eine wirtschaftliche Tätigkeit ist und die entsprechenden Vertragsverhältnisse nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) geregelt werden müssen und nicht nach Verwaltungsvorschriften?
13. Warum akzeptieren BMVBS und WSV nicht, dass ein privatrechtlicher Standardnutzungsvertrag den Bestimmungen des Artikels 11 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche (EGBGB), §§ 305 bis 310 BGB, genügen muss?
14. Warum müssen Flächen der Bundeswasserstraßen, die dem ruhenden Verkehr dienen (z. B. Steganlagen), für diesen widmungsgemäßen Gebrauch gepachtet werden?
15. Ist es zutreffend, dass der Wassertourismus insbesondere in den letzten zehn Jahren stark ausgebaut wurde und große wirtschaftliche Bedeutung im Gesamttourismus erlangte?
  - a) Wie hat sich die Wassersport- und Wassertourismuswirtschaft in den letzten zehn Jahren in quantitativer und volkswirtschaftlicher Hinsicht entwickelt?
  - b) Wie hoch waren das durch Wassertourismus generierte Gästeaufkommen und der Umsatz sowie das Gästeaufkommen und der Umsatz der gesamten Tourismusbranche in den einzelnen Bundesländern (bitte jeweils pro Bundesland und Jahr gesondert auflühren) in den Jahren 2006 bis 2010?
  - c) Wie hoch waren die daraus resultierenden Einnahmen des Bundes und der einzelnen Bundesländer (bitte jeweils pro Bundesland und Bund und Jahr gesondert auflühren) in den Jahren 2006 bis 2010?
16. Wie hoch waren die Investitionen des Bundes und der Länder in den Wassertourismus einschließlich entsprechender Infrastrukturmaßnahmen seit 2003 (bitte jeweils pro Bundesland und Bund und Jahr gesondert auflühren)?
17. In welcher Höhe wurden Fördermittel der EU vom Bund und den einzelnen Bundesländern für entsprechende Investitionen in Anspruch genommen (bitte jeweils pro Bundesland und Bund und Jahr gesondert auflühren)?

18. Gibt es derzeit von Seiten des BMVBS Planungen, um zu verhindern, dass die Nutzung vieler kleiner Wasserwege wie z. B. der Ludwig-Donau-Main-Kanal oder der Nordkanal (Napoleon-Kanal) insbesondere für Wasserwanderer und Kanuten zukünftig eingeschränkt oder aufgegeben wird?
19. Welche Teile der Bundeswasserstraßen wären konkret von einer Entwicklung betroffen?
20. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung zum Erhalt der entwidmeten Gewässer?
21. Wie bewertet das BMVBS das Problem, dass durch die aktuell geplante Klassifizierung der Wasserstraßen der Wassersport benachteiligt wird, insbesondere alle nicht motorisierten Wassersportbetreiber und Wassertouristen, und deren Erholung auf dem Wasser in absehbarer Zeit in vielen Regionen unmöglich würde, weil deren Reviere verlanden oder nicht weiter erhalten werden?
22. Wie sollen die wegfallenden oder vom Wegfall bedrohten Arbeitsplätze im Wassersport und Wassertourismus dauerhaft kompensiert oder erhalten werden?
23. Wie beurteilt die Bundesregierung die Fortentwicklung des Wassertourismus und Wassersporttourismus bei der geplanten Privatisierung von Teilen des Bundeswasserstraßennetzes?
24. Führt die Zergliederung des Netzes zu einer – verfassungsrechtlich problematischen – Zerstörung des einheitlichen Wasserstraßennetzes?
25. Wie begründet die Bundesregierung die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Verwertung von Liegenschaften zu marktüblichen Pachtzinsen?
26. Wie bewertet die Bundesregierung die verfassungsrechtliche Zulässigkeit von Betreibermodellen ausgehend davon, dass die Wasserstraßen der Länder mit Staatsvertrag 1921 als Reichswasserstraßen in das Eigentum des Reiches übergegangen sind und sodann mit dem Grundgesetz als BWS Eigentum des Bundes wurden?
27. Welche Sinnhaftigkeit bestand in der Bildung von Musterrevieren zur Feststellung des Finanzbedarfs für die touristische Nutzung und die Verbesserung der touristischen Infrastruktur?

Berlin, den 11. Juli 2011

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**