

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Lisa Badum, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/22289 –**

### **Umsetzung des Wassertourismuskonzepts**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Neben den überwiegend für den Güterverkehr genutzten Wasserstraßen gibt es in Verantwortung des Bundes auch viele hauptsächlich für Wassertourismus und Freizeitverkehr relevante Wasserstraßen. Dies betrifft von den 7 300 Kilometern Binnenwasserstraßen rund 2 800 Kilometer Flüsse und Kanäle mit vielen Bauwerken (140 Schleusen und 120 Wehren) (<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Wasser/Bundeswasserstrassen/bundeswasserstrassen.html>). Aufgrund der nicht vorrangigen Zuständigkeit des Bundes für Tourismus ist die Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebs auf den sog. Nebenwasserstraßen nach Ansicht der Fragesteller nicht sichergestellt. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass Investitionen und Unterhaltungsmaßnahmen in diesem Bereich immer in direktem Konflikt mit Investitionen und Unterhaltungsmaßnahmen in den Hauptwasserstraßen stehen. Dies aufzulösen war eigentlich Absicht der Bundesregierung im Zuge des Wassertourismuskonzepts des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), welches 2016 vorgelegt wurde.

Unter anderem war auch zur Erhöhung der Transparenz die Schaffung eines separaten Haushaltstitels für Nebenwasserstraßen geplant, dieser wurde jedoch bis heute nicht eingeführt. Ob dies für den Bundeshaushalt 2021 geplant ist, ist den Fragestellern nicht bekannt.

Durch die nach Auffassung der Fragesteller fehlende Umsetzung der Punkte aus dem Wassertourismuskonzept des BMVI besteht weiterhin die Gefahr, dass Nebenwasserstraßen vernachlässigt werden, zulasten des dortigen Wassertourismus und der Freizeitschifffahrt. Zudem hat sich nach Kenntnis der Fragesteller gezeigt, dass der Zustand der Schleusen sowie das Baustellenmanagement verbesserungswürdig sind.

1. Welche Fortschritte gibt es hinsichtlich der Umsetzung des Wassertourismuskonzepts des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus dem Jahr 2016?
2. Inwieweit haben sich in der Zwischenzeit die Auffassungen der Bundesregierung in Bezug auf das Wassertourismuskonzept und dessen Umsetzung geändert, und hält sie weiter daran fest?
3. Wie wurden die kurzfristig umzusetzenden Punkte in Nummer 3.1 des Wassertourismuskonzepts konkret bereits umgesetzt, befinden sich in der Umsetzung, und welche Punkte sind noch offen (bitte jeweils tabellarisch auflisten und erläutern)?
4. Wie wurden die langfristig umzusetzenden Punkte in Nummer 3.1 des Wassertourismuskonzepts konkret bereits umgesetzt, befinden sich in der Umsetzung, und welche Punkte sind noch offen (bitte jeweils tabellarisch auflisten und erläutern)?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entwickelt sein Wassertourismuskonzept mit Beteiligung vieler Akteure weiter zum Masterplan Freizeitschifffahrt. Verschiedene Maßnahmenvorschläge aus dem Wassertourismuskonzept von 2016 wurden umgesetzt, für andere werden umsetzbare Lösungen entwickelt.

Kurzfristige Maßnahmen	Sachstand
Auflösung der internen Konkurrenzsituation zwischen Hauptwasserstraßen, Freizeitwasserstraßen und Naturgewässern	Es wird auf die Antworten zu den Fragen 7 bis 10 und 17 bis 21 verwiesen.
Bereitstellung von zusätzlichem Personal und Haushaltsmitteln im Bundeshaushalt	Laufend
Einführung individueller Befahrungsgebühren für die Sportbootschifffahrt	Zum 1. Januar 2019 hat das BMVI die Abschaffung der Abgaben für die Binnenschifffahrt umgesetzt.
Einführung einer Finanzierung für die Freizeitwasserstraßen durch Einrichtung eines entsprechenden Finanzierungskreislaufs	
Aufrechterhaltung des Schleusenbetriebs an Güternebenwasserstraßen und an hoch und sehr hoch genutzten Freizeitwasserstraßen, Absenkung/Anpassung des Infrastrukturstandards an weniger genutzten Naturgewässern	Kategorisierung erfolgt Evaluierung: Daueraufgabe Ressourcenabschätzung und Wirtschaftlichkeitsbewertung: Daueraufgabe

Langfristige Maßnahmen	Sachstand
Aufnahme von Sondierungen mit den Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern über Pilotregionen für alternative Betriebsformen/Definition von Pilotregionen	noch offen
Änderung der Anlage des Bundeswasserstraßengesetzes	in Umsetzung
Weitere (z. B. Einrichtungsgesetz, Erhebung von privatrechtlichen Befahrungsentgelten an Wasserstraßen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen)	derzeit kein Bedarf

Langfristige Maßnahmen	Sachstand
Erarbeitung eines stufenweisen Umsetzungsplanes	keine Transformation geplant, aber Erarbeitung des Masterplans Freizeitschiffahrt
Organisation des Beteiligungsprozesses (intern und extern)	
Personalkonzept (Personaltransfer und Personalgewinnung)	

5. Welche Schwerpunkte hat sich die Bundesregierung in der Abarbeitung des Wassertourismuskonzepts aus dem Jahr 2016 jeweils mit Erledigung bis wann gesetzt?
6. Welche Punkte aus dem Wassertourismuskonzept des BMVI werden nicht mehr weiterverfolgt (bitte begründen)?

Die Fragen 5 und 6 wegen aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Wassertourismuskonzept soll zu einem breit abgestimmten Masterplan weiterentwickelt werden. Der Fokus liegt dabei auf der Unterhaltung der Wasserstraßen, die ökonomisch und ökologisch nachhaltig wirkt, und dem Verkehrsbedarf angemessen ist (einschließlich Bauwerke), sowie der Modernisierung hinsichtlich digitaler Systeme und der Verbesserung der Kommunikation und Kooperation. Eine ursprünglich geplante abgetrennte Organisation wird hierfür nicht mehr erforderlich.

7. Welchen aktuellen Stand gibt es hinsichtlich der Einführung eines separaten Haushaltstitels für Nebenwasserstraßen, gemäß einer der Kernaussagen des Wassertourismuskonzepts aus dem Jahr 2016?
8. Aus welchen Gründen gab es jeweils in den Haushaltsjahren 2017 bis 2020 keinen separaten Haushaltstitel für Nebenwasserstraßen?
9. Ist für den Bundeshaushalt 2021 ein solcher Haushaltstitel geplant, und wenn nein, warum nicht?
10. Welche Aufgaben und ggf. Verpflichtungen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und welche zuständigen untergeordneten Behörden sollen mit einem solchen Haushaltstitel verbunden sein?

Die Fragen 7 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ob ein eigener Haushaltstitel für die Nebenwasserstraßen im Verkehrshaushalt sinnvoll ist, wird noch abschließend geklärt. Seit dem Haushalt 2020 hat BMVI zunächst die vorhandenen und maßgeblichen Titel im Kapitel 1203 – Bundeswasserstraßen mit Erläuterungen ergänzt und die veranschlagten Haushaltsmittel an Haupt- und Nebenwasserstraßen ausgewiesen. Dadurch wird das Spektrum der Maßnahmen an den Nebenwasserstraßen bereits transparent veranschlagt, ohne die Flexibilität bei der Bewirtschaftung einzugrenzen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, einen ähnlichen Haushaltstitel für Renaturierungsmaßnahmen von Bundeswasserstraßen (Nebennetz) im Ressortbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (ergänzend zu entsprechenden laufenden bzw. geplanten Förderprogrammen) einzuführen, und wenn ja, inwieweit?

Mit dem Förderprogramm Auen hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) im Februar 2019 ein Förderprogramm zur naturnahen Entwicklung von Auen entlang der Bundeswasserstraßen ins Leben gerufen. Im Jahr 2020 stehen hierfür Haushaltsmittel des BMU in Höhe von 6,8 Mio. Euro zur Verfügung. Die ersten beiden Projekte sind in den letzten Monaten bereits gestartet. Das Förderprogramm Auen ist Teil des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ (BBD), welches das BMU und das BMVI gemeinsam umsetzen. Das Fachkonzept Biotopverbund Gewässer und Auen hebt dabei als fachliche Grundlage insbesondere die Möglichkeiten an Nebenwasserstraßen hervor.

Das vorhandene Förderprogramm bezieht sich auf das gesamte Bundeswasserstraßennetz, insofern ist kein weiterer Haushaltstitel zur Renaturierung im Nebennetz geplant.

12. Gibt es Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSV, deren Aufgabenbereiche eindeutig dem Bereich der Nebenwasserstraßen bzw. touristischen Wasserstraßen zugeordnet werden können, wenn ja, wie viele (Beschäftigte sowie Vollzeitäquivalent), wenn nein, warum nicht?

Bundesweit sind in 22 Außenbezirken der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSÄ) 630 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort ausschließlich für die Nebenwasserstraßen für Betrieb (Schleusenbetrieb) und Unterhaltung (überwiegend im Wasserbau) tätig. Weiteres Personal der Bauhöfe, der Fach- und Sonderstellen sowie der WSÄ selbst kann wegen der vielfältigen Zuständigkeiten für Haupt- und Nebenwasserstraßen nicht sinnvoll eindeutig zugeordnet werden.

13. In welchen Dienststellen des Bundes (BMVI und Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) gibt es jeweils wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich eindeutig mit dem Bereich der Nebenwasserstraßen bzw. touristischen Wasserstraßen beschäftigen?

In der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ist in der Abteilung Umwelt, Technik, Wassertourismus zum 1. Februar 2017 das Dezernat Entwicklung von Nebenwasserstraßen, Wassertourismus gegründet worden. Derzeit arbeiten im Dezernat sechs Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Das Dezernat befindet sich im Aufwuchs.

Im BMVI befinden sich derzeit 3,7 Dienstposten im Referat „Management der Nebenwasserstraßen“.

14. Welche Fortschritte gibt es seit 2016 hinsichtlich der Entwicklung von sog. naturnahen Wasserstraßen und deren beabsichtigter teilweiser Renaturierung (bitte jeweilige Wasserstraßen aufführen)?
15. Ausgaben in welcher Höhe gab es seit 2016 (bitte jährlich aufführen) für die Renaturierung von Bundeswasserstraßen, und wie steht dies im Einklang mit der Feststellung, dass in den nächsten 30 Jahren jährlich rund 50 Mio. Euro sowie zusätzlich jährlich 12 Mio. bis 15 Mio. Euro für ein zusätzliches Förderprogramm erforderlich seien ([https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/service-navi/faqs/faq\\_node.html](https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/service-navi/faqs/faq_node.html))?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Februar 2017 hat das Bundeskabinett das Bundesprogramm BBD beschlossen, was im Mai 2017 vom Deutschen Bundestag ausdrücklich begrüßt wurde. BMVI und BMU haben mit ihrem nachgeordneten Bereich sowie unter Beteiligung der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben umfangreiche fachliche Grundlagen erstellt. Seit 2016 haben BMVI und BMU fünf Modellprojekte an Rhein und Weser geplant und zum großen Teil fertiggestellt. Weitere Projekte an Elbe, Havel, Wümme und Aller werden derzeit vorbereitet.

Für die fünf Modellprojekte hat das BMU der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) 8 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Nicht gesondert aufführbar sind wasserwirtschaftliche Unterhaltungsmaßnahmen der WSV, die die WSV im Rahmen ihrer Aufgabenerledigung überwiegend in Verbindung mit der verkehrlichen Unterhaltung der Bundeswasserstraßen durchführt. Sie unterstützen die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie zur Verbesserung der Gewässerstruktur und leisten einen Beitrag zur Renaturierung von Bundeswasserstraßen.

Der Kostenrahmen umfasst die für die Umsetzung des durch Bundestag und Bundeskabinett beschlossenen Bundesprogramms notwendigen Finanzmittel von 50 Mio. Euro/Jahr für Projekte der WSV und 12 bis 15 Mio. Euro/Jahr für Projekte im Rahmen des BBD-Auenförderprogramms (BfN/BMU). Diese wurden ausschließlich für die mit dem BBD adressierte Renaturierung von Bundeswasserstraßen und ihren Auen ermittelt und stehen nicht im Zusammenhang mit der Umsetzung des Wassertourismuskonzeptes.

Von den fünf BBD-Modellprojekten konnten drei Projekte sowie zwei von vier Teilprojekten des vierten Projekts weitgehend abgeschlossen werden. Hierzu wurden die folgenden Investitionsausgaben getätigt:

- 2016: 0,48 Mio. Euro
- 2017: 0,33 Mio. Euro
- 2018: 1,06 Mio. Euro
- 2019: 1,72 Mio. Euro
- 2020: voraussichtlich 3 Mio. Euro.

In dieser Aufstellung sind alle verausgabten Investitionsmittel enthalten, inklusive Ausgaben für das Monitoring der Projekte (Ist-Zustandserfassungen).

Für die noch ausstehenden (Teil-)Projekte ist die derzeitige gesetzliche Zuständigkeit der WSV nicht ausreichend. Sie können daher erst umgesetzt werden, wenn der gesetzliche Rahmen angepasst wird und der WSV das nötige Personal für die erweiterte Aufgabe zur Verfügung steht.

16. Welche Förderprogramme gab oder gibt es zur Erreichung der Ziele aus dem Wassertourismuskonzept aus dem Jahr 2016 mit welcher aktuellen finanziellen Ausstattung pro Jahr (bitte tabellarisch aufführen)?

Keine.

17. Durch welche konkreten Maßnahmen soll die bereits im Wassertourismuskonzept 2016 angesprochene Auflösung der organisatorischen Konkurrenzsituation zwischen Haupt- und Nebenwasserstraßen bis wann erreicht werden?
18. Welchen Stand hat die im Wassertourismuskonzept 2016 beabsichtigte Ausgliederung von Binnenwasserstraßen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, in eine privatrechtlich strukturierte, öffentlich-rechtliche Organisationsform?
19. Wie soll, sofern diese Übertragung aus der Frage 18 inzwischen nicht mehr verfolgt wird, dies nun alternativ (ggf. innerhalb oder unter dem Dach der WSV) in getrennter Organisationseinheit erfolgen, um Grenzen der Aufgabenwahrnehmung der WSV (aufgrund der Konzentration auf Berufsschifffahrt fehlende Orientierung auf Freizeit, Tourismus und Umweltbelange) entgegenzuwirken?
20. Inwieweit ist die Schaffung neuer Rechtsgrundlagen erforderlich, um die Konkurrenzsituation (Erreichen der Ziele aus der Wasserrahmenrichtlinie, ggf. wasserwirtschaftliche Aufgaben, Definition des Begriffs „allgemeiner Verkehr“) kontinuierlich aufzulösen ([https://izw.baw.de/publikationen/vzb\\_dokumente\\_oefentlich/0/Praesentationen\\_Nebenwasserstraesen.pdf](https://izw.baw.de/publikationen/vzb_dokumente_oefentlich/0/Praesentationen_Nebenwasserstraesen.pdf), S. 17), und durch welche Rechtsanpassung bzw. Rechtsanpassungen soll dies erreicht werden?
21. Welche Punkte daraus werden mit hoher Priorität verfolgt (bitte begründen)?

Die Fragen 17 bis 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verwaltungszuständigkeit der WSV bezieht sich auf die Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraßen und somit auf alle Haupt- und Nebenwasserstraßen. Mit der nächsten Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes wird der Begriff „dem allgemeinen Verkehr dienend“ den aktuellen Entwicklungen und Verhältnissen auf den Bundeswasserstraßen angepasst und über die tradierte rein güterverkehrliche Betrachtung hinaus, um Fahrgastschifffahrt und Sport- und Freizeitschifffahrt mit Wasserfahrzeugen erweitert. Diese Änderung wird mit dem Gesetzesentwurf zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes umgesetzt, mit dem die Zuständigkeit für Teile des wasserwirtschaftlichen Ausbaus zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie auf die WSV übertragen werden.

Eine Ausgliederung von Teilen der Binnenwasserstraßen wird nicht verfolgt.

22. Welche Baustellen sind in in den Jahren 2020, 2021 und 2022 an welchen Wasserstraßenbauwerken an Nebenwasserstraßen geplant?

In der Projektliste Bundeswasserstraße des Investitionsrahmenplans 2019 bis 2023 sind in Teil D auch die anstehenden größeren Ersatzinvestitionen im Nebennetz aufgeführt.

Im Rahmen der Wasserstraßenunterhaltung sind eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen (< 2,5 Mio. Euro) zum Ersatz und zum Bestandserhalt an den Nebenwasserstraßen vorgesehen. Darüber hinaus sind an den Nebenwasserstraßen im laufenden Jahr und in den nächsten beiden Jahren insgesamt elf Maßnahmen zur Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit geplant.

23. Durch welche Maßnahmen wird zukünftig vermieden, dass Schleusen während der Hochsaison gesperrt werden und eine Durchlässigkeit der Wasserstraßen verhindert würde?

Bau- und damit verbundene Sperrzeiten von geplanten Maßnahmen werden wie üblich soweit wie möglich in die Nebensaison verlegt. Regelmäßige Bauwerksinspektionen zeigen den Bauwerkszustand und die Betriebssicherheit auf. Sperren aufgrund ungeplanter Ereignisse sind nicht auszuschließen.

24. Aus welchen Haushaltstiteln gehen aktuell Maßnahmen an Nebenwasserstraßen konkret hervor, und wie plant die Bundesregierung, Darstellung und Transparenz zu verbessern?

Ausgaben an Nebenwasserstraßen werden im Kapitel 1203 bei folgenden Titeln gesondert ausgewiesen:

521 01 – Unterhaltung der Bundeswasserstraßen,

521 02 – Betrieb der Anlagen an Bundeswasserstraßen,

521 05 – Aufwendungen für Planung-, Prüfungs- und Bauüberwachungsaufgaben,

780 01 – Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur.

Erläuternd wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

Anstehende Bestandserhaltungs- und Ersatzmaßnahmen an Betriebsgebäuden werden bei Titel 711 01 und 712 01 und Maßnahmen im Bereich der Ökologischen Durchgängigkeit im Kapitel 1203 Titel 780 05 ausgewiesen.

Größere Ersatz- und Umbaumaßnahmen werden bei Titel 780 02 veranschlagt und in Teil C der Anlage zum Einzelplan 12 – Verkehrswegeinvestitionen des Bundes einzeln dargestellt.

25. Wie haben sich Ausgaben an Nebenwasserstraßen seit 2016 jährlich entwickelt (bitte tabellarisch jährlich nach jeweiligen Nebenwasserstraßen und in Summe aufführen)?

Die Investitionen haben sich wie folgt entwickelt (gerundet):

	2016	2017	2018
Kern-/Nebennetz <sup>1</sup>	95 Mio. Euro	105 Mio. Euro	104 Mio. Euro
Nebennetz <sup>2</sup>	21 Mio. Euro	19 Mio. Euro	25 Mio. Euro

<sup>1</sup> Einige Wasserstraßen sind teilweise dem Kern- teilweise dem Nebennetz zugeordnet bzw. Investitionen umfassen beide Kategorien.

<sup>2</sup> Zur Übersichtlichkeit rund 2.800 km Binnenbereich zusammengefasst

In den letzten zehn Jahren (2009 bis 2018) erfolgten in Summe folgende Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung (gerundet):

	Kern-/Nebennetz <sup>1</sup>	Nebennetz <sup>2</sup>
2009–2018	270 Mio. Euro	101 Mio. Euro

<sup>1</sup> Einige Wasserstraßen sind teilweise dem Kern- teilweise dem Nebennetz zugeordnet bzw. Investitionen umfassen beide Kategorien.

<sup>2</sup> Zur Übersichtlichkeit rund 2.800 km Binnenbereich zusammengefasst

Zu den Jahren 2019 und 2020 liegen noch keine entsprechenden Auswertungen vor.

26. Welchen Stand gibt es aktuell hinsichtlich der Übergabe von touristischen Wasserstraßenabschnitten bzw. Bauwerken an andere Gebietskörperschaften (bitte Entwicklung seit 2016 angeben)?

Zu folgenden einzelnen Anlagen und Wasserstraßenabschnitten werden seit 2016 Gespräche bzw. konkrete Verhandlungen auf der Grundlage des Haushaltsvermerks Nummer 12 im Kapitel 1203 geführt:

- Abgabe der Schleuse Friedenthal an die Stadt Oranienburg (abgeschlossen),
- Abgabe der Schleusen des Finowkanals an einen aktuell gegründeten Zweckverband (laufend),
- Abgabe der Stadtschleuse Kassel an der Fulda an die Stadt Kassel (abgeschlossen),
- Abgabe der Mühlendammschleuse an der Oberwarnow an die Stadt Rostock (laufend),
- Abgabe der Gieselauschleuse am Gieselaukanal (laufend),
- Abgabe der Schleuse Brienen am Spoykanal an die Stadt Kleve (laufend),
- Abgabe des Hafens Hörnum/Sylt an die Gemeinde Hörnum (laufend),
- Abgabe des Lamprather Altrheins (laufend).