

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Markus Tressel, Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/3618 –**

### **Wassertourismus-Infrastruktur in Deutschland**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Wassertourismus findet in Deutschland nicht nur an den Küsten von Nord- und Ostsee oder an Binnenseen, sondern vor allem auch auf dem weitverzweigten Netz an Wasserstraßen statt. Davon befinden sich in Zuständigkeit des Bundes über 2 800 von insgesamt 7 800 Kilometern Wasserstraßen.

Doch für Erhalt und Sanierung der bestehenden Anlagen des Bundes konzentriert sich dieser auf die Aufgabe an Bundeswasserstraßen, einer funktionsfähigen Güterschifffahrt. Demgegenüber stehen nur sehr begrenzte finanzielle und personelle Mittel für die touristischen Wasserstraßen bereit. Eine Prioritätensetzung scheint aus Sicht der Fragesteller zwar sinnvoll, jedoch hat die zuverlässige durchgängige Befahrbarkeit für Sportboote in den vergangenen Jahren stark gelitten.

Deshalb ist es unentbehrlich, auch eine Strategie zur mittel- bis langfristigen Aufrechterhaltung und Qualitätssicherung oder Attraktivitätssteigerung des bestehenden touristischen Wasserstraßennetzes vor allem an sogenannten Nebenwasserstraßen zu entwickeln und gleichzeitig den Belangen des Naturschutzes gerecht zu werden. Dafür sollte zukünftig auch die Zuständigkeit der Bundesländer für den Tourismus und den Naturschutz zunehmende Beachtung finden.

An Wasserstraßen, die für die Güterschifffahrt keine und selbst für touristische Schifffahrt nur noch geringe Bedeutung haben werden, hat die Bundesregierung das Konzept Blaues Band vorgestellt ([www.blaues-band.bund.de/Projektseiten/Blaues\\_Band/DE/00\\_Home/home\\_node.html](http://www.blaues-band.bund.de/Projektseiten/Blaues_Band/DE/00_Home/home_node.html)). Damit sollen bestimmte Bundeswasserstraßen teilweise renaturiert werden, um einen Beitrag zum Erhalt der biologischen Vielfalt zu leisten.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat 2016, nach einem Beschluss des Bundestages bereits aus 2008, ein Wassertourismuskonzept vorgelegt ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/informationen-wassertourismuskonzept.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/informationen-wassertourismuskonzept.html)). Ein mit weiteren Ressorts abgestimmtes Gesamtkonzept, insbesondere des für Tourismus zuständigen Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, aber auch des für das Blaue Band zuständigen Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie der Bundesländer und weiterer Beteiligter steht weiter aus. Es ist

fraglich, ob und wie die Bundesregierung zu einer Klärung der oben geschilderten Problematik beitragen wird – also trotz begrenzter Mittel und ungeklärter Zuständigkeitsfragen die Infrastruktur auch touristischer Wasserstraßen zu erhalten.

1. a) Welche Sperrungen von Schleusen an Wasserstraßen, die auch der touristischen Nutzung dienen, gab es 2017 (bitte tabellarisch nach Wasserstraßen getrennt aufführen)?

Sperrungen an Schleusen mit touristischer Nutzung aufgrund üblicher Unterhaltungsmaßnahmen (Bauwerksinspektion, Reparaturen, Eis) werden bekannt gegeben und in der Regel außerhalb der Saison (z. B. im Winter) durchgeführt. Darüber hinaus wird sichergestellt, dass bei entsprechender Möglichkeit (mehrere Kammern an einem Standort) mit den Maßnahmen keine Sperrungen verbunden sind. Eine Liste der Sperrungen kann im Elektronischen Wasserstraßeninformationssystem (ELWIS) eingesehen werden: [www.elwis.de/DE/dynamisch/mvc/main.php?modul=schleuse&action=search&wsId=ALL](http://www.elwis.de/DE/dynamisch/mvc/main.php?modul=schleuse&action=search&wsId=ALL).

Darüber hinaus können folgende, besondere Sperrungen benannt werden:

- Die Schleusen an der Ilmenau wurden 2017 außer Betrieb genommen.
- Die Kahnschleuse Quitzövel (Untere Havel Wasserstraße) wurde 2017 wegen Baumaßnahmen außer Betrieb genommen. Die Maßnahmen werden 2020 abgeschlossen sein. Eine Umfahrung ist möglich.
- Ebenso wurde die Schleuse Plötzensee (Berlin Spandauer Schifffahrtskanal) bis zur Automatisierung der Anlage außer Betrieb genommen. Eine Wiederinbetriebnahme erfolgte Ende 2018. Auch hier ist eine Umfahrung gegeben.
- An der Schleuse Calbe (Saale) gab es vom 8. März bis 24. Mai 2017 eine Sperrung wegen eines Toreinbaus.
- Im Templiner Gewässer musste aufgrund des Bauwerkszustandes die Schleuse Kanneburg gesperrt werden.
- Ebenso sind die Schleuse Kassel (Fulda), die Mühlendammschleuse in Rostock (Warnow) sowie die Schleuse Brienen (Schifffahrtskanal Rhein-Kleve) außer Betrieb.

- b) Welche Sperrungen von Schleusen an Wasserstraßen, die auch der touristischen Nutzung dienen, gab bzw. gibt es voraussichtlich im Laufe des Jahres 2018 (bitte tabellarisch nach Wasserstraßen getrennt aufführen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1a verwiesen.

Darüber hinaus gab es eine unplanmäßige, längere Sperre der Schleuse Spandau (29. Mai bis 26. Juni) wegen eines technischen Schadens. Eine Umfahrung wurde durch Öffnung der Schleuse Plötzensee ermöglicht. Die Schleuse Alsleben (Saale) ist vom 16. Juni 2018 bis 13. Dezember 2018 aufgrund von Ersatzmaßnahmen gesperrt.

- c) Welche Sperrungen von Schleusen an Wasserstraßen, die auch der touristischen Nutzung dienen, wird es nach aktuellen Planungen 2019 bzw. 2020 geben (bitte tabellarisch nach Wasserstraßen getrennt aufführen)?

In den Jahren 2019/2020 werden weitere Instandsetzungsmaßnahmen und Bauwerksinspektionen durchgeführt, die zu überschaubaren Einschränkungen führen und frühzeitig bekannt gegeben werden. Eine Liste kann zum jetzigen Zeitpunkt

aufgrund des früheren Planungsstadiums nicht erstellt werden. Größere Sperrungen innerhalb der Saison sind zurzeit nicht vorgesehen.

- d) Sind bzw. werden einzelne Wassertourismus-Reviere durch die Sperrung von Schleusen vom Gesamtnetz der Wasserstraßen getrennt? Wenn ja, welche Reviere sind für welchen Zeitraum betroffen?

Zurzeit sind durch die vor genannten Sperrungen über 2018 hinaus die Ilmenau, die Fulda, die Templiner Gewässer, der Schifffahrtskanal Rhein-Kleve und wenige Kilometer der Warnow betroffen. Die Schleuse Kannenburg wird durch einen Neubau ersetzt.

2. Welche Schleusen an touristisch genutzten Wasserstraßen sind in der schlechtest möglichen Zustandskategorie eingeordnet, und bis wann ist hier jeweils geplant, welche Sanierungsmaßnahmen zur deutlichen Verbesserung des baulichen Zustands durchzuführen (bitte jeweils tabellarisch nach Wasserstraßen getrennt aufzuführen)?

Im Nebennetz sind die Schleusen Alsleben, Bernburg und Böllberg an der Saale, die Schleuse Gieselau an der Eider, die Schleusen Strasen an der Müritz-Havel-Wasserstraße, die Schleuse Zaaren an der Oberen Havel-Wasserstraße, die Schleuse Schwedt an der Schwedter Querfahrt, die Schleuse Hohensaaten Ost am Verbindungskanal zur Oder und die Schleusen Heegermühle, Stecher und Liepe am Finowkanal in der schlechtesten Zustandskategorie.

Sofern der Zustand der Anlagen im Nebennetz über die Beseitigung einzelner Schäden hinaus umfangreiche Ersatzinvestitionen erfordert, ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, einschließlich der touristischen Effekte, im Einzelfall über die nutzungsorientierte Entwicklung der jeweiligen Wasserstraße zu entscheiden.

3. Welche Prioritätenliste für sämtliche anstehenden Schleusensanierungen hat die Bundesregierung (bitte Schleusen an touristisch genutzten Wasserstraßen von weiteren Wasserstraßen getrennt auführen sowie Planungsstand und Jahr des voraussichtlichen Baubeginns tabellarisch je Wasserstraße benennen)?

An den Bundeswasserstraßen hat der Substanzerhalt Vorrang vor Aus- und Neubaumaßnahmen. Notwendige Ersatzinvestitionen sicherheitsrelevanter Anlagen (z. B. Wehre) haben unabhängig von der Wasserstraßenkategorie erste Priorität.

Die Priorität weiterer Ersatzinvestitionen an sperrbaren Anlagen (z. B. Schleusen) richtet sich nach der Dringlichkeit, der verkehrlichen Relevanz und der Netzkategorie der jeweiligen Maßnahme.

Soweit möglich, wird im Nebennetz von den Unterhaltungsämtern der Substanzerhalt der stark von Sport- und Freizeitschifffahrt frequentierten Schleusen im Rahmen der Anlagenunterhaltung sichergestellt.

4. Welche Schleusenöffnungszeiten hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für die Saison 2018 für welche Region bzw. für welche Schleusen vorgesehen (bitte tabellarisch aufführen)?

Die Schleusenöffnungszeiten können in ELWIS für alle Reviere eingesehen werden.

5. Zu welchen möglichen Einschränkungen von Schleusenöffnungszeiten wird es voraussichtlich 2019 an den touristisch genutzten Wasserstraßen gegenüber 2018 kommen (bitte unter Nennung der jeweiligen Wasserstraße angeben)?

Gegenüber 2018 sind keine weiteren Einschränkungen geplant.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1c verwiesen.

6. a) Welche Projekte aus dem Wassertourismuskonzept des BMVI wird die Bundesregierung in dieser Wahlperiode planen bzw. mit deren Umsetzung beginnen?  
b) Welche Projekte aus dem Wassertourismuskonzept des BMVI wird die Bundesregierung in dieser Wahlperiode abschließen?

Die Fragen 6a und 6b werden gemeinsam beantwortet.

Das BMVI beabsichtigt, die interne Konkurrenz zwischen den Wasserstraßen im Haupt- und Nebennetz um die verfügbaren Ressourcen durch haushalterische und organisatorische Trennung transparent zu machen. Dazu wurden Gespräche mit den Ländern und Dritten aufgenommen, um mögliche Pilotregionen zu identifizieren.

7. Welche darüber hinaus gehenden Punkte beabsichtigt die Bundesregierung in dieser Wahlperiode im Bereich Wassertourismus umzusetzen?

Das Wassertourismuskonzept des BMVI soll so weiterentwickelt werden, dass sich die Maßnahmen der Ressorts, der Bundesländer und von Dritten optimal verzahnen.

8. Welche Ressorts der Bundesregierung sind mit Wassertourismus im weiteren Sinne nach Auffassung der Bundesregierung direkt und ggf. indirekt befasst?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beschäftigt sich im Rahmen seiner Zuständigkeit für die Tourismuspolitik vor allem mit der wirtschaftlichen Bedeutung des Wassertourismus.

Das BMVI ist im Hinblick auf die verkehrliche Nutzung der Bundeswasserstraßen – insbesondere der Nebenwasserstraßen – durch die Sport- und Freizeitschifffahrt mit dem Thema befasst. Auf der Grundlage der Bundestagsdrucksache 16/10593 hat das BMVI ein Konzept erstellt, das die Schaffung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur an den Nebenwassertrassen darstellt.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) ist über seine Beteiligung an dem „Bundesprogramm Blaues Band“ involviert, das Bezüge zum Wassertourismus bzw. zum Wassertourismuskonzept des BMVI herstellt.

9. Welche direkten jährlichen Einnahmen hat der Bund aktuell derzeit aus wassertouristischen Aktivitäten (Freizeitschifffahrt, Fahrgastschifffahrt) pro Jahr (2017, 2018 und 2019) insgesamt, und welcher Betrag entfällt davon jeweils auf direkte Einnahmen durch Abgaben oder Gebühren an den Wasserstraßen?

Die Einnahmen des Bundes aus wassertouristischen Aktivitäten der Sport- und Freizeitschifffahrt auf den nord- und süddeutschen Binnenwasserstraßen belaufen sich für die Jahre 2017 und 2018 auf jeweils rd. 77 000 Euro. Für 2019 wird ein Betrag in gleicher Höhe erwartet.

Am Nord-Ostsee-Kanal konnten in 2017 von der Sport- und Freizeitschifffahrt keine Einnahmen erzielt werden. Für 2018 und 2019 wird mit Einnahmen in Höhe von jeweils etwa 160 000 Euro gerechnet.

Die Einnahmen aus den Befahrensabgaben der gewerblichen Fahrgastschifffahrt lagen im Jahr 2017 bei rd. 1 400 000 Euro. Für 2018 und 2019 werden Beträge in gleicher Größenordnung erwartet.

10. Welche Auffassung hat die Bundesregierung zur bisher geplanten Wasserstraßenmaut, auch für private Nutzer?
11. Welchen Beitrag hatte die Bundesregierung bisher durch die Einführung einer Wasserstraßenmaut beabsichtigt, durch die Nutzer touristischer Wasserstraßen bzw. durch motorbetriebene Sportboote pro Jahr zu erheben?
12. Inwieweit war beabsichtigt, diesen Betrag wieder in den Erhalt der touristischen Wasserstraßen zu reinvestieren?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode die Absicht bekundet, für die Nutzung der Binnenwasserstraßen (außer NOK) die Abgabepflicht abzuschaffen.

13. Welche Auswirkungen wird der aktuelle Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, in dem eine Abschaffung der Befahrensabgaben für die Binnenschifffahrt (mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals) beschlossen wurde, auf zukünftige Einnahmen aus dem Wasserstourismus nach Auffassung der Bundesregierung haben (bitte konkrete Haushaltsauswirkungen benennen)?

Die Sport- und Freizeitschifffahrt ist von der im Koalitionsvertrag beschlossenen Abschaffung der Befahrensabgaben für die gewerbliche Binnenschifffahrt nicht betroffen.

14. Welches Volumen beabsichtigt die Bundesregierung in den folgenden Jahren (2019, 2020 und 2021) jeweils in welche konkreten Projekte entlang touristisch genutzter Wasserstraßen zu investieren (bitte tabellarisch auflisten)?

Nach dem aktuellen Verkehrsinfrastrukturbericht für Bundeswasserstraßen beläuft sich der Ersatzinvestitionsbedarf für Schleusen und Wehre im gesamten Nebenetz auf rd. 0,46 Mrd. Euro in den nächsten zehn Jahren.

15. Welche Mittel müssten nach Auffassung der Bundesregierung für Maßnahmen zur Erfüllung sämtlicher Aufgaben gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) an den Bundeswasserstraßen jährlich veranschlagt werden?

Die Umsetzung der WRRL liegt in der Zuständigkeit der Länder. Der Bundesregierung sind die Gesamtkosten für Maßnahmen an Bundeswasserstraßen nicht bekannt.

16. Wie viele Stellen stehen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) jährlich seit 2016 bzw. voraussichtlich jährlich ab 2018 bis 2020 an welchen WSV-Standorten zur Verfügung (bitte tabellarisch auflühren)?
17. Wie viele Stellen bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sind gegenwärtig an welchen WSV-Standorten nicht besetzt (bitte tabellarisch auflühren)?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die anliegende Tabelle stellt den gesamten Stellen- bzw. Planstellenbestand der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (ohne GDWS und Neubauämter), einschließlich der durch das Haushaltsgesetz 2018 zugewiesenen neuen Stellen- und Planstellen sowie den Besetzungsstatus zum 1. Januar 2018 dar.

Für die Haushaltsjahre 2019 und 2020 sind zum jetzigen Zeitpunkt noch Aussagen möglich, da die Stellenzuweisungen erst nach dem Inkrafttreten der jeweiligen Haushaltsgesetze vorgenommen werden.

Stand: 01.01.2018

<b>Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter</b>	<b>vorhandene Plan-/ Stellenanteile</b>	<b>freie Plan-/ Stellenanteile</b>
WSA Lübeck	225,5	13,0
WSA Tönning	170,5	8,6
WSA Brunsbüttel	383,5	35,1
WSA K.-H.	408,0	39,9
WSA Stralsund	245,5	17,2
WSA Hamburg	211,0	10,9
WSA Cuxhaven	218,5	9,6
WSA Bremen	259,0	20,4
WSA Bremerhaven	201,0	15,8
WSA Wilhelmshaven	297,5	14,9
WSA Emden	249,8	16,9
WSA Hann-Münden	148,8	9,8
WSA Verden	184,5	6,5
WSA Minden	257,0	21,3
WSA Braunschweig	173,0	7,0
WSA Uelzen	186,0	15,4
WSA Köln	97,0	4,0
WSA Duisb.-Rhein	183,5	16,6
WSA Duisburg-Meiderich	391,5	28,0
WSA Rheine	267,8	29,8
WSA Meppen	194,5	14,5
WSA Freiburg	167,0	13,4
WSA Mannheim	142,0	4,5
WSA Bingen	196,4	15,9
WSA Heidelberg	278,3	17,4
WSA Stuttgart	261,0	25,6
WSA Koblenz	383,3	33,4
WSA Trier	207,0	9,6
WSA Saarbrücken	126,5	10,7
WSA Aschaffenburg	313,0	21,2
WSA Schweinfurt	301,0	14,4
WSA Nürnberg	321,0	17,4
WSA Regensburg	277,0	15,9
WSA Dresden	188,0	16,4
WSA Magdeburg	338,0	45,8
WSA Lauenburg	357,0	47,9
WSA Brandenburg	237,0	17,0
WSA Berlin	380,5	31,5
WSA Eberswalde	395,0	22,0
<b>Gesamt</b>	<b>9.822,3</b>	<b>735,0</b>

