



Pet 1-18-12-94-036061

15526 Bad Saarow

Wasserstraßen

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 18.06.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition

- a) der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Ministerium für Wirtschaft und Energie – als Material zu überweisen,
- b) den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben,
- c) dem Abgeordnetenhaus von Berlin und der Landesvolksvertretung von Brandenburg zuzuleiten.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, dass der Bund Bundeswasserstraßen ebenso wie Bundesfernstraßen für alle Nutzer baut und unterhält, ohne nach ihrer Verkehrsart zu unterscheiden. Schleusen sollten zu Servicezentren mit nutzerfreundlichen Betriebszeiten entwickelt werden.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 427 Mitzeichnungen und 14 Diskussionsbeiträge vor. Daneben wurden 8.164 Unterschriften von Bürgerinnen und Bürgern eingereicht, die das Anliegen unterstützen. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass sich in den letzten Jahrzehnten das Nutzungsverhalten auf Bundeswasserstraßen stark verändert habe. Dies liege an veränderten Güterverkehrsströmen, fehlender Anpassung und Modernisierung der Bundeswasserstraßen, neuen Angeboten im Wassertourismus und saisonabhängig an starken Zunahmen der Sport- und Freizeitschifffahrt mit neuen Bootstypen. Die



Wasserstraßen seien nicht nur für die Güterschifffahrt, sondern in gleichem Maße für wertschöpfende touristische Nutzungen zu erhalten. Wassertourismus trage in den etablierten Wassertourismusgebieten zur Umsatzsteigerung bei Gastronomie, Hotellerie, Einzelhandel, Verkehr und anderen Branchen bei. Dadurch werde dort die Lebensqualität gesichert. Der Bericht „Wassertourismuskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)“ vom Mai 2016 erfülle nicht die Vorgabe des Koalitionsvertrages von CDU/CSU und SPD aus dem Jahr 2013, ein Konzept vorzulegen, sondern verfolge Einzelinteressen und sei nicht mit anderen Ressorts und Nutzergruppen besprochen worden. Die Trennung von Bundeswasserstraßen in ein Haupt- und ein Freizeitnetz erhöhe die Verwaltungskosten und sei nicht sachgerecht. Eine solche Unterteilung werde bei Bundesfernstraßen auch nicht vorgenommen. Zudem würden durch die Verkürzung der Schleusenzeiten Wassersportler und Wassertouristen benachteiligt.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Darüber hinaus hat der Ausschuss am 27. September 2018 ein Berichterstattergespräch durchgeführt, an dem Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie teilnahmen und in dem die Sach- und Rechtslage umfassend erörtert wurde.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte sowie der Ergebnisse des Berichterstattergesprächs wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist zunächst in Bezug auf die Differenzierung der Bundeswasserstraßen in Haupt- und Nebenwasserstraßen darauf hin, dass der Bund Eigentümer der Bundeswasserstraßen ist, zu denen aus historischen Gründen auch eine große Anzahl von Gewässern gehört, die inzwischen – in unterschiedlicher Intensität – ausschließlich von der Sport- und Freizeitschifffahrt genutzt werden. In die hoheitliche Verwaltungszuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) fallen (neben den hier nicht interessierenden Seewasserstraßen) nur die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen, die in der Anlage 1 zum



Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) aufgeführt sind. Die hoheitliche Verwaltungszuständigkeit der WSV ist an diesen Bundeswasserstraßen ausschließlich auf ihre Funktion als Verkehrsweg beschränkt. Sport- und Freizeitschiffahrt findet auch auf sonstigen Bundeswasserstraßen gem. Art 89 GG sowie auf Wasserstraßen statt, für die der Bund lediglich eine Verantwortung als Eigentümer trägt.

Vor dem Hintergrund der föderalen Kompetenzverteilung, der gesetzlichen Aufgaben des Bundes an den Bundeswasserstraßen und der begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen erfolgt seitens der WSV eine Konzentration auf die Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraßen für den Güterverkehr. Der Erhalt und die Verbesserung der Infrastruktur an den Nebenwasserstraßen mit wassertouristischer Nutzung werden unter den gegenwärtigen Bedingungen seitens der WSV demgegenüber nachrangig behandelt. Die Chancen zur Entwicklung des Wassertourismus können unter den heutigen Randbedingungen nicht ausreichend genutzt werden. Die unabweisbar notwendige Konzentration der Mittel für den Erhalt und die Optimierung der für den Gütertransport benötigten Infrastruktur im Kernnetz, führt dazu, dass Betrieb und Unterhaltung der Anlagen an den überwiegend touristisch genutzten Wasserstraßen zukünftig nicht mehr in dem von den Freizeitnutzern und der Tourismuswirtschaft erwarteten Umfang erfolgen könnten, wenn nicht Transparenz hergestellt wird und Prioritätenentscheidungen zu Gunsten der Freizeitwasserstraßen getroffen werden.

Das BMVI teilte dem Petitionsausschuss mit, dass es daher beabsichtigt, die interne Konkurrenz zwischen der Aufgabenwahrnehmung an den Hauptwasserstraßen und den Nebenwasserstraßen mittelfristig durch einen eigenen Titel oder eine Titelgruppe im Haushalt transparent zu machen. Die Nebenwasserstraßen sollen zukünftig mit eigenem Personal- und Sachmittelhaushalt innerhalb der WSV verwaltet werden. Nur auf diese Weise können erforderliche Maßnahmen im Nebennetz unabhängig vom Hauptnetz priorisiert und Investitionsentscheidungen getroffen werden. Dieses Vorhaben unterstützt der Ausschuss ausdrücklich. Nach der derzeit bestehenden Priorisierungsmethodik werden aufgrund unzureichender Personal- und Finanzressourcen Maßnahmen der Prioritäten P1, P2 und P3 vor P4 umgesetzt. Bei Maßnahmen nach P4 handelt es sich im Wesentlichen um erforderliche Baumaßnahmen im Nebennetz. Eine Ausnahme bilden die „Systemkritischen Bauwerke“ wie Wehre. Eine



Umsetzung von P4-Maßnahmen ist derzeit erst in 20-30 Jahren zu erwarten. Die Kriterien für die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen wurden mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 veröffentlicht. Demzufolge zählen die Bundeswasserstraßen, auf denen weniger als 600.000 t/a transportiert werden, zu den Bundeswasserstraßen außerhalb des Kernnetzes. Die Zielstellung für die Verwaltung der Nebenwasserstraßen ist, Betrieb und Unterhaltung der Nebenwasserstraßen aufrechtzuerhalten, so dass die Nutzbarkeit grundsätzlich möglich bleibt.

Die mit der Umsetzung des Wassertourismuskonzeptes eingeleitete mittelfristige Entwicklung der getrennten Verwaltung von Haupt- und Nebenwasserstraßen wurde auf Ebene des BMVI bereits umgesetzt. Ein Zeitplan für die Umsetzung in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung liegt noch nicht vor. Er wird gemeinsam mit dieser entwickelt.

Der Bund bekennt sich damit zu seiner Verantwortung für die in seinem Eigentum stehenden Wasserstraßen, insbesondere auch für diejenigen, die für den Gütertransport nicht mehr bedeutend sind, sondern nahezu ausschließlich Freizeitzielen und der Natur dienen. Eine Abgabe von Wasserstraßen(-abschnitten) an die Länder oder Kommunen ist dabei seitens des Bundes in Einzelfällen vorgesehen.

Der Ausschuss begrüßt, dass das BMVI darüber hinaus beabsichtigt, das Wassertourismuskonzept aus dem Jahr 2016 auf Grundlage aktueller Erkenntnisse und unter Beteiligung weiterer Ressorts weiterzuentwickeln. Ziel ist es, einen auf Bundesebene abgestimmten Handlungsrahmen zu formulieren, in dem die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sich der Aufgabe an den Nebenwasserstraßen, insbesondere den touristisch stark frequentierten, widmen kann.

In diesem Zusammenhang erachtet es der Ausschuss als sinnvoll, dass das BMVI eine intensive Zusammenarbeit mit dem BMWi angestrebt, um tourismuspolitische Einschätzungen und Möglichkeiten des BMWi mit Erkenntnissen, Möglichkeiten, aber auch Randbedingungen des BMVI zusammenzubringen. Auch die ländliche Entwicklung und Aufwertung muss mitgedacht werden, wenn sie auch kein Kompetenzschwerpunkt des BMVI ist. Im Zusammenspiel Infrastrukturbereitstellung durch Bundeswasserstraßen mit Fördermöglichkeiten anderer Ressorts für Dritte ergeben sich Perspektiven für (wasser)touristisch bedeutsame Regionen. Daher ist eine engere Zusammenarbeit mit



anderen Ressorts, Ländern und auch Dritten (z.B. Kommunen, Initiativen, Verbände) erforderlich, um Pläne, Konzepte, aber auch konkrete Maßnahmen besser zu vernetzen. Das wesentliche Element zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen wird zudem die Erarbeitung und Umsetzung von gemeinsamen Entwicklungskonzepten für einzelne Nebenwasserstraßen mit den entsprechenden Beteiligungsprozessen sein. Die Entwicklungskonzepte berücksichtigen die aktuellen gesellschaftlichen und politischen Anforderungen an den Umgang mit bundeseigenen Wasserstraßen, unterliegen in ihrer Umsetzung aber zugleich den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen. Sie enthalten auch Ziele und Maßnahmen, die über den Zuständigkeitsbereich der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hinausgehen. Ausarbeitung und Umsetzung dieser Ziele und Maßnahmen erfolgen durch den dafür zuständigen Verwaltungsträger oder ggf. durch Dritte. Die Ankündigung von Entwicklungskonzepten wird nach Kenntnis des Ausschusses allgemein begrüßt.

Hinsichtlich der Einschränkungen der Schleusenbetriebszeiten merkt der Ausschuss an, dass diese an der Dahme-Wasserstraße auch im Jahr 2016 erfolgen mussten, da der WSV aufgrund der haushaltsgesetzlichen Personaleinsparauflagen der vergangenen 20 Jahre in erheblichen Umfang Stellen und Planstellen für das Personal fehlen, so dass das noch vorhandene Personal für prioritäre Aufgaben eingesetzt werden muss. Hierzu zählen u. a. die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und die Erhaltung von Wehren, Dükern, Durchlässen und Pumpwerken aufgrund der hohen Sicherheitsrelevanz. Bei der Reduzierung der Schleusenöffnungszeiten wurden die Verkehrszahlen an den Schleusen ausgewertet und die Fahrplangestaltung der Fahrgastschifffahrt berücksichtigt. Im Ergebnis wurde deutlich, dass eine Reduzierung der Betriebszeiten in den Abendstunden aufgrund der dann zu verzeichnenden stark abnehmenden Verkehrszahlen die geringste Beeinträchtigung für die Verkehrsteilnehmer verursacht. Die Kürzungen der Betriebszeiten an den Schleusen liegen außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Ein Anteil von nur unter zehn Prozent des Sportbootverkehrs ist betroffen, über 90 Prozent des Sportbootverkehrs fanden und finden innerhalb der jetzigen Schleusenöffnungszeiten statt.

Es ist vorgesehen, in Berlin-Grünau eine Leitzentrale einzurichten, von der alle Berliner und Brandenburger Schleusen fernbedient werden. Durch diese Maßnahme können dann



personelle Engpässe aufgefangen werden. Der Baubeginn für den 1. Bauabschnitt der Leitzentrale Berlin-Grünau (Spundwand, Baufeldfreimachung, einschließlich Verlegung von Versorgungsleitungen) ist für März/April 2020 vorgesehen und die Fertigstellung des Bauabschnittes soll bis Ende 2020 erfolgen. Der Baubeginn für den 2. Bauabschnitt (Errichtung und Ausstattung des Leitzentralen-Gebäudes) ist Anfang 2021 und deren Fertigstellung für Ende 2022 geplant. Von der Leitzentrale Berlin-Grünau werden insgesamt 15 Schleusenammern fernbedient und für 5 nutzerbediente Schleusenammern kann im Bedarfsfall die Aufsaltung aktiviert werden. Des Weiteren werden 15 Wehranlagen, vier bewegliche Brücken und zwei Pumpwerke angeschlossen. Die Umrüstung für die Automatisierung der Anlagen führt in der Regel kaum zu Behinderungen, da sie möglichst im Zusammenhang mit Grundinstandsetzungen realisiert werden und ein verkehrsarmer Zeitraum gewählt wird.

Im Übrigen hat sich die WSV bei den Betriebszeiten der Schleusen an die der Schleusen an den Landesgewässern in Berlin-Brandenburg an den Wochenenden angepasst. Die WSV führt kontinuierlich eine Statistik zum Verkehrsaufkommen und veröffentlicht diese in ihrem jährlichen Verkehrsbericht. Die Erweiterung von Schleusenöffnungszeiten ist nicht ausgeschlossen, wenn ein entsprechender Bedarf begründet werden kann und die technischen und personellen Voraussetzungen gegeben sind.

Um die seines Erachtens dringend notwendige Stärkung der Randbedingungen zur Entwicklung des Wassertourismus schnellstmöglich zu gewährleisten, empfiehlt der Petitionsausschuss, die Petition der Bundesregierung – dem BMVI und dem BMWi – als Material zu überweisen, den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben, da der angesprochene eigene Titel oder eine Titelgruppe im Haushalt zur transparenten Darstellung der Aufgabenwahrnehmung an den Hauptwasserstraßen und den Nebenwasserstraßen für eine parlamentarische Initiative geeignet erscheint, und dem Abgeordnetenhaus von Berlin und der Landesvolksvertretung von Brandenburg zuzuleiten.