

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Dr. Marcel Klinge, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/8214 –**

Nebenwasserstraßen in der Bundesrepublik Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

In der 18. Legislaturperiode hat die Bundesregierung ein Wassertourismuskonzept vorgelegt, um die Regionen zu stärken, in denen Freizeit- und Sportbootverkehr vorherrscht. Die ausschließlich von der Freizeitschifffahrt genutzten Wasserstraßen in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern zählen beispielsweise zu den größten zusammenhängenden Revieren in Europa.

Ziel des Konzepts ist es, die Infrastruktur für den Wassertourismus zu verbessern (z. B. Instandsetzung, Vernetzung, Engpassbeseitigung) und die Ressourcen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf die Erledigung der Aufgaben im Hauptnetz zu konzentrieren. Für diese Aufgabe ist es aus Sicht der Fragesteller unabdingbar, ein genaues Bild des Status quo der Nebenwasserstraßen zu haben. Denn nur dann kann eine Priorisierung erfolgen, wie hoch mögliche Investitionen sein müssen.

1. Wie schätzt die Bundesregierung das wirtschaftliche Potenzial des Wassertourismus in den Nebenwasserstraßen ein?
2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das wirtschaftliche Potenzial in Bezug auf den Wassertourismus entlang der Nebenwasserstraßen bereits vollständig ausgeschöpft ist?

Wenn dies nicht zutrifft, an welchen konkreten Stellen entlang welcher Nebenwasserstraßen sieht die Bundesregierung noch Potenziale zur Steigerung, und können diese ausgeschöpft werden?
3. Welchen wirtschaftlichen Nutzen sieht die Bundesregierung in den Nebenwasserstraßen und in der touristischen Nutzung dieser?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erkenntnisse der Bundesregierung zur wirtschaftlichen Bedeutung des Wassertourismus in Deutschland stützen sich auf eine im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erstellte und 2017 veröffentlichte Kurzstudie

„Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/potenziale-des-wassertourismus-in-deutschland.pdf?__blob=publicationFile&v=12).

Untersucht wurde die Situation des Wassertourismus auf Haupt- und Nebenwasserstraßen des Bundes. Die Aussagen zur Bedeutung des Wassertourismus beziehen sich auf alle Bundeswasserstraßen, so dass die Effekte für die Nebenwasserstraßen nicht genau beziffert werden können. Klar ist aber, dass die Nebenwasserstraßen je nach Nutzungsintensität für den Wassertourismus eine ganz wesentliche Infrastruktur darstellen.

Starke wassertouristische Nachfragepotenziale prognostiziert die Untersuchung vor allem für die Bundesnebenwasserstraßen Aller, Dahme-Wasserstraße, Eder-Talsperre, Ems-Jade-Kanal, Finowkanal, Müritz-Elde-Wasserstraße, Rüdersdorfer Gewässer, Obere Havel-Wasserstraße, Peene, Saale-Leipzig-Kanal, Spree-Oder-Wasserstraße, Trave und Untere Havel-Wasserstraße.

Wassertourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor: Aus der touristischen Nachfrage werden nach den Erkenntnissen der Studie rund 4,2 Mrd. Euro Bruttoumsatz generiert. In den letzten fünf Jahren haben zwischen 6,7 und 10,4 Millionen Bürger eine Wassersportart ausgeübt. Durch den Wassertourismus können über 66 000 Personen ihren Lebensunterhalt bestreiten. Die direkten und indirekten Einkommenseffekte des Wassertourismus werden auf über 1 Mrd. Euro geschätzt.

Der Wassertourismus leistet einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des ländlichen Raums. Deutliche regionale Schwerpunkte des Wassertourismus liegen in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Insbesondere in ländlichen Regionen bietet der Wassertourismus Perspektiven für Einkommen und Beschäftigung. Durch die Nachfrage auch in anderen Bereichen der örtlichen Wirtschaft trägt der Wassertourismus u. a. zum Erhalt von Versorgungsstrukturen bei. Dadurch können die Attraktivität der betreffenden Regionen gesteigert sowie Lebens- und Einkommensperspektiven vor Ort gesichert werden.

4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Investitionen in die Nebenwasserstraßen seit 2013 entwickelt (bitte nach einzelnen Projekten und Jahren aufschlüsseln)?

In der Tabelle aufgeführt sind Investitionen in die Nebenwasserstraßen aus größeren Ersatzmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Automatisierung.

Investitionen an den Nebenwasserstraßen	2013	2014	2015	2016	2017
	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €
Lahn	41	336	1 549	604	1 820
Saale	0	0	62	307	1 749
Untere Havel-Wasserstraße	1 240	3 278	2 975	141	570
Müritz-Elde-Wasserstraße	1 288	3 270	2 317	4 145	2 827
Obere Havel-Wasserstraße	108	1 106	2 615	1 647	1 310
Havelkanal	77	20	131	63	1 181
Berliner Wasserstraßen	0	3	237	573	681
Spree-Oder-Wasserstraße	161	997	540	3 362	1 686
Investitionsmaßnahmen (z. B. Automatisierung)	435	873	469	78	438
Gesamt	2 915	9 883	10 895	10 920	12 263

5. Plant die Bundesregierung, einen eigenen Haushaltstitel für Nebenwasserstraßen zu schaffen?

Es ist beabsichtigt, zunächst die vorhandenen Titel im Kapitel 1203 – Bundeswasserstraßen mit Erläuterungen aufzugliedern und die Anteile an Haupt- und Nebenwasserstraßen zu benennen, um dadurch eine transparente Darstellung der Verwendung der Haushaltsmittel für die Aufgaben an den Nebenwasserstraßen zu gewährleisten.

6. Plant die Bundesregierung, die Investitionen in Nebenwasserstraßen mittel- oder langfristig zu erhöhen?
- a) Wenn ja, welche Investitionen plant die Bundesregierung in welchen Jahren und in welcher Höhe zu tätigen?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Mittelfristig sollen an allen Bundeswasserstraßen die Investitionen erhöht werden. Dies betrifft die Haupt- und die Nebenwasserstraßen gleichermaßen.

7. Welche Priorisierung hat die Bundesregierung für die Sanierung von Nebenwasserstraßen vorgenommen (bitte mit abnehmender Priorität aufschlüsseln)?

Für Maßnahmen an den Nebenwasserstraßen gilt die gleiche Priorisierung wie an den Hauptwasserstraßen, d. h. die höchste Priorität haben Maßnahmen an systemkritischen Bauwerken, unabhängig davon, ob im Haupt- oder im Nebennetz gelegen. Die weiteren Prioritätsstufen schließen sich daran wie folgt an: dringende Erhaltungsmaßnahmen im Hauptnetz, hochwirtschaftliche Ausbaumaßnahmen im Hauptnetz, weitere Ersatzinvestitionen im Nebennetz.

8. Welche Nebenwasserstraßen sind bereits heute nicht oder nur eingeschränkt nutzbar, und welche Gründe liegen hierfür vor?

Betriebliche Einschränkungen (Öffnungszeiten) entstehen bspw. durch nicht kompensierbare Ausfallzeiten, z. B. aufgrund von Erkrankungen. Durch die fortschreitende Automatisierung und Anbindung der Anlagen an eine Leitzentrale sorgt der Bund für eine schrittweise Auflösung dieser Einschränkungen.

Sofern im Nebennetz – über die systemkritischen Bauwerke hinaus – Sanierungsbedarf an Anlagen erkannt wird, werden diese baulichen Mängel schnellstmöglich behoben. Dies kann zu Einschränkungen im Betrieb führen. Die erforderlichen Maßnahmen werden nach Möglichkeit in planmäßige Sperrzeiten oder in verkehrsarme Zeiten gelegt.

- a) Welche Investitionsbedarfe bestehen hier, und in welcher Höhe beziffert die Bundesregierung die Investitionen in die einzelnen Projekte?

Insgesamt wird der Investitionsbedarf für Maßnahmen an den Nebenwasserstraßen wie folgt beziffert:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
voraussichtlicher Bedarf (in T €)	37.198	15.723	22.644	24.135	24.190

- b) Bis wann plant die Bundesregierung, diese Investitionen zu tätigen, und bis wann sollen die Maßnahmen beendet werden?

Die Instandhaltung einer Verkehrsinfrastruktur ist eine Daueraufgabe.

- c) Wie bewertet die Bundesregierung die wirtschaftlichen Auswirkungen von nicht oder nur eingeschränkt nutzbaren Nebenwasserstraßen?

Die wirtschaftliche Auswirkung der Bereitstellung einer Verkehrsinfrastruktur ist maßgeblich für die Investitionsentscheidung und hängt im Wesentlichen von der prognostizierten Nutzung ab. Insofern müssen größere Ersatzinvestitionen im Nebennetz einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterzogen werden.

9. Wie gedenkt die Bundesregierung, die interne Konkurrenz zwischen den Wasserstraßen im Haupt- und Nebennetz um die verfügbaren Ressourcen durch haushalterische und organisatorische Trennung transparent zu machen?

Welche Gespräche haben hierzu bereits stattgefunden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.