

8. DOSB-MITGLIEDERVERSAMMLUNG AM 8. DEZEMBER 2012 IN STUTTGART

„REFORM DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG SPORTFREUNDLICH GESTALTEN!“ (ANTRAG DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES, DES DEUTSCHEN KANU-VERBANDES UND DES DEUTSCHEN MOTORYACHT-VERBANDES)

Die Mitgliederversammlung verabschiedet den folgenden Antrag des Deutschen Segler-Verbandes, des Deutschen Kanu-Verbandes und des Deutschen Motoryachtverbandes: „Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sportfreundlich gestalten!“

Die Mitgliederversammlung des Deutschen Olympischen Sportbundes appelliert an die Bundesregierung, bei der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sicherzustellen, dass Deutschland ein Land des Wassersports bleibt.

Das Präsidium wird beauftragt, gegenüber Bundesregierung und Bundespolitik darauf hinzuwirken, dass

- I das Infrastrukturnetz der Bundeswasserstraßen flächendeckend für den Wassersport nutzbar bleibt,
- I die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch weiterhin die Verkehrsgruppe der Sportboote mit betreut,
- I das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Sportbootverkehrsplan erstellt, der Ziele und umzusetzende Maßnahmen einer positiven Wassersportentwicklung in Deutschland festlegt,
- I die wassersportliche Nutzung der Bundeswasserstraßen nicht von Nutzungsgebühren (Maut/Vignette) abhängig gemacht wird,
- I gemeinnützige Wassersportvereine die zum Bau und Betrieb ihrer Sportanlagen benötigten bundeseigenen Wasserflächen langfristig und planbar zu ermäßigten Pachtzinsen überlassen bekommen.

I Begründung

Wasserstraßen dienen nicht nur der Güterschifffahrt. Auf ihnen finden gleichberechtigt auch sichere Kleinschifffahrt, Sportbootschifffahrt, Freizeit- und Erholungsverkehre statt. Das Netzwerk der öffentlichen Wasserstraßen ist unverzichtbare Infrastruktur für die Sportanlagen tausender gemeinnütziger Wassersportvereine. Auf Wasserstraßen findet seit vielen Jahrzehnten Wettkampf- und Breitensport in vielfältiger Ausprägung statt.

Die mit der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geplante „Priorisierung auf das Hauptnetz und die gewerbliche Schifffahrt“, die „Netzkategorisierung“ sowie die „Konzentration der Ressourcen auf Wasserstraßen mit hoher Verkehrsfunktion“ nach Maßgabe der darauf transportierten Gütermengen gefährdet den Fortbestand dieser Wassersportaktivitäten, weil

- I sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus der verfassungsrechtlich gebotenen gleichberechtigten Betreuung der Verkehrsgruppe der Sportfahrzeuge zurückzieht,
- I untergeordnete Strecken und Reviere, in denen sich viele der Wassersportanlagen befinden, in eine bloße Eigentümer-Verwaltung des Bundes oder in sog. „Betreibermodelle“ überführt werden sollen,
- I der Betrieb und die Instandhaltung von Schleusen nur noch auf den priorisierten Strecken vorgesehen sind.

Der umfassende verfassungsrechtliche Verwaltungsauftrag des Bundes für die Bundeswasserstraßen bezieht sich auf alle Verkehrsteilnehmergruppen. Er darf nicht im Wege einer Verwaltungsreform auf die Verkehrsgruppe der Güterschifffahrt reduziert werden.

Die in den Reformüberlegungen zum Ausdruck kommende Gleichsetzung von Wassersport mit Wassertourismus und die damit angestrebte Abkehr von der Bundeszuständigkeit geht fehl. Der organisierte Wassersport versteht sich zwar als Partner des Wassertourismus (und hat sich dementsprechend zuletzt auch an der Marketingoffensive der Bundesregierung beteiligt), die gesellschaftliche Bedeutung des Sports und seine Aufgaben im Gemeinwesen gehen jedoch weit über Tourismus hinaus. Wassersport ist vielmehr Teil der Schifffahrt.

Ähnlich wie beim Nationalen Radverkehrsplan müssen Bund, Länder und Kommunen auch für den nicht-gewerblichen Verkehr auf dem Wasser planerische und infrastrukturelle Vorsorge treffen. Dies kann in einem Nationalen Sportboot-Verkehrsplan geschehen.

Eine Finanzierung öffentlicher Infrastruktur mittels Nutzungsgebühren (Maut/Vignette) lehnt der Wassersport ab. Sie würde dazu führen, dass wassersportliche Aktivitäten auf ökologisch sensible mautfreie Landesgewässer verlagert werden und dort in Konflikt mit Belan-

gen des Naturschutzes geraten. Der gemeinnützige Wassersport kann nicht Aufgaben der öffentlichen Hand übernehmen, indem er sich an sog. „Betreibermodellen“ zum Betrieb und zur Unterhaltung öffentlicher Wasserstraßen beteiligt.

Bundeseigene Wasserflächen, die von gemeinnützigen Vereinen für den Bau und Betrieb ihrer Sportanlagen benötigt werden, müssen langfristig und planbar zu ermäßigten Pachtzinsen zur Verfügung stehen. Eine nur jährliche Fortschreibung der Ermäßigung per Haushaltsvermerk des Bundestages und Pachtverträge mit einer Laufzeit von nur einem oder wenigen Jahren werden diesen Anforderungen des gemeinnützigen Sportbetriebs nicht gerecht.