



# Bundesgebührengesetz und Sportbootpauschale



Unter diesem Titel lud das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, früher hieß es Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) Sport- und Wirtschaftsverbände am 8. April zu einer Besprechung nach Hamburg ein.

Während des Termins wurde vorgestellt, was Robert Marx, Präsident des Bundesverbands Wassersportwirtschaft (BVWW), schon auf der „hanseboot“ 2013 in unserer Podiumsdiskussion „Wassersport in einer maritimen Industrielandschaft“ erwartete:

**Es wird eine  
Gebühr für  
Sportboote  
kommen.**



Eines der letzten Gesetzgebungsvorhaben des vorigen Bundestags hat dafür die Grundlage geschaffen.

Am 7. August 2013 beschloss der Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates das vom Innenministerium initiierte „Gesetz über Gebühren und Auslagen des Bundes (Bundesgebührengesetz – BGebG)“. Einige wichtige Züge dieses Gesetzes müssen zunächst dargestellt werden, um deutlich zu machen, wie die Rechtsgrundlage beschaffen ist, um die der Wassersport nicht mehr herkommt – es sei denn, das Gesetz würde vom Bundestag geändert.

Mit dem Gesetz soll nach der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 17/10422) das bisher in mehr als 200 Gesetzen und Verordnungen geregelte Verwaltungsgebührenrecht des Bundes transparenter werden und eine nachvollziehbare Grundlage erhalten. Gebühren sollen sich künftig am Kostendeckungsprinzip

und an betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ausrichten. Der Bund verspricht sich von diesen Vorgaben für die Gebührenkalkulation Mehreinnahmen.

§ 1 BGebG enthält die grundsätzliche Gebührennormierungs- und -erhebungspflicht bei Vorliegen einer individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung und schafft die zentrale Ermächtigungsgrundlage für die Gebührenerhebung.

§ 2 Abs. 1 BGebG regelt den sachlichen und behördlichen Anwendungsbereich des Bundesgebührengesetzes. Es heißt dort: „Dieses Gesetz gilt für die Gebühren und Auslagen öffentlich-rechtlicher Verwaltungstätigkeit der Behörden des Bundes und der bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts, soweit dieses Gesetz oder die Gebührenverordnungen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen die Erhebung von Gebühren oder die Erstattung von Auslagen vorsehen.“

Mit dem Begriff der „individuell zurechenbaren öffentlichen Leistung“ entfällt nach der Gesetzesbegründung die Abgrenzung von Verwaltungsgebühren zu den bisher nicht übergreifend geltenden Benutzungsgebühren.

§ 3 Abs. 1 BGebG bestimmt den Begriff der öffentlichen Leistung näher. Er umfasst nicht nur Amtshandlungen, sondern ebenso die Zulassung von Nutzungen öffentlicher Einrichtungen, Überwachungsmaßnahmen, Prüfungen und Untersuchungen sowie sonstige Leistungen, die im Rahmen einer öf-

fentlich-rechtlichen Verwaltungstätigkeit durchgeführt werden. Eine Gebührenpflicht ist immer dann begründet, wenn die Tätigkeit eine Außenwirkung hat.

Als eine der individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen wird „die Ermöglichung der Inanspruchnahme [...] von Bundeswasserstraßen [...], soweit die Ermöglichung der Inanspruchnahme öffentlich-rechtlich geregelt ist“ ausdrücklich genannt (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

Es geht somit nicht mehr um die Erhebung von Schleusengebühren und dergleichen mehr, sondern um

## **Gebühren für die Nutzung von Bundeswasserstraßen.**



Nach der gleichen Logik ließen sich auch Gebühren für die Benutzung von Fuß- und Radwegen begründen.

Bereits in der Debatte um die Neuklassifizierung der Bundeswasserstraßen und die daraus eventuell folgende Zerschlagung des Wasserstraßennetzes haben Organisationen wie zum Beispiel der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB), ADAC und BVWW sowie wir selbst, die Position vertreten, dass die



Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur eine staatliche Aufgabe mit gesamtgesellschaftlicher Bedeutung und gesamtwirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit ist.

Anstatt die Vorteile einer funktionierenden Wasserstraßeninfrastruktur für Wirtschaft und Freizeitverhalten hoch zu gewichten, steht nun die unmittelbare Nutzerfinanzierung der Verkehrswege im Vordergrund.

Die neue Gesetzeslage lässt keinen Zweifel daran zu, dass trotz aller Beschlüsse und Beteuerungen, Wassersport und -tourismus fördern zu wollen, die maut- oder vignettenfreie Ausübung des gemeinnützigen Wassersports politisch nicht mehr gewollt ist.

Bei der Besprechung in Hamburg hat das BMVI klargemacht, dass es bis August 2018 die neuen gesetzlichen Bestimmungen mit einer Gebührenverordnung umsetzen muss und dass es auf Grund des Koalitionsvertrages verpflichtet ist, ein Wassertourismuskonzept vorzulegen.

Während bei allen bisherigen Erörterungen zwischen Verbänden und Bundesministerien die Frage der Nutzerfinanzierung offen blieb, stellten die Ministeriumsvertreter in Hamburg nun alle Teilnehmer vor eine vollendete Tatsache.

Ausgeführt wurde, dass ein Wassertourismuskonzept auf alle Nutzungen mit „touristischem Motiv (Kreuzfahrten, Fahrgastschiffahrt, Bootfahren, etc.)“ ziele. Hauptwasserstraßen würden für

den Güterverkehr sowieso unterhalten, der Wassertourismus stelle hier einen Zusatznutzen dar. Im Fokus eines Wassertourismuskonzeptes müssten die Nebenwasserstraßen liegen, die mit rund 2.800 km Länge etwa ein Drittel des Wasserstraßennetzes ausmachen. Probleme seien ihr Bauzustand, die Überalterung der Schleusen und Wehre, ihre Wirtschaftlichkeit und die Zuweisung vorhandener Ressourcen.

Schwerpunkte für die Tätigkeit bilden wegen ihrer Sicherheitsrelevanz die Schleusen und Wehre an Donau, Main, Mosel und Neckar, ferner der Nord-Ostsee-Kanal und schließlich die nordwestdeutschen Kanäle.

Für den Einsatz der Ressourcen müssten gesamtwirtschaftlich optimierte Schwerpunkte gesetzt werden. Genannt wurden Maßnahmen für den Erhalt und die Qualitätsverbesserung an stark genutzten Netzteilen sowie kleine Investitionen für bessere Leistungen an Staustufen und Bootsgassen sowie der Ersatz von wenig genutzten Schleusen durch Bootsgassen. Die dauerhafte Erhaltung der heutigen Nutzungsmöglichkeiten des Bundeswasserstraßennetzes wird es nicht mehr überall geben.

Vorgesehen ist die organisatorische Trennung von Haupt- und Nebenwasserstraßen. Längerfristig wird die Verlagerung auf alternative Betriebsformen unter Einbeziehung von Ländern und Kommunen mit Kostenteilung zwischen den Beteiligten angestrebt. Die längerfristige Perspektive habe zur Voraussetzung, dass für die einbezogenen Gewässer der

Status der Bundeswasserstraße aufgegeben wird.

Die vom BMVI vorgestellten Überlegungen sind in vielen Teilen nicht neu. Sie wurden so oder so ähnlich bereits in der Diskussion über die Umsetzung der Bundestagsinitiative „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ formuliert. Neu ist jedoch, dass das Ministerium, geknüpft an die Finanzierungsfrage, jetzt offensichtlich beginnt, seine Absichten hinsichtlich der von der Frachtschiffahrt nicht mehr oder nur wenig genutzten Gewässer umzusetzen.

Hinsichtlich der Finanzierung geht das BMVI von einer Gebührenpflicht der gesamten „Freizeitschiffahrt“, darunter versteht es Eignerboote, Charterboote und die Ausflugsschiffahrt, aus. Lediglich kleine Fahrzeuge ohne Antrieb sollen ausgenommen bleiben. Die eingenommenen Gebühren sollen dem Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen zufließen. Der Finanzierungskreislauf soll noch in dieser Legislaturperiode beginnen, das Gebührensystem bis 2017/2018 eingeführt sein.

Über die Höhe einer zukünftigen Gebühr gibt es bisher keine Angaben. Das Ministerium hat lediglich zusammengestellt, welche Kosten Sportbootfahrern in Frankreich und Belgien entstehen, und es nennt eine Zahl für den hiesigen Gebührenbedarf: 65 Millionen Euro pro Jahr, ohne Berücksichtigung des Nord-Ostsee-Kanals und einiger anderer Wasserstraßen.

Die Obergrenze müsse so bemessen sein, heißt es, dass die Gebühren nicht „prohibitiv“ wirken. Man wolle erforderlichenfalls von der Öffnungsklausel des § 9 BGebG Gebrauch machen, die eine Unterschreitung der vollen Kostendeckung aus öffentlichem Interesse oder Gründen der Billigkeit ermögliche. Erforderlich sei jedenfalls, die den Gebühren zu Grunde liegenden Kosten nachvollziehbar und nutzungsspezifisch zu ermitteln.

Eine ausgefeiltere Vorstellung als bei der Gebührenhöhe wurde vom BMVI hinsichtlich eines neuen Gebührensystems formuliert. Die erste Wahl des Ministeriums wären virtuelle Vignetten, die über das Internet erworben werden.

### **Voraussetzung für ein solches System ist die Registrierung aller Sportfahrzeuge.**



*Von der Registrierungs- zur Kennzeichnungspflicht ist es dann nicht mehr weit. Vielleicht sehen unsere Yachten ja dann so aus. Das beim Auto bewährte Kennzeichen ist sicherlich eine Option ...*



Von der vor wenigen Jahren in Aussicht gestellten Aufhebung der Registrierungspflicht Binnen ist keine Rede mehr. Vielmehr droht nun auch die Zwangsregistrierung der als Seeschiff eingesetzten Yachten.

Positiv ist, dass das BMVI sein Vorhaben, so früh mitteilt. Dadurch wird es möglich, den vorhandenen Handlungsspielraum kritisch und konstruktiv zu nutzen. Zumal es unzweifelhaft um mehr als die Einführung von Gebühren geht. Die Vignetten sind lediglich ein Element beim Umbau der Rahmenbedingungen, unter denen wir Wassersport treiben.

Für eine positive Entwicklung des Wassersports in einer Zeit leerer Staatssäckel ist seitens des Ministeriums die Offenheit für konsensuelle Lösungen mit den Beteiligten nötig und seitens der Beteiligten die Bereitschaft, Kooperationen zu bilden, die sich konzeptionell mit Wassersport und -tourismus befassen.

Unabhängig davon, wer welche Wassersportdisziplin ausübt, wird es aber auch darum gehen, die Grundvoraussetzungen für eine in Jahrzehnten gewachsene Wassersportlandschaft zu erhalten, d. h. dafür zu sorgen

- dass unsere Reviere befahrbar bleiben,
- dass die vielen Eigenleistungen und Investitionen, die Vereine an allen Wasserstraßen für Stege, Häfen und Clubhäuser erbracht haben, nicht durch Nutzungseinschränkungen ihren praktischen und finanziellen Wert verlieren,
- dass die Investitionen, Unterhaltungsaufwände,

Mieten und Pachten der Vereine in der Kostenrechnung des BMVI voll gegengerechnet werden,

- dass die regionalen Effekte von Wassersport und -tourismus berücksichtigt werden,
- dass der ideelle Nutzen, den der Einzelne und die Gesellschaft aus Fahrten- und Regattasport ziehen, erhalten bleibt,
- dass Entspannung und Freizeit auf dem Wasser jedem Bürger ohne finanzielle Hürde möglich sind.

Als einer der ersten Schritte werden die in Hamburg vorgestellten Absichten des Ministeriums sorgfältig zu prüfen sein, denn es gibt mehr als eine Frage.

Als Beispiele seien genannt:

- das Ermittlungsverfahren für den Gebührenbedarf der 65 Millionen Euro pro Jahr;
- der Maßstab für die Zurechenbarkeit von Kosten zu den verschiedenen Nutzern;
- die Vereinbarkeit von Gebühren mit der Mannheimer Akte, die die Freiheit der Rheinschifffahrt regelt;
- die Zulässigkeit von Gebühren auf den Seeschiffahrtsstraßen gemäß dem Seerechtsübereinkommen.

Eine Fragestellung die eine kurzfristige Lösung verlangt, ist schließlich die Sportbootpauschale. Seit 1977 gelten der DMYYV und der DSV die Schleusengebühren der Sportfahrzeuge pauschal mit circa 51.000 Euro pro Jahr ab.

Das BMVI verlangt für die Zeit bis zur Einführung einer neuen Gebührenordnung nun rund 77.000 Euro pro Jahr.

Als die beiden Verbände 1977 mit dem Verkehrsministerium die Pauschalregelung vereinbarten, war die Wassersportwelt kaum differenziert. Das hat sich inzwischen geändert. Die Anzahl der Akteure ist deutlich gestiegen, man denke zum Beispiel an den ADAC, die Vercharterer und auch an den KYCD selbst.

Die Wassersport und -tourismusbände werden deshalb versuchen, für die

nächsten Jahre ein gemeinsames Finanzierungsmodell zu entwickeln und auf seiner Grundlage mit dem BMVI über die Fortsetzung der Sportbootpauschale verhandeln.

Unsere erste Einschätzung des gesamten Komplexes führt dazu, dass der KYCD seine Tätigkeit als Interessenvertretung der Fahrtenwassersportler bis auf weiteres weitgehend auf zwei Themen konzentrieren muss, nämlich auf die Fortsetzung unseres Engagements bezüglich der Offshore Windparks und auf den hier vorgestellten Zusammenhang.

## Warum eine Yacht-Kasko-Versicherung so wichtig ist

Xaver und Christian haben es uns gelehrt: Gut, wenn man als Yachteigner eine Yacht-Kasko-Versicherung hat. Die beiden Stürme richteten schwere Schäden in Nordeuropa an und verschonten auch viele Yachteigner nicht. Häufig wurden an Land stehende Yachten durch umstürzende Boote, einstürzende Hallendächer und entwurzelte Bäume beschädigt.

Aber nicht immer ist ein Dritter für derartige Schäden an der eigenen Yacht haftbar zu halten, auch wenn es auf den ersten Blick so aussieht. Nur dann, wenn schuldhaftes Handeln eines Dritten vorliegt, kann ein geschädigter Eigner Schadenersatz geltend machen. Bei höherer Gewalt ist dies kaum wahrscheinlich. Dann hilft nur die eigene Kasko-Versicherung, die den Schaden am eigenen Schiff zügig und umfassend reguliert.

Um eine Yacht oder ein Sportboot zu versichern gibt es vielfältige Möglichkeiten und Anbieter. Die unterschiedlichen Produkte mit Ihren einzel-

nen Merkmalen zu vergleichen fällt dem Eigner dabei oft nicht leicht. Spezialisierte Anbieter in diesem besonderen Versicherungssegment haben daher Konzepte erarbeitet, die auf die besonderen Bedürfnisse der Yachteigner eingehen und damit Versicherungsschutz auf höchstem Niveau bieten. Eine gute Beratung stellt sicher, dass der Eigner seinen Versicherungsschutz versteht und kennt.

Wehring & Wolfes ist einer der führenden Makler und Spezialist für Yachtversicherungen in Deutschland. Seit Jahrzehnten werden hier Versicherungslösungen für Yachteigner erarbeitet. Man legt Wert auf die Feststellung, dass man sich ausschließlich auf die Versicherung von Yachten und Booten konzentriert. Von der ersten Beratung bis zur kompletten Abwicklung von Schadenfällen betreut Wehring & Wolfes seine Kunden von A bis Z.

Rainer Kugler  
Wehring & Wolfes GmbH