



Kreuzer Yacht Club Deutschland

Die Maut für Sportboote kommt!

Unter dem Titel „Bundesgebührengesetz und Sportbootpauschale“ hatte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 8. April Sport- und Wirtschaftsverbände zu einer Besprechung nach Hamburg eingeladen.

Das Ergebnis: Es wird eine Gebühr für Sportboote kommen.

Eines der letzten – relativ geräuschlos über die Bühne gelaufene – 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)“.

Kurz zusammengefasst soll mit diesem Gesetz 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.

Auf den Wassersport übertragen, geht es somit nicht mehr um die Erhebung von Schleusengebühren (bislang beispielsweise abgegolten durch die jährliche Pauschalzahlung des DSV und DMVY an den Bund) und dergleichen mehr, sondern um Gebühren für die Nutzung von Bundeswasserstraßen – und das unabhängig von z.B. direkt zurechenbaren Steuereinnahmen.

Nach der gleichen Logik ließen sich auch Gebühren für die Benutzung von Fuß- und Radwegen begründen oder – aktuell in der Diskussion – auch der Autofahrer deutlicher für die Sanierung der Verkehrswege heranziehen. Die neue Gesetzeslage lässt keinen Zweifel daran zu, dass trotz aller Beschlüsse und Beteuerungen, Wassersport und Wassertourismus 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.

Hinsichtlich der Finanzierung geht das BMVI von einer Gebührenpflicht der gesamten „Freizeitschiffahrt“, darunter versteht es Eignerboote, Charterboote und die Ausflugschiffahrt, 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 eine Zahl für den Gebührenbedarf genannt: 65 Millionen Euro pro Jahr, ohne Berücksichtigung des Nord-Ostsee-Kanals und einiger anderer Wasserstraßen.

Eine ausgefeiltere Vorstellung als bei der Gebührenhöhe wurde vom BMVI hinsichtlich des Gebührensystems formuliert. Die erste Wahl des Ministeriums wären virtuelle Vignetten, die über das Internet erworben werden. Und als Voraussetzung für ein solches System ist die Registrierung aller Sportfahrzeuge zwingend notwendig. 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. **Und eine Registrierungspflicht bedeutet auch automatisch eine Kennzeichnungspflicht.**



Kreuzer Yacht Club Deutschland

Das Vorhaben zu ändern oder aufzuhalten wird sicherlich nicht mehr möglich sein, dazu müsste das Gesetz wieder geändert werden. Aber es gilt jetzt, 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.

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

- 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 Seerechts übereinkommen.

Zu beachten ist auch, wie der gewerbliche Bereich reagiert (in Hamburg denkt man hier sofort an die vielen Barkassen für Rundfahrten, etc.).

Und letztendlich steht auch die Frage im Raum, was mit den nicht unter die Vignettenpflicht fallenden „Nebenwasserstraßen“ und Binnenrevieren (z.B. Seen) hinsichtlich einer Gebührenfinanzierung geschieht.