



Kreuzer Yacht Club Deutschland

Maut für Sportboote ab August 2018 – Keine Vignetten und alles ist wieder gut?

Seit langem hat sich kaum eine Nachricht in der Wassersportwelt so schnell verbreitet, wie die Mitteilung, dass die Einführung von Vignetten für Sportboote passé sei. Die Süddeutsche Zeitung wusste es als erste, ein Ministeriumssprecher bestätigte deren Artikel am nächsten Tag, Segler und Motorbootfahrer atmeten auf.

Alles beim alten; es bleibt, wie es war. Jedenfalls auf den ersten Blick – aber auch auf den zweiten?

Die bislang letzte Äußerung aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) besagt, dass das für die Mitte des Jahres angekündigte „Wassertourismuskonzept“ keine Vignettenlösung enthalten werde. Die zu erwartende Nettoeinnahme stünde in keinem akzeptablen Verhältnis zum entstehenden Verwaltungsaufwand.

Zum selben Ergebnis kam vor gut zehn Jahren der damalige Verkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) auch. Der Versuch, die Wassersportler auf diese Weise zur Kasse zu bitten, scheitert zum zweiten Mal an den „Bürokratiekosten“. Im Jahr 2004 war das Thema Maut für Sportboote damit erledigt. Ein ministerielles Vorhaben wurde beendet, nicht mehr.

Ganz so einfach ist die Sache jedoch gegenwärtig nicht. Denn, anders als damals, gibt es heute die gesetzliche Verpflichtung, Gebühren für die Nutzung der Bundeswasserstraßen zu erheben. Das vom Bundestag verabschiedete „Gesetz über Gebühren und Auslagen des Bundes“ (BGebG) lässt daran in §3, Abs.1, Nr.2 keinen Zweifel zu. Die Initiative für die Erhebung von Maut liegt dieses Mal nicht beim Verkehrsministerium, sondern es setzt als Verordnungsgeber einen Auftrag des Parlaments um. Dieser Auftrag ist nicht allein dadurch erledigt, dass das Ministerium einen bestimmten Weg der Umsetzung, die bisher von ihm favorisierte Vignettenlösung, aufgibt.



*Ist die Maut vom Tisch oder nur eine Vignettenlösung?
Oder kommt eine ganz andere Kostenbeteiligung in Form einer Abgabe oder Steuer?*



Kreuzer Yacht Club Deutschland

Ohne in Schwarzmalerei verfallen zu wollen, hält es der KYCD für angeraten, die Entwicklung aufmerksam und kritisch weiter zu verfolgen. Die Äußerung der Presseabteilung des BMVI ist jedenfalls eine zu unverbindliche Grundlage, um alle Skepsis fahren zu lassen.

Die Angelegenheit für erledigt zu halten, wäre auch deshalb verfrüht, weil die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Bundeswasserstraßen nicht losgelöst von den anderen „Reformvorhaben“ des Ministeriums zu sehen ist.

Zur Erinnerung noch einmal kurz und klar: Auf Grund der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen ist der Fortbestand für die Schifffahrt von rund einem Drittel des Wasserstraßennetzes gefährdet. Strecken von zusammen mehr als 2.000 km Länge möchte der Bund nicht mehr selbst unterhalten, sondern in andere öffentliche Trägerschaften übergeben, teilprivatisieren oder für den Verkehr entwidmen.

Uns Wassersportlern droht nach wie vor, dass wir einen beachtlichen Preis werden zahlen müssen, um unseren Sport weiter in allen Revieren ausüben zu können. Und manchen unserer Vereine, dass sie einen beachtlichen Preis werden zahlen müssen, wenn sie nicht zulassen wollen, dass die in Jahrzehnten in Clubhäuser, Bootshallen, Hafен- und Steganlagen investierten Mittel entwertet werden, weil das Gewässer, an dem ihre Anlagen liegen, nicht mehr nutzbar ist.

Erst das „Wassertourismuskonzept“ des BMVI wird offenlegen, welche finanziellen Belastungen entstehen, wie die Erhebung von Gebühren und Abgaben gestaltet wird, welche Reviere zu welchen Bedingungen bestehen bleiben, in welchem Umfang das Wasserstraßennetz zerstückelt wird – wer die Gewinner sind und wer die Verlierer.

KYCD – 03/2105