

## **Deutscher Bundestag - Ausschuss für Tourismus**

### **Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung zum Thema "Perspektiven des Wassertourismus" am Mittwoch, 14. Juni 2023, 15:00 – 16:30 Uhr**

Der Deutsche Tourismusverband (DTV) vertritt seit 1902 die Interessen der Tourismusorganisationen der Länder, Regionen und Kommunen in Deutschland. Oberste Ziele sind die Stärkung des Wirtschaftsfaktors Tourismus sowie die Entwicklung einer bedarfsgerechten touristischen Infrastruktur und eines zukunftsweisenden, nachhaltigen Qualitätstourismus in Deutschland. Der DTV vertritt die Interessen seiner über 120 Mitglieder gegenüber Politik und Behörden, initiiert und setzt Projekte um, fördert den Austausch und die Vernetzung innerhalb der Branche und entwickelt touristische Qualitätssysteme weiter.

Im Bereich Wassertourismus und Wassersport arbeitet der Deutsche Tourismusverband unter anderem eng und abgestimmt im Bündnis zusammen mit dem DIHK sowie den IHKen, mit dem ADAC, dem Bundesverband Wassersportwirtschaft, dem Bundesverband Kanu, dem Deutschen Olympischen Sportbund oder der WIN - Wasserinitiative Nordbrandenburg.

Der Deutsche Tourismusverband ist Träger des Zertifizierungssystems „Qualitätsmanagement Wassertourismus Kanu“, das vom Bundesverband Kanu umgesetzt wird. Ziel des Systems ist es, deutschlandweit eine Professionalisierung und Qualitätsverbesserung der Kanutourismusanbieter für den Kunden und für den Erhalt der Natur- und Gewässerlandschaften zu erreichen.

Darüber hinaus verantwortet der Deutsche Tourismusverband seit 2004 das Kennzeichnungssystem „Gelbe Welle“ und „Gelbe Welle Kanu“, das in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt und der Wasserschutzpolizei entwickelt wurde, ein besseres Erkennen der Anlegestellen ermöglicht und den Gästen ein „Herzliches Willkommen“ signalisiert. Öffentliche Anlegestellen, Marinas, Gastliegeplätze, Bootshäuser, Gaststätten und Hotels an den Wasserstraßen sind damit vom Wasser aus gut sichtbar und erreichbar.

Schließlich klassifiziert der Deutsche Tourismusverband im Rahmen seiner Qualitätsinitiativen auch besondere Unterkünfte, wie Hausboote, und zeichnet sie je nach Ausstattungsqualität nach bundesweit einheitlichen Kriterien mit 1 bis 5 Sternen aus.

Wir bedanken uns für die Einladung zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Tourismus zum Thema "Perspektiven des Wassertourismus" und konzentrieren uns in unserer Stellungnahme auf folgende Punkte:

1. Wassertourismus als Wirtschaftsfaktor
2. Investitionsbedarf im Baubereich
3. Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“

### **Wassertourismus als Wirtschaftsfaktor**

Der Wassersport und Wassertourismus gehört zu den Wachstumsbranchen in Deutschland. Mehr als 6 Millionen Bundesbürger üben eine Wassersportart (Segeln, Motorbootsfahren, Kanufahren, Rudern, Tauchen, Wind- und Kitesurfen) regelmäßig in ihrer Freizeit oder in ihrem Urlaub aus. Hunderttausende nutzen die Angebote der Personenschiffahrt. Rund 7.300 km Binnenwasserstraßen gehören dem Bund als Eigentümer. Davon sind rund 4.500 km Haupt- und rund 2.800 km Nebenwasserstraßen sowie und 23.000 km<sup>2</sup> Seewasserstraßen. Besonders attraktiv für den Wassertourismus sind die rund 2.800 km Freizeitwasserstraßen.

Zum Wassertourismus als Wirtschaftsfaktor liegen leider keine bundesweiten aktuellen Zahlen vor, da das Bundeswirtschaftsministerium gemeinsam mit dem Deutschen Tourismusverband und den Wassersportverbänden zuletzt 2016 in der Studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ (BMWi 12/2016) die Zahlen, Daten und Fakten erhoben hat.

Laut der Studie von 2016 generiert der Wassertourismus im Binnenbereich Bruttoumsätze von rund 4,2 Mrd. Euro. Da rund 40 Prozent der wassertouristischen Aktivitäten an den Küsten stattfinden, dürfte der generierte Bruttoumsatz insgesamt bei jährlich rund 7 Mrd. Euro liegen. Diese Zahlen waren schon damals sehr konservativ gerechnet und dürften heute deutlich höher liegen.

Die natürlichen Voraussetzungen und die vorhandene Infrastruktur an Deutschlands Küsten sowie im Binnenland bieten das Potenzial zu qualitativ hochwertigen und landschaftlich attraktiven Urlaubs- und Freizeitangeboten im Wassersport und im Wassertourismus.

Auch im internationalen Wettbewerb hat sich Deutschland als wichtige Wassertourismusdestination etabliert und verfügt über Wachstumspotenziale. Dies gilt insbesondere für den Binnenbereich. Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sind das größte vernetzte Wassersportrevier in Europa mit einzigartigen, naturnahen Erlebnisräumen für wassertouristische Aktivitäten zur Verfügung.

Das Bundesverkehrsministerium ist vollständig zuständig für den Wirtschaftsfaktor Wassertourismus auf den Bundeswasserstraßen sowie für den Erhalt oder die Moderni-

sierung von Bauwerken auf seinen Wasserstraßen, wie von Schleusen und Wehren. Darüber hinaus verantwortet das Bundesverkehrsministerium auch den Radwegebau auf sogenannten Betriebswegen entlang der Bundeswasserstraßen. Landseitig wird der Wirtschaftsfaktor Wassertourismus vom Bundeswirtschaftsministerium über Förderprogramme flankiert. Dazu gehört insbesondere die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur, mit der Investitionen in die tourismusnahe Infrastruktur aber auch in Betriebsstätten in strukturschwachen Regionen unterstützt werden.

Laut dem aktuellen Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe für 2023 sind insbesondere die folgenden nicht einnahmeschaffenden und nicht mit anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten verbundenen touristischen Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen förderfähig:

- Promenaden,
- Seebrücken,
- unentgeltliche Bootsanlegestellen und Wasserwanderrastplätze, Schwimmsteganlagen,
- Badestellen,
- Wanderwege, Radwege einschließlich digitaler Besucherinformationselemente,
- Lehr-, Erlebnis- und Naturpfade einschließlich Beschilderung, digitaler Besucherinformationselemente, Möblierung, Schutzhütten und Beobachtungsständen in Schutzgebieten,
- unentgeltliche Park-/Rastplätze,
- öffentliche Toiletten,
- unentgeltliche Informationszentren und Häuser des Gastes,
- Kurparks,
- Naturbühnen.

Für die GRW stehen in diesem Jahr allein aus Bundesmitteln insgesamt 647 Mio. Euro zur Verfügung. Hinzu kommen nochmals 647 Mio. Euro der Länder als Kofinanzierung, so dass insgesamt rund 1,3 Mrd. Euro an Fördermitteln zur Verfügung stehen.

Der Anteil der Tourismusinvestitionen an den verausgabten GRW-Mitteln betrug in den Jahren 2017 bis 2021 rund 20 Prozent. Es ist davon auszugehen, dass ein großer Teil auch entlang der Bundeswasserstraßen für den Tourismus verwendet wurde. Durch die Investitionen wird zugleich ein maßgeblicher Beitrag für mehr Lebensqualität und die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse im ganzen Land geleistet.

Bei der Betrachtung des Wassertourismus als Wirtschaftsfaktor müssen deshalb die Maßnahmen auf den Wasserstraßen und entlang der Wasserstraßen in unmittelbarem Zusammenhang betrachtet und koordiniert werden.

## **Investitionsbedarf im Baubereich**

Diese Koordinierung zwischen dem Bundeswirtschaftsministerium und dem Bundesverkehrsministerium erfolgt aus Sicht des Deutschen Tourismusverbandes nach wie vor nicht ausreichend. Touristische Investitionen entlang der Wasserstraßen können nur dann erfolgreich sein, wenn die Wasserstraße benutzbar und befahrbar ist. Bereits seit vielen Jahren ist der zum Teil dramatische Verfall von Schleusen und Wehren auf den Freizeitwasserstraßen, die im Eigentum des Bundes stehen, zu beobachten.

Im Jahr 2019 war die Sperrung der Schleuse *Zaaren* bei Templin an der Oberen-Havel-Wasserstraße am Kilometer 36,08 ein erstes dramatisches Alarmsignal. Sie liegt an Hauptverbindung zwischen Berlin, der Brandenburgischen und der Mecklenburgischen Seenplatte. Ist diese geöffnet, passieren jährlich rund 10.000 Sportboote diese Schleuse. Durch die Sperrung war die gesamte Mecklenburgische Seenplatte nicht mehr von Berlin und Brandenburg aus erreichbar. Europas größtes zusammenhängendes Seengebiet war geteilt. Millionenschäden für die Tourismusbranche waren die Folge. Nicht nur Charterunternehmen, auch die Gastronomie, beklagten hohe Verluste. Die Süddeutsche Zeitung bezeichnete diese Sperrung am 6.4.2019 zurecht als „Tragödie für den Wassertourismus in Brandenburg“. Selbst nach Öffnung der Schleuse war der Imageschaden für die betroffenen Regionen groß, da viele Reservierungen storniert werden mussten.

Die Branche hatte vor diesem Szenario schon lange gewarnt. Denn in Jahrzehnten zuvor ist an den Freizeitwasserstraßen in Bundeseigentum ein riesiger Investitionsstau entstanden. Auf den rund 2.800 km Nebenwasserstraßen sind die Substanzreserven der 142 Schleusen und 120 Wehre bei einem erheblichen Teil nahezu aufgebraucht. Der Altersmittelwert liegt laut dem Bundesverkehrsministerium bei den Schleusen bei 105 Jahren, bei den Wehren bei 75 Jahren. Dadurch besteht die Gefahr, dass z.B. durch Schleusenschließungen größere Abschnitte des Wasserstraßennetzes nicht mehr zur Verfügung stehen. Der Zustand der Infrastruktur duldet vielerorts keinen weiteren zeitlichen Aufschub, denn an vielen Stellen droht ein Infrastruktur-Kollaps mit verheerenden Folgen für den Wassertourismus. Aus Sicht des Deutschen Tourismusverbandes sind Ausfälle wie bei der Schleuse *Zaaren* überall und jederzeit in Deutschland wieder möglich. Der Erhalt der wassertouristischen Infrastruktur muss deshalb für den Bund höchste Priorität haben.

Ein wichtiger Schritt konnte mit der Reform des Bundeswasserstraßengesetzes im August 2021 erreicht werden. Erstmals seit dem Bestehen des Gesetzes im Jahr 1968 wurde im §1 die Gleichrangigkeit der Bundeswasserstraßen sowohl für den Güterverkehr als auch für die Sport- und Freizeitschifffahrt verankert. Diese Reform wurde von den Verbänden seit langem gefordert. Damit besteht eine klare rechtliche Grundlage, dass Investitionen gleichrangig in das Güterverkehrswasserstraßen und die Freizeitwasserstraßen fließen müssen.

Nahezu gleichzeitig wurden in den Jahren 2020/2021 mit dem Masterplan Freizeitschifffahrt konkrete Maßnahmen und Verbesserungen auf den Nebenwasserstraßen

angekündigt. Ein zentraler Schwerpunkt sind im Masterplan Maßnahmen zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten und nutzungsorientierten Infrastruktur. Als kurzfristige/mittelfristige Maßnahmen wurde insbesondere zugesagt:

- „Das BMDV passt die bisherige Priorisierungsmethodik mit dem Ziel an, Erhaltungsmaßnahmen an Anlagen mit erheblicher verkehrlicher Relevanz an Haupt- und Nebenwasserstraßen gleichermaßen zu forcieren. Ziel ist dabei, bei der Verkehrsinfrastruktur sicherheitsrelevante Maßnahmen (z. B. Wehre) weiterhin vorrangig zu bearbeiten, gefolgt von verkehrlich systemrelevanten Maßnahmen (z. B. hoch frequentierte Schleusen), jeweils unabhängig ob in Haupt- oder Nebenwasserstraße gelegen.
- Die WSV ermittelt eine Reihenfolge innerhalb der für die Freizeitschifffahrt verkehrlich systemrelevanten Maßnahmen. Dafür werden neben dem bewerteten Bauwerkszustand und seiner Prognose auch die Bedeutung der Streckenrelation für die Schiffsverkehre sowie weitere Faktoren, wie z. B. die Entzerrung bzw. Konzentration von Maßnahmen im Einzelfall oder verfügbare Planungs- bzw. Baukapazitäten vor Ort, herangezogen.“

Diese beiden als kurzfristig/mittelfristig gekennzeichneten Maßnahmen sind aus Sicht des Deutschen Tourismusverbandes nicht umgesetzt.

Nach wie vor ist nicht bekannt, ob der sogenannte Priorisierungserlass im Bundesverkehrsministerium, wonach Geld und Personalressourcen zuerst in die Güterverkehrswasserstraßen fließen, inzwischen bei den Investitionsplanungen des Bundesverkehrsministeriums Anwendung findet. Sollte er nicht mehr angewendet werden, müssten umfassende Baumaßnahmen auch auf den Freizeitwasserstraßen erfolgen. Dies ist allerdings nach wie vor nicht der Fall. Unklar ist darüber hinaus auch das Ergebnis der Bestandsaufnahme über den aktuellen Zustand der Schleusen und Wehre und die daraus abgeleitete Reihenfolge innerhalb der für die Freizeitschifffahrt verkehrlich systemrelevanten Maßnahmen.

Es ist deshalb sehr wichtig, dass das Bundesverkehrsministerium seine Investitionspläne für die Freizeitwasserstraßen offenlegt und dass der Bundestag als Haushaltsgesetzgeber die erforderlichen Mittel für die Baumaßnahmen als auch für ausreichend Personal- und Planungsstellen für die Freizeitwasserstraßen einstellt.

### **Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“**

Mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ hat die Bundesregierung am 1. Februar 2017 beschlossen, ein langfristiges Vorhaben zur Entwicklung eines Biotopverbundes von nationaler Bedeutung aufzubauen. Dies soll vornehmlich durch Renaturierungsmaßnahmen an den Nebenwasserstraßen des Bundes und „ökologische Trittsteine“ im Kernnetz der Bundeswasserstraßen erreicht werden - sowie durch Veränderungen der Aufgabenzuordnung, Ressourcenausstattung und gesetzlichen Grundlagen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Der Deutsche Tourismusverband hat gemeinsam mit zahlreichen weiteren Spitzenverbänden aus dem Wassertourismus und Wassersport den Beschluss der Bundesregierung begrüßt, die Umsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ mit den Zielsetzungen des damaligen Wassertourismuskonzepts der Bundesregierung in Einklang zu bringen und Vertreter der Verbände in begleitende Gremien des Bundesprogramms zu berufen. Dabei hat sich das Verbändebündnis für die Berücksichtigung und Sicherung des Wassertourismus stark gemacht. Besonders wichtig ist den Verbänden der Erhalt eines durchgängig befahrbaren Wasserstraßennetzes. Der Deutsche Tourismusverband ist Mitglied im Beirat „Blaues Band“ des Bundesverkehrs- und des Bundesumweltministeriums und setzt sich gemeinsam mit den anderen Verbandsvertretern dafür ein, dass Deutschlands Wasserstraßen wieder naturnäher werden. Die umfangreichen Renaturierungsmaßnahmen von Flüssen und Auen sind langfristig bis 2050 ausgerichtet und müssen entsprechend jährlich im Bundeshaushalt berücksichtigt werden.

Berlin, den 08. Juni 2023

Norbert Kunz  
Geschäftsführer des Deutschen Tourismusverbandes