



Deutscher Bundestag – Ausschuss für Tourismus

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zum Thema „Perspektiven des Wassertourismus“

am Mittwoch, 14. Juni 2023, 15:00 – 16:30 Uhr

Die Arbeitsgemeinschaft Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN-AG) ist eine kommunale Initiative der Landkreise Barnim, Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin, der Städte Eberswalde, Liebenwalde, Neuruppin, Oranienburg und Templin sowie der Gemeinde Wandlitz mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte als ständigem Gast. Ziel der WIN-Initiative ist es seit ihrer Gründung 2004, durch Investitionen in die wassertouristische Infrastruktur im Norden Brandenburgs eines der attraktivsten Wassertourismusreviere in Europa zu entwickeln und zugleich das führerscheinfreie Fahrgebiet in der Region zu erweitern.

Wir bedanken uns für die Einladung zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Tourismus zum Thema „Perspektiven des Wassertourismus“ und nehmen wie folgt Stellung:

1. Wassertourismus als Wirtschaftsfaktor:

1.1. Entwicklung in den letzten Jahren sowie Perspektiven

Der Wassertourismus hat sich in den vergangenen mehr als drei Jahrzehnten zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor im Land Brandenburg entwickelt. **Allein der gewerbliche Bootstourismus – Charterboottourismus, Kanutourismus, Fahrgastschifffahrt und Sportboothäfen – generiert einen Jahresumsatz von 200 Mio. € in Brandenburg und Berlin** zum letzten Erhebungsstand im Rahmen der Studie „Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus in Berlin und Brandenburg“¹. Ausgaben von Bootseignern (Bootsurlauber mit eigenem Boot) und Umsätze aus dem wassertouristischen Tagesgeschäft (Vermietung von reinen Tagesbooten) sind hierbei noch nicht berücksichtigt, weshalb die Umsätze insgesamt noch einmal deutlich höher liegen.

Fokussiert man ausschließlich auf die WIN-Region Nordbrandenburgs, d. h. die Brandenburgische Seenplatte – hierzu zählen die Havel-Oder-Wasserstraße nebst Finowkanal und Werbelliner Gewässern, die Obere Havel-Wasserstraße inklusive Templiner, Wentower und Rheinsberger Gewässer sowie die Ruppiner Gewässer – ergibt sich dort allein für den Bootstourismus ein jährlicher Bruttoumsatz in Höhe von 56,9 Mio. € pro Jahr Stand 2019. Dieser setzt sich zusammen aus Umsätzen aus Bootsvermietung, Ausgaben der

¹ Project M GmbH im Auftrag der Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg et al.: *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus in Berlin und Brandenburg*. Berlin, 2015.

Anmerkung: Eine Neuauflage der Erhebung ist derzeit in Vorbereitung und wird 2024 vorliegen.

Bootsurlauber, aus der Fahrgastschifffahrt, Hafenbetreibung, Bootsunterhaltung sowie Folgeumsätzen für Dritte aus Investition und Betreibung. **Addiert man noch die Bruttoumsätze hinzu, die aus Urlaub am Wasser (182,8 Mio. €) sowie Tagesausflügen am Wasser (132 Mio. €) resultieren, generieren die Gewässer der WIN-Region einen jährlichen Bruttoumsatz von in Summe 371,7 Mio. €.** Bei der Bewertung des Wirtschaftsfaktors Wassertourismus gilt es zudem zu berücksichtigen, dass die ländlichen, überwiegend strukturschwachen Gewässerregionen über wenige regionalwirtschaftliche Alternativen verfügen. Entsprechend ist auch ein unmittelbarer Vergleich mit Branchen, für deren Ansiedlung in der Region keine Potenziale bestehen, nicht zielführend.²

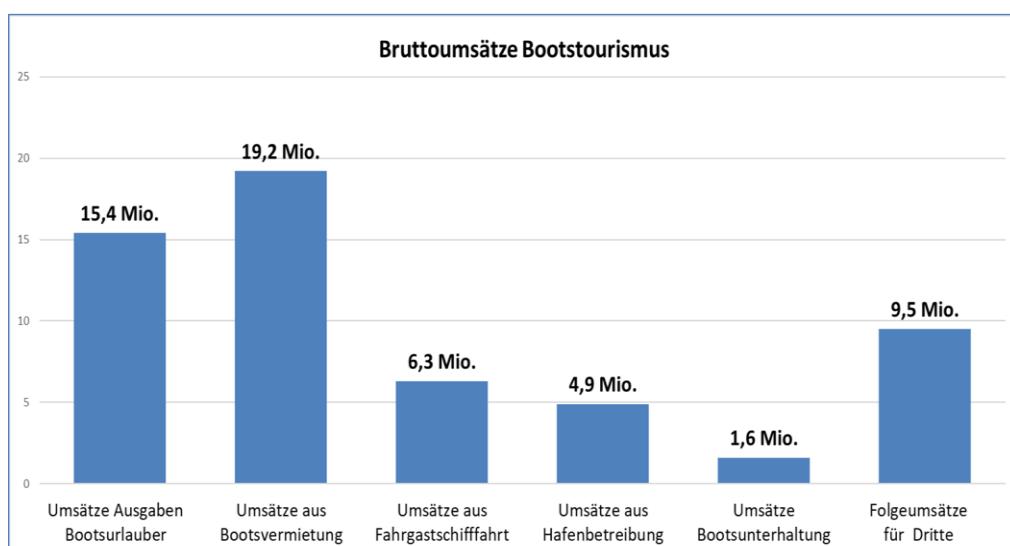


Abbildung 1: Bruttoumsätze aus dem Bootstourismus in der WIN-Region (Quelle: Project M GmbH)

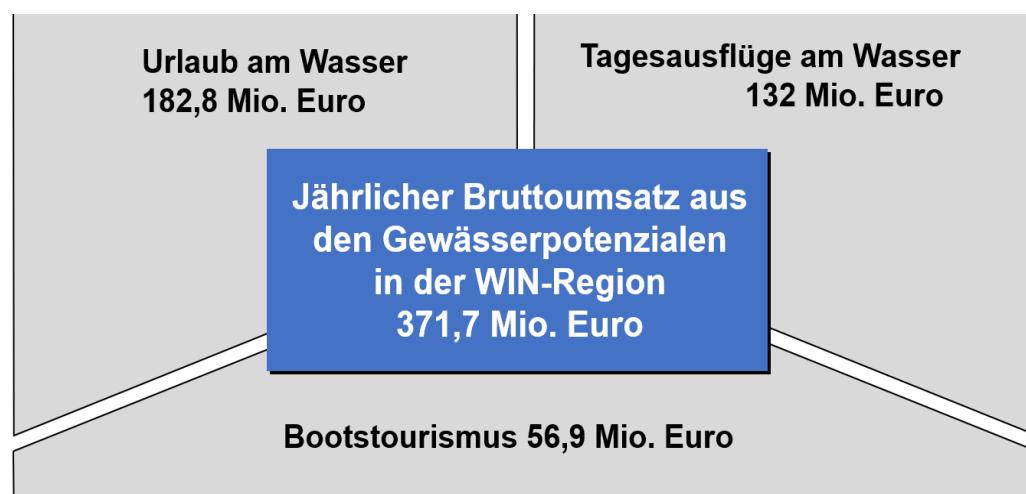


Abbildung 2: Jährlicher Bruttoumsatz aus Gewässerpotenzialen der WIN-Region (Quelle: Project M GmbH)

² Project M GmbH im Auftrag der WIN-AG: *Gesamtkonzept zur wirtschaftlichen Bedeutung und zu den Perspektiven des Wassertourismus in der Region der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN-Region) unter besonderer Berücksichtigung des Finowkanals*. Berlin, 2020.

Zentral für den Wirtschaftsfaktor Wassertourismus ist die wassertouristische Angebotsstruktur: **Hier sind in der WIN-Region weit über 150 wassertouristische Anbieter am Markt vertreten**, was die hohe Bedeutung des Wassertourismus für die Region unterstreicht. Im Fünfjahreszeitraum 2014 – 2019 lässt sich insbesondere ein dynamischer Wachstumsschub bei den Vermietern von Flößen und Bungalowbooten feststellen; ihre Anzahl hat sich von sieben auf 18 Vermieter mehr als verdoppelt. Bei den Anbietern klassischer Charterboote sowie im Kanutourismus gibt es auf hohem Niveau nur geringe Zuwächse bzw. Veränderung.³

Eine Zeitreihe der Umsätze aus der Vermietung von Wasserfahrzeugen im Land Brandenburg, welche das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg erfasst, zeugt von stabilem Wachstum mit einem Peak im „Corona-Sommer“ 2020. Aufgrund des pandemiebedingten Trends zu Urlaub auf dem Wasser und Urlaub in Deutschland war die damalige wassertouristische Nachfrage besonders groß.

Vermietung von Wasserfahrzeugen in Brandenburg				
Jahr	2018	2019	2020	2021
Umsatz	26,5 Mio.	27,2 Mio.	35,2 Mio.	31,5 Mio.

Abbildung 3: Umsätze aus der Vermietung von Wasserfahrzeugen in Brandenburg⁴

Ähnliche Zeitreihen für **Übernachtungszahlen auf Charterbooten** können bedauerlicherweise nicht erstellt werden, da – anders als bei Übernachtungen in Unterkünften mit zehn und mehr Betten – keine Meldepflicht für Vercharterer an das Landesamt für Statistik besteht. Entsprechend fließen Übernachtungen auf Charterbooten nicht in die Statistik der Gästeübernachtungen ein, eine entsprechende Erhebung wäre wünschenswert.

Die vorhandenen, oben genannten Umsatzzahlen zeugen nachhaltig von der Erfolgsgeschichte des Wassertourismus im Land Brandenburg und insbesondere in der WIN-Region Nordbrandenburgs. Überdies ist der Wassertourismus Alleinstellungsmerkmal und Aushängeschild für den Tourismus insgesamt im Land Brandenburg.

Die Signale der Branche deuten darauf hin, dass sich die bisherige Erfolgsgeschichte fortsetzen kann und auch die Perspektiven des Wassertourismus positive sind – unter der notwendigen Voraussetzung, dass sich die Bedingungen der Wasserstraßeninfrastruktur und -befahrbarkeit nicht verschlechtern.

In einer Befragung der Bootstouristen im Land Brandenburg gaben 97,5% der Befragten an, einen weiteren Bootstourismus in Brandenburg durchzuführen zu wollen. **Entsprechend ist von**

³ Ebd.

⁴ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. *Statistischer Bericht. Umsatzsteuerstatistik (Voranmeldungen) im Land Brandenburg 2018-2021.*

einer weiterhin anhaltenden wassertouristischen Nachfrage auszugehen.⁵ Auch die Anbieter in allen untersuchten Angebotssegmenten (Charterboottourismus, Kanutourismus, Fahrgastschifffahrt und Hafenbetreibung) äußerten im Rahmen der Befragung „Wirtschaftliche Effekte des Wassertourismus“ deutliche Erwartungen einer positiven Marktentwicklung.

Mittel- und langfristig dürften das zunehmende Bewusstsein für nachhaltiges Reisen sowie die demografische Entwicklung diese Tendenz verstärken. In Nordbrandenburg werden überdies **weitere fertiggestellte WIN-Projekte**, wie der Neubau der Schleuse Friedenthal oder die Grundinstandsetzung der Schleusen am Finowkanal, das wassertouristische Angebot noch attraktiver gestalten.

Auch Bemühungen, eine **Modellregion für Elektromobilität mit entsprechender Ladeinfrastruktur** an den Gewässern in Brandenburg / Berlin / Mecklenburg-Vorpommern zu entwickeln, dürften dazu beitragen, dass der Wassertourismus künftig eine Wachstumsbranche in der Region bleibt. Eine entsprechende Nachfrage nach Elektromobilität auf dem Wasser ist sowohl bei Bootseignern als auch bei Chartergästen vorhanden, dies hat nicht zuletzt die vergangene „boot Düsseldorf“ gezeigt. Um die dafür erforderliche Ladeinfrastruktur bereitstellen zu können, bedarf es Fördermöglichkeiten, die auch für den Bereich der Freizeitschifffahrt anwendbar sind.

Als erschwerende Rahmenbedingung für die positive Entwicklung des Wassertourismus ist das mit der neuen Binnenschiffspersonalverordnung (BinSchPersV) eingeführte „**Kleinschifferzeugnis**“ zu werten, welches für Einweisungsfahrten zur Erlangung von Charterscheinen – anstelle des vormals ausreichenden Sportbootführerscheins Binnen – erforderlich ist. Wir sprechen uns dafür aus, die Erfordernis des Kleinschifferzeugnis für den Sportbereich auszusetzen und im Dialog mit den Verbänden eine tragfähige Lösung zu erarbeiten.

1.2. Wirtschaftsfaktor für ländliche Regionen

Der Bootstourismus führt durch seine starke lokale bzw. regionale Verflechtung in Kombination mit einer hohen Regionalisierungsquote zu hohen Wertschöpfungseffekten in den Gewässerregionen. Die Ausgaben der Wassertouristen kommen nicht nur unmittelbar Bootsvercharterern, Hafenbetreibern, Gastronomie, Einzelhandel oder Kultur- und Freizeiteinrichtungen (1. Umsatzstufe) zugute; in Form von deren Betriebsausgaben profitieren in der 2. Umsatzstufe beispielsweise auch regionale Handwerks- oder Dienstleistungsbetriebe.

Die Ausgaben der Wassertouristen sind jedoch nur ein Teil der wirtschaftlichen Effekte für die Region. Auch Investitionen in Betrieb und Unterhalt von Gewässerinfrastruktur bewirken regionalwirtschaftliche Effekte, da hierfür in der Regel in hohem Anteil Unternehmen aus der Region beauftragt werden. **Von jedem Euro, den die Kommunen in der WIN-Region in den**

⁵ Project M GmbH im Auftrag der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN) und Wassertourismusinitiative Potsdamer-Brandenburger-Havelseen (WIR)/Flusslandschaft Untere Havelniederung (FUN). *Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg*. 2017.

Ausbau wassertouristischer Infrastruktur investiert haben, verbleiben 0,74 Euro in den Bundesländern Brandenburg / Berlin, fast jeder zweite Euro sogar unmittelbar in der WIN-Region. Bei der Unterhaltung wassertouristischer Infrastruktur liegt die Regionalisierungsquote gemäß einer Befragung der Kommunen der WIN-Region sogar bei 97%.⁶

Der Wassertourismus schafft und erhält entsprechend **Arbeitsplätze** im ländlichen Raum. Überdies trägt er dazu bei, die Lebensqualität im ländlichen Raum langfristig zu sichern. Einerseits profitieren Anwohner unmittelbar durch eine **höhere Freizeitqualität**: Auch ein beträchtlicher Teil der Einheimischen nutzt die Freizeitwasserstraßen zur Naherholung. Andererseits lösen öffentliche Investitionen in die wasserseitige Infrastruktur in der Regel **privatwirtschaftliche Folgeinvestitionen** aus. Hier sei ein konkretes Beispiel aus der WIN-Region angeführt: Der Ausbau des Langen Trödel, eines Abschnitts des Finowkanals, bewirkte eine private Großinvestition in das Hafendorf Zerpenschleuse mit 200 Ferienhäusern. Erst diese zusätzliche Kaufkraft führte dazu, dass sich am Ort ein Lebensmitteldiscounter ansiedelte und damit auch die Versorgungsqualität der Einheimischen verbesserte.⁷

Welch bedeutenden Wirtschaftsfaktor der Wassertourismus für den ländlichen Raum darstellt, zeigte im negativen Sinne auch die Sperrung der in der WIN-Region gelegenen **Schleuse Zaaren** an der Oberen-Havel-Wasserstraße, der zentralen Verbindung zwischen Mecklenburgischer und Brandenburgischer Seenplatte, in der gesamten Saison 2019. In diesem Jahr wurden an den Schleusen der Region insgesamt 23% weniger Sportboote geschleust als in den Vorjahren. 69% der Anbieter verzeichneten Buchungsrückgänge. Gastronomiebetriebe in Gewässernähe und im Bereich der gesperrten Schleuse sahen sich mit Umsatzrückgängen bis zu 90% konfrontiert, um nur einige der Folgen zu benennen.⁸

2. Investitionsbedarf im Baubereich

Das oben zitierte Beispiel der wirtschaftlichen Auswirkungen der bauzeitbedingten Sperrung der Schleuse Zaaren verdeutlicht, dass erfolgreicher Wassertourismus von der Befahrbarkeit der Wasserstraßen und dem Erhalt des Netzcharakters zwingend abhängig ist. **Die Wasserstraßen sind das Rückgrat des Wassertourismus.** Anders als auf Straßen zu Land, gibt es auf dem Wasser zumeist keine Umfahrung; das Revier ist durchtrennt bzw. gänzlich abgeschnitten.

Entsprechend gefährdet der bestehende Investitionsbedarf an der überalterten Bauwerkssubstanz existenziell die Perspektiven des Wassertourismus. Stand Sommer

⁶ Project M GmbH im Auftrag der WIN-AG: *Gesamtkonzept*. Berlin, 2020.

⁷ Ebd.

⁸ Project M GmbH im Auftrag der Industrie- und Handelskammern Potsdam, Ostbrandenburg und Mecklenburg-Vorpommerns, des Bundesverbands Wassersportwirtschaft e.V., der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg sowie der Tourismusverbände Ruppiner Seenland, Mecklenburgische Seenplatte und Havelland. *Wirtschaftliche Auswirkungen der Sperrung einer zentralen Schleuse auf den Wassertourismus und die Region am Beispiel Schleuse Zaaren*. 2019/2020.

2022 weisen von 52 Schleusen in Brandenburg 11 eine Zustandsnote über 3,7 und demgemäß Sanierungs- oder Ersatzbedarf auf.⁹

Dass ein solcher Sanierungsbedarf auch tatsächlich kurzfristig zur Sperrung des Bauwerks führen kann, ist am Beispiel der ebenfalls in der WIN-Region gelegenen **Schleuse Kannenburg** zu sehen: Ende 2017 musste die rund 100 Jahre alte Schleuse ad hoc aufgrund irreparabler Schäden an den Holzspundwänden der Schleusenkammer gesperrt werden. Die dahinter liegenden Templiner Gewässer waren vom übrigen Wasserstraßennetz abgeschnitten, mit den entsprechenden wirtschaftlichen Folgen für die dort ansässigen Unternehmen im Bereich des (Wasser-)Tourismus. Da auf Seiten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) keine Personalkapazitäten für einen zeitnahen Neubau verfügbar waren und dem Ersatzneubau der Schleuse Kannenburg nicht die entsprechende Priorität zugekommen wäre, erklärte sich die WIN-Mitgliedsstadt Templin bereit, im Rahmen einer öffentlich-öffentlichen Partnerschaft Planung und Bau der neuen Schleuse für die WSV auf deren Kosten zu übernehmen. Die Eröffnung des Ersatzneubaus steht im Sommer 2023 unmittelbar bevor. **Im konkreten Fall ist die prioritäre Realisierung des Ersatzneubaus als Pilot-ÖÖP-Projekt als erfolgreiche Lösung für die Region zu werten. Grundsätzlich gilt es selbstverständlich zu kritisieren, dass der Sperrung aufgrund irreparabler Schäden mit einer planmäßigen Instandsetzung hätte zuvorgekommen werden müssen.**

Hinsichtlich der entsprechend von der WIN-AG und weiteren Akteuren seit geraumer Zeit geforderten **Gesamtstrategie zur Schleuseninstandsetzung an Nebenwasserstraßen, welche die Bauwerkzustände sowie die touristische Relevanz berücksichtigt**, um den Investitionsstau zu beheben, ist unverändert kein Fortschritt erkennbar. Die verwendete Systematik der Zustandsnoten trifft keine Aussage zum Zustand des Gesamtbauwerks, sondern lediglich zum schlechtesten Zustand eines Bauteils und ist entsprechend nur bedingt aussagekräftig. Die erforderliche Priorisierung der Instandsetzungsmaßnahmen für ein Bauprogramm liegt nicht vor. Ebenso ist die Aufstellung eines **separaten, auskömmlichen Haushaltstitels für Nebenwasserstraßen** nicht erfolgt.

Positiv ist die Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) 2021 zu sehen, wodurch Binnenwasserstraßen des Bundes, welche vorrangig der Sport- und Freizeitschifffahrt dienen, denen für Güterverkehr gleichgestellt wurden. In der Konsequenz erweiterte sich die Zuständigkeit der WSV auf die Freizeitschifffahrt. **Im Ergebnis hat dies jedoch noch nicht wahrnehmbar zu einer Verbesserung der Infrastruktur an Freizeitwasserstraßen geführt.**

Auch der im Juni 2021 vorgelegte **Masterplan Freizeitschifffahrt** mit dem Ziel der nutzungsorientierten Förderung und Unterstützung der Sport- und Freizeitschifffahrt auf Deutschlands Bundeswasserstraßen, insbesondere durch die Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur, war ein Schritt in die richtige Richtung. **Die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen, um den Masterplan mit Leben zu füllen, stehen unverändert aus.**

⁹ Deutscher Bundestag Drucksache 20/2679

Entsprechend appellieren wir, den Investitionsrückstau im Baubereich mit einer Gesamtstrategie zur Schleuseninstandsetzung sowie einem separaten, hinreichend ausgestatteten Haushaltstitel anzugehen. Damit der Wirtschaftsfaktor Wassertourismus im ländlichen Raum auch künftig über die notwendige Infrastruktur verfügt und kurzfristige, außerplanmäßige Sperrungen zentraler Schleusen, wie sie gegenwärtig nicht ausgeschlossen werden können, mit den entsprechenden weitreichenden wirtschaftlichen Folgen für die Region, vermieden werden.

3. „Blaues Band“: Naturschutz vs. touristische Interessen

Das Ziel des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“, Deutschlands Wasserstraßen wieder naturnaher werden zu lassen und attraktive Flusslandschaften mit einer hohen Anziehungskraft für Erholungssuchende, Wassersportler und den Wassertourismus zu schaffen, unterstützen wir. **Eine Renaturierung steigert die Attraktivität der Landschaft auch für die touristische Nutzung.** Beispielsweise sind Natur und Landschaft die mit Abstand wichtigsten Besuchegründe für Bootsurlauber in der WIN-Region gemäß der bereits zitierten Bootsurlauberbefragung. **Eine naturnahe Umgestaltung darf dabei nicht zu Lasten der Befahrbarkeit für die Freizeitschifffahrt erfolgen.**

Zusammenfassung

Der Wassertourismus hat sich zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor im Land Brandenburg entwickelt. Er schafft gerade im strukturschwachen, ländlichen Raum Arbeitsplätze und stellt durch seine hohe regionale Verflechtung dort einen relevanten Wirtschaftsfaktor dar. Überdies verbessert der Wassertourismus die Freizeitqualität und trägt erheblich dazu bei, langfristig die Lebensqualität in ländlichen Regionen zu sichern. Diese Erfolgsgeschichte kann sich fortsetzen, wenn die durchgängige Befahrbarkeit der Wasserstraßen und deren Netzcharakter erhalten bleiben. Um den Investitionsstau an der wassertouristischen Infrastruktur zu beheben, sind eine Gesamtstrategie zur Schleuseninstandsetzung an Freizeitwasserstraßen, welche die Bauwerkszustände sowie die touristische Relevanz berücksichtigt, personelle Ressourcen auf Seiten der WSV und ein separater, entsprechend ausgestatteter Haushaltstitel erforderlich.

Hennigsdorf, den 8. Juni 2023
Julia Pollok, Leiterin WIN-Projektbüro