
Gemeinsames Positionspapier der Spitzenverbände des Wassersports, der Wassersportwirtschaft und aus dem Tourismus zur zukünftigen wassersportlichen und -touristischen Nutzung von Bundeswasserstraßen

Wachstumsbranche Wassersport und Wassertourismus

Der Wassersport und Wassertourismus gehört zu den Wachstumsbranchen in Deutschland und Europa. Rund 20 Mio. Deutsche verbringen jährlich Urlaub oder Freizeit rund ums Wasser. Laut Bundeswirtschaftsministerium sind 80 Prozent der 14- bis 70-jährigen an wassertouristischen Aktivitäten interessiert. Mehr als sechs Millionen Bundesbürger üben eine Wassersportart (Segeln, Motorboot fahren, Kanu/Kajak, Rudern, Tauchen, Wind- und Kitesurfen) regelmäßig in ihrer Freizeit und/oder während des Urlaubs aus. Hunderttausende nutzen die Angebote der Personenschiffahrt für erlebnisreiche Momente auf dem Wasser oder für Angel- und Tauchfahrten. Der Umsatz an maritimen Gütern und Dienstleistungen betrug 2013 1,74 Milliarden Euro; die ökonomischen Effekte liegen um ein Vielfaches höher.

Städte und Gemeinden entwickeln ihre Wasserlagen. Die Regionen investieren in die Entwicklung des Wassertourismus.

Mit seiner gut ausgebauten maritimen Infrastruktur sowohl an der Küste als auch im Binnenland hat sich Deutschland als wichtige wassertouristische Destination etabliert und bietet gleichzeitig weitere Wachstumschancen für die Zukunft. Zusätzliche Wachstumschancen ergeben sich vor allem im Binnenbereich. Deutschland verfügt über die größte zusammenhängende Wasserfläche in Europa mit naturnahen Erlebnisräumen und damit über eine große Attraktivität auch für ausländische Touristen. Diese positive Entwicklung gilt es abzusichern und vorhandene Wachstumspotenziale zu nutzen.



Kategorisierung der Wasserstraßen gefährdet die weitere positive Entwicklung von Wassersport und Wassertourismus

Vor dem Hintergrund der Unterfinanzierung der Bundeswasserstraßen hat das BMVI entschieden, Investitionen auf Wasserstraßen mit hoher Bedeutung für die Berufsschifffahrt zu konzentrieren. Wasserstraßen der Kategorien A und B sollen erhalten und weiter ausgebaut, Wasserstraßen der Kategorie C erhalten werden. Bei den verbleibenden, für den Wassertourismus besonders wichtigen „Sonstigen Wasserstraßen“, die mit rund 2.800 km Länge, 120 Wehren und 140 Schleusen mehr als 1/3 des gesamten Bundeswasserstraßennetzwerkes ausmachen, möchte sich der Bund auf seine Eigentümersicherungspflichten zurückziehen. Dieses Vorgehen entspricht nicht der Zielsetzung des Bundestagsbeschlusses „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ (Bundestagsdrucksache 16/10593), der zusätzliche Anstrengungen zur Verbesserung der maritimen Infrastruktur fordert. Darüber hinaus widerspricht ein Rückzug auf die Eigentümer-Verkehrssicherungspflichten Zweck und Widmung der öffentlichen Verkehrswege zur Befahrung und ist ebenso wie eine unterschiedliche Behandlung von Verkehrsteilnehmern (hier: Freizeitschifffahrt einerseits, Berufs- und Güterschifffahrt andererseits) als nicht sachgerecht abzulehnen.

Die unterzeichnenden Verbände befürchten, dass sich der Bund perspektivisch durch Entwidmung der als „Sonstige Wasserstraßen“ ausgewiesenen Bundeswasserstraßen entledigen möchte, indem er sie an die Länder oder an eine alternative Betreiberorganisation abgibt. Da dies mit der Abgabe der entsprechenden Unterhaltungspflichten einhergeht, darf vermutet werden, dass dieser Prozess durch eine (einmalige) Zuwendung von Bundesmitteln unterstützt werden soll. Die bereits durch das BMVI ins Gespräch gebrachten möglichen alternativen Betreibermodelle* deuten in diese Richtung.

** Abschlussbericht 2. Band von PricewaterhouseCoopers*

Das vorhandene Bundeswasserstraßennetz muss in Gänze erhalten werden

Die unterzeichnenden Verbände lehnen eine solche Entwicklung mit Nachdruck ab. Wasserstraßen dienen der gesamten Volkswirtschaft. Ihre Unterhaltung und Entwicklung ist für alle Verkehrsteilnehmer - Güter- und Nichtgüterschifffahrt - sicher zu stellen. Ein Rückzug des Bundes nur auf Aufgaben der Güterschifffahrt widerspräche seinem grundgesetzlichen umfassenden Verwaltungsauftrag, der sich nicht nur auf einzelne Verkehrsteilnehmergruppen beschränkt. Die positive Entwicklung der Nicht-Güterschifffahrt und des Wassertourismus setzt voraus, dass das gesamte aktuell zur Verfügung stehende Netzwerk an Bundeswasserstraßen erhalten bleibt.

Eine Ausdünnung des Netzwerkes, entweder verursacht durch den Bund aufgrund mangelnder Investitionen oder auch nachgeordnet durch zukünftige regionale Betreiber, führt überregional zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung wassertouristischer Entwicklungsmöglichkeiten. Investitionen von Vereinen und Unternehmen entlang dieser zukünftig nicht mehr nutzbaren Wasserwege werden vernichtet. Darüber hinaus sind die Bundesländer betroffen, die in den vergangenen Jahrzehnten gezielt wassertouristische Infrastruktur in ihren Regionen ausgebaut und wassertouristische Aktivitäten mit dem Ziel gefördert haben, Wirtschaftsleistung und Beschäftigungsmöglichkeiten insbesondere in ländlichen und häufig strukturschwachen Regionen zu verbessern. Mit dem Verfall von Bundeswasserstraßen wird auch die Verbindung zu Landesgewässern und damit die Funktionalität des zusammenhängenden Gesamtsystems in Frage gestellt.

Die Verbände wenden sich gegen eine Regionalisierung von Bundeswasserstraßen, wie sie durch das BMVI durch Endwidmung oder Etablierung alternativer Betreibermodelle offenbar favorisiert wird. Eine Regionalisierung der Wasserstraßen, dies belegt das Beispiel Frankreich, ist auf Dauer nicht finanzierbar. Befürchtet werden muss ein Flickenteppich unterschiedlicher Betreibermodelle, deren investive Aktivitäten allein von der Kassenlage der regionalen Akteure abhängen. Um die jedoch, das dürfte allgemein bekannt sein, ist es nicht gut bestellt. Der Erhalt der Infrastruktur auf den touristisch besonders wichtigen Bundeswasserstraßen, den das BMVI auf rund 65 Mio. Euro jährlich schätzt, kann so auf Dauer nicht sichergestellt werden. Ein einheitliches Verkehrssystem bedarf im Übrigen einer durchgängig einheitlichen Betreuung mit einheitlichen Verkehrsregeln, Schifffahrtszeichen sowie Bau-, Ausrüstungs- und Besetzungsregeln für die dort fahrenden Fahrzeuge.

Die unterzeichnenden Verbände fordern den Gesetzgeber auf, die gesetzlichen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die deutschen Wasserstraßen einschließlich der „Sonstigen Wasserstraßen“ auch weiterhin in Gänze für Wassersport, Wassertourismus und Personenschifffahrt genutzt und weiterentwickelt werden können. Statt die Verkehrswidmung von Strecken aufzuheben, muss die Widmung den gewandelten gesellschaftlichen Erfordernissen angepasst, d.h. um „Erholung, Wassersport und Tourismus“ und entsprechende ergänzende Finanzierungen erweitert werden.

Im Interesse der durchgängigen Befahrbarkeit und zur effizienten einheitlichen Verwaltung wird von den Verbänden die Fortführung als „Bundeswasserstraßen“ befürwortet.

Sollte die bisherige Finanzierung allein aus dem Verkehrshaushalt dazu künftig nicht mehr ausreichen, setzt eine organisatorische Ausgliederung aus der Verwaltung des BMVI - auch wenn sie nicht befürwortet wird -, voraus, dass eine alternative, ebenso bundeseinheitliche Trägerschaft gefunden wird, deren Aufgabenwahrnehmung sich an der erweiterten Widmung und gesellschaftlichen Zweckbestimmung orientiert. Zu prüfen wären etwa eine Bundesstiftung oder eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR), die dann ihrerseits die Verwaltung und Vermarktung der Wasserstraßen und der damit zusammenhängenden Liegenschaften des Bundes wahrnimmt.

Bei einer Neugestaltung ist ebenfalls sicher zu stellen:

- Bei einer Überführung der Gewässer in diese Organisationsform müssen die rechtlichen Voraussetzungen zum Erlass von Befahrensregelungen unverändert bleiben. Die überregionale Verkehrswidmung und die Einheit der Schifffahrt auf allen Bundeswasserstraßen müssen auch weiterhin rechtlichen Vorrang haben. Die Verbände halten dies für eine wesentliche Voraussetzung, um die durchgängige Schiffbarkeit sicher zu stellen.
- Per Satzung oder Gesetz muss die institutionelle Einbindung der verschiedenen Interessengruppen (Bund, Länder, Kommunen, Gemeinden, Unternehmen, Interessenverbände etc.) gewährleistet werden.
- Durch die kombinierte Verwaltung von Bundeswasserstraßen und der damit zusammenhängenden Liegenschaften müssen Synergieeffekte erreicht und Kostendeckungsbeiträge erwirtschaftet werden.

-
- Der Bund muss als Eigentümer von Land- und Wasserflächen und als Garant für eine durchgängige Befahrbarkeit des Gesamtsystems sowie als federführende und koordinierende Verkehrsverwaltung maßgeblicher Mitträger bleiben.

Auf diesem Wege lassen sich dann möglicherweise folgende Vorteile realisieren:

- Durch die institutionelle Einbindung verschiedener Interessengruppen kann die Finanzierung der Wasserstraßen auf eine breitere Grundlage gestellt werden.
- EU-Fördermittel können eingeworben werden und den finanziellen Handlungsspielraum deutlich erweitern.
- Die Einbeziehung beteiligter Interessengruppen schafft einen gesellschaftlichen und politischen Konsens und verhindert Verzögerungen oder gar Klagen gegen Einzelmaßnahmen.
- Eine gleichmäßige, zielgerichtete und an den individuellen Erfordernissen ausgerichtete Entwicklung der touristischen Wasserstraßen bliebe ebenso sichergestellt wie die notwendige Verknüpfung mit den Landesgewässern.

Möglicherweise erfordert eine solche Gestaltung eine Ergänzung von Artikel 89 des Grundgesetzes. Ob dies tatsächlich erforderlich ist oder ob es Lösungen gibt, die ohne eine grundgesetzliche Änderung zum gleichen Ziel führen, sollte durch ein entsprechendes Gutachten abschließend geklärt werden.

Grundsätzlich ist eine einheitliche und einer erweiterten Zweckbestimmung dienende Verwaltung von Wasserstraßen geeignet, deren Erhalt auf Dauer sicherzustellen. Entsprechende positive Erfahrungen aus dem Ausland liegen vor. So wurden beispielsweise in Großbritannien rund 2.000 km inländischer Wasserstraßen auf eine gemeinnützige Organisation übertragen und von dieser erfolgreich verwaltet und vermarktet.

Der Bund muss sich seiner Verantwortung für diesen wichtigen Teil des Bundesvermögens stellen. Er darf Wasserstraßen nicht dem Verfall preisgeben.

Die unterzeichnenden Verbände erwarten, dass sie an der Entwicklung des Wassertourismuskonzeptes rechtzeitig und umfänglich beteiligt werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die Planung, Einrichtung und den Betrieb eines ggf. notwendig werdenden neuen Betreibermodells, an dem die Verbände institutionalisiert beteiligt werden möchten.



Alfons Hörmann

Alfons Hörmann
Präsident
Deutscher Olympischer Sportbund e.V.



Robert Marx

Robert Marx
Präsident
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.



Reinhard Meyer

Reinhard Meyer
Präsident
Deutscher Tourismusverband e.V.



Kurt Heinen

Kurt Heinen
ADAC Vizepräsident für Tourismus



Lothar Krebs

Lothar Krebs
1. Vorsitzender
Bundesverband Kanu e.V.



Hans-Hubert Hatje

Hans-Hubert Hatje
Präsident

Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.

Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.



Dipl. Ing. Torsten Conradi

Dipl. Ing. Torsten Conradi
Präsident



Thomas Konietzko

Deutscher Boots- und Schiffbauerverband e.V.

Thomas Konietzko
Präsident

Deutscher Kanu-Verband

Deutscher Kanu-Verband e.V.



Winfried Röcker

Winfried Röcker
Präsident
Deutscher Motoryachtverband e.V.



Dr. Andreas Lochbrunner

Dr. Andreas Lochbrunner
Präsident
Deutscher Segler-Verband e.V.



Siegfried Kaidel

Siegfried Kaidel
Vorsitzender
Deutscher Ruderverband e.V.



Heiko Hüller

Heiko Hüller
Vizepräsident
Deutscher Wasserski- & Wakeboardverband e.V.



Prof. Dr. Franz Brümmer

Prof. Dr. Franz Brümmer
Präsident
Verband Deutscher Sporttaucher e.V.