



Wassertourismuskonzept

Bund muss touristische Wasserstraßen sanieren und optimieren



Rund 2.800 Kilometer Nebenwasserstraßen droht das Aus, da Schleusen, Wehre und wasserbauliche Anlagen verfallen

Vor der „boot“ in Düsseldorf haben sich elf Verbände in einer gemeinsamen Pressemeldung zum derzeitigen Stand der Debatte um die Entwicklungsperspektiven der Bundeswasserstraßen geäußert und beim Bund die für eine zufriedenstellende Zukunft von Wassersport, Wassertourismus und regionaler Wirtschaft notwendigen Aktivitäten eingefordert. Wir geben die Erklärung der folgenden Organisationen im Wortlaut wieder.

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)
- Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BVWW)
- Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband e.V. (DBSV)
- Deutscher Kanu-Verband e.V. (DKV)
- Deutscher Motoryachtverband e.V. (DMYV)
- Deutscher Olympischer Sportbund e.V. (DOSB)
- Deutscher Ruderverband e.V. (DRV)
- Deutscher Segler-Verband e.V. (DSV)

- Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV)
- Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. (KYCD)
- Verband für Schiffbau- und Meerestechnik e.V. (VSM)

„Wassersport und Wassertourismus in Deutschland befinden sich auf Wachstumskurs. Nach einer Studie über die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland aus dem Jahre 2016 beträgt der Bruttoumsatz allein an den Bundeswasserstraßen im Binnenbereich rund 4,2 Mrd. Euro. Rund 66.000 Menschen können ihren Lebensunterhalt durch den Wassertourismus an diesen Wasserstraßen bestreiten.

Die maritimen Spitzenverbände aus Sport, Tourismus und Wirtschaft sehen mit Sorge, dass die maritime Infrastruktur in Deutschland an den touristisch besonders attraktiven rund 2.800 km Nebenwasserstraßen zunehmend verfällt. Die Substanzreserven der 142 Schleusen und 120 Wehre sind bei einem erheblichen Teil nahezu aufgebraucht.

Der Altersmittelwert liegt bei Schleusen bei 105, bei Wehren bei 75 Jahren. Dadurch besteht die Gefahr, dass beispielsweise durch Schleusenschließungen größere Abschnitte des Wasserstraßennetzes nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Sanierung wasserbaulicher Anlagen duldet keinen weiteren zeitlichen Aufschub.

Die Verbände begrüßen, dass sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausdrücklich zu seiner Verantwortung für die Nebenwasserstraßen bekannt und ein Wassertourismuskonzept auf den Weg gebracht hat. Nun aber ist es an der Zeit, den Ankündigungen auch Taten folgen zu lassen und den Sanierungsprozess der Anlagen einzuleiten.

Grundlage der Investitionen sollen laut BMVI Kosten-Nutzen-Analysen für die jeweiligen Bauwerke sein. In diesem Zusammenhang weisen die Verbände darauf hin, dass Investitionsentscheidungen nicht allein auf der Grundlage der derzeitigen Nutzungsintensität getroffen werden dürfen, sondern das Entwicklungspotenzial eines Gewässers im Zusammenhang mit angrenzenden Landesgewässern berücksichtigen müssen. Eine angemessene Potenzialanalyse fehlt in allen bisherigen Überlegungen.

Außerdem gibt es über die reine Kosten-Nutzen-Analyse hinaus eine Reihe weiterer Aspekte, die bei Investitionsentscheidungen berücksichtigt werden müssen. Hierzu gehören u.a. das Interesse landseitiger Nutzer an Aktivitäten auf dem Wasser und das daraus resultierende Wirtschaftspotenzial, die Entwertung privatwirtschaftlicher und gemeinnütziger Investitionen (Häfen, Anlegestellen, Gastronomie, Vereinsanlagen etc.) bei Gewässerschließungen, die Berücksichtigung regionalwirtschaftlicher Effekte in ländlichen Räumen bis hin zu kulturhistorischen Gesichtspunkten.

Sanierungs- und Optimierungsmaßnahmen erfordern entsprechende finanzielle Mittel. Die Verbände erwarten, dass die im Wassertourismuskonzept (Mai 2016) angekündigte Ausweisung eines getrennten Haushaltstitels für die touristischen Wasserstraßen in einer Höhe, die den Erfordernissen entspricht, nun umgesetzt wird. In jedem Fall muss sichergestellt werden, dass die durchgängige Befahrbarkeit des vorhandenen Bundeswasserstraßennetzes in Gänze erhalten bleibt.