

Offener Brief der Verbände und der Industrie- und Handelskammern der Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein

Vorbemerkung:

Der Wassertourismus ist ein außerordentlich wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt bei der wirtschaftlichen Entwicklung der ländlichen Räume in verschiedenen Bundesländern eine große Rolle.

Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg bilden das größte zusammenhängende Wassersport- und Wassertourismusrevier in Deutschland. Die Flusslandschaften in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Schleswig-Holstein bieten ideale Wassersportbedingungen. Diese Wasserstraßen sind ein wertvoller Teil der europäischen Kulturlandschaft und nehmen aufgrund ihrer regionalwirtschaftlichen Bedeutung eine besondere Stellung und Funktion in den Ländern ein.

Schleusen, Wasserwanderrastplätze, Marinas und Sportboothäfen bilden ein attraktives Netz für Touristen, Wassersportler und Einwohner mit einem hohen Potenzial für die Lebensqualität der Menschen. Der Anteil des Wassertourismus an der Tourismuswirtschaft kann in diesen Regionen mit mehr als zehn Prozent angenommen werden.

Durch die betroffenen Länder wurden in den letzten 20 Jahren Investitionen an den Bundeswasserstraßen in Milliardenhöhe gefördert. Inzwischen ist ein erstklassiges und wettbewerbsfähiges Angebot mit einer guten Qualität der wassertouristischen Anlagen und Infrastruktur vorhanden und wurde in den letzten Jahren zielgruppenspezifisch beworben.

Der dauerhafte Erfolg beruht auf klaren Verantwortungen sowie auf Investitionen an den richtigen Standorten. Das betrifft sowohl gewerbliche Investitionen in touristische Einrichtungen im Wassertourismus (Marinas oder Sportboothäfen), aber auch Investitionen in die landseitige touristische Infrastruktur.

Mit großer Sorge wird von den touristischen und Wassersportverbänden sowie den Industrie- und Handelskammern der genannten Bundesländer gesehen, welche Entwicklungen und Bestrebungen derzeit auf Bundesebene im Bereich der Bundeswasserstraßen infolge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie durch das neue Wassertourismuskonzept und Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ erfolgen.

1. Durch die neue Kategorisierung der Wasserstraßen und die damit verbundenen Einstufungen der Bundeswasserstraßen mit überwiegenden touristischen Verkehren als „Sonstige Wasserstraßen“ entsteht der Eindruck, dass sich der Bund immer mehr aus der Verantwortung für den Erhalt und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen ziehen will. Das führt aktuell zu verringerten Investitionen und zu unklaren Perspektiven für die „Sonstigen Wasserstraßen“.

2. Mit dem Wassertourismuskonzept und dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ möchten das Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium viele Fließgewässer renaturieren und damit die ökologische Qualität und den Hochwasserschutz stärken. Das führt ausgehend von den Erfahrungen der Umsetzung der Managementpläne für die NATURA 2000 Gebiete unausweichlich zu gravierenden Einschränkungen der wassertouristischen Nutzung in diesen Gebieten bis hin zum Entzug der Widmung als Wassertourismusrevier.

Das kann nicht hingenommen werden. Veränderungen im Status und in der Verantwortung für Bundeswasserstraßen können nur dann erfolgen, wenn die touristischen und unternehmerischen Entwicklungen an diesen nicht gefährdet und damit weiterhin möglich sind.

Daher setzen sich Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein gemeinsam und ressort- und länderübergreifend für die Interessen des Wassersports, des Wassertourismus und der Freizeit-, Güter- und Traditionsschifffahrt beim Bund ein. Dementsprechend müssen Pläne wie das Wassertourismuskonzept oder das Bundesprogramm „Blaues Band“ synergetisch und mit breiter Beteiligung aller Betroffenen entwickelt werden.

Die Unterzeichner erwarten vom Bund Lösungen, die die Lebensgrundlagen auf und an den Wasserstraßen nicht gefährden und Tourismus und Naturschutz nicht zu Gegenpolen aufbauen.

Forderungen:

1. **Verzicht auf die Festlegung eines ersten Handlungsrahmens für die Renaturierung von Bundeswasserstraßen ohne eine vorherige Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern, den Landkreisen und Kommunen sowie den betroffenen Verbänden**
2. **Verzicht auf die laut Wassertourismuskonzeption des Bundesverkehrsministeriums vorgesehene Entwidmung des bisherigen Netzes der Bundeswasserstraßen**
3. **Grundsätzliche Einbeziehung der betroffenen Bundesländer, der Landkreise und Kommunen sowie der betroffenen Verbände in den Prozess der Überarbeitung der Wassertourismuskonzeption und des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“**

Bisher wurden die Länder, die Tourismus- und Wassersportverbände sowie das für Tourismus verantwortliche Bundeswirtschaftsministerium bei der Erarbeitung des Wassertourismuskonzeptes und des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ nicht bzw. nicht hinreichend einbezogen. Wichtig sind nicht nur die Verkehrs- und Umweltbereiche – auch der Tourismus- und Wassersportbereich muss auf Länder- und Verbandsebene einbezogen werden, damit deren Belange wahr- und aufgenommen werden können.

4. Wassertourismus ist in seiner Bedeutsamkeit für die wirtschaftliche Entwicklung gerade in den Ländlichen Räumen stärker zu berücksichtigen.

Der Ländliche Raum als wichtige Kategorie in den Zielformulierungen der Bundesregierung muss vom Bund interministeriell bearbeitet werden. Das trifft im besonderen Maße für die Erarbeitung und Überarbeitung der Wassertourismuskonzeption und des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ zu.

Durch das wassertouristische Angebot und die Wasserstraßen als Lebensadern entstehen starke regionalwirtschaftliche Effekte, die auf den Tourismus allgemein, die Lebensqualität, die Unternehmensansiedlungen oder auch die Immobilienbranche der oft wirtschaftlich vergleichsweise schwachen Regionen ausstrahlen. Davon profitiert der Ländliche Raum in den Ländern maßgeblich.

5. Valide Daten der Wirtschaftlichkeit schaffen

Die bundesseitigen Konzepte fußen auf unzureichenden Daten der Wirtschaftlichkeit und touristischen Bedeutung der Wasserstraßen. Um valide und den Entwicklungen gerecht werdende Daten zu ermitteln, muss das Wechselverhältnis von wasser- und landseitigen Angeboten berücksichtigt werden. Gewerbliche Bereiche wie Beherbergung, Gastronomie, Ausflugsziele, Kultur, Einzelhandel, Handwerk, Bootsbau oder die Immobilienwirtschaft müssen in solche Betrachtungen einbezogen werden.

6. Der Bund erhält die Schleusen in ihrer Substanz – Investitionsprogramm erforderlich.

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) gab auf Anfrage aus dem parlamentarischen Raum kürzlich die Auskunft, dass in Norddeutschland 47 der 50 Bauwerke als sanierungsbedürftig einzustufen sind. Zwar wurde zwischenzeitlich an einigen Orten modernisiert, an vielen Schleusen aber wird auf Verschleiß gefahren, sodass sie sich in einem baukritischen Zustand befinden. Es wird geschätzt, dass 85 Prozent in einem Zustand sind, der allenfalls noch zehn Jahre Aufschub duldet.

Das Sanieren einzelner Schleusenbauwerke allein reicht nicht mehr. Nötig ist ein mit einem klaren Zeitplan versehenes Investitionsprogramm des Bundesverkehrsministeriums, idealerweise auskömmlich finanziert. Die zum Beispiel für den Bereich Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg vorliegenden Schätzungen von pwc zum Investitionsbedarf für die Bundeswasserstraßen werden als unrealistisch und zu niedrig eingeschätzt.

7. Erhalt und langfristige Sicherung der Netzfunktion und der durchgängigen Befahrbarkeit der Bundeswasserstraßen

Der Bund als Eigentümer der sogenannten „Sonstigen Wasserstraßen“ ist weiterhin verpflichtet, die maßgebliche Verkehrs- und Nutzungsfunktion im Sinne der durchgängigen Befahrbarkeit aufrechtzuerhalten. Die Unterzeichner setzen sich für die Erhaltung der vernetzten Wasserverkehrsadern gegenüber dem Bund ein. Eine Zerstückelung der Eigentumsverhältnisse birgt die Gefahr „zerstückelter“ und damit touristisch unbrauchbarer Reviere.

Mecklenburg-Vorpommern hat zusammen mit Brandenburg und Berlin beispielsweise das größte zusammenhängende Wassertourismusrevier in Europa. Mit rund 5.000 Seen liegt fast die Hälfte aller deutschen Stillgewässer in diesen Ländern. Flüsse und Kanäle verbinden viele der Seen miteinander. Dadurch können Wassertouristen von Hamburg über die Elbe und das vorgenannte Gewässernetz bis Berlin und weiter über den Mittellandkanal wieder zur Elbe gelangen. Vernetzte Reviere sind gleichfalls in den Bundesländern Sachsen-Anhalt oder Schleswig-Holstein aufrecht zu erhalten.

8. Die Einstufung verschiedener Wasserstraßen in Mecklenburg-Vorpommern, in Brandenburg, in Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt als „naturnahe Wasserstraßen“ ist grundsätzlich mit den Ländern abzustimmen und ggf. neu vorzunehmen.

Im Wassertourismuskonzept des BMVI werden verschiedene Wasserstraßen mit einer sehr geringen Bedeutung für Freizeit und Tourismus und somit als Naturgewässer eingestuft. Der Bund strebt entsprechend des Wassertourismuskonzeptes an, Naturgewässer zu kategorisieren und sich somit mittelfristig aus der Verantwortung zu ziehen. Damit würden Entwicklungen wie die Flusskreuzschiffahrt, Elektro-, Charter-, Motorbootsschiffahrt sowie andere Nutzungen erst eingeschränkt und dann verhindert werden. Diese rein auf quantitativen Maßstäben vorgenommenen Bewertungen gefährden den an diesen Wasserstraßen entwickelten sanften, umweltverträglichen und naturnahen Tourismus. Die Bewertung und Kategorisierung können daher von den betroffenen Ländern in der aufgezeigten Konsequenz nicht mitgetragen werden.

Die Verbände und die Industrie- und Handelskammern setzen sich für mehr Transparenz und Kommunikation in diesem Prozess ein. Solche weitreichenden Entscheidungen müssen übergreifend vorbereitet und konsensual umgesetzt werden.