

Wassertourismus in Deutschland nachhaltig voranbringen

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen.

Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.



Deutschland besitzt ein europaweit einzigartiges vernetztes System befahrbarer Wasserstraßen. Gerade die touristisch genutzten Bundeswasserstraßen sind beliebte Ziele für mehr als sechs Millionen aktive Wassersporttreibende in Deutschland. Sie sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor¹ in ihren jeweiligen Regionen und bieten Chancen für Gastronomie, Hotellerie, Marinas, Sportbootverleihe und Ausflugsanbieter. Dennoch wurde diese Infrastruktur in den vergangenen Jahrzehnten wenig gepflegt. Die langjährige Vernachlässigung gefährdet inzwischen den Erhalt der touristisch genutzten Bundeswasserstraßen. So haben in den letzten Jahren Schleusenausfälle gesamte Reviere monatelang voneinander abgetrennt. Das Netz der touristisch genutzten Bundeswasserstraßen steht jederzeit in der Gefahr, durch kaputte Schleusen dauerhaft zerstückelt zu werden, wenn nicht schnellstmöglich Investitionsmittel und Personal bereitgestellt werden, um die Durchgängigkeit zu erhalten. Gleichzeitig stellt es sich als zunehmendes Problem dar, dass die wassersportrelevante Regulierung zunehmend veraltet ist und den Anforderungen der Wassersportlerinnen und Wassersportler ebenso wenig genügt wie der Anbieter.

Allerdings gibt es auch positive Entwicklungen: Seit kurzem kommt die Modernisierung der Wassersport-relevanten Verordnungen in Gang. Zudem hat die Übertragung der Zuständigkeit für die touristisch genutzten Wasserstraßen an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu einer eindeutigen Klärung der Zuständigkeiten beigetragen und ist ein erster Schritt zur Herstellung der Gleichwertigkeit von Haupt- und touristisch genutzten Wasserstraßen.

¹ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/potenziale-des-wassertourismus-in-deutschland.html>

Ebenso hat der ADAC die Vorlage des Masterplan Freizeitschiffahrt begrüßt, da in diesem erstmals die zentralen Maßnahmen und Bedarfe verschriftlicht wurden. Nun gilt es, die Ziele des Masterplans umzusetzen, den rechtlichen Rahmen für den Wassersport zu modernisieren sowie den Netzcharakter der touristisch genutzten Bundeswasserstraßen dauerhaft zu erhalten, um die positive Entwicklung des Wassertourismusstandorts Deutschland voranzutreiben.

Wofür wir uns einsetzen:

- **Regelmäßige Erhebung des Verkehrsaufkommens auf den touristisch genutzten Bundeswasserstraßen sowie eine detaillierte Bestandsaufnahme des aktuellen Zustands von Schleusen und Wehren;** daraus abgeleitet die Aufstellung eines Sanierungsfahrplans. Da die Mittel aktuell nicht ausreichend sind für eine umfängliche Sanierung der touristisch genutzten Bundeswasserstraßen, ist eine Bestandsaufnahme unerlässlich, um daraus einen priorisierten Sanierungsfahrplan abzuleiten. In diesem Zuge gilt es auch, den **aktuellen Priorisierungserlass des BMDV zugunsten der Berufsschiffahrt zu überarbeiten**, der die freizeithlich genutzten Bundeswasserstraßen zurzeit strukturell von Haushaltsmitteln abschneidet.
- **Einen eigenen und auskömmlichen Haushaltstitel zum Erhalt der touristisch genutzten Bundeswasserstraßen.** Der 2022 eingerichtete Haushaltstitel „Bundesprogramm touristische Wasserwege“ stellt grundsätzlich eine Verbesserung dar. Jedoch sind diese Mittel nicht ausreichend, um die vielfach über 100 Jahre alten Schleusen an den touristisch relevanten Wasserwegen zu sanieren. Zudem können daraus nur Wasserstraßen von Ländern und Kommunen gefördert werden. Zumindest für die vordringlichsten Maßnahmen müssen ausreichend Haushaltsmittel bereitgestellt werden: Neubau ist teurer als Sanierung.
- **Schaffung der personellen Voraussetzungen für die erforderlichen Planungskapazitäten.** Die derzeitigen personellen Ressourcen in BMDV und WSV reichen nicht aus, um die Planung und Umsetzung der Maßnahmen sowie den laufenden Betrieb der Infrastruktur zu gewährleisten.
- **Erneute Prüfung der Vor- und Nachteile anderer Organisationsstrukturen.** Beispielsweise würde eine Anstalt öffentlichen Rechts die Möglichkeit schaffen, die touristisch genutzten Bundeswasserstraßen in eine eigenständige Verwaltung zu überführen, die Finanzierungsbasis zu vergrößern und das Zusammenspiel von Bund, Ländern und Kommunen im Sinne der erfolgreichen Wassertourismusentwicklung zu optimieren.
- **Voraussetzungen für Antriebswechsel im Wassertourismus schaffen.** Bei Neubau und Sanierung der Wasserinfrastruktur muss unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit bereits heute die Entwicklung einer alternativen Tank- und Ladeinfrastruktur mitgedacht und vorgehalten werden. Denn perspektivisch wird sich auch der Wassertourismus im Sinne klimaneutraler Mobilität auf alternative Antriebe und Kraftstoffe umstellen müssen. Die Verbraucherinnen und Verbraucher nehmen vorhandene Angebote bereits spürbar wahr. Eine generelle Wechselbereitschaft ist vorhanden. Voraussetzung ist allerdings ein entsprechendes Angebot. Pilotreviere würden die Gelegenheit bieten, mögliche Probleme, Chancen und notwendige Schritte zu erproben und passende Lösungen zu entwickeln.
- **Nutzung der Potenziale der Digitalisierung für das Management der Bundeswasserstraßen**, z.B. durch die digitale Erfassung und Auswertung von Verkehrszahlen und Bauwerken. Ein digitales Schleusenmanagement sowie automatisierte Schleusen sind für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Wassertourismus auch unter dem Gesichtspunkt des immer häufiger fehlenden Personals essenziell.
- **Bereitstellung von standardisierten und digitalisierten Informationen** über Häfen, Anlegestellen, Fahrtiefen, Brückenhöhen, Schleusenzeiten etc. zur freien Nutzung für die (Weiter-)Entwicklung innovativer Angebote und zur besseren Auslastungssteuerung. Über elwis.de der WSV werden

diese Informationen bereits teilweise abgebildet. Dies gilt es auszubauen und durch Schnittstellen frei zugänglich zu machen.

- **Modernisierung der Wassersportgesetzgebung.** Noch in dieser Legislaturperiode gilt es die neue Sportschiffahrtsverordnung (SpSchV) als Kernstück einer Modernisierung der Wassersportgesetzgebung umzusetzen. In ihr werden insgesamt sechs einzelne Verordnungen zusammengeführt. Das ist ein wichtiger Schritt, um die Gesetzgebung zu vereinheitlichen und somit mehr Klarheit für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu schaffen und Bürokratie abzubauen. Hierbei sollte sichergestellt werden, dass die SpSchV sowohl auf Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen Anwendung findet. Ferner gilt es unabhängig von der SpSchV die Kennzeichnungspflichten für Sportboote zu harmonisieren. Dazu sollte die Kleinfahrzeugkennzeichnungsverordnung (KfzKV-BinSch) auch auf die Seeschiffahrt erweitert werden. Diese klare Identifizierung bietet Vorteile im Zuge der Digitalisierung, Kriminalitätsbekämpfung und Datennutzung sowie im Sinne der Zuführung der Boote in eine Kreislaufwirtschaft.
- **Klares Bekenntnis der Bundesregierung zur Umsetzung des Masterplans Freizeitschiffahrt.** Seit Vorstellung des Masterplans in 2020 sind nur wenige Maßnahmen zur Umsetzung gekommen. Hier gilt es das Umsetzungstempo deutlich zu erhöhen. Insbesondere bei den Handlungsfeldern Digitalisierung, Infrastruktur und Schiffahrt müssen die beschriebenen Maßnahmen schnellstmöglich umgesetzt werden.
- **In Steuerfragen besteht Anpassungsbedarf.** Da Boote eine lange Lebensdauer haben und oft den Besitzer wechseln, sind Originaldokumente häufig nicht mehr vorhanden. Unter anderem sollten daher die Nachweispflichten für die Entrichtung der Umsatzsteuer bei grenzüberschreitenden Bootskäufen vereinfacht werden. Die Bundesregierung sollte sich für eine einheitliche Lösung auf europäischer Ebene einsetzen.
- **Ausbalancierung der Interessen der unterschiedlichen Nutzergruppen im „Bundesprogramm Blaues Band“** durch die Politik, um Tourismus und Naturschutz in Einklang zu bringen.

Impressum:

ADAC e. V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin

T +49 30 206 22 88 0
F +49 30 206 22 88-10
buero-berlin@adac.de