



Landestourismusverband Brandenburg e.V. · Fischbänkenstr. 8 · 16816 Neuruppin

Bundesministerium für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung  
Reinhard Klingen  
Leiter Abteilung Wasserstraßen, Schifffahrt  
Postfach 200100  
53170 Bonn

## Landestourismusverband Brandenburg e.V.

Fischbänkenstraße 8  
16816 Neuruppin

Bearbeiter: Peter Krause

Telefon: 03391 - 40 26 00

Fax: 03391 - 40 26 33

E-Mail: [krause@ltv-brandenburg.de](mailto:krause@ltv-brandenburg.de)

Internet: [www.ltv-brandenburg.de](http://www.ltv-brandenburg.de)

Freitag, 22. Juli 2011

### **Gemeinsame Stellungnahme des Landestourismusverbandes Brandenburg und des Netzwerkes „Aktiv in der Natur“ zur Machbarkeitsstudie zur WSV Reform**

Sehr geehrter Herr Klingen,

vielen Dank für die Übermittlung der Unterlagen verbunden mit der Bitte um Stellungnahme. Entsprechend der von uns zu vertretenden Belange nehmen wir zu o.g. Machbarkeitsstudie wie folgt Stellung:

Grundsätzlich unterstützen wir die offiziellen Stellungnahmen des ADAC/BVWW und der BKT.

Begrüßenswert: Die Stellung des (Wasser-)Tourismus als wichtiger Wirtschaftszweig ist erkannt und festgestellt worden, dass Investitionen dafür erfolgen müssen. Ebenso ist deutlich geworden, dass Tourismus eine Querschnittsaufgabe ist, an der unterschiedliche Behörden, Ressorts, etc. abgestimmt arbeiten und sowohl Investitionen und den laufenden Betrieb gemeinsam finanzieren müssen. Bei der Neustrukturierung bzw. beim Finden von Betreibermodellen bietet sich nun die einmalige Chance, diese Verantwortung auch in den Strukturen abzubilden. Somit könnte die Umgestaltung der Strukturen Vorbildcharakter für andere Tourismussegmente haben, die vor ähnlichen Herausforderungen stehen.

#### **Einteilung Wasserstraßen**

Die Einteilung der Wasserstraßen in H-, N-, Mischreviere bzw. touristische Wasserstraßen ist in der Studie als vorläufig bezeichnet worden. Die Datengrundlage, die sich im Wesentlichen nur aus Schleusenzahlen zusammensetzt, ist ungenügend für eine Bewertung.<sup>1</sup> Diese Einteilung der Reviere und die Kombination mit Indikatoren für touristische bzw. Freizeitnutzung sind jedoch Grundlage für alle weitere Annahmen und Modelle der Machbarkeitsstudie. Sie enthält darüber hinaus keine geeigneten Parameter, die einen Vergleich der durch Gütertransport und Tourismus entstehenden Wertschöpfung ermöglichen. Diese Werte sind noch zu entwickeln. Darüber hinaus gibt es keine validen Daten über die Größe und Bedeutung des wassertouristischen Marktes in Deutschland. Dieser lässt sich nur skizzieren. So schwankt das Marktvolumen je nach Studie und Betrachtungsweise zwischen 6,8 und 17,6 Mio. Nutzern.<sup>2</sup>

Aufgrund der mangelhaften Datenlage sind vorrangig Charterbootkunden betrachtet worden. Bei einer Befragung von über 2.000 Bootsfahrern stellte sich heraus, dass die Mehrheit der

<sup>1</sup> siehe auch „Zwischenbericht an den Ausschuss für Tourismus des Bundestages“, Juni 2011 und BMVBS-Veranstaltung 26.05.2011

<sup>2</sup> Quelle: „Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland“ (BTE, dwif, 2003)



Motorbootfahrer jedoch mit eigenen Booten unterwegs ist. Eignerboote sind mit durchschnittlich 21 Tagen fast dreimal so lang unterwegs wie Charterbootkunden, 1/5 ist sogar länger als 1 Monat unterwegs. Das heißt, dass ein durchgängig gutes und befahrbares Wasserstraßennetz vorhanden sein muss. Eventuelle „Lücken“ durch die der Renaturierung preisgegebenen Restgewässer sind demzufolge Hemmschuh für diese Aktivitäten und für den (Wasser-)Tourismus generell!<sup>3</sup> Ein Wasserstraßennetz ist nur so stark wie sein schwächstes Glied.

Mit hohem finanziellem Aufwand werden jetzt durch die Brandenburger WIN-Initiative und mit Mitteln des Bundes Gewässer wieder schiffbar gemacht, die für eine weitere Vernetzung und Attraktivierung notwendig sind. Langfristig könnte die Wiederbelebung von „Restgewässern“ also notwendig werden. Wie man an der Initiative sehen kann, ist dieser Prozess dann langwierig und mühselig (WIN besteht seit ca. 10 Jahren).

Darüber hinaus werden bisherige private und öffentliche Investitionen entwertet. Zum Beispiel sind die Lychener Gewässer als Restgewässer ausgewiesen. Dort entsteht zurzeit ein Hafen, der für ca. 3 Mio. EUR gebaut wird, in ein paar Jahren aber evt. gar nicht mehr für den Schiffsverkehr zu erreichen ist. So lassen sich mehrere bundesweite Beispiele finden.

### **Gesamtwirtschaftliche Bewertung/Investitionen**

Im Zuge der Erstellung des sog. „Tourismussatellitenkontos“ wird parallel durch das BMWi eine Gesamtbewertung der touristischen Wertschöpfung in Deutschland vorgenommen. Das für Tourismus federführende BMWi bedient sich bei der Definition des Tourismus der allgemeingültigen Vorgaben der UNWTO. Diese ist damit auch für das BMVBS bindend und schließt den Freizeitverkehr ein. Darum sind die vorgelegten Betrachtungen/Refinanzierungsgrade nicht nachvollziehbar und bedürfen einer belastbaren Datengrundlage.

Gemein haben alle vorgelegten Betreibermodelle, dass sich der Bund ganz oder teilweise aus der Betreuung/Finanzierung der Wasserstraßen zurückziehen will, die sich nicht durch starken Güterverkehr auszeichnen. Die Betreuung/Finanzierung soll den Ländern und Gebietskörperschaften übertragen werden. Ein gewichtiges Engagement des Bundes zur Grundsicherung des Eigentums und der wasserrechtlichen Verpflichtungen ist jedoch essentiell. Der Bund wird, auch bei den vorgeschlagenen Modellen, weiterhin von Steuereinnahmen profitieren, die auch durch anderweitige Nutzung außerhalb der Güterschifffahrt generiert werden. Eigentum verpflichtet – der Bund zieht sich damit aus der finanziellen Verantwortung.

Die der Investitionskostenschätzung zugrunde liegenden Faktoren sind nicht bekannt. Die sich hinter den Investitionsvolumina verbergenden Maßnahmen sind aus der Studie nicht ersichtlich.

### **Betreibermodelle und Aufgaben**

Die vorgeschlagenen Betreibermodelle bzw. die Machbarkeitsstudie generell betrachten insgesamt den Aufwand auf Bundesseite. Die in die verschiedenen Modelle zu integrierende Seite (Länder, Landkreise, Kommunen, sonst. Institutionen) ist außen vorgelassen bei der Betrachtung. Es ist nicht geklärt, welcher Aufwand durch Ressourcenaufbau und den

<sup>3</sup> Quelle: „Wassertourismusbefragung“ (Netzwerk „Aktiv in der Natur“ Brandenburg, 2009)

## Gemeinsame Stellungnahme des Landestourismusverbandes Brandenburg und des Netzwerkes „Aktiv in der Natur“ zur Machbarkeitsstudie zur WSV Reform



dauerhaften Betrieb der Anlagen und Strukturen auf dieser Seite entsteht. Auch ist von „Synergien“ die Rede bei Partnerschaftsmodellen. Welche das sind bleibt offen, weil nicht beide Seiten begutachtet wurden.

Eine interkommunale und interdisziplinäre Kooperation, also das ÖÖP-Modell im Bereich Wasserstraßen/-tourismus, ist in Brandenburg seit Jahren in organisierten Wassertourismusinitiativen „geübt“.

### ÖÖP- und Ausgliederungsmodell:

Grundsätzlich ist es begrüßenswert, dass hier über eine Neuordnung nachgedacht wird, da bisherige Strukturen eher die touristische Entwicklung des gesamten zusammenhängenden Reviers Berlin-Brandenburg-Mecklenburg-Vorpommern hemmen. Eine stärkere Vernetzung von Landes- mit Bundeswasserstraßen ist förderlich.

Allerdings sollten diese Modelle genauer betrachtet und stärker differenziert werden. Das Revier Berlin-Brandenburg zum Beispiel weist ein starkes Gefälle auf. Auf der einen Seite sind finanziell stärkere Kommunen engagiert, die u.a. durch Gewerbeansiedlungen etc. im Speckgürtel Berlins profitieren. Auf der anderen Seite gibt es Gebietskörperschaften, die strukturelle Defizite, aber wassertouristisch hohe Potentiale haben. Diese verfügen über ein so enges finanzielles Korsett, dass sie die Pflichtaufgaben und Daseinsvorsorge kaum bewältigen können. Bei beiden Modellen würden somit ganze Landstriche von der wassertouristischen Entwicklung abgekoppelt und das gesamte Revier Berlin-Brandenburg-Mecklenburg-Vorpommern geschwächt werden.

Beim Übergang in alternative Betriebsformen ist von „Anschubfinanzierung“ und „Vergütung“ die Rede. Diese Begriffe lassen einen hohen Deutungsspielraum für alle beteiligten Seiten zu und sind im Zuge der näheren Betrachtung zu spezifizieren.

Eine räumliche/organisatorische Trennung wie sie in der Machbarkeitsstudie erfolgt, ist unserer Meinung nach nicht sinnvoll. Dort sind sich räumlich überlappende Reviere wie Berlin/Brandenburg und WIN genannt. Wir plädieren für eine gemeinsame ÖÖP M-V, Brandenburg und WIN, da es sich aus touristischer Sicht um ein gemeinsames Produkt handelt (siehe Marketing „Blaues Paradies“).

Eine Organisationseinheit „Marketing & Vertrieb“ wäre zu eng gefasst, da sie Schnittstellen zu anderen Tourismussegmenten (Urlaub am Wasser, Radtourismus etc.) vernachlässigt. Diese Aufgaben werden durch Landestourismusorganisationen bzw. Destinationsmarketinggesellschaften wahrgenommen. Hier ist eine enge Vernetzung mit den bereits bestehenden Landesmarketingorganisationen und deren Strukturen erforderlich. In den Prozess der Entwicklung der Machbarkeitsstudie sind diese und die Tourismuswirtschaft nicht eingebunden worden.

### **Vignette**

Grundsätzlich sind derartige Refinanzierungsinstrumente für Touristen darstellbar, wenn sichergestellt ist, dass diese auch zweckgebunden eingesetzt werden. Allerdings ist die Gefahr gegeben, dass Boote mit Vignetten auch in Revieren fahren, die keinen oder wenig Anteil an

**Gemeinsame Stellungnahme des Landestourismusverbandes  
Brandenburg und des Netzwerkes „Aktiv in der Natur“ zur  
Machbarkeitsstudie zur WSV Reform**



Investitionen/Betriebskosten haben und somit eine Leistung finanzieren, die sie gar nicht in Anspruch nehmen.

Die Befragungsergebnisse inkl. Fragebogen, aus denen Schlussfolgerungen u.a. für die Vignettenpreise gezogen wurden, liegen nicht vor und sind darum nicht nachvollziehbar.

Die Berechnungsmodelle gehen u.a. von einer Verdoppelung der Nutzerzahlen aus, die als unrealistisch betrachtet wird. Auf die Frage „Gibt es etwas, was Ihnen hier besonders gefallen hat?“ antwortete die Mehrheit, dass ihnen die Natur, die Ruhe und die Wasserqualität, die das Baden zulässt, besonders ansprechend finden.<sup>4</sup> Insbesondere Wassertourismusstraßen verlieren an Attraktivität für Nutzer, wenn sie zu stark frequentiert sind. Außerdem würden mehr Nutzungskonflikte dadurch entstehen.

Im Rahmen einer revierspezifischen Zusatzfrage bei der großen Wassertourismusbefragung in Brandenburg wurde den Bootsurlaubern am Finowkanal die Frage gestellt, ob sie bereit wären, für die personelle Besetzung der Schleusen eine Schleusengebühr zu entrichten. Fast zwei Drittel der Befragten haben diesbezüglich ihre Bereitschaft bekundet. In Revieren, in denen die Schleusen dagegen weniger als Attraktion sondern vielmehr als Hindernis empfunden werden, sind die Bewertungen wesentlich verhaltener ausgefallen. Ergo muss erst das „Produkt“ stimmen, d.h. mit Investitionen und einer qualitativen Betriebsführung untersetzt werden, bevor man die Nutzer zur Kasse bitten kann. Wenn der jetzige Zustand der Infrastruktur so erhalten bleibt bzw. sich künftig verschlechtert ist davon auszugehen, dass die Nutzerzahlen bei Vignetten-einführung signifikant zurückgehen. Das hätte auch Einfluss auf die aufgemachte volkswirtschaftliche Rechnung.

Grundsätzlich ist zu einer Entscheidungsvorbereitung eine Wettbewerbsanalyse zu erstellen, die alle tourismusrelevanten europäischen Reviere berücksichtigt. Dabei sind nicht nur derartige Abgaben zu eruieren, sondern Aspekte wie Zustand der Infrastruktur, Vernetzungsgrad, Anreise, Preisindex etc. in eine Bewertung einzubeziehen.

Wenn eine Bootsvignette eingeführt wird, werden Kanufahrer über Gebühr belastet. Es besteht die Gefahr, dass aufgrund naturrechtlicher Aspekte, insb. bei den „Restgewässern“, weniger Gewässer/Reviere befahren werden können. Im Vergleich zum Status Quo zahlen Kanuten mehr Geld für weniger Leistung, was kaum vermittelbar sein dürfte.

Wir fordern Sie hiermit dazu auf, diese Argumente bei Ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Krause  
Geschäftsführer  
Landestourismusverband Brandenburg

Dirk Wetzel  
Netzwerkmanager  
Netzwerk „Aktiv in der Natur“

<sup>4</sup> Quelle: „Wassertourismusbefragung“ (Netzwerk „Aktiv in der Natur“ Brandenburg, 2009)