

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Mike Moncsek, Klaus Stöber, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/8986 –**

Aktuelle Perspektiven für den deutschen Wassertourismus

Vorbemerkung der Fragesteller

Eine von der Bundesregierung geförderte Studie kam 2016 zu dem Ergebnis, dass dem Wassertourismus mit rund 4,215 Mrd. Euro Bruttoumsatz in Deutschland sowohl direkt als auch über volkswirtschaftliche Effekte eine erhebliche ökonomische Bedeutung zukommt (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/potenziale-des-wassertourismus-in-deutschland.pdf?__blob=publicationFile&v=1). Aus dem durch den Wassertourismus generierten Bruttoumsatz ergebe sich ein Einkommensäquivalent von 66 519 Personen, die ihren Lebensunterhalt durch den Wassertourismus an Bundeswasserstraßen bestreiten können (a. a. O., S. 4). Die Bedeutung des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen könne als ein wichtiges und ökonomisch wachsendes Marktsegment gewertet werden, so die Studie (a. a. O., S. 67).

Deutschland habe sich international als bedeutende Wassertourismusdestination etabliert (a. a. O., S. 4). Dabei verfüge Deutschland über die größten zusammenhängenden Gewässerstrukturen in Europa (a. a. O., S. 7). Insbesondere die Bundeswasserstraßen dienen dabei in zunehmendem Maße der Erholung und sind Ort des Wassertourismus.

1. Hat die Bundesregierung auf der Grundlage der in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierten Studie zum Wassertourismus politische Maßnahmen ergriffen, um die Rahmenbedingungen des Wassertourismus in Deutschland zu verbessern, und wenn ja, welche?

Die Bundesregierung hat für die Wasserstraßen des Bundes auf der Grundlage der in der Vorbemerkung zitierten Studie zum Wassertourismus die in der Antwort zu Frage 6 dargestellten Maßnahmen ergriffen.

2. Liegen der Bundesregierung aktuelle Daten über das Wachstumspotential des Wassertourismus vor, und wenn ja, welche?

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Ergebnisse der Studie zu den wirtschaftlichen Potentialen des Wassertourismus in Deutschland aus dem Jahr 2016 aktualisieren zu lassen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen aus amtlichen Quellen keine aktuellen Daten über das Wachstumspotenzial des Wassertourismus vor. Für eine Aktualisierung der 2016 durchgeführten Studie besteht keine Veranlassung.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung, direkt oder indirekt den Wassertourismus in dieser Legislaturperiode zu fördern, und wenn ja, durch welche Maßnahmen?
5. Trägt die Bundesregierung bei der Auswahl von Projektförderungen im Bereich des Wassersports der Auffassung von Fachleuten Rechnung, wonach Deutschland mit seinen Gewässern und Wasserstraßen inmitten Europas in erheblichem Umfang wassertouristisches Transitland sei, und wenn ja, inwiefern (vgl. (www.bundestag.de/resource/blob/952096/a4dbad995dd25fe400e8750cc02cbd67/Stellungnahme-Haass-data.pdf)?)

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Förderpolitik des Bundes ist grundsätzlich branchenübergreifend ausgerichtet. Alle Fördermittel stehen auch dem Segment Wassertourismus über die breite Förderkulisse von Bund, Ländern und Europäischer Union (z. B. Strukturfonds) offen. Der „Förderwegweiser Tourismus“ des Kompetenzzentrums Tourismus ist eine Datenbank mit aktuell weit mehr als 500 Förderoptionen, die mit Antworten auf maximal drei einfache Fragen wertvolle Informationen über relevante Förderangebote bietet.

Besondere Bedeutung für den Wassertourismus hat die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). Im Rahmen der GRW können in strukturschwachen Regionen im Bereich Tourismus einzelbetriebliche Investitionen und Investitionen zum Ausbau der touristischen Infrastruktur mit dem Ziel der Entwicklung einer modernen und leistungsfähigen Tourismuswirtschaft gefördert werden. Dazu gehört die sogenannte touristische Basisinfrastruktur, z. B. Geländerschließungen für den Tourismus und öffentliche Einrichtungen des Tourismus. An der Finanzierung der GRW sind Bund und Länder je zur Hälfte beteiligt. Von dem insgesamt für die GRW verfügbaren Mittelvolumen entfällt nur ein Teil auf den Tourismussektor. Die Entscheidung, ob und in welchem Umfang touristische Investitionsvorhaben vor Ort gefördert werden, obliegt den Ländern.

6. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um das in der 19. Legislaturperiode vorgelegte Wassertourismuskonzept (www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/wassertourismuskonzept.pdf?__blob=publicationFile) umzusetzen, und wenn ja, welche?

Das in der 19. Legislaturperiode in Bezug auf die Bundeswasserstraßen vom damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlichte Wassertourismuskonzept ist von diesem zu einem Masterplan Freizeitschifffahrt weiterentwickelt worden, der im Sommer 2021 veröffentlicht wurde.

7. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um den im Jahr 2022 vorgestellten Masterplan Freizeitschifffahrt (www.masterplan-freizeitschifffahrt.bund.de/downloads/publications/0/Masterplan%20Freizeitschifffahrt_barrierefrei.pdf) praktisch umzusetzen, und wenn ja, welche?

Die Umsetzung der im Jahr 2021 von der Bundesregierung im Masterplan Freizeitschifffahrt formulierten Maßnahmen mit den Handlungsfeldern Infrastruktur, Schifffahrt, Digitalisierung, Umwelt und Kommunikation und Kooperation wird im Rahmen der verfügbaren Ressourcen kontinuierlich verfolgt.

Ein wesentlicher Bestandteil des Masterplans ist ein breiter Dialog- und Beteiligungsprozess, der bereits im Rahmen des Wassertourismuskonzepts kommunale Verwaltungen, Verbände, Vereine und Unternehmen aus der Sport- und Freizeitschifffahrt informiert und in die inhaltliche Aufstellung des Masterplans Freizeitschifffahrt mit einbezogen hat und der weiter fortgesetzt wird.

Zu den bereits umgesetzten Maßnahmen gehören beispielsweise die Änderung des § 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (Aufnahme der Freizeitschifffahrt in die Definition des allgemeinen Verkehrs), die Bildung von Organisationseinheiten im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) speziell für die Aufgabenerfüllung in Zusammenhang mit der Erhaltung und Entwicklung der Freizeitwasserstraßen und die Einführung einer in Zusammenarbeit mit allen Stakeholdern entwickelten App (ELWISgo) des Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS). Die Weiterentwicklung des ELWIS zu myELWIS ist ebenfalls fortgeschritten. BMDV und WSV arbeiten aktuell gemeinsam an der zukünftigen systematischen Erfassung von Verkehrsdaten im Bereich der Freizeitwasserstraßen. Für die Bootsumsetzungsanlagen wurde eine bundesweite Evaluierung durchgeführt. Ebenso wird von der WSV eine Ausweitung der Automatisierung sowie Fern- und Selbstbedienung von Schleusen vorangetrieben, um an Freizeitwasserstraßen einen bedarfsgerechten und zuverlässigen Schleusenbetrieb zu gewährleisten.

8. Hat die Bundesregierung eine Gesamtstrategie zur Schleusensanierung an Nebenwasserstraßen entwickelt, welche den Bauwerkszustand und die touristische Relevanz der Schleusen berücksichtigt, und wenn nein, wann ist mit der Erstellung zu rechnen?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, wie hoch der Investitionsbedarf ist, um die Freizeitwasserstraßen im Eigentum des Bundes wieder in einen für einen erfolgreichen Wassertourismus verlässlichen Zustand zu bringen, und wenn ja, wie hoch ist der Investitionsbedarf?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Netz der Freizeitwasserstraßen erstreckt sich auf rund 2 800 km mit rund 140 Schleusen, sowie 120 Wehranlagen. Die WSV arbeitet an zahlreichen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Freizeitwasserstraßen. Hierbei haben sicherheitsrelevante Erhaltungsmaßnahmen oberste Priorität. Eine aktuelle Ermittlung des Infrastrukturbedarfs an den Freizeitwasserstraßen östlich der Elbe befindet sich derzeit in Aufstellung.

10. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um die Schleusenbetriebszeiten an Bundeswasserstraßen durch Automatisierung der Schleusen und Leitzentralen zu verlängern und dadurch die Zahl der geschleusten Boote zu erhöhen, und wenn ja, welche?

Seit Beginn der Automatisierung und Fernbedienung der Anlagen der WSV mit Erlass zur Einführung der Richtlinie „Schleusenautomatisierung“ vom 13. August 1997 wurden bundesweit bereits 36 Leitzentralen errichtet. Weitere Leitzentralen sind derzeit in Planung bzw. Bauausführung (z. B. Leitzentrale Berlin). Die Größe einer Leitzentrale ergibt sich u. a. aus dem Verkehrsaufkommen der aufzuschaltenden Schleusenanlagen, sodass der Bedarf der zu schleusenden Boote ohne Wartezeiten an den Schleusenanlagen nachgekommen werden kann. Durch die optimierten Einsatzpläne in den Leitzentralen wird es möglich, bei Bedarf Schleusenbetriebszeiten einzelner Reviere bis hin zu einem 24-Stunden-Betrieb auszuweiten und Serviceleistungen zu verbessern. Um weitere Vor-Ort-bediente Anlagen anzubinden, wurde beispielsweise im Jahr 2022 die Interims-Leitzentrale in Niederfinow in Betrieb genommen.

In Freizeitrevieren werden derzeit die Bootsschleusenanlagen auf eine Nutzerbedienung umgestellt, sodass die dortige Schifffahrt bei Bedarf selbstständig die Schleusung vornehmen kann. Bei Fehlbedienungen wird die Leitzentrale automatisch über eine Störmeldung informiert. Von 160 Bootsschleusenanlagen der WSV im Bereich der Freizeitschifffahrt sind derzeit 65 Prozent nutzerbedient und zur Überwachung an eine Leitzentrale angebunden.

11. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um die Daten- und Videoübertragung von Schleusen an Bundeswasserstraßen zur Leitzentrale zu verbessern, damit Schleusen nicht wegen Signalstörungen in den Handbetrieb wechseln und somit Bedienungspersonal erfordern, und wenn ja, welche?

Durch den voranschreitenden Breitbandausbau mit Lichtwellenleiter (z. B. Anmietung von Dark-Fiber-Verbindungen oder Bandbreiten) sowie ggf. die Verwendung von Mobilfunk sowie Satellitenlösungen hat sich die Datenanbindung zwischen einigen Schleusen und den jeweiligen Leitzentralen bereits deutlich verbessert. Weitere Gebiete werden derzeit durch die WSV mit eigenen Lichtwellenleitern ausgebaut oder befinden sich in Prüfung und Planung, um eine leistungsfähige, sichere und stabile Übertragungstechnik gemäß den Anforderungen herzustellen.

12. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Sportboote an Bundeswasserstraßen zu unterstützen, und wenn ja, welche?
13. Bestehen Fördermöglichkeiten des Bundes für die Bereitstellung einer elektrischen Ladeinfrastruktur an Bundeswasserstraßen durch private Investoren, und wenn ja, welche?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Sportboote liegt in der Zuständigkeit der Hafengebiete (private oder kommunale Betreiber). Förderungen von Ladeinfrastruktureinrichtungen in den Häfen seitens des Bundes sind aufgrund mangelnder Zuständigkeit und haushaltsrechtlicher Vorgaben enge Grenzen gesetzt.

14. Wann ist mit der Fertigstellung der Überarbeitung der Sportbootvermietungsverordnung zu rechnen?

Es ist vorgesehen, alle speziellen Vorschriften zur Sportschiffahrt in einem Regelwerk zusammenzufassen und grundlegend zu überarbeiten. Die einschlägigen Interessenvertretungen werden intensiv beteiligt. Ein konkretes Enddatum kann somit noch nicht genannt werden.

15. Beabsichtigt die Bundesregierung, politische Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass eine naturnahe Umgestaltung von Bundeswasserstraßen im Rahmen des Bundesprogramms Blaues Band Deutschland (www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Binnengewasser/bundesprogramm_blaues_band_bf.pdf) nicht zu Lasten der Befahrbarkeit für die Freizeitschiffahrt führt, und wenn ja, welche?

Die Umsetzung von Maßnahmen des Bundesprogramms Blaues Band wird in enger Zusammenarbeit mit den Interessensvertretungen der Freizeitschiffahrt, des Tourismus und des Sports abgestimmt. Dies dient auch der Sicherstellung der wassertouristischen Nutzung.

16. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung negative Auswirkungen des Wassertourismus auf die Umwelt in Deutschland, und wenn ja, welche?

Die Nutzung von Wasserstraßen kann generell mit Beeinträchtigungen unterschiedlicher Art für die Umwelt verbunden sein. Es sollte das Ziel aller Beteiligten sein, die Beeinträchtigungen durch Wassertourismus so gering wie möglich zu halten.

17. Beabsichtigt die Bundesregierung, mögliche negative Auswirkungen des Wassertourismus auf die Umwelt in Deutschland durch politische Maßnahmen zu reduzieren, und wenn ja, mit welchen?

Förderprogramme des Bundes können entsprechende Auflagen und Beschränkungen hinsichtlich der wassertouristischen Nutzung enthalten.

18. Bestehen aus Sicht der Bundesregierung klimaverträgliche Ausbaupotentiale des Wassertourismus in Deutschland, und wenn ja, welche?

Klimarelevante Auswirkungen des Wassertourismus stammen vor allem aus dem Einsatz fossiler Energieträger, insbesondere im motorisierten Bootstourismus. Klimaneutrale Bootsantriebe sowie der zunehmende Einsatz erneuerbarer Energien eröffnen somit die Möglichkeit für einen klimaverträglichen Ausbau des Wassertourismus.

19. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen ihrer Klimaschutzpolitik Maßnahmen zu ergreifen, die sich belastend für den wirtschaftlichen Betrieb von Unternehmen auswirken können, die wassertouristische Produkte oder Angebote vermarkten, und wenn ja, welche?

Nein.

