



Anforderungen an eine nationale Tourismusstrategie aus Sicht des Wassersports, der Wassersportwirtschaft und des Tourismus

Vorbemerkung

Der Wassersport und Wassertourismus gehört zu den Wachstumsbranchen in Deutschland. Mehr als 6 Millionen Bundesbürger üben eine Wassersportart (Segeln, Motorbootfahren, Kanufahren, Rudern, Tauchen, Wind- und Kitesurfen) regelmäßig in ihrer Freizeit und/oder in ihrem Urlaub aus. Hunderttausende nutzen die Angebote der Personenschiffahrt für erlebnisreiche Momente auf dem Wasser oder für Angel- und Tauchfahrten.

Gemäß der Studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ (BMWi 12/2016) generiert der Wassertourismus im Binnenbereich Bruttoumsätze von rund 4,2 Mrd. Euro. Da rund 40% der wassertouristischen Aktivitäten an den Küsten stattfinden, dürfte der durch wassertouristische Aktivitäten generierte Bruttoumsatz insgesamt bei jährlich rund 7 Mrd. Euro liegen.

Die natürlichen Voraussetzungen und die vorhandene Infrastruktur an Deutschlands Küsten sowie im Binnenland bieten das Potenzial zu qualitativ hochwertigen und landschaftlich attraktiven Urlaubs- und Freizeitangeboten im Bereich des Wassersports und des Wassertourismus, wenngleich die Infrastruktur an touristisch genutzten Bundeswasserstraßen zunehmend veraltet und Instandsetzungen dringend notwendig sind. Auch im internationalen Wettbewerb hat sich Deutschland als wichtige Wassertourismusdestination etabliert und erfreut sich zunehmender Beliebtheit bei Reisenden aus dem Ausland. Dabei verfügt insbesondere der Binnenbereich über erhebliche zusätzliche Wachstumspotenziale. Hier steht die größte zusammenhängende Wasserfläche in Europa mit einzigartigen, naturnahen Erlebnisräumen für wassertouristische Aktivitäten zur Verfügung. Diese Wachstumschancen gilt es zu nutzen.

Die Verbände begrüßen, dass sich die Bundesregierung auf Eckpunkte für eine Nationale Tourismusstrategie verständigt hat und durch diesen ganzheitlichen wirtschaftspolitischen Ansatz eine nachhaltige Stärkung dieses wichtigen Wirtschaftsbereiches anstrebt. Dazu möchten die Dachverbände des Wassersports, der Wassersportwirtschaft und des Tourismus einen inhaltlichen Beitrag leisten.

Handlungsfeld 1: Klare Entwicklungsziele für den Wassertourismus definieren

Das BMVI hat 2016 ein so genanntes Wassertourismuskonzept vorgelegt, das offenkundig weder mit dem BMWI noch mit den Bundesländern abgestimmt wurde. Inhaltlich bleibt es in weiten Teilen vage und unvollständig. Dieser Zustand allgemeiner Unsicherheit bremst das zukünftige Wachstum des Wassertourismus im Binnenbereich. Dringend notwendig ist daher ein klares Konzept für die Zukunft, das mit den verschiedenen wassertouristischen Akteuren abgestimmt ist.

Vorschläge für Maßnahmen: Die betroffenen Ressorts der Bundesregierung (insbesondere BMVI, BMWI, BMI) erarbeiten unter Einbeziehung aller Betroffenen einen Masterplan Sport- und



Freizeitschiffahrt, der eine klare Perspektive für die weitere Entwicklung aufzeigt und damit Wassersporttreibenden und Wirtschaftsakteuren, aber auch Ländern, Regionen, Landkreisen und Kommunen die erforderliche Rechts- und Planungssicherheit für ihre Investitionsentscheidungen gibt. Beispielgebend ist der kürzlich verabschiedete Masterplan für die Binnenschiffahrt.

Handlungsfeld 2: Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur

Die wassertouristische Infrastruktur an den vorwiegend touristisch genutzten Bundeswasserstraßen (Nebenwasserstraßen) verfällt zunehmend. Laut BMVI sind die Substanzreserven der 142 Schleusen und 120 Wehre bei einem erheblichen Teil aufgebraucht. Der Altersmittelwert liegt laut BMVI bei Schleusen bei 105 und bei Wehren bei 75 Jahren.

Vorschläge für Maßnahmen:

- Im Bundeswasserstraßengesetz wird verankert, dass Binnenwasserstraßen auch der Sport- und Freizeitschiffahrt dienen.
- Das bestehende Netz an Binnenwasserstraßen des Bundes bleibt in Gänze erhalten.
- Die durchgängige Befahrbarkeit für alle touristischen Nutzungsarten wird sichergestellt. Die Ausübung wassertouristischer Aktivitäten und die Berücksichtigung von Umwelt und Naturschutz sind miteinander vereinbar.
- Die finanziellen und personellen Voraussetzungen für ausreichende Planungskapazitäten werden umgehend geschaffen.
- Das BMVI erarbeitet eine umfassende, einheitliche Bestandsaufnahme zu Nutzung und Zustand der Nebenwasserstraßen.
- Das BMVI wendet bei Investitionsentscheidungen die neue Bewertungsmethodik¹ an, mit der der volkswirtschaftliche Nutzen für Investitionen in touristisch genutzte Wasserstraßen (Nebenwasserstraßen) adäquat abgebildet werden kann. Die Bewertungsmethodik berücksichtigt sowohl die Nutzungsintensität als auch das Entwicklungspotenzial eines Gewässers im Zusammenhang mit den angrenzenden Landesgewässern.
- Die Bewertungsmethodik setzt eine jährliche, einheitliche Statistik des Verkehrsaufkommens auf den Nebenwasserstraßen durch das BMVI voraus, die alle Verkehrsteilnehmenden erfasst.
- Der Bund stellt die für Erhalt und Ausbau der touristischen Wasserstraßen erforderlichen Finanzmittel im Rahmen eines gesonderten Haushaltstitels zur Verfügung und verstetigt diesen.
- Bei der Nachfolgenutzung von Tagebaugewässern ist die wassersportliche und -touristische Nutzung einzubeziehen.
- Schleusenbetriebszeiten werden entsprechend den wassertouristischen Anforderungen bemessen.
- Der Einsatz privaten Schleusenpersonals wird ermöglicht.
- Unterhaltungsmaßnahmen an Nebenfahrwasser- und Hafeneinfahrten an der Küste und an Binnengewässern werden so ausgeführt, dass modernen Entwicklungen von Booten entsprochen wird und alle Boote eine Zufahrtsmöglichkeit besitzen.

¹ Methodik der Bewertung von erwogenen Projekten für die Freizeitschiffahrt, Entwurf des Schlussberichtes vom 16. Oktober 2017



Handlungsfeld 3: Tourismus in strukturschwachen Regionen und im ländlichen Raum stärken

Ein großer Teil der Nebenwasserstraßen befindet sich in strukturschwachen Regionen und im ländlichen Raum. In diesen Regionen spielt der Wassertourismus als Quelle von Beschäftigung und Einkommen eine sehr wichtige Rolle. Wassertouristische Angebote in diesen Bereichen verbessern die Standortattraktivität und sorgen dafür, dass die Regionen Anschluss an die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung halten können. Dies gilt es weiter auszubauen.

Vorschläge für Maßnahmen:

Die Förderung von Investitionen in die wassertouristische Infrastruktur wie Sportboothäfen, Anlegestellen, Wasserwanderrastplätze, Badestellen o.ä. über EU-, Bund-Länder- oder Regionalförderprogramme wird gestärkt. Durch die Förderprogramme können sowohl kommunale Maßnahmen als auch solche von gewerblichen Hafenbetreibern und gemeinnützigen Wassersportvereinen unterstützt werden. Die drohende Absenkung der Fördermittel für den Tourismus aus Europäischen Struktur- und Investitionsfonds muss durch das gesamtdeutsche Fördersystem für strukturschwache Regionen kompensiert werden. Die Förderkriterien werden verbessert. Künftig werden auch der Erhalt und die Pflege touristischer Infrastruktur als förderfähig anerkannt. Um die Zugänglichkeit zu den einzelnen Programmen zu verbessern und den Mittelabfluss zu sichern, stellen Bund und Länder im Sinne einer Lotsenfunktion eine professionelle Förderberatung sicher. Landesprogramme sollen, wo notwendig, bestehende Bundesprogramme sinnvoll ergänzen. Die Transparenz über die Fördermittel wird deutlich erhöht. Umfassende, strukturierte Informationen über alle tourismusrelevanten öffentlichen Förderinstrumente von Bund, EU und Ländern werden vollständig über das eigenständige Tourismusförderportal <https://foerderwegweiser-tourismus.de/> bereitgestellt. Die Kofinanzierung der Bund-Länder-Mischfinanzierungsinstrumente wird durch die Länder garantiert. Unnötige Bürokratie wird sowohl bei der Antragstellung als auch bei der Abrechnung abgebaut.

Handlungsfeld 4: Chancen der Digitalisierung nutzen und Risiken minimieren

Für Wassertouristen spielen Online-Informationsangebote eine große Rolle. Sie ermöglichen einerseits die erwünschte Vernetzung von wasser- und landseitigen Tourismusangeboten und sollen andererseits das Navigieren auf den Wasserstraßen ermöglichen. Das setzt ein flächendeckendes Mobilfunknetz voraus. Gerade im ländlichen Raum ist das nicht immer gegeben. Gleiches gilt für Breitbandanbindungen, die im Ostseeraum vielerorts nicht zur Verfügung stehen. Sportboothäfen sind Urlaubsdestinationen, in denen zu Saisonzeiten Mobilfunknetze und Onlineverbindungen regelmäßig zusammenbrechen. Die Netzkapazitäten müssen daher auf Spitzenbelastungen ausgerichtet sein.

Online-Angebote über Buchungsportale und Vergleichsplattformen sind auch im Wassertourismus auf dem Vormarsch. Das ermöglicht einerseits eine breitere Kommunikation wassertouristischer Angebote und damit eine Zunahme des Geschäftsvolumens, führt aber andererseits bei den klein- und mittelständischen Anbietern schnell zur Abhängigkeit von großen, international finanzierten Plattformen.



Vorschläge für Maßnahmen:

- Funklöcher im Mobilfunknetz werden bis 2021 geschlossen. Breitbandanbindungen bereitgestellt.
- Kleine und mittelständische Unternehmen werden auf dem Weg zur Digitalisierung wirkungsvoll unterstützt.
- Entwicklung einer Meta-Plattform, die Informationen über Häfen, Anlegestellen, Fahrtiefen, Brückenhöhen, Schleusenzeiten etc. zur Weiternutzung in bestehenden Informationssystemen zur Verfügung stellt.
- Definition hoher Qualitätsstandards zum Schutz der Verbraucher*innen und um die steigende Marktmacht von Buchungsportalen und Plattformbetreibern zu begrenzen sowie Transparenz in Bezug auf Online-Bewertungen zu schaffen.

Handlungsfeld 5: Rechtliche Rahmenbedingungen verbessern und unnötige Bürokratie abbauen

Komplizierte rechtliche Rahmenbedingungen und Bürokratie können schnell zu einer Überforderung von Unternehmen und Vereinen führen. Insbesondere für den Mittelstand mit seinen begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen stellt die Summe der bürokratischen Belastungen eine extreme Herausforderung dar.

Vorschläge für Maßnahmen:

- Im Arbeitsprogramm der Bundesregierung zur besseren Rechtssetzung werden konkrete Vereinfachungen für den Wassertourismus und -sport geprüft und umgesetzt.
- Verankerung des Begriffs schwimmende Häuser und der genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen in der Musterbauordnung sowie Schaffung der Möglichkeit zur Eintragung von schwimmenden Häusern in das Grundbuch.
- Die Sportbootvermietungsordnung Binnen und See werden zusammengefasst und vereinfacht. Die Vereinbarkeit des Vermietgeschäfts mit dem Erhalt von Trainingsrevieren für den organisierten Sport ist dabei besonders zu beachten.
- Die Regelung zur Charterbescheinigung wird unter Berücksichtigung der Geeignetheit von Gewässern und unter Berücksichtigung möglicher Auswirkungen auf andere Nutzer*innen weiterentwickelt.
- Die Genehmigungspraxis für wassersportliche Veranstaltungen wird vereinfacht.
- Einheitliche Regelung der Revierklassen für das gesamte Bundesgebiet mit entsprechender Berücksichtigung von Besonderheiten der Reviere bei der Einteilung in die Klassen. Die angestrebten Erhöhungen der Wasserpacht müssen über einen möglichst langen Zeitraum erfolgen, da sich insbesondere gemeinnützige Vereine sonst zur Aufgabe ihrer Vereinsstätten gezwungen sehen und Wassersportvereine verschwinden werden. Des Weiteren ist die Reduzierung der Wasserpachten für gemeinnützige Wassersportvereine (aktuell 50%) grundsätzlich festzuschreiben.
- Bei Booten, die nach dem 1.1.1985 in Dienst gestellt wurden, müssen die Eigentümer bei Kontrollen nachweisen, dass die Umsatzsteuer entrichtet wurde. Das ist nach so langer Zeit in vielen Fällen nicht mehr möglich, da die Ursprungsrechnung bei mehrfachen Eigentümerwechseln verloren geht. Es ist für die Nachweispflicht ein angemessener Zeitraum, z.B. von 8 Jahren nach Indienstellung, festzulegen.



Handlungsfeld 6: Fachkräftemangel wirkungsvoll bekämpfen

Der Fachkräftemangel im wassertouristischen Bereich nimmt immer weiter zu. Wenn offene Stellen nicht mit qualifiziertem Personal besetzt werden können, sinkt die Dienstleistungsqualität der Unternehmen und damit deren Wettbewerbsfähigkeit. Das gilt insbesondere für die ländlichen Räume, in denen naturgemäß viele Anbieter wassertouristischer Leistungen ansässig sind. Besonders schwierig ist die Situation durch die ausgeprägte Saisonalität des Boottourismus, dem durch saisonverlängernde Maßnahmen nur bedingt entgegengewirkt werden kann.

Boottourismus ist außerdem auf technisches Fachpersonal angewiesen. Charterboote beispielsweise müssen ständig gepflegt, gewartet und repariert werden können. Hierfür sind z.B. Bootsmotorschlosser, Mechatroniker und Yachtelektriker notwendig, die jedoch nur durch Meister ausgebildet werden können, über die die wenigsten Betriebe verfügen. Andererseits gibt es in den Betrieben häufig technisch hochqualifiziertes Personal, das jedoch nicht über den für die Ausbildung notwendigen Meistertitel verfügt.

Vorschläge für Maßnahmen:

- Die rechtlichen Rahmenbedingungen für das Einstellen ausländischer Arbeitskräfte werden vereinfacht.
- Die Zuerkennung der fachlichen Eignung gemäß § 22b Abs. 5 HwO durch die nach Landesrecht zuständige Behörde wird erleichtert.
- Überbrückungsprogramme für Saisonarbeitskräfte werden geschaffen.