



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Umsetzung der Koalitionsvereinbarung

**„Wir werden ein Wassertourismuskonzept vorlegen“**

Workshop auf der BOOT in Düsseldorf am 23.01.2017



## Umsetzung der Koalitionsvereinbarung

### **„Wir werden ein Wassertourismuskonzept vorlegen“**

- Aufgabenstellung
- Schwerpunkt Nebenwasserstraßen
- Schwachstellen bei der Aufgabenwahrnehmung
- Lösungsstrategie



# Aufgabenstellung

- Das Wassertourismuskonzept zielt auf Nutzungen mit touristischem Motiv (Kreuzfahrten, Fahrgastschiffahrt, Bootfahren, etc.)



- Wassertourismus an Hauptwasserstraßen stellt Zusatznutzen dar (Wasserstraßen werden für Gütertransport ohnehin vorgehalten)



# Schwerpunkt Nebenwasserstraßen

- Nebenwasserstraßen: Fokus des Wassertourismuskonzepts liegt auf Nebenwasserstraßen

➔ 1/3 des Wasserstraßennetzes mit rd. 2.800 km, 120 Wehre  
140 Schleusenanlagen

➔ Überalterung der Anlagen, Bauzustand, Wirtschaftlichkeit, Ressourcen

➔ Vielfältige Nutzungsanforderungen über Wassertourismus hinaus: u.a. Wassersport, Wasserkraft, Umweltanforderungen (ökologische Durchgängigkeit, Naturschutz), etc.





# Schwerpunkt Nebenwasserstraßen

Differenzierung der Nebenwasserstraßen nach ihrer Nutzung:

1. Güternebenwasserstraßen (Nebenwasserstraßen, Abschnitte mit gewerblichem Gütertransport, Kategorie N1)
2. Freizeitwasserstraßen (Nebenwasserstraßen hoch mit sehr hoher Freizeitnutzung, Kategorie N2)
3. Naturnahe Wasserstraßen (Nebenwasserstraßen mit geringer bis mittlerer Freizeitnutzung, Kategorie N3)

Die Differenzierung der Nebenwasserstraßen bedeutet keine Vorfestlegung der infrastrukturellen Entwicklung im Einzelnen.



## Rechtlicher Status der Nebenwasserstraßen

1. Soweit Nebenwasserstraßen in Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) aufgeführt sind, gelten sie als Bundeswasserstraßen im Sinne dieses Gesetzes.
2. Es stellt sich die Frage, unter welchen Voraussetzungen Nebenwasserstraßen dem „allgemeinen Verkehr dienen“ (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG) und ob ggf. eine Anpassung der Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz erforderlich wird („Entwidmung“; nur mit Zustimmung des betroffenen Landes).
3. Die historische Definition des Begriffs „allgemeiner Verkehr“ (*1921: 50.000 Gütertonnen pro Jahr*) ist an die heutigen Verhältnisse anzupassen; welches Maß an überörtlicher und wirtschaftlicher Bedeutung vorliegen muss, ist näher zu bestimmen.



# Schwachpunkte bei der heutigen Aufgabenwahrnehmung

- Konzentration der WSV auf die Berufsschifffahrt, fehlende Orientierung auf Freizeit und Tourismus sowie Umweltbelange
- Engpässe bei der personellen und finanziellen Ressourcen
- Schnittstellen zu Landesverwaltungen und Kommunen behindern integrierte Konzepte (z.B. für Wasserwege, Marinas/ Häfen, Ver- und Entsorgungseinrichtung, aber auch Wasserwirtschaft, Naturschutz)



- Unter Einbeziehung der Verantwortlichen und der Akteure vor Ort werden **Entwicklungskonzepte aufgestellt.**
  - ⇒ Ziel: Interessenausgleich und Kompromissfindung durch Beschreibung der zukünftigen Infrastrukturen und Nutzungen, Art und Umfang der Unterhaltung sowie der verkehrlichen, ökologischen und weiterer Ziele
  - ⇒ Leitlinien für Bundes- und Landesverwaltungen (Bund bleibt *nur* für Wasserstraßeninfrastruktur verantwortlich)
  - ⇒ Für den Tourismus entscheidende Beiträge müssen weiterhin von den Ländern und aus den Regionen kommen (Marketing, Versorgungseinrichtungen, Anlegestellen, etc.)



# Lösungsstrategie

- Der Bund stellt **eigene Personal- und Haushaltsmittel** bereit und bleibt Eigentümer der Nebenwasserstraßen.
  - Ziel: Transparenz herstellen
- Die Verwaltung der Nebenwasserstraßen wird **schrittweise** innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in einem **eigenen Organisationszweig gebündelt**.
  - ⇒ Ausrichtung der Verwaltung auf die Infrastruktur an Nebenwasserstraßen und deren Anforderungen



## Beispiel: Canal & River Trust (Großbritannien)

Der C & R Trust wird teilweise als Musterbeispiel für die Verwaltung von Nebenwasserstraßen herangezogen:

- Zuständig für die Verwaltung und Bewirtschaftung von Wasserstraßen und Hafenanlagen
- Auftrag:
  - Kulturerbe der historischen Wasserwege sichern
  - Nutzung für Tourismus fördern
  - Nutzung für Freizeit und Bildungszwecke fördern
- Klassifizierung der Wasserstraßen
  - Commercial: Wasserstraßen mit kommerziellem Verkehr
  - Cruising: Wasserstraßen mit Nutzung für Freizeitwecke
  - Remainder: Wasserstraßen, die nicht den beiden o. g. Klassen zugeordnet werden können

⇒ „C & R Trust“ ist in Deutschland im bestehenden Rechtsrahmen nicht möglich



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**