

Wassertourismus auf Bundeswasserstrassen

Seit altersher waren Flüsse und Kanäle wichtige Handels- und Verkehrswege und führten schon frühzeitig in ihrem Einzugsbereich zu hohem Wohlstand. Die Binnenwasserstrassen haben in der Vergangenheit einen wesentlichen Beitrag zum industriellen Fortschritt in Europa geleistet und sind auch künftig als umweltfreundliches Verkehrsmittel für Wirtschaft und Arbeitsplätze unverzichtbar.

In Europa gibt es schiffbare Binnengewässer von über 40 000 km Länge. Viele der kleineren Wasserwege wurden im Laufe der Zeit nicht modernisiert und verfielen oder wurden bedeutungslos. Zusammen mit den großen Verkehrswegen bieten sie heute neue Möglichkeiten für Freizeit und Erholung auf dem und rund um das Wasser. Historische Binnenwasserstrassen gewinnen zunehmend an Bedeutung für den Fremdenverkehr und Freizeitaktivitäten wie Bootfahren, Kreuzfahrten, Besichtigungen, Fischen, Wandern, Baden, Radfahren, Erlebnisferien und vieles mehr. Mit dem Wassertourismus kann heute ein wichtiger Beitrag zur Erneuerung von städtischen und ländlichen Regionen geleistet werden. Europaweit werden die damit verbundenen Arbeitsplätze derzeit auf 500 000 Stellen geschätzt.

Die Bundeswasserstrassen haben eine Länge von 7 350 km, u.a. mit über 300 Schleusen und Wehren, vier großen Schiffshebewerken, zwei Talsperren und einer Vielzahl von Brücken. Zum Hauptnetz mit 5068 km gehören die Magistralen Rhein und Nebenflüsse, Donau, Weser und Elbe sowie die verbindenden Kanalsysteme bis zur Oder. Alle sind mit den Seewasserstrassen an Nord- und Ostsee verbunden und über die Donau sogar bis in das Schwarze Meer. Für Bau, Betrieb und Unterhaltung des Wasserstrassennetzes werden derzeit rund 1,5 Mrd. € jährlich aufgewendet. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beschäftigt rund 15 000 Mitarbeiter.

Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in Deutschland liegt bei über 65 Mrd. tkm pro Jahr, fast soviel wie die Transportleistung der Eisenbahn. Im Jahr 2001 wurden 236 Mio. Gütertonnen transportiert. Zu nennen sind aber auch die "Weißen Flotten" auf allen deutschen Flüssen, Seen und Kanälen, die Bäderschiffe der Nord- und Ostsee, die Hafenrundfahrten und die See- und Flusskreuzfahrten mit Kabinenschiffen,

die jährlich viele Millionen Passagiere befördern. Für die Benutzung der Bundeswasserstraßen zahlt die Schifffahrt Befahrungsabgaben. Aufgrund internationaler Verträge sind hiervon jedoch beispielsweise Rhein und Elbe ausgenommen.

Neben dieser umweltfreundlichen Transportfunktion haben die Bundeswasserstraßen – was für einen Verkehrsweg außergewöhnlich ist – noch weitere Funktionen wie Hochwasserabfuhr, Trinkwasserversorgung, Abwasserentsorgung, Bewässerung, Kraftwerksnutzung, Fischerei, ökologische Biotopfunktionen und eben auch einen hohen Erholungs- und Freizeitwert für den Menschen.

Mit einem rund 10 000 km langen Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen, den vielen reizvollen Binnenseen und 23 000 km² Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee ist Deutschland ein hochinteressantes Wassersportrevier in Europa. Zudem ist es mit den europäischen Nachbarn in Ost und West sowie dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer auf dem Wasserweg verbunden.

Auf den Bundeswasserstraßen mit Güterschifffahrt gibt es für den überwiegenden Teil der Sportfahrzeuge hinsichtlich Abmessung und Tiefgang kaum Einschränkungen. Die Schleusen sind ausreichend dimensioniert und die Brückendurchfahrtshöhen betragen in der Regel 4 m und mehr. Große Schleusen sind vielfach rund um die Uhr in Betrieb. Die Schleusenbenutzungsgebühren für die Sportboote werden von dem Deutschen Motoryachtverband und dem Deutschen Seglerverband pauschal für alle Boote entrichtet, mit Ausnahme von Mosel und Nord-Ostsee Kanal.

Auf dem Netz der „Freizeitwasserstraßen“ des Bundes mit fast ausschließlicher Nutzung durch Sportboote und Fahrgastschiffe gibt es gewisse Einschränkungen hinsichtlich Tiefgang und Brückendurchfahrtshöhen, die es bei der Fahrt zu berücksichtigen gilt. Die meisten Schleusen sind rund 40 m lang und 5 m breit. Die Landeswasserstraßen haben häufig noch geringere Abmessungen. Zu den „Freizeitwasserstraßen“ gehören u.a. Oberweser mit Fulda und Werra, Aller, Obere Saale, Lahn sowie die ostdeutschen Reviere in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Die Küstengewässer von Nord- und Ostsee mit Eider, Stör, Oste und Peene haben seit jeher einen großen Stellenwert im Wassertourismus.

Nach Schätzungen gibt es über 5 Mio. Wassersportler in Deutschland bis hin zu 17 Mio. Bundesbürger, die dem Wassersport zugetan sind. Die Zahl der Boote wird auf rund 400 000 Schiffe geschätzt. Die direkten Umsatzzahlen der Wassersportbranche liegen bei 1,7 Mrd. € im Jahr 2001. Die Anzahl der Fahrgastschiffe im Binnenbereich beträgt rund 900 Einheiten mit 230 000 Sitzplätzen. Hinzu kommen noch 34 Fahrgastkabinenschiffe mit 3 300 Betten. An Nord- und Ostsee sind neben den Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffen noch die Inselfähren und Fischereischiffe zu nennen, die die Küstengewässer erschließen.

Ein besonders reizvolles Binnenrevier für die Wassersportler bilden die Bundeswasserstrassen zwischen Elbe und Oder mit einer Länge von 2 500 km. Davon entfallen auf das Nebennetz fast 800 km einschließlich vieler Seen und Seenstrecken in landschaftlich sehr reizvollen Gebieten. Hinzu kommen noch vergleichbare schiffbare Landesgewässer von über 1000 km Länge und Anbindung an die Bundeswasserstrassen. Insgesamt steht im ostdeutschen Raum ein touristisch nutzbares Binnennetz von 3500 km zur Verfügung.

Die Wassertiefen dieser kleineren Bundeswasserstrassen liegen im allgemeinen zwischen 1,4 m und 1,6 m und die Brückendurchfahrten bei 4 m Höhe. Die Schleusen haben - ausgehend vom Finowmasskahn - in der Regel eine Länge von 41 m bis 56 m und eine Torbreite von 5,1 m bis 6,6 m, so dass sie auch von größeren Schiffen befahren werden können. Aufgrund ihres hohen Alters – die älteste in Betrieb befindliche Schleuse Eberswalde wurde 1831 gebaut – besteht hier ein erheblicher Investitionsbedarf. Über die Hauptwasserstrassen sind die Reviere an das gesamte deutsche und europäische Wasserstraßennetz angeschlossen. Nord - und Ostsee wie auch das benachbarte Osteuropa sind leicht erreichbar.

Die Gewässergüte ist überwiegend positiv, so dass neben der Fischerei auch gute Erholungs- und Bademöglichkeiten in und an den Wasserstrassen vorhanden sind. Für die Fahrgast- und Hotelschiffahrt und die Sportboote sind somit ausgezeichnete Voraussetzungen gegeben, zumal gerade interessante Städte und Ausflugsunkte mit geschichtlicher Vergangenheit und kulturellem Erbe an den Gewässern liegen.

Das Berliner Bundeswasserstrassennetz mit fast 200 km Länge bietet zusammen mit seinen Seenstrecken der Unteren Havel, dem Wannsee, dem Tegeler Seengebiet, dem Müggelsee und den Seenflächen von Spree und Dahme hervorragende Möglichkeiten für alle Arten des Wassersports (rd. 7% Berlins sind Wasserflächen). Seit 1998 wurden seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 14 Sportbootliegestellen im innerstädtischen Bereich Berlins eingerichtet, die gut angenommen wurden.

Die Brandenburger Bundeswasserstrassen haben eine Länge von rd. 1000 km. Hinzu kommen noch rd. 700 km schiffbare Landeswasserstrassen, was Brandenburg zu dem „wasserreichsten“ Bundesland macht. Zu den bekanntesten Wassersportrevieren gehören die Untere Havel mit ihren weiten Seenstrecken von Potsdam über Brandenburg bis Rathenow und Havelberg, die Dahme mit den Storkower/Teupitzer Gewässern und dem Scharmützelsee, die Obere Havel bis Fürstenberg mit den Ruppiner, Rheinsberger, Templiner und Lychener Gewässern, der Finowkanal und der Werbellinsee. Sie ermöglichen ausgedehnte Rundfahrten.

Das Netz der Bundeswasserstrassen in Mecklenburg-Vorpommern hat eine Länge von rd. 400 km mit einer Vielzahl großer Binnenseen. Es umfaßt die Müritz-Elde Wasserstraße, den Schweriner See, die 117 qkm große Müritz sowie den Plauer, Kölpiner und Fleesensee, die Müritz-Havel Wasserstraße als Verbindung zur Oberen Havel und große Teile der Oberen Havel Wasserstraße. Nur über die Oder erreichbar ist die Peene zwischen Anklam und Malchin. Die Mecklenburger Oberseen haben als Segelrevier eine besondere Bedeutung.

Um den Bootstourismus vor allem in den Neuen Bundesländern von der Müritz-Elde Wasserstraße bis zur Oberen Havel zu beleben, wurde seitens Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Anfang 2000 eine Charterscheinregelung eingeführt, bei der unter bestimmten Voraussetzungen ein Sportfahrzeug ohne den obligaten Führerschein gefahren werden kann. Dies gilt jedoch nur für Sportboote mit einer Länge von ≤ 13 m, deren Höchstgeschwindigkeit auf 12 km/h im stillen Wasser begrenzt ist und die maximal für 10 Personen zugelassen sind.

Die Ausstellung eines Charterscheins setzt eine Überprüfung der Befähigung des Sportbootführers für das jeweilige Sportboot und die zu befahrende Wasserstraße

sowie eine gründliche Einweisung durch das Vermietungsunternehmen voraus. Die Befähigung, das Sportboot im jeweils konkreten Einzelfall zu führen, wird durch den Charterschein dokumentiert. Er ist aber kein Ersatz für den normalerweise notwendigen Führerschein. Die bisherigen Erfahrungen sind positiv. Eine Unfallzunahme ist nicht zu verzeichnen. Diese Regelung gilt zunächst bis April 2004.

Die Anzahl der geschleusten Sportboote/Fahrgastschiffe ist ein weiterer Anhaltspunkt für die Bedeutung des Wassertourismus in den einzelnen Revieren entsprechend der nachstehenden Übersicht:

	1997	1998	1999	2000	2001
Berliner Schleusen	34 195/20 756	35 652/20 570	44 141/24 273	43 991/ 27 419	47318/27184
N.-Mühle/Dahme/Stork.	17 149/257	15 232/126	17 615/74	15 558/113	14683/89
Wolfsbruch/Rheinsberg	28 141/336	26 565/250	36 825/312	35 388/300	38540/276
Fürstenberg/Ob. Havel	20 320/411	18 925/342	23 694/604	22 049/312	22975/517
Diemitz/Müritz-Havel	33 935/343	31 305/325	37 206/457	38 356/401	40458/406
Mirow/Müritz-Havel	19 335/360	18 403/329	21 047/359	22 040/370	24247/384
Plau/Müritz-Elde	6 454/---	6 397/---	7 526/54	7 040/58	8023/70

Berlin zeigt mit 47 000 Sportbooteschleusungen und über 27 000 geschleusten Fahrgastschiffen im Jahr 2001 seine Spitzenstellung als europäische Wassersportmetropole. Mit 15 000 bis 17 000 Sportbooten an der Eingangsschleuse Neue Mühle zur Dahme, den Storkower und Teupitzer Gewässern wird ebenfalls die große Bedeutung dieser Reviere im Südosten von Berlin belegt. Die Schleuse Fürstenberg an der Obere Havel mit fast 23 000 geschleusten Booten und die Schleuse Diemitz an der Müritz-Havel Wasserstraße mit über 40 000 Booten unterstreichen den hohen Stellenwert des Wassertourismus in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Bemerkenswert ist vor allem der Anstieg in der Schleuse Wolfsbruch, wo die Schleusungen innerhalb von 5 Jahren um rd. 10 000 Boote zugenommen hat, was mit auf die dortige, 1999 eröffnete Marina zurückzuführen ist. Gegenüber 1997 sind die Schleusenzahlen 2001 um 13 % bis 38 % gestiegen, mit Ausnahme der Schleuse Neue Mühle, die einen Rückgang um 14 % zu verzeichnen hat. Zwischen Elbe und Oder werden in den rund 100 Schleusen nach groben Schätzungen über 500 000 Sportboote jährlich geschleust.

Die relativ geringen Zahlen für die Fahrgastschiffahrt außerhalb von Berlin deuten darauf hin, dass diese Sparte hier neben dem Wassersport noch über ein erhebliches Entwicklungspotenzial verfügen dürfte. Im Großraum Berlin fahren jährlich schätzungsweise bis zu 1,5 Mio. Passagiere mit den "Weißen Flotten".

Auch das nordwestdeutsche Wasserstrassennetz gewinnt zunehmend an Bedeutung, was die nachstehenden Schleusungszahlen aus dem Jahr 2001 belegen :

<u>Schleuse/SHW</u>	<u>Sportboote</u>	<u>Fahrgastschiffe</u>	<u>Gesamt</u>
Lauenburg/ELK (2000)	5 792	28	8 919
Geesthacht/Elbe (2000)	6 938	277	29 354
Lüneburg/ESK	2 162	1 574	19 556
Sülfeld/MLK	1 933	78	17 547
Anderten/MLK	2 567	199	21 608
Minden-Schachtschleuse	1 207	1 534	7 537
Langwedel/Mittelweser	2 225	181	9 535
Münster/DEK	2 202	-	-

Im Vergleich zu den ostdeutschen Revieren fällt auf, daß hier erheblich weniger Sportboote und Fahrgastschiffe geschleust werden. Mögliche Ursachen dürften u.a. in dem geringen Bekanntheitsgrad der Reviere liegen. Gleichzeitig ist aus den Zahlen auch ein erhebliches Steigerungspotenzial abzuleiten. Eine übergreifende Wasserwanderkonzeption für das nordwestdeutsche Wasserstrassennetz mit entsprechenden Vermarktungsstrategien wäre hilfreich.

Rhein, Neckar, Main und Mosel sowie die Donau mit dem Main-Donau Kanal sind ebenfalls attraktive Bundeswasserstrassen für den Wassertourismus. Aufgrund der landschaftlich reizvollen Lagen und den vielen Städten mit alter geschichtlicher Vergangenheit und kulturellem Erbe an ihren Ufern sind diese Regionen sehr gut vom Wasser aus erschließbar und Anziehungspunkte für den Wassertouristen. Dies belegen die jeweiligen Fahrgast- und Kabinenschiffe. Auch hier sind die Potenziale vor allem für die Sportboote noch nicht ausgeschöpft.

Die Bundeswasserstrassen werden aus dem Bundeshaushalt finanziert. In die „Freizeitwasserstrassen“ hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes seit 1991 bisher 80 Mio. € investiert. Hierbei hat die Umweltverträglichkeit einen hohen Stellenwert. Die z. T. über 100 Jahre alten Schleusen werden Zug um Zug instandgesetzt, modernisiert oder erneuert. Alle Schleusen sollen auf „Selbstbedienung“ umgestellt werden, was an 5 Schleusen im ostdeutschen Revier bereits erfolgt ist.

Beispielsweise gibt es für den Finowkanal nordöstlich von Berlin ein Grundinstandsetzungsprogramm (22 Mio. €, Laufzeit 10 bis 15 Jahre) mit nachhaltigen Impulsen für die Region. So wurde die historische Schleuse Eberswalde von 1831 im September 2001 nach einer denkmalsgerechten Grundinstandsetzung wieder dem Verkehr übergeben rechtzeitig zu ihrem 170. Geburtstag. Die Region selbst hat seit 1998 rd. 25 Mio. € in den (Wasser) Tourismus investiert.

Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass Deutschland ein hochinteressantes, reizvolles Wassersportrevier mitten in und verbunden mit Europa ist. Die abwechslungsreichen, verzweigten Wasserwege haben als historische und moderne Handelswege Geschichte geschrieben. Die Wasserwege besitzen eine hohe Anziehungskraft. Trotzdem sind die Möglichkeiten des Wassersports und des Wasserwanderns in Deutschland wenig bekannt. Der Wassertourismus in Deutschland verfügt über gute Entwicklungschancen mit beträchtlichem Wirtschaftspotenzial und Arbeitsplätzen. Eine vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie finanzierte Studie über den Wassertourismus in Deutschland wird derzeit erstellt und soll Anfang 2003 vorliegen. Die Studie wird den Ist-Zustand darstellen und Handlungsempfehlungen aufzeigen.

Berlin, den 9. Oktober 2002

Ministerialrat Dipl. Ing. Hartmut DEHN
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Invalidenstrasse 44
D - 10 115 BERLIN
Telefon: +49 30 2008 4070 Telefax: +49 30 2008 97 4070
Email: hartmut.dehn@bmvbw.bund.de