

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Hans-Josef Fell, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/13841 –

Stand der Entwicklung von Infrastruktur- und Marketingmaßnahmen für den Wassertourismus in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Das deutsche Bundeswasserstraßennetz mit einer Länge von 7 300 km umfaßt sehr abwechslungsreiche Fluss- und Seenlandschaften im Zentrum Europas. Diese Wassersportregionen ziehen jährlich etwa 6,5 Millionen Besucherinnen und Besucher an. Gerade der Wechsel zwischen Städten am Wasser und der besonderen Landschaft ist einzigartig in Deutschland. Diese landschaftlich hervorragenden Ausgangsbedingungen ermöglichen den Wassertouristen eine Vielzahl von Reiserouten und wassertouristischen Nutzungen. Vor allem dem Städtetourismus auf dem Wasser ist vor diesem Hintergrund eine besondere Bedeutung zuzumessen, denn dadurch werden intakte Landschaftsräume entlastet und Besucherinnen und Besucher in die Siedlungsräume geführt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat durch den Beschluss des Deutschen Bundestages „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ (Bundestagsdrucksache 16/10593) einen Umsetzungsauftrag. Darüber hinaus verfügt das BMVBS durch das Konjunkturpaket über ein erhebliches Investitionsbudget von ca. 1,2 Mrd. Euro jährlich. Davon soll auch die Wassertourismusinfrastruktur profitieren.

Der weitere Ausbau der Wassertourismusinfrastruktur sollte dem Prinzip der Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit folgen. Dabei ist wassertouristische Infrastruktur mehr als die Anlegestelle, die Schleuse, die Möglichkeit des Ein- und Ausstiegs. Sie beinhaltet multifunktionale Räume und Anlagen am Wasser, die nicht nur touristisch, sondern für die gesamte Stadt relevant sind, ebenso wie die Erreichbarkeit der Anleger vom Land aus oder der Angebote an Land vom Wasser aus. Die wassertouristische Infrastruktur ist dabei als verbindendes Element zum landseitigen Tourismus zu betrachten.

Obwohl Tourismuspolitik in Deutschland überwiegend in den Händen der jeweiligen Bundesländer liegt, sehen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Bedeutung der Entwicklung eines ganzheitlichen Wassertourismuskonzeptes für

Deutschland als notwendig an, weil nur so ökologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit gewährleistet ist, weil nur so die Durchgängigkeit der Gewässer planbar und steuerbar ist, weil nur so ein wirtschaftlicher Mitteleinsatz für Investitionen planbar ist, und weil nur so die Integration mit den übrigen Tourismuskonzepten gesichert ist.

1. Sieht das BMVBS die Erforderlichkeit der Erstellung eines ganzheitlichen Wassertourismuskonzeptes für Bundeswasserstraßen, um die wassertouristischen Potenziale zielgerichtet nutzen zu können?

Wenn ja, wie sehen die diesbezüglichen Planungen des BMVBS aus?

Wenn nein, warum nicht?

2. Ist die Entwicklung eines nationalen Wasserwegeplanes analog dem nationalen Radverkehrsplan geplant?

Wenn ja, wann wird dieser fertig gestellt sein?

Wenn nein, warum nicht?

3. Ist ein wassertouristisches Monitoring auf Bundesebene geplant?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS wird mit Nachdruck ein Konzept für den Wassertourismus in Deutschland erstellen. Die Handlungsgrundlage für die Verbesserung der Bedingungen für den Wassertourismus ist der vom Deutschen Bundestag angenommene Antrag „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ (Bundestagsdrucksache 16/10593).

Auf der Grundlage des Antrages, der die wesentlichen Fragestellungen zur besseren Nutzung der wassertouristischen Potenziale in Deutschland beinhaltet, wird das BMVBS die Fragen zum Wassertourismus abarbeiten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

4. Wie stellt das BMVBS sicher, dass die Entwicklung der wassertouristischen Infrastruktur nicht einzig Lobbyinteressen der Wassersportverbände und der Bootswirtschaft folgt?

Neben der nach dem Beschluss des Deutschen Bundestages geforderten Beteiligung der Nutzer und der Sport- und Wassersportverbände hat das BMVBS zusätzlich die Bundesländer, die Wassertourismus-Initiative Nordbrandenburg sowie die Umweltverbände eingeladen, sich zu beteiligen.

5. Wo sieht das BMVBS Defizite in der Entwicklung des Wassertourismus, und wie wird mit diesen Defiziten umgegangen?

Zur Schaffung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen für die Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur wird dem Deutschen Bundestag innerhalb eines Jahres ein Bericht vorgelegt werden.

6. Wie sehen die Bemühungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) bzw. des BMVBS bezüglich der flächendeckenden Einführung der „blauen Flagge“ oder der „gelben Welle“ aus?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) hat 2004 die Einführung des Informationssystems „Gelbe Welle“ finanziell unterstützt, um den Ausbau des Wassertourismus in Deutschland weiter zu fördern.

Seit der Übertragung der Nutzungsrechte für die „Gelbe Welle“ vom Tourismusverein Berlin/Treptow-Köpenick auf den Deutschen Tourismusverband (DTV) in 2004 hat sich nach Angaben des DTV das wassertouristische Informationssystem „Gelbe Welle“ von ehemals 158 Standorten auf heute 419 Standorte (inkl. Kanu-Anlegestellen) verbreitet. Von den 419 Standorten deutschlandweit liegen alleine 122 in Brandenburg, gefolgt von 77 in Mecklenburg-Vorpommern, 64 in Berlin, 52 in Niedersachsen, 42 in Rheinland-Pfalz, 28 in Schleswig-Holstein und 17 in Nordrhein-Westfalen. Die restlichen 17 Standorte verteilen sich auf die übrigen Bundesländer.

Seit 2006 werden auch Kanu-Anlegestellen mit der „Gelben Welle“ ausgezeichnet. Mittlerweile gibt es im Weserbergland, an der Mosel und den Lauenburgischen Seen über 100 Kanuanleger; im Bereich der Mittelweser werden zur Zeit ca. 20 weitere Anleger mit dem „Gelben-Welle“-Kanu ausgestattet.

Mit der Übernahme der deutschlandweiten Markenrechte der „Gelben Welle“ ging auch die Einführung einer Klassifizierung von Sportboothäfen mit „Blauen Sternen“ einher, durchgeführt vom DTV und dem Bundesverband Wassersportwirtschaft (BVWW). Nach Angaben des DTV konnten bislang deutschlandweit 34 Häfen damit ausgezeichnet werden. Die meisten Anbieter befinden sich in Mecklenburg-Vorpommern mit 24 Häfen und in Schleswig-Holstein mit sechs Häfen.

Das BMWi steht mit dem DTV im Gespräch, inwieweit diese Informationssysteme noch weiter verbreitet werden können.

7. Wie wird sichergestellt, dass wassertouristische Infosysteme europaweit kompatibel sind?

Vorrangiges Ziel ist es, wassertouristische Informationssysteme deutschlandweit kompatibel zu gestalten. Die europaweite Verzahnung und Vernetzung ist ein längerfristiges Ziel. Bei einer europaweiten Vernetzung ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass die Nutzungsrechte der „Gelben Welle“ für Gebiete außerhalb der Bundesrepublik Deutschland beim Tourismusverein Berlin/Treptow-Köpenick liegen und nicht an den DTV abgetreten wurden.

8. Wie wird sichergestellt, dass ein europäischer Wassertourist europaweit vergleichbare Standards vorfindet?

Bei erwogenen Vernetzungen benachbarter Reviere sind vorrangig die vorhandenen Möglichkeiten im Einzelfall zu betrachten.

Bei der europaweiten Vereinheitlichung der Bedienung von Anlagen (z. B. Schleusen, Brücken) sowie der Festlegung schiffahrtspolizeilicher Regelungen orientiert sich das BMVBS an den Regelungen der europäischen Nachbarstaaten.

Bei der Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen für die Verbesserung der Bedingungen für den Wassertourismus werden dem Beschluss des Deutschen Bundestages entsprechend Best-Practise Beispiel aus der EU mit einbezogen.

9. Welche Ziele verfolgt das BMVBS im Rahmen der Erhöhung der Sicherheit im Wasser- und Bootstourismus?

Das BMVBS beabsichtigt auf der Grundlage des Beschlusses des Deutschen Bundestages „Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken“ (Bundestagsdrucksache 16/5416) das Führerscheinausbildungs- und Prüfungssystem neu zu regeln. Ziel ist es, vor dem Hintergrund der guten Sicherheitsbilanz das Ausbildungs- und Prüfungssystem an moderne didaktische Anforderungen anzupassen und zugleich einen wesentlichen Beitrag zur Entbürokratisierung zu leisten. So beabsichtigt das BMVBS, die Prüfung bei Sportbootführerscheinen auf das Multiple-Choice-Verfahren umzustellen und in Zusammenarbeit mit den betroffenen Verbänden die Sicherung einer hohen Qualität bei der Ausbildung sicherzustellen. Bei dieser Reform orientiert sich das BMVBS auch an den Gegebenheiten in den europäischen Nachbarstaaten, wie z. B. den Niederlanden und Frankreich.

10. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um die Gewässerverschmutzung durch Boote und Schiffe mit Diesel- und Benzinantrieb durch den Einsatz von Elektromobilität sowie ökologisch sehr gut abbaubare Pflanzenöle – letztere als Kraft- und Schmierstoffe – zu vermeiden?

Im Rahmen einer geplanten Machbarkeitsstudie soll auch der Einsatz von Elektroantrieben in speziellen Bereichen z. B. bei Fahrgastschiffen mit einem festgelegten Fahrgebiet geprüft und gegebenenfalls durch entsprechende Pilotprojekte gezielt getestet werden.

Der Einsatz biogener Kraftstoffe ist derzeit im Bereich der Binnenschifffahrt aufgrund des Alters und der Art der Motoren nur in Einzelfällen möglich. Durch das in Kraft tretende der Richtlinie 2009/30/EG wird der Schwefelanteil des Binnenschiffskraftstoffes allerdings ab 1. Januar 2011 auf den Wert des Dieselmotorkraftstoffes, der auf der Straße genutzt wird, deutlich gesenkt. Dies bedeutet gegenüber dem heutigen Stand eine Reduktion von 1 000 ppm auf 10 ppm.