Donau-Konferenz

Wassertourismus auf der Donau



Aktuelle Trends und Entwicklungen auf den Bundeswasserstraßen

Dr. Steffen Häbich, ADAC e.V.

Niederwinkling, 3. Juli 2024

Agenda

5

1 Wassertourismus boomt

2 Die Rechtlichen Rahmenbedingungen werden endlich angepasst – zugunsten des Wassertourismus

3 Es gibt noch viel zu tun

4 Quintessenzen aus ADAC Sicht

5 Fragen und ggf. Diskussion









Fotos: Frank Liebing / Wikipedia, WSA, Oder Havel, ADAC

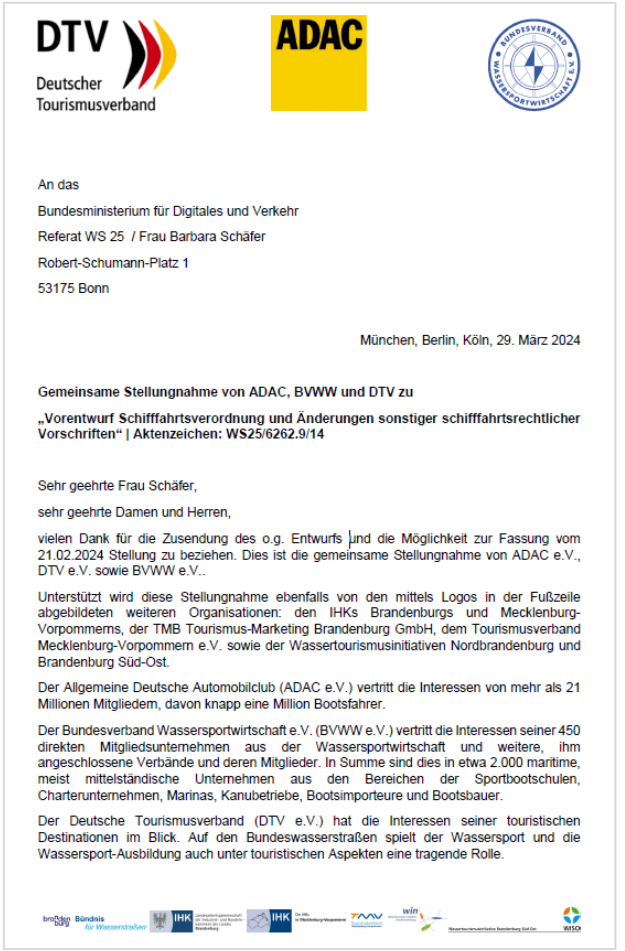
Wichtige Grundlagen wurden geschaffen oder sind in Umsetzung, weitere müssen folgen

Sachstand Gesetze und Verordnungen

- Wichtige Änderung des **Wasserstraßengesetz in 2021**: die Bundeswasserstraßen dienen auch der Sport- und Freizeitschifffahrt, die WSV ist für den Instandhaltung in der Verantwortung / Gleichstellung Güterschifffahrt und Sportschifffahrt
- **Sportschifffahrtsverordnung (SpSchV):** vorgelegter Vorentwurf geht in die richtige Richtung / Einbindung der Branchenexpertise findet statt → mit Finalisierung bis 1. Q 2025 **würde ein großer Meilenstein erreicht!**

ADAC Position

- ➢ SpSchV: Finalisierung muss in dieser Legislaturperiode erfolgen
- ➢ Kennzeichnungspflichten für Sportboote harmonisieren. Erweiterung Kleinfahrzeugkennzeichnungsverordnung (KlFzKV-BinSch) auf die Seeschifffahrtsstraßen als wichtige Grundlage für Lösung der EoL-Boat Thematik



DTV Deutscher Tourismusverband

ADAC

An das
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat WS 25 / Frau Barbara Schäfer
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

München, Berlin, Köln, 29. März 2024

Gemeinsame Stellungnahme von ADAC, BVWW und DTV zu

„Vorentwurf Schifffahrtsverordnung und Änderungen sonstiger schifffahrtsrechtlicher Vorschriften" | Aktenzeichen: WS25/6262.9/14

Sehr geehrte Frau Schäfer,

sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Zusendung des o.g. Entwurfs und die Möglichkeit zur Fassung vom 21.02.2024 Stellung zu beziehen. Dies ist die gemeinsame Stellungnahme von ADAC e.V., DTV e.V. sowie BVWW e.V..

Unterstützt wird diese Stellungnahme ebenfalls von den mittels Logos in der Fußzeile abgebildeten weiteren Organisationen: den IHKs Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns, der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, dem Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. sowie der Wassertourismusinitiativen Nordbrandenburg und Brandenburg Süd-Ost.

Der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC e.V.) vertritt die Interessen von mehr als 21 Millionen Mitgliedern, davon knapp eine Million Bootsfahrer.

Der Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BVWW e.V.) vertritt die Interessen seiner 450 direkten Mitgliedsunternehmen aus der Wassersportwirtschaft und weitere, ihm angeschlossene Verbände und deren Mitglieder. In Summe sind dies in etwa 2.000 maritime, meist mittelständische Unternehmen aus den Bereichen der Sportbootschulen, Charterunternehmen, Marinas, Kanubetriebe, Bootsimporteure und Bootsbauer.

Der Deutsche Tourismusverband (DTV e.V.) hat die Interessen seiner touristischen Destinationen im Blick. Auf den Bundeswasserstraßen spielt der Wassersport und die Wassersport-Ausbildung auch unter touristischen Aspekten eine tragende Rolle.

Binnenschifffahrts-Ordnung soll Donauschifffahrtspolizeiverordnung ablösen

- Wir begrüßen die **Vereinheitlichung des Rechtsrahmens** und damit eine Angleichung der Regelungen der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und der DFND.
- Der **Erfüllungsaufwand** für betroffene Eigner von Sportbooten ist vertretbar

- **Aktueller Stand der Umsetzung laut BMDV, 2.7.2024:**
  - die Verordnungsänderung liegt zur Unterzeichnung der Bütte im BMUV.
  - Anschließend zeichnet der Bundesverkerhsminister und dann folgt die Veröffentlichung im BGBl.
  - Bis dahin könnten noch 4-6 Wochen vergehen.



Quelle: https://technical-regulation-information-system.ec.europa.eu/de/notification/25690, ,2.7.2024

3 – Es gibt noch viel zu tun

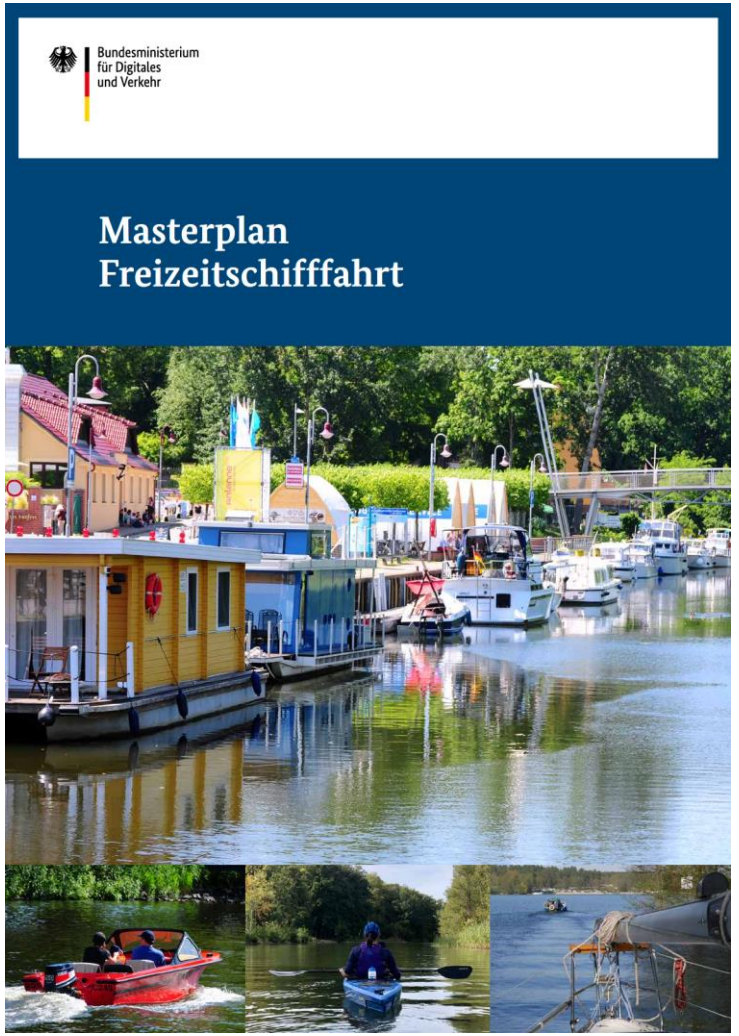
Mehr Aufmerksamkeit für die touristischen Bundeswasserstraßen zahlt sich aus!

Sachstand Infrastruktur

- Gleichwertige Behandlung von Haupt- und touristischen Wasserstraßen ist zwar rechtlich gegeben, scheitert aber noch in der Umsetzung an u.a. einem **Priorisierungserlass des BMDV** zugunsten der Hauptwasserstraßen bzw. der Güterschifffahrt
- Notwendige Maßnahmen sind im **Masterplan Freizeitschifffahrt** bestens beschrieben, sie werden jedoch noch nicht oder nur sehr zeitverzögert umgesetzt

ADAC Position

- Regelmäßige Erhebung des Verkehrsaufkommens auf den touristisch genutzten Bundeswasserstraßen durch digitale /KI-Lösungen sowie eine detaillierte Bestandsaufnahme des aktuellen Zustands von Schleusen und Wehren
  - ➢ **Sanierungsfahrplan / Anwendung auf allen Bundeswasserstraßen**
  - ➢ **Überarbeitung des Priorisierungserlass**



Quelle: https://masterplan-freizeitschifffahrt.bund.de/informationen/publikationen,2.7.2024

Touristischen Bundeswasserstraßen brauchen eine breite (politische) Unterstützung

ADAC Position

- Schaffung der **personellen Voraussetzungen** und Optimierung des Zusammenspiels von BMDV und WSV
- Ein eigener und auskömmlicher **Haushaltstitel** zum Erhalt der touristisch genutzten Bundeswasserstraßen
- **Priorisierung** des Einsatzes von finanziellen Ressourcen für die touristischen Bundeswasserstraßen sowie bootstouristischer Infrastruktur:
- Umsetzung des **Masterplans Freizeitschifffahrt** und Voraussetzungen für **Antriebswechsel im Wassertourismus** schaffen
  - ➢ Zügige Umsetzung des Masterplans: Z.B. Schleusendigitalisierung
  - ➢ Pilotreviere für E-Boote sowie alternative Kraftstoffe ermöglichen/fördern

Ausschnitt aus Masterplan Freizeitschifffahrt (S. 8)



II. ZIELE

- Das BMDV will Mobilität auf und an Bundeswasserstraßen für Freizeitverkehre nutzungsorientiert verbessern. Dabei steht die Verlässlichkeit der Wasserstraßeninfrastruktur für die Nutzerinnen und Nutzer im Vordergrund. Die wirtschaftliche Bedeutung von Wassertourismus und Freizeitverkehren sowie die Erholungsfunktion sollen stärker hervorgehoben werden.
- Das BMDV möchte an Bundeswasserstraßen eine moderne, bedarfsgerechte und für die Zukunft ausgerichtete Infrastruktur für die Freizeitschifffahrt bereitstellen. Dies beinhaltet auch Anpassungen für den Freizeitverkehr.
- Das BMDV wird die Freizeitschifffahrt dienstleistungsorientiert unterstützen, bspw. durch einen freizeitorientierteren Schleusenbetrieb oder das verbesserte Bereitstellen von Informationen.
- Das BMDV verfolgt das Ziel, die Digitalisierung im Bereich der Freizeitschifffahrt weiter voranzubringen und zunehmend zu erschließen. Die digitale Technik der Anlagen sowie die Bereitstellung digitaler Dienste sollen weiter gestärkt werden.

Quelle: https://masterplan-freizeitschifffahrt.bund.de/informationen/publikationen,2.7.2024

4 – Quintessenzen

Aus Sicht des ADAC braucht es …

- der breiten politischen Unterstützung zur Umsetzung der genannten Maßnahmen, inklusive der offenen Prüfung neuer organisatorischer Wege
- einer Verwirklichung der längstens vollzogenen Weichenstellungen im BMDV
- der intensiven Zusammenarbeit zwischen BMWK und BMDV sowie der Länder mit wassertourist. Potenzial
- der Begeisterung in den Regionen (z. B. an der Donau) zur Hebung des wirtschaftlichen Potenzials im Wassertourismus
- besserer, aktuellerer Daten zum Verkehrsaufkommen und zur wirtschaftlichen Relevanz.



Foto: Boote-Magazin

Agenda

5

1 Wassertourismus boomt

2 Die Rechtlichen Rahmenbedingungen werden endlich angepasst zugunsten des Wassertourismus

3 Es gibt noch viel zu tun

4 Quintessenzen aus ADAC Sicht

5 Fragen und ggf. Diskussion

Vielen Dank!

Kontakt

Dr. Steffen Häbich

ADAC e.V., Ressort Tourismus,

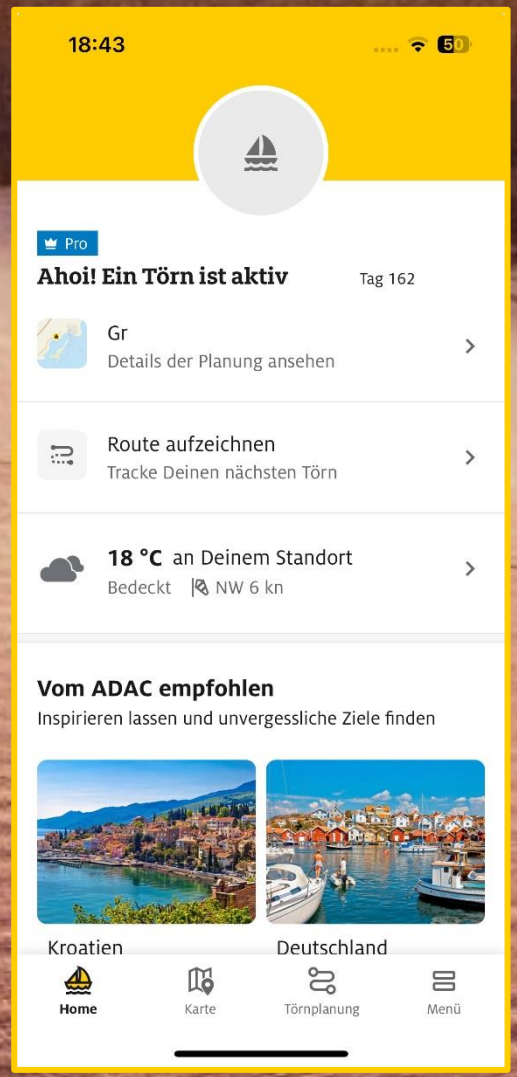
Bereichsleitung Special Interest

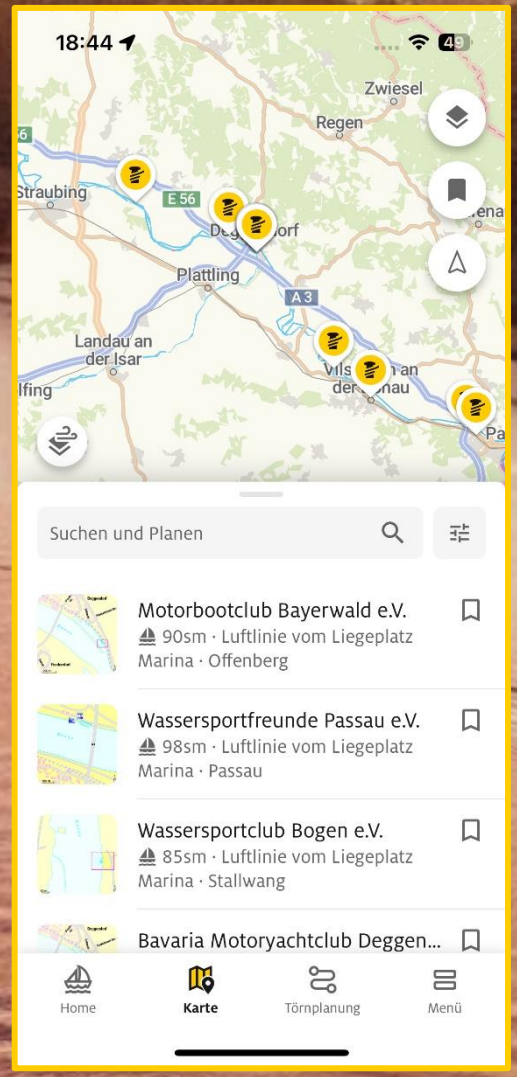
Hansastrasse 19 | 80686 München

+49 89 76 76 2612 / +49 171 555 2612

steffen.haebich@adac.de

skipperclub.adac.de | skipper.adac.de





Back-up



Engpässe beim Schleusenpersonal



Liebe Bootsfreunde,

heute komme ich mit guten Nachrichten: Die erste ist, dass **ab 17. Juni** (bis zum 31. August) wieder die **langen Schleusenzeiten an der Müritz-Havel-Wasserstraße** (Schleusen Mirow, Diemitz, Canow und Strasen), sowie an den Schleusen **Wesenberg** und **Steinhavel** (beide Obere Havel-Wasserstraße) gelten werden. Wie in den Vorjahren wird von 7 bis 21 Uhr geschleust. An den Nachmittagen werden Kuhnle-Tours Mitarbeiter an den Schleusen Dienst tun.

Vorschlag zur Errichtung einer Anstalt öffentlichen Rechts (AöR)

Die bisherige Konkurrenzsituation insb. bzgl. der insgesamt zu knappen Investitionsmittel zwischen Haupt- und Nebenwasserstraßen ist bis heute nicht aufgelöst.

Eine gute, alternative Lösung kann sein: das AöR-Modell

Die AöR wird Vorhabensträger (und bringt eigenverantwortlich z.B. wichtige bauliche Maßnahmen voran), die Aufsicht über den Betrieb liegt beim Bund

Die Vorteile und Herausforderungen der mittelbaren Verwaltung / AöR:

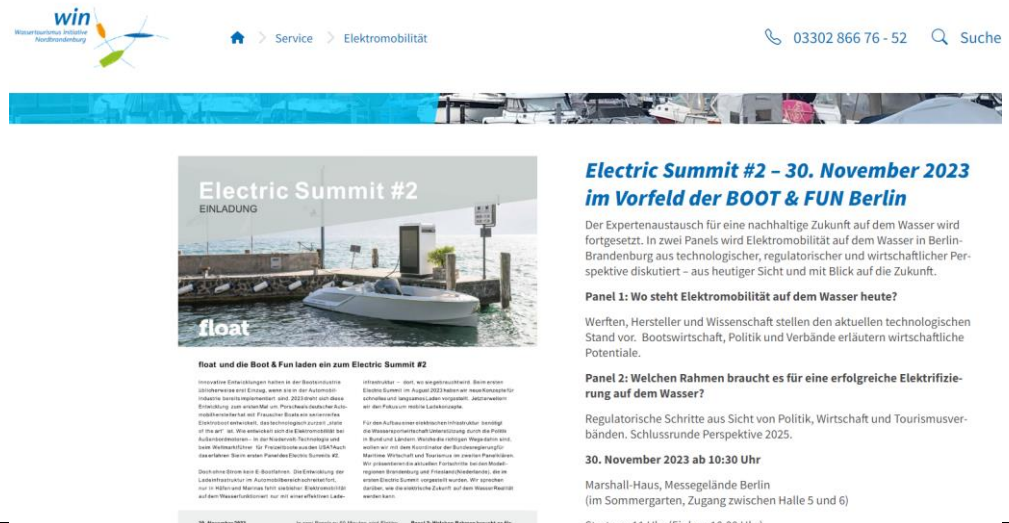
- **Breitere Finanzierungsbasis**, neben Haushaltsmitteln: Förderungen werden in dieser mittelbaren Verwaltung möglich (EU-Mittel, Einnahmen aus Vermarktung von Wasserstraßen und Liegenschaften, zweckgebundene Nutzerbeiträge
- **Zielgerichtete Entwicklung der Freizeitwasserstraßen an den konkreten Nutzerbedürfnissen, Priorisierungen** (baulicher Zustand und touristische Relevanz) und weiteren Belangen wie naturnahe Gestaltung besser möglich
- **Verknüpfung mit den Landesgewässern**. Landeswasserstraßen könnten ggf. sogar in die gemeinsame(n) Verwaltung / Betrieb mit aufgenommen werden
- **Bessere institutionelle Einbindung** verschiedener Interessensgruppen
- Bessere Umsetzung von ÖÖP-Projekten wie im Falle der Schleuse Kannenburg, wo Templin Planung und Bau der Schleuse übernommen hat
- **Hürde für AöR**: Unklarheit, ob GG-Änderung notwendig wird; die mittelbare Verwaltung ist ausdrücklich neben der unmittelbaren Verwaltung im GG vorgesehen. Aber: wohl nur mit Verfassungsänderung möglich

Antriebswechsel im Wassertourismus vorantreiben

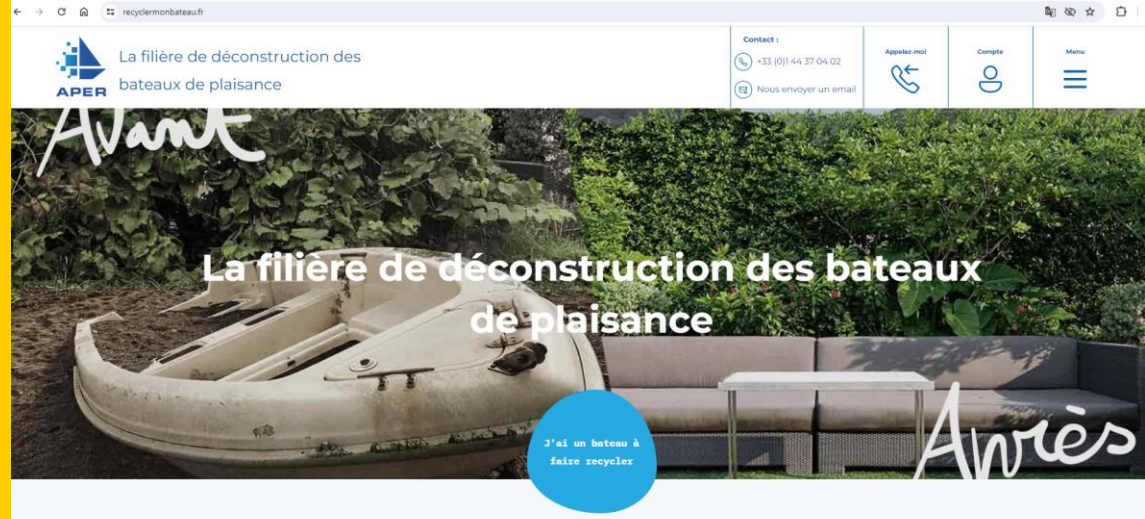
Bedarf für eine Modellregion Elektromobilität

ADAC Position

- Bei Neubau und Sanierung der Wasserinfrastruktur muss unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit bereits heute die Entwicklung einer alternativen Tank- und Ladeinfrastruktur mitgedacht und vorgehalten werden.
- Denn perspektivisch wird sich auch der Wassertourismus im Sinne klimaneutraler Mobilität auf alternative Antriebe und Kraftstoffe umstellen müssen.
- Die Verbraucherinnen und Verbraucher nehmen vorhandene Angebote bereits spürbar wahr, eine generelle Wechselbereitschaft ist vorhanden.
- Voraussetzung ist allerdings das entsprechende Angebot. Pilotreviere würden die Gelegenheit bieten mögliche Probleme, Chancen und notwendige Schritte zu erproben und entsprechende Strategien zu entwickeln.



End of Life-Boats / Kreislaufwirtschaft



- **Kreislaufwirtschaft** ist <u>das</u> Thema auf EU Ebene: die belgische EU-Ratspräsidentschaft forciert das Thema auch mit Blick auf die Sportschifffahrt
- **Umfang auf EU Ebene**: "Based on European Commission estimates around **80,000 boats reach their end-of-life every year"**
- ADAC Bootsregistrierung: **>25.000 registrierte Boote sind aus GFK und älter als 35 Jahre**, weitere 17.500 älter als 25 Jahre
- Ziel ist eine EU-weite Regelung zur **Entsorgung der GFK-/Kunststoff-Boote (End-of-life Boats)**, an dieser Regelung sollte der ADAC mitwirken.
- Auf nationaler Ebene kann der ADAC unmittelbar zur Schaffung eines Entsorgungssystems beitragen.

Bootsregistrierung –

Harmonisierung der **Kennzeichnungspflicht** von Kleinfahrzeugen als Grundlage für die Etablierung eines EoL-Boats-Systems

Weitere Vorteile der Kennzeichnungspflicht:

1) **Sicherheit und Kontrolle:**
   Die Kennzeichnung ermöglicht eine eindeutige Identifizierung von Booten. Im Falle von Unfällen, Verstößen oder Diebstählen können die Behörden leichter feststellen, welches Boot betroffen ist und wer der Eigentümer ist.
2) **Vermeidung von Missbrauch:**
   Durch die Kennzeichnungspflicht wird der Missbrauch von Booten erschwert. Es wird schwieriger, gestohlene Boote zu verkaufen oder illegal zu nutzen. Ohne Kennzeichen können Boote leichter für illegale Aktivitäten wie Schmuggel oder unerlaubte kommerzielle Nutzung verwendet werden**.**
3) **Schutz der Umwelt:**
   Die Kennzeichnung hilft bei der Überwachung von Umweltauflagen. Es ist einfacher, Boote zu identifizieren, die gegen Umweltvorschriften verstoßen, wie z. B. das Einleiten von Abwässern oder das Befahren von Naturschutzgebieten.
4) **Internationale Anerkennung:**
   Bei Reisen ins Ausland kann die Kennzeichnungspflicht hilfreich sein. Viele Länder verlangen, dass Boote registriert und gekennzeichnet sind, um den Seeverkehr zu überwachen.
5) **Ordnung und Übersicht:**
   Die Kennzeichnung erleichtert die Organisation und Verwaltung des Bootsverkehrs. Hafenmeister, Rettungsdienste und andere Nutzer können Boote schneller identifizieren und zuordnen.