

Nur zur dienstlichen Verwendung

Ausschuss für Tourismus

Kurzprotokoll

20. Sitzung

Berlin, den 02.07.2003, 14:30 Uhr
Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus

Sitzungssaal: 4.600

Vorsitz: Ernst Hinsken, MdB

TAGESORDNUNG:

Öffentliche Anhörung zum Thema

"Wassertourismus"

Sprechregister Abgeordnete

	Seite
Ernst Hinsken	6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33
Brunhilde Irber	17
Klaus Brähmig	17
Undine Kurth	18, 28
Ernst Burgbacher	19, 28
Gabriele Hiller-Ohm	27
Siegfried Scheffler	27
Dagmar Schmidt	28
Maria Michalk	28
Jürgen Klimke	29

Sprechregister Sachverständige

Beate Eibl	6, 26, 31
Jürgen Tracht	7, 25, 30
Anja Gretzschel	9, 25, 32
Ulrich Clausing	10, 24, 32
Dr. Wolfgang Krutzke	11, 23, 33
Gerhard Phillip Süß	12, 22, 31
Prof. Dr. H. Haass	13, 23, 29
Claus-Ehlert Meyer	14, 21, 32
Katrin Reiche-Kurz	15, 21
Holger Wesemüller	16, 20, 33

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich eröffne die 20. Sitzung des Ausschusses für Tourismus, heiße Sie herzlich willkommen und freue mich auf die jetzt anschließende Anhörung mit zehn Sachverständigen, die uns zum Thema Wassertourismus zur Verfügung stehen. Bevor wir in die Tagesordnung eintreten möchte ich bekannt geben, dass wir als neues stellvertretendes Mitglied den Kollegen Siegfried Scheffler in unseren Reihen haben. Er war in der letzten Wahlperiode Parlamentarischer Staatssekretär, er gehört seit vielen Jahren dem Bundestag an und wird die Riege der SPD-Fraktion verstärken und bereichern. Herzlich willkommen Kollege Scheffler.

Meine Damen und Herren, ich begrüße aber ganz besonders die Sachverständigen, die bereit waren unserer Einladung Folge zu leisten, um Rede und Antwort zu stehen und Richtungweisendes auszuführen. Einmal Frau Beate Eibl, ADAC Sportschiffahrt, dann zum zweiten Herrn Geschäftsführer Jürgen Tracht vom Bundesverband Wassersportwirtschaft, dann gilt mein Gruß Frau Geschäftsführerin Anja Gretzschel von der Bundesvereinigung Kanutouristik, dann Herrn Geschäftsführer Claus Ehlert-Meyer vom Deutschen Boots- und Schiffbauerverband, ebenso begrüße ich herzlich Herrn Ulrich Clausing vom Deutschen Kanu-Verband und Herrn Dr. Wolfgang Krutzke vom Deutschen Ruderverband. Mein besonderer Willkommensgruß gilt auch Herrn Geschäftsführer Philipp Süß vom Deutschen Segler-Verband, Herrn Prof. Dr. Haass von der Hochschule Anhalt, Forschungsgruppe Wassersport/Wassertourismus, Frau Geschäftsführerin Katrin Reiche-Kurz vom Tourismusverein Berlin, Köpenick-Treptow e.V. und Herrn Holger Wesemüller vom WWF Deutschland möchte ich ebenfalls herzlich begrüßen.

Meine Damen und Herren, naturnaher Tourismus liegt im Trend. Für immerhin 74 % der deutschen Urlauber gehört das Naturerlebnis zu den wichtigsten Urlaubsinhalten. Und zu den naturnahen Urlaubsformen gehört gleichbedeutend mit Fahrradreisen und Wanderurlaub eben der Wassertourismus. Deutschland zählt zu den attraktivsten Wassersportrevieren in Europa. Ein zehntausend Kilometer langes Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen, unzählige reizvolle Binnenseen und ca. 23 000 Quadratkilometer Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee sprechen für sich. Rund 6,3 Millionen Bürger üben einen Wassersport aus, die Tendenz ist steigend. Etwa 17 Millionen Deutsche sind dem Wassersport zugetan. Die Zahl der Boote – ohne Ruderboote und Kanus – wird auf rund 400 000 Schiffe geschätzt. Zusammen ergibt sich eine Zahl von etwa 750 000 Booten. Der Wassertourismus hat sich also zu einem eigenständigen Angebotssegment entwickelt, das in vielen Fällen auch ein wesentlicher Standortfaktor ist, von dem wichtige Impulse für neue Arbeitsplätze ausgehen.

Anfang letzten Monats ist eine vom Bundeswirtschaftsministerium geförderte Grundlagenstudie zum „Wassertourismus in Deutschland“ erschienen. Sie bestätigt, dass die Förderung des Wassertourismus zum Ausbau des Tourismus sowie zur Stärkung der touristischen Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands beiträgt. Die Studie hat aber auch den Akteuren in der Tourismusbranche und in der Politik eine Reihe von Handlungsempfehlungen mitgegeben. Überwiegend sind Sie in Ihren Stellungnahmen auf diese Empfehlungen eingegangen meine Damen und Herren Sachverständigen, haben sie kommentiert und weiterentwickelt. Ich freue mich auf eine spannende Diskussion. Ich möchte auch ausdrücklich betonen, den Gedanken, sich dem Wassertourismus besonders zu widmen, hat die SPD-Fraktion geboren. Hier ist das Ursprungsrecht, allerdings ist dann von der CDU/CSU-Fraktion ein Antrag gekommen, dieses Thema möglichst bald auf die Tagesordnung zu setzen. So hat man sich gegenseitig ergänzt, gegenseitig nach vorne geschoben und heute sitzen wir nun beisammen, um dieses wichtige Thema abhandeln zu können.

Meine Damen und Herren Sachverständige, Ihre Statements liegen schriftlich vor (Anlage 1), dafür möchte mich bedanken. Das heißt für mich auch, darauf verweisen zu dürfen, dass Ihr Eingangstatement höchstens drei bis vier Minuten dauern sollte, weil alles auch nachgelesen werden kann. Die ganze Anhörung wird protokollarisch festgehalten. Ich möchte nun zunächst dem ADAC, wir gehen in alphabetischer Reihenfolge vor, das Wort erteilen. Frau Beate Eibl ich darf Sie bitten.

Beate Eibl (ADAC Sportschiffahrt): Mein Name ist Beate Eibl, ich komme von der ADAC Sportschiffahrt und vertrete heute Herrn Rakerseder, der Leiter der Sportschiffahrt ist. Er ist zur Zeit in Urlaub und konnte daher leider nicht kommen. Der ADAC betätigt sich schon seit 1911 auf dem Gebiet des Wassersports. Wir beraten unsere Mitglieder zu den meisten europäischen Revieren und stellen den internationalen Bootsschein zur Registrierung von Sportbooten aus sowohl für Motorboote als auch für Segelboote. Außerdem beraten wir Urlauber, die Urlaub in einem Hausboot machen wollen. Durch den täglichen Kontakt mit unseren Mitgliedern erfahren wir, welche Probleme, Anliegen, Wünsche und Kritikpunkte die Wassersportler bewegen.

Nach unserer Auffassung werden in Zukunft zwei Punkte von großer Bedeutung sein, um den Wassertourismus speziell in Deutschland zu fördern. Erstens: Seit der Wiedervereinigung verfügt Deutschland über ein großes Wassersportrevier, die Zahlen haben wir eben schon gehört. Dieses sollte für Wassersportler Grund genug sein, ihren Urlaub in Deutschland zu verbringen. Aber die Konkurrenz in anderen Ländern, zum Beispiel Holland, Frankreich oder Italien ist ebenfalls groß und sie wird durch die EU-Osterweiterung im nächsten Jahr noch zunehmen. Um deutsche Reviere wettbewerbsfähig zu machen, bedarf es sowohl eines Ausbaus der Infrastruktur entlang der Wasserstraßen als auch eines Abbaus der gesetzlichen Bestimmungen, um den Zugang zu den Wasserstraßen zu vereinfachen. Der zweite Schwerpunkt sollte sein, vor allem junge Leute auf den Wassersport aufmerksam zu machen und die Interessen daran zu wecken. Denn Boot fahren eignet sich auch für weniger sportliche Menschen - im Gegensatz zu Kanu fahren oder Rudern - die in der Freizeit und dem Urlaub mehr Ruhe und Erholung suchen und es bietet gerade jungen Familien einen Urlaub mit viel Mobilität und Aktivität.

Der erste Schritt für eine Öffnung der deutschen Wassersportreviere war bisher die zeitlich begrenzte Charterscheinregelung, für die sich auch der ADAC von Anfang an stark gemacht hat. Damit haben die Einsteiger die Möglichkeit, erst einmal das Boot fahren ausgiebig kennen zu lernen und dann zu entscheiden, ob sie diese Freizeitaktivität intensiver betreiben möchten. Diese Regelung ist aber nur bis auf das Jahr 2004 begrenzt. Wir plädieren für eine zeitlich unbegrenzte Ausweitung über das nächste Jahr hinaus und für eine Ausweitung der Charterreviere auf mehr Schifffahrtsstraßen als bisher. Viele andere europäische Länder bieten solche Führerscheinreviere an und wir würden Gefahr laufen, dass wir die Urlauber an diese Reviere verlieren.

Bei der Planung eines Bootsurlaubs müssen viele Details berücksichtigt werden, zum Beispiel Anlegestellen, Tankstellen und Schleusen. Das heißt, die Infrastruktur entlang der Wasserstraßen muss so beschaffen sein, dass alle Versorgungseinrichtungen in angemessenem Abstand vorzufinden sind und in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Es bedarf also eines Ausbaus dieser Infrastruktur entlang der Wasserwege mit Marinas, Tankstellen aber auch Gastronomie, Entsorgungsstationen und vor allen Dingen auch mit Liegemöglichkeiten außerhalb der Häfen. Es bedarf auch einer besonderen Kennzeichnung von Gastliegeplätzen – wie es zum Beispiel schon in der Gelben Welle oder dem Blauen Band vorgesehen ist. Außerdem müssen geeignete Karten- und Revierführer erstellt werden, damit sich der Urlauber vor Antritt seiner Reise möglichst detailliert über all diese Einrichtungen informieren und seinen Urlaub besser planen kann. Die Einführung einer allgemeinen Schleusengebühr, mit der der Ausbau einer solchen Infrastruktur finanziert werden soll, lehnen wir generell ab, da dies nur eine weitere Hemmschwelle bedeutet.

Zur Verbesserung des Marketings sollten die Tourismus- und Wirtschaftsverbände der einzelnen Bundesländer zusammen arbeiten und länderübergreifende Konzepte bündeln und erarbeiten. Da es bereits eine Arbeitsgemeinschaft der maritimen Sport- und Wirtschaftsverbände in Deutschland gibt, in der auch zahlreiche Vertreter der jetzt hier Anwesenden sind, sollte man auf diese Fachkompetenz zurückgreifen und diese Arbeitsgemeinschaft als befristete Koordinierungsstelle einrichten. Als zweite Koordinierungsstelle sollte der Tourismusverband gewonnen werden. Im Bezug auf die gesetzlichen Vorschriften für den Wassersport ist die derzeitige Lage so, dass weder innerhalb von Deutschland noch europaweit einheitliche Bestimmungen gelten. Der Freizeitkapitän steht einem unübersichtlichen Gewirr von Regelungen gegenüber, die nur noch mit Hilfe von übergreifenden Institutionen, wie zum Beispiel dem ADAC oder anderen Verbänden, zu entziffern sind.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Frau Eibl, vielen herzlichen Dank. Ich gebe dann das Wort weiter an den Bundesverband Wassersportwirtschaft, Herrn Geschäftsführer Jürgen Tracht.

Jürgen Tracht (Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.): Vielen Dank Herr Hinsken. Zunächst einmal möchte ich mich herzlich bedanken, dass Sie alle dem Thema wassersporttouristische Entwicklung so große Bedeutung beimessen. Es bekommt dadurch natürlich ein ganz anderes politisches Gewicht, darüber freuen wir uns sehr und ich denke, das Thema hat es auch verdient. Herr Hinsken, Sie haben es schon angesprochen, es gibt große Potenziale, die erschlossen werden können und ich denke, gemeinsam können wir dort sicherlich einen weiten Schritt voran tun.

Ich würde zunächst gern etwas zur Definition des Wassertourismus sagen, denn wir sollten wissen, worüber wir alle sprechen. Die Frage stellt sich, wer ist eigentlich der Wassertourist? Ist das der Gast auf einem Kreuzfahrtschiff, ist das derjenige, der ein Boot mietet oder ist das der Bootsfahrer, der mit dem eigenen Boot unterwegs ist? Ich denke, das sind alles Wassertouristen, denn es kommt weniger darauf an, was jemand tut, als vielmehr warum er es tut. Solange touristische Motive überwiegen,

denke ich, muss man alle diese Leute zu den Wassertouristen zählen. Wir haben vor zwei Jahren bundesweit und repräsentativ eine Umfrage gemacht und wir haben festgestellt, dass es in Deutschland ca. 6,3 Millionen Wassersportler gibt, die Zahl ist auch in der Studie enthalten auf die wir uns hier beziehen. Wir wissen aus Erfahrung, dass rund 90/95 Prozent dieser Wassersportler aus überwiegend touristischen Motiven am Wassersport teilnehmen, es sind also eigentlich Wassertouristen. Ich denke, an dieser Zahl kann man schon sehen, dass, wenn man über Wassertourismus spricht, man eigentlich über Wassersport spricht. Ein wesentlicher Teil des Wassertourismus ist der Wassersport, das sollte man bei der Diskussion nicht vergessen.

Ich würde gerne vier Dinge ansprechen, die mir wichtig sind und um auch in der Zeit zu bleiben, das sind die Voraussetzungen, die wir für die Entwicklung des Wassertourismus sehen. Das ist einmal eine lückenlose Infrastruktur im Sinne eines Netzwerkes, ich sage gleich noch ein paar erläuternde Sätze dazu. Dann die rechtlichen Rahmenbedingungen, die ein sicheres Befahren der Wasserwege ermöglichen, das wäre der zweite Punkt. Der dritte Punkt: Es ist notwendig, dass wir ein wassertouristisches Informations- und Leitsystem haben, um die Bootsfahrer auch entsprechend zu leiten und zu informieren. Und der letzte Punkt wäre eine angemessene Organisationsstruktur, die in der Lage ist, Schwachstellen zu erkennen, Verbesserungs- und Lösungsvorschläge zu erarbeiten und auch die Vermarktung sicherzustellen. Ich würde jetzt zu den einzelnen vier Punkten gern noch etwas sagen.

Infrastruktur im Sinne eines Netzwerkes, Netzwerk ist hier eigentlich das Stichwort. Ein kleiner Wasserweg allein oder auch ein Hafen ist noch kein Netzwerk und ist auch touristisch sehr schwer zu vermarkten. Was wir hier brauchen – meine Kollegin Frau Eibl hat es schon angesprochen – ist eigentlich ein Netzwerk, ein System von Häfen und Anlegemöglichkeiten in Deutschland, aber auch eine Vernetzung mit dem Ausland, das sicherstellt, dass Wassertouristen große Fahrgebiete beschwerdefrei und mit Spaß befahren können. Das ist in Deutschland nicht immer der Fall und es gibt durchaus Schwachstellen. Ein Netzwerk zeichnet sich dadurch aus, dass es überall stark ist, die schwächsten Punkte eines Netzwerks definieren die Qualität und wir haben hier auch Schwachstellen. Ich möchte Ihnen hierzu zwei Beispiele nennen.

Beispiel 1 ist: Es gibt eigentlich keinen durchgehenden Wassertourismus von West nach Ost an der deutschen Ostseeküste, der endet nämlich in Rostock. Warum? Weil zwischen Rostock und Stralsund kein Hafen ist, an dem man anlegen kann, das ist solch eine große Distanz, dass sie von Familiencrews nicht bewältigt werden kann. Und es gibt seit vielen Jahren einen Streit über eine Anlegemöglichkeit auf dem Darß. Ich denke, Sie kennen das Thema, sind vielleicht auch persönlich involviert gewesen, Herr Scheffler auf jeden Fall, das weiß ich. Das ist ein Punkt, wo man sehen kann, dass die Infrastruktur nicht so ist, wie wir sie uns vorstellen.

Zweites Beispiel: Einem Wassertouristen macht es nicht wirklich Spaß am Wochenende oder in der Wassersportsaison, dann wenn Wassertourismus stattfindet, 2,3 oder 4 Stunden vor einer Schleuse zu liegen. Das ist etwas, was er gerade nicht möchte. Er möchte die Landschaft kennen lernen, er möchte touristische Eindrücke sammeln und möchte nicht vor einer Schleuse liegen bleiben, weil die Schleusenkapazitäten nicht ausreichen. Auch hier gibt es durchaus Dinge, die weiter entwickelt werden können im Sinne einer Verbesserung der Infrastruktur. Vielleicht noch ein dritter Punkt, der mir gerade eingefallen ist. Es ist sicher auch wichtig, dass die Infrastruktur in den Häfen und den Anlegestellen verbessert wird, viel zu häufig sind Bootshäfen heute noch Bootsparkplätze statt Erlebnisräume. Ich denke, wenn man Wassertourismus entwickeln kann, dann brauchen wir eigentlich Erlebnisräume, das heißt, die Marinaanlagen, die Hafenanlagen müssen touristisch etwas bieten, dazu ist Qualität notwendig und diese Qualität muss auch entwickelt werden. Das vielleicht zum Thema Infrastruktur. Ich denke abschließend dazu, wir müssen sehen, dass wir gemeinsam versuchen etwas mehr über die Infrastruktur zu erfahren, sie ist in Deutschland nicht dokumentiert, auch nicht in dieser Studie. Die Studie widmet diesem Thema glaube ich drei oder vier Seiten, dies ist sehr wenig. Hier ist noch viel Arbeit zu tun, um überhaupt erst einmal das zu beschreiben, was wir haben, um daran ansetzen und Maßnahmen entwickeln zu können.

Zweiter Punkt, rechtliche Rahmenbedingungen, sicheres Befahren der Wasserwege. Hier sind natürlich die Führerscheine angesprochen, die Charterscheinregelung, die schon angesprochen worden ist. Liberalisierung des Führerscheinwesens im Sinne von Wegfall ist etwas, was wir sicher nicht unterstützen werden. Wir sehen hier auch keine positiven Effekte für den Wassertourismus, wir sehen eher Schwierigkeiten auf uns zukommen, weil das sichere Befahren der Wasserwege notwendig ist. Diejenigen, die am Wassersport teilnehmen, die auf den Wasserwegen sind, die müssen miteinander auskommen können und müssen auch wissen, was sie voneinander zu erwarten haben. Im Prinzip hat sich das Führerscheinwesen bewährt, wir sind eher für eine Flexibilisierung im Sinne der Charterscheinregelung. Es ist ein sehr guter und erfolgreicher Versuch, der gezeigt hat, dass man in bestimmten Revieren, die dafür geeignet sind unter Sicherheitsaspekten, durchaus auch ohne Führer-

schein fahren kann. Wir werden uns dafür einsetzen, gemeinsam mit unseren Partnerverbänden, dass wir diese Regelung möglichst ausbauen, aber verantwortungsvoll ausbauen – verantwortungsvoll wäre hier der Schwerpunkt in meinem Satz.

Dritter Punkt, ein wassertouristisches Informations- und Leitsystem ist unbedingt erforderlich aus meiner Sicht. Wir brauchen Informationen für die Wassersportler. Die Wassertouristen müssen wissen, wo welche Angebote sind. Das heißt, wir stellen uns vor, dass man eigentlich ein internetgestütztes Informationssystem haben sollte, das ist zeitgemäß und auch viel einfacher zu pflegen als Kartenmaterial und viele Führer, die es schon gibt. Hier sollten sich vor allen Dingen die Häfen mit konkreten Beschreibungen wiederfinden, was kann man erwarten in einem Hafen, wie sieht der Hafen aus, möglicherweise auch kombiniert mit Buchungssystemen. Die Unternehmen des Wassersports sollten darin vorhanden sein, im Sinne auch von Service beispielsweise, der gewährleistet werden muss, aber auch allgemeine landseitige touristische Informationen und selbstverständlich auch nautische Informationen. Da gibt es viele Vorarbeiten. Wir haben so ein Wassersportinformationssystem in der Entwicklung, wir sind relativ weit.

Ich komme zu meinem letzten Punkt: Organisationsstruktur – ist auch schon angesprochen worden – wir sehen das auch so, dass man eine Koordinierungsstelle haben muss, die die Aufgaben bündelt. Wir meinen aber, da wir diese Arbeitsgemeinschaft maritimer Sport- und Wirtschaftsverbände haben, dass das eigentlich eine vorhandene Struktur ist, die man nicht neu aufbauen müsste. Ergänzt werden müsste das natürlich um die Verbände, die noch nicht innerhalb dieser Arbeitsgemeinschaft mitarbeiten und es müsste auch selbstverständlich ergänzt werden um die Tourismusverbände, die ja die Vermarktung übernehmen müssen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Herzlichen Dank auch Ihnen Herr Tracht, ich gebe das Wort gleich weiter an die Geschäftsführerin der Bundesvereinigung Kanutouristik, Frau Anja Gretzschel. Bitte, Sie haben das Wort.

Anja Gretzschel (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V.): Vielen Dank Herr Hinsken, meine sehr verehrten Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung zu dieser Anhörung über die wir uns sehr gefreut haben. Wir, das ist die Bundesvereinigung Kanutouristik, die seit der Gründung vor sechs Jahren sich für den naturverträglichen Kanutourismus einsetzt. Wir sind also die politische Vertretung für die Kanufahrer im touristischen Sinne und vertreten ca. 60 bis 80 Prozent der Kanufahrer. Wir sind also abgegrenzt zum Sportverband der kanutouristische Verband, oft werden wir miteinander verwechselt. Das erst einmal zum Eingang. Es wundert uns ein bisschen, andererseits ehrt es uns natürlich zugleich, dass wir hier die einzige touristische Vertretung sind, die zum Wassertourismus angehört wird, zumal gerade der Tourismus mit Abstand der größte Arbeitgeber mit 2,8 Millionen Beschäftigten ist. Es hatte uns verwundert, dass hier nicht noch andere Vertreter sitzen, trotzdem schön, dass wir hier sein können. Die Wassertourismusstudie hat belegt, dass der Wassertourismus stark im Trend ist. Auch der Kanutourismus - ein Zitat daraus – ist eine der „beliebtesten Freizeitaktivitäten auf deutschen Gewässern“ und gerade hier im Kanutourismus haben wir viele Impulse, die für strukturschwache Regionen zu finden sind. Und somit komme ich zu den ersten fünf Wünschen, die wir hier darstellen wollen.

Das Wichtigste ist für uns, dass wir eine Grundlagenuntersuchung für den Kanutourismus benötigen. Dies ist ganz wichtig, um in politischen Diskussionen mit Befürwortern und Gegnern des Kanutourismus fundiertes Datenmaterial in der Hand zu haben zum Thema Wirtschaftskraft, zum Thema Befahrensregelungen, zum Thema was bringt mir eigentlich der Tourismus und wie schädigt er angeblich die Natur. Das ist also der dringendste Wunsch, den wir hier äußern möchten.

Unser zweiter Wunsch ist die bundesweite Vereinheitlichung der rechtlichen Rahmenbedingungen. Das bezieht sich zum Beispiel auf die Sportbootvermietungsverordnung (Binnen), auf den gewerblichen Personenbeförderungsbereich und vor allem auch auf die Befahrensregelung. Diese erschweren nämlich zunehmend die Ausübung des Kanutourismus und schränken ihn zum Teil so stark ein, dass Arbeitsplätze und damit auch Ausbildungsplätze stark gefährdet sind.

Unser dritter Wunsch ist, dass wir bei der Einführung und Umsetzung des Qualitäts- und Umweltsiegels der Bundesvereinigung Kanutouristik Unterstützung suchen. Das ist eine Qualitätsoffensive, die wir jetzt angehen wollen, um den sogenannten Wildwuchs in die Schranken zu weisen, der unserer Branche sehr schadet, der eben die Qualitätskriterien nicht erfüllt. Wir haben jetzt einen großen Kriterienkatalog erstellt und wollen mit dieser Kampagne dem Wildwuchs Einhalt gebieten. Zugleich erhoffen wir uns, dass wir perspektivisch mit diesem Qualitäts- und Umweltsiegel unter die Dachmarke Viabono kommen, um auch hier noch eine höhere Anerkennung vom Bereich Kanutourismus zu bekommen.

Unser vierter Wunsch bezieht sich auf den bundesweiten Ausbau der kanutouristischen Infrastruktur. Hier können wir einfach nur dazu appellieren – was auch mein Vorredner schon gesagt hat - dass wirklich einmal alle Akteure an einen Tisch kommen, dass alle Beteiligten am Wassersport und Wassertourismus gemeinsam überlegen, wie denn Infrastruktur auszusehen hat und dass dann alle Interessen berücksichtigt werden.

Zum letzten Punkt, zum Marketing, wünschen wir uns, dass der Kanutourismus denselben Stellenwert erhält wie die anderen Segmente des Wassertourismus und des Wassersports, dass wir aus dem Schattendasein, was gerade in den neuen Bundesländern noch etwas vorhanden ist, heraustreten und bei allen Vermarktungsaktionen und -aktivitäten einbezogen werden. Perspektivisch sollten hier auch noch Qualitätsanbieter vermarktet werden.

Abschließend möchte ich noch einmal betonen, dass wir der Dachverband für den Kanutourismus sind und natürlich für alle Entwicklungen im naturverträglichen und sehr naturnahen Wassertourismussegment gerne zur Verfügung stehen. Ich möchte abschließend noch ein Zitat der Studie bringen, das nämlich besagt: „die beiden touristischen Dachverbände, die BKT ist einer davon, sollten in ihrer Arbeit ideell und finanziell unterstützt werden“ und wir wünschen uns natürlich sehr, dass diesen Worten dann auch Taten folgen werden.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Herzlichen Dank Frau Gretzschel. Wir bleiben im Zusammenhang, Herr Clausing vom Deutschen Kanu-Verband, ich möchte Ihnen gleich das Wort geben, weil es unmittelbar dazu passt.

Ulrich Clausing (Deutscher Kanu-Verband): Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, auch der Deutsche Kanu-Verband begrüßt die verschiedenen Initiativen und Maßnahmen zur Förderung von Wassertourismus. Denn von unseren aktiven Mitgliedern werden jährlich ca. 1,2 Millionen Fahrtentage absolviert, von denen mindestens 400 000 als kanutouristisch bezeichnet werden müssen. Mithin ist also auch der Deutsche Kanu-Verband im Bereich Kanutourismus ein durchaus wichtiger Anbieter und Gesprächspartner. In diesem Zusammenhang möchte ich direkt eine Anregung aus der Grundlagenuntersuchung zum Wassertourismus aufgreifen. Es wäre sicherlich sehr hilfreich, wenn fundierte Zahlen ermittelt werden, denn ich glaube, wir stochern alle ein bisschen im Nebel und haben wirklich nicht immer ganz wissenschaftlich fundierte saubere Zahlen.

Ich möchte direkt auf ein ganz großes Hemmnis für den muskelkraftbetriebenen Wassertourismus kommen, das ist die Anzahl der Befahrungsregelung aus Naturschutzgründen. Wir haben in Deutschland derzeit 592 Einzelregelungen. In 275 Fällen sind Gewässer oder Gewässerabschnitte ganzjährig für eine Befahrung verboten. Wir haben 115 zeitlich befristete Verbote und wir haben ungefähr 170 Sonderregelungen, wo eine Befahrung unter Einhaltung bestimmter Auflagen erlaubt wird. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass in der Vergangenheit eine Vielzahl von Befahrungsregelungen verhängt worden sind und nach unserer Ansicht die Belange des Sports und des Wassertourismus nicht ausreichend berücksichtigt worden sind. Das neue Bundesnaturschutzgesetz, das seit April letzten Jahres in Kraft ist, bietet unserer Ansicht nach hier jetzt ausreichende Möglichkeiten die Belange eines natur- und landschaftsverträglichen Kanusports, bezogen auf meine Sportart, mit den Belangen des Naturschutzes zu verknüpfen. Stichwort die hervorgehobene Möglichkeit vertraglicher Regelungen: Ich denke, gerade die Sportverbände, die ja bundesweit über ihre Landesverbände und Vereine vorhanden sind, sind da der erste Ansprechpartner, um gemeinsame abgestimmte Regelungen zu erarbeiten.

In diesem Zusammenhang auch ein weiterer Punkt, der uns in der Vergangenheit aufgefallen ist. Wir vermissen eigentlich eine frühzeitige Absprache von den für Tourismusplanungen zuständigen Stellen und den mit Naturschutz befassten Stellen. Wir haben leider sehr oft die Erfahrung gemacht, dass es sehr lange intensive Gespräche gegeben hat, um eine naturverträgliche Befahrung einzelner Gewässerabschnitte zu vereinbaren und wenn diese in trockenen Tüchern waren, wurde plötzlich aus derselben Gemeinde eine große Wassertourismusinitiative gestartet, wo wir uns manchmal gefragt haben, wusste die Linke nicht, was die Rechte macht. Es ist insofern auch wichtig, weil gerade Gewässer von Naturschutzmaßnahmen besonders betroffen sind. Ich denke jetzt an die aktuelle Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFA-Richtlinie) oder die europäische Wasserrahmenrichtlinie, die ja gerade Gewässer ganz erheblich betrifft.

Es ist hier schon vereinzelt angesprochen worden, es betrifft uns indirekt als muskelkraftbetriebene Wassertouristen, die Liberalisierung von Führerscheinregelungen. Hier würde ich, auch aus Sicht des Deutschen Kanuverbandes, dafür plädieren, bevor hier deutliche Erweiterungen erfolgen, sollte man den laufenden Modellversuch ausführlich auswerten. Wir haben die Befürchtung, dass Kanufahrer hinsichtlich der Sicherheit einige Probleme bekommen.

Was die Infrastruktur angeht kann ich aus Sicht des Kanusports sagen, wir stellen eigentlich keine sehr hohen und vor allem keine kostenintensiven Anforderungen. Kanufahrer haben die Möglichkeit,

relativ einfach an Gewässern ein- und auszusteigen. Es bedarf zwar einiger struktureller Maßnahmen wie Parkplätze und sanitäre Einrichtungen, aber speziell für den Kanubereich ist dies nicht so kostenintensiv als dass es nicht gemacht werden könnte.

Wir sehen aber ein ganz anderes Problem, was die Durchgängigkeit der Gewässer angeht. Wir haben seit einiger Zeit die Privilegierung der Wasserkraftnutzung, wir haben sehr viele Wasserbaumaßnahmen und stellen dabei fest, dass leider Interessen der Wassersportler nicht berücksichtigt werden. Zum Beispiel werden mit sehr viel Aufwand im Rahmen der Durchgängigkeitsprogramme Fischaufstiegshilfen gebaut und unseres Erachtens würden sich da ganz hervorragende Möglichkeiten bieten, Interessen des Naturschutzes und des Wassersports entsprechend in Einklang zu bringen. Es gibt auch Modelle kombinierter Fischaufstiegshilfen und Bootsruischen.

Ein letzter Punkt: Wenn Wasserbaumaßnahmen durchgeführt werden, wäre es auch sehr hilfreich - auch im Interesse einer Entlastung der Natur - an bisher unattraktiven Gewässern die Attraktivität zu steigern und sogenannte Spiel- und Übungsstellen zu schaffen. Es ist oftmals mit geringen technischen Mittel sehr einfach, die Strömung so zu verändern, dass gerade Sportler der sogenannten Funsportarten sich dort punktuell treffen und ihre Sportart betreiben könnten. Dies wäre gerade auch unter touristischen Gesichtspunkten für einzelne Regionen eine sehr attraktive Angelegenheit.

Hervorheben möchte ich ausdrücklich, dass wir die Idee einer Qualitäts- und Qualifizierungsoffensive unterstützen. Der Deutsche Kanuverband und die Bundesvereinigung Kanutouristik haben hierzu bereits schon Kooperationsverträge abgeschlossen und auch praktisch umgesetzt. Wir haben also nicht nur auf dem Papier gearbeitet, sondern entsprechend gemeinsam Ausbildungen durchgeführt, um eben Interessen auch des landschafts- und naturverträglichen Wassertourismus und Kanusports einzubringen. In dem Zusammenhang würden wir es begrüßen, wenn bei zukünftigen touristischen Planungen auch die Sportverbände und die Vereine vor Ort noch mehr eingebunden werden. Auch das ist eine Erfahrung, dass gerade Kanuverbände da gelegentlich vergessen werden, obwohl sie durchaus die Voraussetzungen bieten, hier maßgeblich mitzuwirken. Wir haben rund 800 Bootshäuser, die in ganz hervorragender Lage direkt am Wasser sind; da würden sich einige Potenziale sicherlich noch erschließen lassen. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Vielen Dank auch Ihnen, Herr Clausing. Meine Damen und Herren, das waren jetzt vier Sachverständige, die auch bereits hervorragende Stellungnahmen abgegeben haben. Jetzt kommen wir zu einigen Verbänden, die keine Stellungnahme abgegeben haben, ich möchte aber bitten, sich trotzdem kurz zu fassen. Ich gebe das Wort an den Deutschen Ruderverband, bitte Herr Dr. Krutzke.

Dr. Wolfgang Krutzke (Deutscher Ruderverband): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, als erstes die Entschuldigung, dass keine schriftliche Stellungnahme vorliegt. Das hat rein organisatorische und persönliche Gründe.

Auf deutschen Gewässern wird ungefähr seit 170 Jahren mit Sportbooten gerudert. Genau so lange bewegen sich auch Menschen in dem Sinne auf unseren Gewässern, was wir heute als Wassertourismus bezeichnen. Es gibt besonders aus dem Berliner Raum Belege dafür: beispielsweise ruderten die Schüler des Kaiser-Wilhelm-Gymnasiums im 19. Jahrhundert in den Spreewald, Otto Protzen ruderte zur Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals nach Kiel, Marie v. Bunsen machte noch während des Kaiserreichs mehrere Rundfahrten durch Deutschland. Der Deutsche Ruderverband mit seinen rund 80 000 Mitgliedern, von denen ungefähr 10 000 zu den Wasserwanderern zu rechnen sind, hat im Jahre 1936 einen Wettbewerb ins Leben gerufen, der von den beiden Ost-West-Verbänden weitergeführt wurde und heute zusammengeführt ist. Im Rahmen dieses Wettbewerbs wurden in den letzten Jahren ungefähr 3 Millionen Wasserwanderkilometer in Deutschland abgerechnet. Ökonomisch ist jeder dieser Kilometer mit 1,5 Euro zu bewerten. Dieses Geld verbleibt in den Regionen und wird jeweils von den Teilnehmern aufgebracht. Im Gegensatz zu unserer Leistungssportabteilung bezahlen Wasserwanderer im Rudern alles selbst.

50 Prozent unserer Vereine gehören mit ihren Bootshäusern zu der Struktur, die wir Wassertourismus oder Wasserwanderinfrastruktur nennen. Hier ist die Bootsunterkunft und die Unterkunft der Wasserwanderer selber gesichert. Dies ist im Zusammenhang mit den Kanubootshäusern zu sehen. Wir verstehen uns auf dem Wasser und dem Lande sehr gut. Wir plädieren für die Beibehaltung unserer Übungs- und Fahrtenleiterausbildung, denn nur mit ausgebildeten Leuten sind die Probleme im Lande zu meistern. Ich möchte auch auf die Jugendarbeit der Vereine hinweisen. Es werden ca. 10 bis 20 Prozent der Wasserwanderkilometer durch Jugendliche, meist in sozial gemischten Gruppen, erbracht. Wir Ruderer haben, weil wir etwas breitere Gewässer benutzen müssen, was in der Natur der Sache liegt, nicht mit ganz so viel Gewässersperrungen zu tun, aber es ist für uns ein Thema.

Die geforderte Informationsstruktur liegt bei uns im Verband vor. Wir bearbeiten seit 1990 ein Wasserwanderhandbuch, das eigentlich nie fertig wird, aber doch einen recht befriedigenden Stand

hat. Wir sehen zur Unterstützung unserer Bemühungen keine Notwendigkeit von neuen Organisationsstrukturen, aber sehen es sehr mit Wohlwollen, wenn im Lande unter der Frage Wirtschaftspolitik Tourismus überhaupt nutzbare Anlagen geschaffen werden, zum Beispiel die Anlegestelle an der Weser durch das Land Nordrhein-Westfalen. Wir werden jegliche Bemühungen soweit es die Kraft der Vereine, der Landesverbände und des Deutschen Ruderverbandes erlauben, unterstützen und ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit zu diesen Worten.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Herzlichen Dank auch Ihnen, Herr Dr. Krutzke. Wir gehen jetzt von den Binnengewässern weg auf die hohe See. Herr Süß, Sie haben jetzt für den Seglerverband das Wort.

Gerhard Phillip Süß (Deutscher Segler-Verband): Vielen Dank, Herr Hinsken. Es ist keineswegs so, dass nur auf hoher See gesegelt wird, das Binnensegeln hat eine sehr große Bedeutung in Deutschland. Vielleicht, um die Zeit nicht so sehr in Anspruch zu nehmen, konzentriere ich mich auf das, was wir abweichend zu den Empfehlungen der Studie zu sagen haben. Wir haben sehr umfangreich schriftlich Stellung genommen und darin auch versucht, jeweils konkrete Vorschläge zu den einzelnen Empfehlungen zu unterbreiten, aber das kann man sicherlich noch diskutieren.

Grundsätzlich begrüßen wir sehr, dass die Wirtschaftspolitik sich erstmals dem Thema Wassertourismus sehr konzentriert zuwendet. Da gibt es sehr große Chancen für eine zukünftige Entwicklung. Was die Abweichungen angeht, möchte ich gleich zu einem wichtigen Punkt kommen. Wir raten dringend davon ab, eine Vignette in Deutschland einzuführen, wie sie in der Studie empfohlen wird. Wir sind zwar ausdrücklich dafür, dass ein Wasserwegeplan analog dem Radwegeplan entwickelt und publiziert wird, diese Wasserwege sollten aber ebenso kostenlos benutzt werden können wie Radwege. Eine Vignette wäre im gegenwärtigen Stadium falsch und kontraproduktiv, sie würde faktisch wie ein Eintrittsgeld für Deutschlandtouristen wirken. In diesem Zusammenhang empfehlen wir im Gegenteil, die derzeit noch geltenden Schleusengebühren in Deutschland zu streichen. Ein Verzicht auf diese relativ geringe Summe, es sind derzeit im Jahr rund 50 000 Euro, würde Deutschland einen hervorragenden Wettbewerbsvorteil vor unseren wassersportlich sehr aktiven Nachbarnationen schaffen und wir könnten uns hier gerade in der Aufbauphase des Wassertourismus sehr gut profilieren.

Als ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit der Netzwerkfunktion der deutschen Infrastruktur, die Herr Tracht schon angesprochen hat, möchte ich das Thema Baggerungen ansprechen. Es gibt eine ganze Reihe von Standorten in Deutschland, die schleichend zu versanden, zu verschlickten drohen. Da sagt man eigentlich normalerweise, das ist Sache des Betreibers, dass er hier für die ordentliche Unterhaltung sorgt. Wir haben aber in Deutschland eine etwas andere Situation als in unseren Nachbarländern. Ein Großteil, weit über die Hälfte, der deutschen Häfen sind in Vereinshand und ein ganz großer Teil dieser für das Netzwerk wichtigen Standorte sind nicht wirtschaftlich zu betreiben. Das heißt, sie werden derzeit nach dem Prinzip Kostendeckung betrieben und die notwendigen Baggerungen, die hier vorgenommen werden müssten, überfordern an einigen Stellen die derzeitigen Betreiber. Hier sollte diese Unterhaltung der Infrastruktur als eine Art Gemeinschaftsaufgabe verstanden werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der sich aus unserer Beratungstätigkeit im Bereich Hafenbau und Raumordnung ergibt, ist die nach unserer Auffassung zu komplexe, zu schwierige und zu langwierige Situation bei den gegenwärtigen Genehmigungsverfahren. Wir haben dazu detaillierte Vorschläge unterbreitet, dazu nur ein Stichwort: Wir haben vorgeschlagen, sogenannte Mustergenehmigungen für Sportboothafenanlagen, die häufig vorkommen, zu entwickeln und wir schlagen zweitens vor, dass die Verwaltungen gebeten werden, Grundbesitz im öffentlichen Eigentum herauszufiltern, der sich auch naturschutzfachlich eignet für einen Ausbau der Wassersportinfrastruktur. Dadurch kann sehr viel an Planungsrisiko für Investoren gemindert und sehr viel nutzlose Verwendung von Geld vermieden werden. Wir gehen heute davon aus, dass das Planungsrisiko etwa bei Neun zu Eins liegt, das heißt, neun Standorte müssen vorgeprüft werden, bis es an einem Standort tatsächlich zur Investition kommt. Generell sollte das Ziel sein, Eigeninitiative auszulösen, das heißt, den Mut zu stärken eigene Investitionen umzusetzen. Für den Gesamterfolg ist es dabei sekundär, ob diese Eigeninitiative in gewerblicher, kommunaler oder in Vereinshand entsteht. Entscheidend ist, dass die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um langfristige Investitionen zu rechtfertigen.

Zum Thema Führerschein ist hier schon ausführlich Stellung genommen worden. Ich möchte das kurz machen, da wird es sicherlich noch zu einer Auswertung des Versuches kommen. Wir denken, dass dabei auch die ökonomischen Vor- und Nachteile und vor allem die verkehrspolitischen Vor- und Nachteile dieser Regelung sorgfältig abgewogen werden sollten. Hier muss man sicher noch sehr deutlich ins Detail gehen. Man wird sicher darüber nachdenken können, ob man die gegenwärtige Regelung von ihrer zeitlichen Befristung befreit und auch eine Arondierung vornimmt. Wir sind aber

nach unserer Einschätzung der deutschen Reviere der Meinung, dass es sich für die meisten deutschen Reviere nicht eignet, einfach weil diese entweder ein mittleres oder höheres Anspruchsniveau auf der Seite der Kompetenz der Fahrzeugführer erfordern. Im Hinblick auf das Tourismuskmarketing möchten wir auf eine Besonderheit hinweisen, die möglicherweise nicht im Bewusstsein ist. Ich spreche hier das Thema der Sportbootschulen an. Es gibt derzeit weit über 300 Schulen in Deutschland, die sich damit befassen, neue Interessenten an unseren Wassertourismus heranzuführen. Sie sind im Inland tätig, sie sind auch im Ausland tätig und sie leisten einen großen Beitrag dazu, dass der Wassersport in Deutschland sicher ausgeübt werden kann. Derzeit werden auf diese Weise rund 70 000 Menschen pro Jahr an den Wassersport herangeführt und ihnen werden die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt, eben um auch diese anspruchsvollen deutschen Reviere, und das ist die Eigenheit unseres deutschen Angebots, touristisch tatsächlich nutzen zu können. Hier muss eine gewisse Grundkenntnis bei den Schiffsführern vorhanden sein und deswegen empfehlen wir, sehr sorgfältig darauf zu achten, dass dies auf dem notwendigen Sicherheitsniveau weiterentwickelt wird.

Ein Punkt zum Thema Naturschutz, Herr Clausing hatte das sehr ausführlich angesprochen. Wir empfehlen jetzt in der beginnenden politischen Debatte um den Wassertourismus, nicht die schon seit Jahren geführte Naturschutzdebatte neu aufzurollen, die zwischen den Naturschutzorganisationen, den Naturschutzverwaltungen und den Wassersportverbänden in den letzten 15 Jahren geführt worden ist. Da gibt es viele gute Argumente, die ausgetauscht worden sind, die Wassersportverbände haben professionelle Umweltabteilungen, sie haben professionelle Umweltgremien. Wir denken, dass man das nicht neu aufrollen sollte.

Zum Schluss noch ein Punkt – Wassersportevents: Wir denken, dass die großen deutschen Wassersportevents eine gute Chance bieten, den Wassertourismus aktiv zu bewerben. Eben ist die Kieler Woche zu Ende gegangen, da waren rund 3 Millionen Menschen wassersportlich interessiert unterwegs. Vielen Dank.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Süß. Ich darf bei dieser Gelegenheit noch anmerken, dass, ohne eingeladen worden zu sein, der Verband Deutscher Sportbootschulen, Frau Geschäftsführerin Kuhberg, uns eine umfangreiche Stellungnahme zugeleitet hat. Wir nehmen diese auch zu Protokoll und werden uns dafür noch einmal extra bedanken, weil das eine Fleißaufgabe ist, die uns sehr zu Diensten kommt. Das wollte ich nebenbei festgestellt haben. Wir kommen dann gleich zur Wissenschaft. Ich möchte deshalb Sie, Herr Prof. Haass, bitten, von der Hochschule Anhalt, Forschungsgruppe Wassersport/Wassertourismus kommend, uns aus Ihrer Sicht gesehen Notwendiges und Erforderliches zu sagen.

Prof. Dr. H. Haass (Hochschule Anhalt, Forschungsgruppe Wassersport/Wassertourismus): Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Wir freuen uns, dass der Wassertourismus in das Blickfeld der Politik gerutscht ist und bedanken uns zugleich für die Möglichkeit, einige Erläuterungen und Stellungnahmen aus der Sicht der Wissenschaft zum Thema Wassertourismus hier vorzutragen zu können. Ganz kurz: Die Forschungsgruppe Wassersport/Wassertourismus an der Hochschule Anhalt existiert seit 1994 und wir beschäftigen uns seitdem mit der wissenschaftlichen Bearbeitung allgemeiner oder sehr spezieller Themen zum Wassersport und Wassertourismus. Mein Statement ist Ihnen vorher schriftlich als Stellungnahme zugegangen.

Das Statement jetzt habe ich in vier Punkte gegliedert, ich beginne mit dem Stichwort wassertouristische Netzwerke. Es ist schon genannt worden, aber ich möchte es aus meiner Sicht ein wenig ausweiten. Es geht nicht nur um die Netzwerke im infrastrukturellen Bereich, sondern auch im Bereich der Integration von verschiedenen Wasserstraßen und –wegen, von Ausstattungen, aber auch Organisation und Vermarktungen. Diese ganzen Aktivitäten, die durchaus regional oder auf kommunaler Ebene als Einzelaktivitäten stattfinden, auch die sollten netzwerkartig zusammengeführt und auf Bundesebene gebündelt werden. Wir haben das Ganze unter dem Stichwort „Stabsstelle Wassertourismus“ dargestellt und da bietet sich durchaus das an, was auch schon von einigen Vorrednern erwähnt wurde, nämlich die Arbeitsgemeinschaft der maritimen Sport- und Wirtschaftsverbände hier als Stabsstelle, als koordinierende Einrichtung, zu nutzen. Man muss weiterhin bedenken, dass der reine Wassertourismus im wahrsten Sinne des Wortes in Deutschland ein nur saisonal begrenzter Markt ist, nämlich hauptsächlich in den Monaten und Wochen des Sommers, in der Ferienzeit, ausgeübt wird und dass die Monate April und Oktober, so lange wie Wassersport betrieben wird, dann eher Effekte der Naherholung sind. Ich denke, dass ist wichtig zu unterscheiden, das hat nicht zuletzt auch Auswirkungen auf eventuelle Förderung, ob es hier um touristische Einrichtungen und Programme oder um Programme der Naherholung also der örtlichen Versorgung geht.

Der zweite Bereich wären die Infrastrukturausstattungen, also die Netzwerke mit den Basiseinrichtungen, die technische Spezifik, die für die verschiedenen Bootssportarten benötigt wird. Auch hier sehen wir es als notwendig an, eine flächendeckende Infrastrukturausstattung an den Wasserwegen zu entwickeln. Dies kann durchaus abgestimmt sein auf regionale Besonderheiten, also spezielle Regionen die für Kanutouristik geeignet sind, andere die für Küstensegeln oder für Flussschifffahrt geeignet sind. Es sollte aber eine flächendeckende, der jeweiligen Spezifik entsprechende Infrastruktur entwickelt werden. Ganz besonders kommt es dabei darauf an, die Abstände dieser Netzwerkknotenpunkte festzulegen. Wir haben das seinerzeit im Blauen Band in Sachsen-Anhalt, das wir bearbeitet haben, entwickelt. Und zwar eine Kombination aus nautischen Abständen, die der Kanute ruhigen Gewissens gut pro Tag bewältigen kann, Etappen, die ein Hausbootfahrer bewältigen kann, Etappen, die auch ein Segelboot, was unter Maschine überführt wird, bewältigen kann. Diese Abstände übereinander gelagert mit den touristischen Netzwerkknotenpunkten an Land und diese beiden Netzwerke übereinander gelagert, das sind nach unserem Verständnis die wassertouristischen räumlichen Netzwerke, die erforderlich wären. Wichtig dabei ist aus unserer Sicht die Einbeziehung der Kommunen. Ohne die Mitarbeit, ohne die Basis letztlich der kommunalen Flächen am Wasser, der Wasserfronten würde sich ein solches Netzwerk nicht aufbauen lassen. Insofern ist es hier wichtig, Wasserfrontentwicklung im kommunalen Bereich zu entwickeln, eine entsprechende Studie läuft derzeit bei uns in der Forschungsgruppe.

Der dritte Bereich wäre die internationale Beschilderung und Leitsysteme: Hier geht es aus unserer Sicht darum, auf zukünftige Bedarfe zu schauen, das heißt, die EU-Vernetzung, wenn der Wassertourismus nicht ein deutsches Phänomen bleiben soll, sondern ein EU-Phänomen. Die Ost-Westverbindung, die Nord-Südverbindung in Europa sind im Binnenland sehr gut und wir haben jetzt schon viele Touristen, die durch Deutschland fahren in Nord-Süd und West-Ost-Richtung, so dass also ein solches Leit- und Informationssystem diesen EU-Standards gerecht werden sollte. Unsere Empfehlung geht dahin, einen Piktogrammatalog, den die PIANC, also die ständige Konferenz der Schifffahrtkongresse in Brüssel erarbeitet hat, zu benutzen. Das sind abgestimmte Piktogramme, die bereits in einigen europäischen Ländern mit Erfolg verwendet werden. So etwas könnte auf regionale Basisschilder aufgebracht werden, das hätte den Vorteil, dass hier eine EU-einheitliche Leit-, Beschilderungs- und Informationsbasis geschaffen würde und es ist Kostenneutralität gewährleistet, da die Nutzung dieser Piktogramme ohne Lizenz- oder Zertifizierungsgebühren möglich ist. Würden diese durch andere Systeme entstehen, alternative Systeme, würde das gerade für viele Kleinst- oder Nebenerwerbe, die im Wassertourismus tätig sind, zu einem Überlebensfaktor werden.

Der letzte Punkt wäre die Vereinfachung von Rahmenbedingungen und die eben schon angesprochene Integration in EU-Standards. Wir könnten uns vorstellen und würden es sehr begrüßen, gerade um investive und betriebliche Aktivitäten im Wassertourismus zu fördern, wenn viele planungsrechtliche, betriebsrechtliche und auch umweltrechtliche Rahmenbedingungen erleichtert würden. Wir könnten uns hier vorstellen, dass ein vielleicht zunächst 3-jähriges Investitionsprogramm zur Schaffung erleichternder Bedingungen gerade für Kleinst-, Neben- und KNU-Betriebe, die sich in diesem Bereich, in diesem Markt engagieren wollen, angelegt wird. Angleichung an EU-Standards habe ich angesprochen, hier geht es also darum, auch im Bereich der technischen Spezifik, Anlegestellen, Dimensionierung, Größen, Kapazitäten, Ver- und Entsorgungsstandards und vieles andere mehr auf EU-Ebene abzustimmen, um hier die Zusammenführung und die Befahrbarkeit durch die europäischen Regionen sicherzustellen. Vielen Dank.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Vielen Dank auch Ihnen, Herr Prof. Haass. Wir gehen nun von der Wissenschaft zur Wirtschaft. Als nächstes hat Herr Claus-Ehlert Meyer vom Deutschen Boots- und Schiffbauerverband das Wort.

Claus-Ehlert Meyer (Deutscher Boots- und Schiffbauerverband): Meine sehr geehrten Damen und Herren, Herr Vorsitzender, ich versuche mich kurz zu fassen. Wir haben keine schriftliche Stellungnahme abgegeben und das hat zwei Gründe. Der eine Grund ist der, dass ich momentan ein aktiver Wassersporttourist bin, ich bin nämlich mit meinem Boot unterwegs und bin heute morgen für diese Sitzung aus Kopenhagen hergefliegen und fliege heute Abend wieder zurück. Und in der Zeit vor meinem Urlaub habe ich es nicht mehr geschafft etwas zu schreiben und ich fand es auch überflüssig, nachdem ich die Stellungnahme des Deutschen Seglerverbandes gelesen habe, der wir uns als Verband voll und ganz anschließen.

Der Deutsche Boots- und Schiffbauerverband vertritt das produzierende Handwerk in dieser Sektion und die dazugehörigen 430 Betriebe in Deutschland. Ich schließe mich im Großen und Ganzen dem an, was die Vorredner gesagt haben. Ein Punkt liegt mir am Herzen, die Führerscheine. Ich weiß nicht, wie weit Sie mit dem System der Führerscheine für Boote in Deutschland vertraut sind. Ich

mache das an einem ganz kurzen Beispiel klar: Ich selber segle seit ungefähr 34 Jahren. Ich bin auf dem Atlantik gewesen, auf dem Pazifik, ich habe die Nordseewoche gewonnen, 25 Jahre aktiv Regatta gesegelt, ich habe den Sportbootführerschein „See“, ich habe einen A-Schein, einen BR-Schein, einen BK-Schein und wollte einmal die Brandenburger Gewässer befahren. Ich musste feststellen, dass ich das nicht darf und habe mir daraufhin in Frankreich ein Hausboot gemietet - und nicht nur mir geht es so. Da liegt meiner Meinung nach das Hauptproblem. Wir müssen den Zugang zu den wunderschönen deutschen Gewässern erleichtern. Wenn die Kunden, die Touristen, kommen, dann regelt sich meiner Meinung nach die Infrastruktur von ganz alleine.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Herr Meyer, Sie werden im weiteren Verlauf der Anhörung noch die Gelegenheit haben, sich zur wirtschaftlichen Bedeutung Ihres Verbandes zu äußern. Ich gebe das Wort dann gleich weiter an Frau Katrin Reiche-Kurz vom Tourismusverein Berlin, Köpenick-Treptow e.V.

Katrin Reiche-Kurz (Tourismusverein Berlin, Köpenick-Treptow e.V.): Ich bedanke mich, dass wir hier sein können. Hier spricht jetzt eine Touristikerin von der Basis. Ich möchte heute etwas vorstellen, was ganz wesentlich für die Tourismusentwicklung ist, ein touristisches Informations- und Hinweissystem, was wir gerne im Wassertourismus mit dem Symbol „Gelbe Welle“ versehen möchten. In der im Mai 2003 erschienenen Studie Wassertourismus in Deutschland, nannte man die „Gelbe Welle“ als best-practice-Beispiel und die Umsetzung wird für viele Regionen eine wirtschaftliche Belebung bedeuten. Das fordert natürlich Voraussetzungen. Diese Voraussetzungen sind die Schaffung von Anlegemöglichkeiten kommunal und privatwirtschaftlich und die optische Kennzeichnung dieser. Unter diesem Anforderungsprofil wurde das wassertouristische Informations- und Hinweissystem von uns entwickelt, das symbolisch durch die „Gelbe Welle“ dargestellt wird. Es ist weithin sichtbar und signalisiert dem Wassertouristen, dass er als Gast willkommen ist. Das Symbol gibt Auskunft über Standort und in einer Piktogrammeiste, die EU-Standard hat, Hinweise auf Sehenswürdigkeiten und Serviceleistungen. Die „Gelbe Welle“ steht für Gastlichkeit, Freizeit und Erholung, aber vor allem für Nachhaltigkeit und Umweltschutz, sie erfüllt eine ökologische Funktion. Der Informationsgehalt verhindert durch unnötigen Suchverkehr bedingte Uferzerstörung, Müllentsorgung wird damit entgegengewirkt und die Sicherheit und Leichtigkeit auf dem Wasser wird gefördert. Sie steht für Qualität durch Einhaltung von Mindestvoraussetzungen, die bei Nichteinhaltung zur Aberkennung führen kann. Die „Gelbe Welle“ ist zusammen mit der Piktogrammeiste durch ihr einzigartiges Symbol prädestiniert für den hohen Wiedererkennungswert und die hohe Allgemeingültigkeit europaweit. Ihr Corporate Design ist markenrechtlich geschützt und vorgegeben in Form, Farbe und Größe und man benötigt keine Baugenehmigung. Sie steht deutschlandweit für den touristischen Anspruch, die Umsetzung eines einheitlichen Systems zu Wasser zu realisieren. Bis heute sind die Standorte der „Gelben Welle“ zur überlegten Tourenplanung geworden, die sich Interessierte über die Internetadresse www.gelbe-welle.de abfragen können. Gegenseitige Verlinkung findet natürlich auch von den Basisstandorten der Touristiker zu den Anbietern statt. Sie steht aber auch für Wirtschaftlichkeit. Der Tagesbesucher gibt im Durchschnitt 35 Euro pro Tag für den täglichen Eigenbedarf aus, ohne Berücksichtigung der Charterkosten.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Frau Reiche-Kurz, Sie haben uns wirklich eine hervorragende schriftliche Unterlage geliefert und ich möchte mich bei Ihnen auch herzlich bedanken. Haben Sie über diese schriftlichen Ausführungen hinaus noch etwas hinzuzufügen, dann würde ich Sie bitten, dies gleich zu tun.

Katrin Reiche-Kurz (Tourismusverein Berlin, Köpenick-Treptow e.V.): Dieses Informations- und Hinweissystem haben wir auch schon zu einem echten wassertouristischen Leitsystem entwickelt. Und zwar haben wir das im vergangenen Jahr im Rahmen einer Studie gemacht. Diese Studie wurde durch Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) ermöglicht und wird in acht Berliner Wasserbezirken vorgestellt. Dieses Hinweissystem ist natürlich zum Themenjahr 2004 - Deutsche Zentrale für Tourismus Faszination Wasser, Meere und Flüsse - sehr passend und steht inzwischen in sieben Bundesländern an 121 Standorten. Wir bemühen uns ein europaweites Netzwerk zu schaffen. Wir haben zum Beispiel auch schon bei dem EU-Projekt „baltic-bridge“ dieses Projekt präsentiert und ein positives feedback auch von Polen bekommen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Juni 2002 eine Empfehlung an die Bundesländer gegeben, dieses Informationssystem doch zu nutzen. Ein gesamter Vorschlag wurde auch im Bundesländer-Ausschuss schon vorgestellt. Wir können dieses System, und das ist ganz wichtig, kombinieren mit den Logos des Deutschen Seglerverbandes, des Deutschen Kanusportverbandes und mit weiteren Logos und Piktogrammen versehen. Wir danken allen, die uns auf diesem Weg begleitet haben und wir möchten natürlich, dass die deutschen Wassersportreviere und Wasserstraßen diesem Bedarf gerecht werden, wie es zum Beispiel auch bei den Autobahnen ist. Auch im Straßennetz wer-

den die Hinweis- und Informationsschilder dazu genutzt, zu informieren, was den Gast in welcher Region erwartet. Das ganze möchten wir als Touristiker natürlich auch im wassertouristischen Bereich verwirklicht sehen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Frau Reiche-Kurz, auch für die Kürze. Dann darf ich abschließend das Wort an Herrn Holger Wesemüller vom WWF Deutschland geben.

Holger Wesemüller (WWF Deutschland): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Gäste und Experten. Ich bedanke mich herzlich für die Einladung und dass wir hier in diesem Ausschuss das Wort an Sie richten können und auch eben den Naturschutz bei dieser wichtigen Angelegenheit, den Wassertourismus zu stärken, mit vertreten können. WWF als internationale Naturschutzorganisation brauche ich Ihnen hier nicht näher zu erläutern. Ich möchte bezüglich des Antrages im Bundestag ausdrücklich unterstreichen, dass wir das darin zum Ausdruck kommende Anliegen, den Wassertourismus in Deutschland zu entwickeln und zu stärken, voll verstehen und im Grundsatz durchaus unterstützen. Doch wir möchten seitens WWF und wie auch seitens anderer Umweltverbände mit Nachdruck darauf hinweisen, dass hierzu in viel stärkerem Maße als bisher in dem Antrag erkennbar, die Aspekte der Natur und des Naturschutzes einfließen und berücksichtigt werden müssen. Erst dann werden wir, Herr Vorsitzender, auch ein klares Ja zu diesem Antrag sagen können. Das Wie, also wie die Förderung und Umsetzung des Wassertourismus vonstatten gehen soll, ist eindeutig und klar erkennbar auch mit der Umweltkomponente zu verbinden. Dies fehlt hier bisher weitgehend. Ein derart ergänzender Antrag wäre aus unserer Sicht voll unterstützenswert. Deswegen möchte ich auch ergänzend zu unserer Ihnen vorliegenden Stellungnahme heute hier noch einige zusätzliche Hinweise geben, die im Vergleich zu den bisherigen Beiträgen der Experten das Thema Umwelt stärker in den Vordergrund rücken. Im Übrigen sehe ich, anders als ein Experte es hier schon genannt hat, den Wassersport heute ganzjährig. Gerade die Surfer, ich sehe das selbst auf der Nordsee, sind auch im Winterhalbjahr aktiv und zu erwähnen ist auch das Eissegeln. Dies lässt uns letztlich darauf schließen, Wassersport gibt es auch in Deutschland das ganze Jahr über, natürlich in unterschiedlicher Intensität. Die meisten Wassersportaktivitäten finden selbstverständlich im Sommerhalbjahr statt.

Wir gehen davon aus, dass Wassertourismus und Naturschutz sich gut miteinander vereinbaren lassen, wenn entsprechende Naturschutzstandards berücksichtigt werden. Naturschutz bedeutet nämlich auch landschaftliche Qualitätssicherung- und -verbesserung. Daran ist uns als Wassersportler, ich segle schon über 35 Jahre und kenne mich auch einigermaßen mit der Entwicklung aus, von der Wassersportseite und von der Naturschutzseite gleichermaßen gelegen. Deswegen arbeiten wir auch viel mit dem Deutschen Motoryachtverband, dem Deutschen Seglerverband und mit vielen örtlichen Wassersportvereinen und auch Landesseglerverbänden usw. zusammen.

Ich möchte ein paar Thesen in den Raum stellen: Grundsätzlich sind unserer Meinung nach die von Muskelkraft und auch von windbetriebenen Wassersportarten naturverträglicher als motorbetriebene. Sie weisen in der Regel ein geringeres Störpotenzial auf und da spielen natürlich auch Umweltschutzaspekte eine wichtige Rolle.

Zweite These: In Schutzgebieten muss dem Naturschutz weiterhin Vorrang gebühren. Für solche Gebiete und grundsätzlich auch für sensible Bereiche sind Befahrensregelungen und/oder Befahrensempfehlungen zu geben bzw. je nach Gebiet oder Bereich auch detailliertere Vorschläge auszuarbeiten, Ge- und Verbote, räumlich und zeitlich, sind in vielen Fällen unverzichtbar.

Drittens: Zur Konfliktminimierung zwischen beiden Seiten tragen Kooperationen, Aufklärung und Information – wie bereits erwähnt worden ist – bei. Diese sind zu fördern. WWF und andere zeigen erfolgreiche Beispiele, zum Beispiel hier in der Nähe Naturpark Uckermärkische Seen mit dem Kanuwanderleitsystem, die Zusammenarbeit an der Küste im Greifswalder Bodden oder letztlich auch in dem großen Wattenmeerbereich, wo wir früher nur gegeneinander und heute viel mehr miteinander arbeiten und auch wirklich wachsendes Verständnis für einander bekommen. Diese freiwilligen Vereinbarungen sind auch nach Auffassung von WWF dem Ordnungsrecht vorzuziehen. Ich möchte hier, neu auch für mich, das von Herrn Tracht genannte Beispiel des Nothafens Darsehort im Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft als einen Konfliktfall anführen, wo Kommune, Landesseglerverband und WWF und sogar das Land an einem Strang ziehen, aber nur in der Theorie. Trotz Akzeptanz, selbst auf landes- und bundespolitischer Ebene, ist bisher der Knoten weder unter den CDU-geführten noch den SPD-geführten Regierungen durchgeschlagen worden. Das gilt auf Landes- und auf Bundesebene. Also ein Etappenhafen, dieses Detail wollte ich hier mit einbringen, zwischen Rostock und Stralsund macht Sinn, das sage ich auch als Wassersportler, er darf nur nicht gegen die Natur eingerichtet werden. Also am Darß, wo immer gebaggert werden muss und dies sehr teuer ist,

hat das keinen Zweck, da sind wir uns sogar mit dem Seglerverband usw. einig. Deswegen habe ich dieses Detail benannt. Ein neuer Impuls durch den Bundestag könnte hier den Erfolg bringen, zumal der Bund bei einer Insel-Hafen-Lösung etwa vor Prerow künftig die jährlichen Baggerkosten sparen würde, die mindestens 100 000 Euro betragen. Das wäre ein gutes Beispiel infrastruktureller Förderung des Wassertourismus im Einklang mit der Natur. Gerne beantworte ich Ihnen hierzu noch weitere Fragen, wenn Sie an Details interessiert sind. Das war ein Detail für Infrastruktur.

Viertens: Wir sind für einen bundesweiten Wasserwanderwegeplan, wie ihn auch Herr Burgbacher im Bundestag ins Spiel gebracht hat, in dem der Naturschutz jedoch auch seinen Stellenwert bekommen muss.

Fünftens: Bei der Schaffung wassergebundener Infrastruktur ist darauf zu achten, dass Wachstum hier auch steigendes Konfliktpotenzial bedeuten kann. Deswegen muss in der Regel die Nutzung, Ergänzung mit Qualitätsverbesserung und Vernetzung vorhandener Infrastruktur Vorrang vor der Neuschaffung haben. Eine Ausnahme wäre allerdings Darsehort.

Sechstens: Die Förderung des Wassertourismus könnte zum Beispiel auch aus öffentlichen Aufwendungen an Wasserstraßen durch Umverteilung von Mitteln erfolgen. Das nenne ich ein klares Beispiel, was sicherlich manchen anderen Experten hier im etwas anderen Licht erscheinen wird. Unseres Erachtens könnten Wasserstraßen, bei denen wir ohne nennenswerten gewerblichen Verkehr auskommen, wo quasi nichts passiert, auch eine Rückstufung von Bundes- und Landeswasserstraßen vornehmen oder auch Ausbaustandards und Unterhaltung dort zurückfahren. Das wäre überall dort möglich, wo Berufsschiffahrt nicht stattfindet oder so gut wie nicht stattfindet, und wo vor allem eine touristische Nutzung vorhanden ist. Da könnte man eine ganze Menge Geld sparen, zum Beispiel auch im Naturpark Uckermärkische Seen, die obere Havel-Wasser-Straße. Dies spart dem Bund Kosten, die freiwerdenden Mittel könnten entsprechend umgewidmet werden, etwa für die Förderung eines naturverträglichen Wassertourismus. Um es noch klarer zu sagen: für uns ist ein Ausbau unserer Gewässer für den Wassersport nicht hinnehmbar, ständiges Baggern für den Wassersport ist für uns wirklich nicht machbar.

Eine letzte These: Für alle Aktivitäten, den Wassertourismus zu stärken, gilt aus Sicht des WWF, ihn umwelt- und naturverträglich zu gestalten und auch zu lenken. In diesem Sinne begrüßen wir auch entsprechende Leitsysteme. Die zehn goldenen Regeln sind ja ein Leitsystem, was wir schon vor gut 20 Jahren gemeinsam mit entwickelt haben, wobei eine der Aufgaben ist, auch die nicht organisierten Wassersportler, das sind rund 90 Prozent, hier mit einzubeziehen. Wie wir das hinbekommen können ist bestimmt noch eine Aufgabe an der wir in den nächsten zehn Jahren alles dransetzen. Also, Wassersport und Wassertourismus und Naturschutz wollen intakte Landschaften und um ein Zitat von Hermann Löns zu bringen: „Zukünftig wird es nicht mehr darauf ankommen, dass wir überall hinfahren können, sondern dass es sich lohnt, dort noch hinzukommen“. In diesem Sinne werden wir Naturschutzverbände gerne mitwirken und der WWF wünscht Ihrer Beratung ein entsprechendes Ergebnis.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Wesemüller. Meine Damen und Herren, die Sachverständigen haben das Wort genommen und haben zum Teil sehr Wichtiges, Richtiges und Zukunftsweisendes ausgeführt. Wir treten in die Diskussion, in die Fragerunde ein. Zunächst haben die einzelnen Obleute, jeweils Sprecher ihrer Fraktion für Tourismusfragen, das Wort. Ich beginne mit Frau Kollegen Irber von der SPD-Fraktion, bitte, Sie haben des Wort.

Brunhilde Irber (SPD): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Für uns ist der Wassertourismus äußerst wichtig als zusätzliches Angebot im Tourismus. Wir glauben, dass damit zumindest für den größten Teil der Touristen halbjährlich ein Angebot gemacht werden kann. Es liegt bisher ein Antrag der CDU/CSU-Fraktion zu diesem Thema vor. Unsere Fraktion hat sich entschlossen, erst nach der heutigen Anhörung einen Antrag zu erarbeiten, in den Ihre Vorschläge einfließen sollen. Aus diesem Grund möchte ich mich nur auf eine Frage beschränken. Ich möchte an alle Experten die generelle Frage stellen, wo Sie die größten Probleme sehen, die den Bund betreffen im Hinblick auf die Entwicklung des Wassertourismus. Gibt es über das bisher Gesagte hinaus noch Vorschläge, wo wir gemeinsam daran arbeiten könnten, um hier Verbesserungen zu erreichen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Ich möchte die Kollegen bitten, möglichst konkrete Fragen an die Sachverständigen zu richten. Herr Kollege Brähmig bitte.

Klaus Brähmig (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, Wasser kann Fluch und Segen sein. Fluch haben wir im vergangenen August in Mitteldeutschland durch das furchtbare Hochwasser erlebt und den Segen, den diskutieren wir heute. Ich darf mich auch im Namen unserer

Fraktion ganz herzlich für die Stellungnahmen bei Ihnen bedanken und kann Ihnen auch versichern, dass wir Ihre Gedanken und Überlegungen in unsere weitere Beratung mit einfließen lassen. Ich will jetzt gar nicht auf unseren Unions-Antrag eingehen, der sollte letztendlich für die weitere Diskussion ein Angebot sein. Ich glaube auch feststellen zu dürfen, wenn ich mir alles was an Material hier und heute auf dem Tisch liegt, ansehe, dass wir kaum noch Erkenntnisprobleme haben. Ich denke, dass wir eher einen langen Weg der Umsetzung vor uns haben.

Erlauben Sie mir deswegen fünf ganz kurze Fragen zu stellen. Die erste Frage geht an den ADAC. Wie findet Ihrer Meinung nach, heute ist der Bundesverkehrswegeplan durch das Kabinett gegangen, das Thema Wassersport, Wasserstraßen in diesem Bundesverkehrswegeplan entsprechend seinem Stellenwert Niederschlag: Kann man hier entsprechend noch auf das eine oder andere in der parlamentarischen Beratung bis zum Herbst einwirken.

Eine zweite Frage an Herrn Prof. Haass zum Thema EU-Osterweiterung. Ich denke, hier sollte noch viel stärker kommuniziert werden, denn der Wassersport in seinen vielfältigen Möglichkeiten macht natürlich nur Sinn, wenn ich zum Beispiel in Holland auf ein Schiff steigen kann und vielleicht in Prag oder Polen wieder aussteigen kann.

Eine Frage an Herrn Tracht: Macht es aus Ihrer Sicht Sinn, im Bundeshaushalt einen eigenen Titel für das Thema Wassersport und der dazugehörigen Infrastruktur vorzusehen?

Eine Frage an Frau Gretzschel und Herrn Krutzke hinsichtlich der Olympiabewerbung in Deutschland. Bringt das für das Thema Wassersport mit seinen vielfältigen Facetten, ob Kanu- oder Rudersport usw., auch für die Nachwuchsarbeit in Sportvereinen einen gewissen Schub?

Eine letzte Frage möchte ich an Frau Reiche-Kurz stellen bezüglich des Themas Vernetzung von Wassersport- und sonstigen Freizeitaktivitäten. Beispielsweise sinnvolle Verknüpfung mit Fahrradwegen und natürlich auch die Beschilderung in dem Spiegel der touristischen Beschilderung. Vielleicht, dass Sie hier noch einmal kurz auf diese Vernetzung eingehen können.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Kollege Brähmig, Frau Kollegin Kurth.

Undine Kurth (B 90/Die Grünen): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Auch Ihnen meine Damen und Herren Sachverständige erst einmal herzlichen Dank für die sehr kurze, präzise und dabei gut auf den Punkt gebrachte Darstellung der Situation. Ich glaube auch, dass es richtig ist, dass wir es weniger mit Erkenntnisdefiziten als vielmehr mit Umsetzungsdefiziten zu tun haben. Das sind sicher auch nicht nur unterschiedliche Auslegungen, die an manchen Punkten umstritten sind. Der Wassertourismus muss gerade als besonders naturverbundener Tourismus auch besonders sensibel darauf achten, genau sein Urlaubs- oder Erlebnisziel Natur zu schützen. Das, glaube ich, setze ich zu Recht voraus. Ich habe daher verständlicherweise auch als naturschutzpolitische Sprecherin meiner Fraktion Fragen, die in diese Richtung gehen.

Ich frage den Kanuverband, den Ruderverband und den Seglerverband, wie sich aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden gestaltet, ob es Monitoringinstrumente gibt, die wir in anderen Bereichen, wo es Planungskonflikte gibt beispielsweise bei Bauleitplanungen oder ähnlichen Vorhaben, auch haben, ob Sie auch solche Monitoringsysteme anwenden? Speziell noch einmal eine Frage, wie sich Ihre Zusammenarbeit mit den Tourismusverbänden, den Landesmarketinggesellschaften gestaltet? Man hat manchmal den Eindruck, dass das, was Sie an Angebot einbringen können, noch nicht in ganzer Breite gewürdigt und aufgenommen wird in die Planung in den Landesmarketinggesellschaften.

Dann drei Fragen an den WWF, noch einmal zum Konfliktpotenzial zwischen Naturschutz und Wassersport. Gibt es ein Verzeichnis von Ausschlussgebieten, wo man aus Naturschutzsicht sagen muss, in diesen Gebieten kann eine Befahrung nicht stattfinden? Auch an Sie die Frage, welche Instrumente zur Konfliktlösung seitens der Umweltverbände entwickelt worden sind und wie sehen Sie die Zusammenarbeit mit den Wassersportvereinen?

Dann habe ich noch eine Frage an Herrn Prof. Haass: Welche Art von Infrastrukturausbau meinen Sie detailliert? Ich kann mir vorstellen, dass Sie andere Maßnahmen meinen als die, die für große Binnenschiffahrtsmaßnahmen geplant sind, denn letztendlich haben wir nur noch 10 Prozent nicht ausgebaute Fließgewässer. Da denke ich, ist das Potenzial, was Sie in Ihren Darstellungen anmahnen, so sehr groß nicht. Also welche Art von Infrastrukturausbau meinen Sie?

Dann noch eine letzte Frage zur Befahrensregelung. Es ist sicher richtig, dass ein möglichst unkomplizierter Zugang zu unseren Gewässern geschaffen wird, damit möglichst viele Touristen sich daran erfreuen können und hier der Tourismuswirtschaft ein ordentliches Geschäft ermöglicht wird. Aber viele derer, die zum ersten Mal auf dem Wasser unterwegs sind, können einfach viele Regelungen nicht kennen. Wo darf ich nicht stören, was kann passieren, wie muss ich mich verhalten? Wo sind die Grenzlinien um zu sagen, es bedarf keines Führerscheins? Es ist sicher sehr erquicklich, wenn das so geht. Ich kann mir auch vorstellen, dass es große Bereiche gibt, wo das berechtigt ist, aber wo ist die Grenzlinie? Man kann nicht voraussetzen, dass sich jeder auf dem Wasser richtig verhält. Vielen Dank.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Vielen Dank Frau Kollegin Kurth, Herr Kollege Burgbacher.

Ernst Burgbacher (FDP): Auch ich möchte mich zunächst ganz herzlich bei den Experten bedanken, das war wirklich hoch interessant und bringt uns allen viele Anregungen. Ich möchte an dem Punkt anknüpfen, an dem Kollegin Kurth gerade aufgehört hat. Das Thema Führerschein scheint mir ein Zentrales zu sein, ich glaube, wir müssen fast eine extra Anhörung dazu machen. Herr Meyer, Sie sind weit gegangen, Sie sagen, als Segler und Sportler könnten wir vieles weglassen. Ich komme von der Nähe des Bodensees. Sie wissen alle, der Bodensee hat ein ganz eigenes Schifferpatent, das ich haben muss, um darauf fahren zu dürfen.

Zweiter Punkt: Es wurde von Verschiedenen die Infrastrukturvernetzung angesprochen. Ich habe mir jedes Mal bei der Lektüre Ihrer Stellungnahmen dazu geschrieben, wer soll es eigentlich machen. Ich gehe nicht davon aus, dass wir da eine Vernetzung haben, in der wir vorschreiben, wo die Gaststätten sein sollen. Hier sind wir daher schon bei der Frage der Zusammenarbeit zwischen öffentlicher und privater Hand. Ich denke, ein großer Teil der Infrastruktur wird privat sein, es wird sich um private Investitionen handeln und sie werden auch privat betrieben sein. Meine Frage an Frau Eibl und Herrn Haass: Wie hat man sich das vorzustellen?

Die nächste Frage geht an Herrn Clausing: Sie haben von 592 Einzelregelungen gesprochen, was die Befahrensregelungen anbetrifft. Würden Sie sich in der Lage fühlen, mir zu sagen, was dort alles weggelassen kann. Aber es ist natürlich immer schwierig, konkret zu sagen, was brauchen wir eigentlich, nicht was kann hier weg. Wenn Sie uns hier konkrete Dinge nennen könnten. Das kann sicher nicht heute erfolgen, aber die Frage ist, wären Sie dazu imstande konkret zu nennen, was weg kann?

Letzter Punkt, und der scheint mir schon sehr interessant. Frau Reiche-Kurz, Sie haben in dem neuen Papier, was wir noch bekommen haben, abschließend gesagt, das haben Sie heute seltsamerweise nicht gesagt, dass Sie 100 000 Euro aus dem Bundeshaushalt wollen, um den Lizenzvertrag für die Gelbe Welle zu übernehmen. Ihr Nachbar zur Rechten, Herr Prof. Haass, schreibt in seiner Stellungnahme, was er heute interessanterweise auch nicht gesagt hat, dass er die Gelbe Welle überhaupt nicht will, sondern ein anderes System möchte. Das halte ich nun auch schon für interessant. Verschiedene Experten haben von der internationalen Vernetzung, auch europaweiten Vernetzung, geredet. Herr Haass, wenn ich Sie richtig verstehe, sagen Sie, die Gelbe Welle ist eigentlich dazu nicht geeignet, sondern wir sollten uns an ein bestehendes europäisches System anschließen. Da hätten ich von Ihnen beiden auch noch einmal etwas nähere Auskünfte. Danke schön.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke, Herr Kollege Burgbacher. Frau Kollegin Faße möchte noch einige Detailfragen anschließen, die ich der Verständigkeit halber zulassen möchte. Wir kommen dann zur ersten Beantwortungsrunde kommen.

Annette Faße (SPD): Danke Herr Vorsitzender. Ich möchte den ADAC, die Vertreterin der Gelben Welle und Herrn Prof. Haass von der Hochschule fragen, welche Informationsthematik man noch einmal aufnehmen kann vom Kollegen Burgbacher. Es wird auf das Internet hingewiesen, es wird auf ein Wasserhandbuch und eine Wasserkarte hingewiesen, der ADAC schreibt, er ist dabei, ein Informationssystem aufzubauen. Wir haben die Gelbe Welle, die die einen wollen und gefördert haben wollen. Herr Haass sagt, wir wollen sie gar nicht mehr haben, das erübrigt sich eigentlich. Von daher ist es für mich etwas verwirrend und ich hätte gerne ADAC, Gelbe Welle und Hochschule noch einmal danach gefragt, wenn wir so ein Wirrwarr haben, wie könnte man dies vielleicht konzentrieren.

Nächster Punkt ist ähnlich, die Regelwerke. Ich würde den Kanuverband und ADAC fragen, was machen Sie selber für Vorschläge, was man in Ihrem Bereich verändern und vereinfachen könnte, nicht bei anderen sondern bei sich selber. Das wäre für uns sehr dienlich.

Die Frage der Koordinierungsstelle spielt in der Untersuchung wie auch in Ihren Forderungen immer wieder eine Rolle. Wo könnte sie denn angesiedelt sein? Wenn wir sie irgendwie für sinnvoll betrachten, ist ja die Frage, geben wir das an den Deutschen Tourismusverband (DTV), die Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT) oder an die Hochschule, die auch bereit ist? Das kostet uns natürlich Geld, aber das ist eine andere Frage. Kann das nicht auch innerhalb des Ministeriums geregelt werden, da haben wir für Radwege die Koordinierungsstelle ja auch im Ministerium angesiedelt. Ich hätte gerne von denen, die die Koordinierungsstelle gerne hätten, noch einmal Auskunft darüber. Die Erweiterung sehe ich auch noch ein ganzes Stück weiter. Was heute an Thema fehlt sind Flusskreuzfahrt, Kreuzfahrtschiffahrt, alles das gehört auch dazu. Und wenn wir es dann schon erweitern, frage ich, wo ist diese Ansiedelung wirklich sinnvoll?

Ich möchte auch noch einmal die Schleusenfrage der Segler und Kanuten ansprechen. Alle sind sich einig, keine Vignette, das kostet ja auch Geld. Das nächste ist, führt bitte auch Abgaben anderer Art nicht ein. Aber es steht bei vielen die Forderung dahinter, dass wir weiter Personal auf den Schleusen vorhalten. Wir sind aber als Bund dabei, dieses nur zu machen, wenn es sein muss, also wenn es technisch nicht anders zu regeln ist. Wenn Sie jetzt erwarten, dass der Bund aus touristischen Gründen die Schleusenwärterregelung an der einen oder anderen Stelle belässt, frage ich Sie ernsthaft danach, ob Sie dann erwarten, dass der Bund das beispielsweise für den Wassersporttourismus bezahlt, wenn wir dies aus Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch anders lösen können. Es gibt in Schweden Versuche, das privat zu regeln. Ich weiß nicht, wie Sie dazu stehen, aber das hätte ich gerne von den Seglern beantwortet.

Herr Süß, Sie haben einen Punkt angesprochen, der die offshore-Windkraftanlagen betrifft, und zwar die Entfernung von 700 Metern zwischen den einzelnen Anlagen. Dort gebe es einen Konflikt, da die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sagt, dass dazwischen nicht gefahren werden darf. Ich kenne dieses Thema von den Fischern, aber dass es auch für Segler gilt, wusste ich nicht. Vielleicht können Sie noch einmal begründen, warum Sie das Gefahrenpotenzial für Segler nicht sehen.

Die Charterscheinregelung, ich sage das einmal so klar und deutlich an dieser Stelle, wird uns noch weiter beschäftigen, das ist richtig. Die Auswertung muss konsequent erfolgen und die Sicherheit will keiner in Gefahr bringen. Aber die Frage an diejenigen ist, die sich kritisch geäußert haben, also die Segler und der Kanuverband besonders kritisch, wenn wir mit Ihnen gemeinsam darüber reden, wo wir erweitern können, in welchen Gebieten wir erweitern können, ob Sie sich solch eine Zusammenarbeit an dieser Stelle vorstellen können?

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke, Frau Kollegin Faße. Wir kommen nun zur Antwortrunde. Wir beginnen jetzt von der anderen Seite her. Herr Wesemüller, Sie haben als Erster das Wort. Ich möchte die Sachverständigen bitten, kurz und prägnant zu antworten.

Holger Wesemüller (WWF Deutschland): Es waren im Wesentlichen Fragen von Frau Kurth.

Zusammenarbeit mit Wassersportverbänden, ich fange von hinten an: Ich kann nur sagen, dass seitens WWF und auch vieler Naturschutzverbände es zum täglichen Leben gehört, mit denjenigen, die Interessen an der Natur haben, auch zusammenzuarbeiten. Es gibt dabei die Zusammenarbeit auf Bundesebene, zum Beispiel mit dem Deutschen Seglerverband seit Jahrzehnten. Die ist immer besser geworden, aber trotzdem nicht konfliktfrei, das gehört jedoch dazu. Wir gehen die Dinge heute offen an. Dann gibt es aber auch Kooperationen auf Landesebene, beispielsweise mit dem Landesseglerverband, aber auch auf lokaler und regionaler Ebene bis hin zu Kooperationen mit einzelnen Wassersportvereinen je nach Gebiet, zwischen Bund, NABU, WWF mal gemeinsam und mal einzeln mit am Wassertourismus/Wassersport Interessierten. Auch nicht nur mit den Vereinen, sondern auch mit Kommunen und anderen, die dort interessiert sind. Diese führen wir zusammen, so dass so zu sagen alle Interessierten an einen Tisch kommen und Lösungen erarbeiten. Zum Beispiel für den Greifswalder Bodden und Strela Sund, wo wir jetzt im Herbst alle zusammenkommen werden und eine Vereinbarung mit Anglern, Seglern usw. machen, um das Gebiet gemeinsam naturverträglich nutzen zu können. Es ist heute unverzichtbar, dass wir das tun und ich glaube, wir sind auf einem guten Weg dorthin und das sollte weiter gestärkt und gefördert werden. Gute Beispiele geben mir auch Mut, es dann zu leben. Aber es ist wie in der Familie oder sonst im Leben, es gibt überall auch einmal „Schwarze Schafe“ und daher ist es wichtig, dass wir das durchgängig als Prinzip haben. Da bin ich zum Beispiel auch dem Deutschen Seglerverband dankbar, da auf einzelne Heißsporne einzuwirken auf der Seite, genauso wie unsereiner das tut auf Naturschutzseite. Das möchte ich sagen, ist ganz wichtig für die Zukunft und sollten wir weiter pflegen und intensivieren.

Ein anderer Punkt war, Frau Kurth, Sie hatten Konfliktpotenziale angesprochen. Ich brauche jetzt nicht Wassersport- und Naturschutzkonfliktpotenziale aufzuzählen, Vogelwelt, flache Bachläufe oder Küste, das ist immer ganz unterschiedlich. Sie fragten konkret nach einem Verzeichnis von Ausschlussgebieten. Ich muss darauf hinweisen, wie es in der Bundesrepublik ist. Der Bund hat keine besondere Hoheit, wenn es um Naturschutz und Ausschlussgebiete geht, aber auf dem Wasser schon. Wir haben noch nicht einmal ein einheitliches Bundesnaturschutzsystem, sondern das ist alles länderweise geordnet. Wenn Sie sich an die Schwierigkeiten mit den sogenannten FFH-Gebieten erinnern, dann wissen Sie, dass wir dort immer noch am Üben sind, gemeinsam deutlich zu machen, wieviel Naturschutz ist nötig, wo ist Ausschluss zu bestimmter Zeit oder räumlich erforderlich. Man kann hier einmal so ein System aufbauen, ich denke, es werden nicht sehr viele sein. Es sind zum Teil räumlich gesehen relativ große Gebiete, wenn beispielsweise die Zugzeit der Vögel ist oder Mauserzeit, also Gefiederwechsel. Ich nehme ein Beispiel von der Küste, Brandgansmauserplätze im Wattenmeerbereich. Dort können die Vögel während dieser Zeit nicht fliegen, sie sind auf die Driftfunktion der Priele angewiesen und wenn sie darin gestört werden kommen sie in Not und können nicht genug Nahrung zu sich nehmen, sie sind unter Stress. Das ist aber inzwischen vor Ort in der Region auch vom Wassersport anerkannt, diese Gebiete werden dann touristisch nicht genutzt. Das ist ein riesiger Erfolg. Ich möchte auch sagen, dass wir hier auf freiwillige Vereinbarungen setzen. Aber in solchen international wichtigen Rastgebieten und Mausergebieten ist es auch schon wichtig, dass der Gesetzgeber entsprechende Verordnungen erlässt. Ausschlussgebiete haben wir bisher leider nicht, aber ich hielte es für sinnvoll, dass dieses auch gefördert wird, damit wir alle wissen woran wir sind, wenn dieses oder jenes Gebiet auf dem Index steht, aha da fahre ich jetzt möglichst nicht hinein.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Wollen Sie noch eine Frage beantworten oder genügt es vorerst? Ich gebe dann das Wort weiter an Frau Reiche-Kurz, bitte Sie haben das Wort.

Katrin Reiche-Kurz (Tourismusverein Berlin, Köpenick-Treptow e.V.): Ich möchte gerne auf die Frage der Vernetzung aus zweierlei Sicht eingehen. Dieses Informations- und Hinweissystem Gelbe Welle haben wir mit drei Bundesländern als Vorreiter in einem gemeinsamen letter of intend im vergangenen Jahr bekannt gemacht. Das sind die Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin. Es ist inzwischen so, dass wir dieses in sieben Bundesländern auch schon eingeführt haben, natürlich noch nicht in einer sehr hohen Anzahl von Schildern. Die Touristiker sind aber sehr interessiert, schnellstmöglich deutschlandweit ein Hinweis- und Informationssystem zu haben, wo die Gäste geleitet werden. Die Vernetzung im anderen Sinne ist natürlich auch möglich mit dem wassertouristischen Leitsystem, was ich vorhin angesprochen habe, und was wir im Moment über eine Machbarkeitsstudie hier in Berlin gerade versuchen in den acht Berliner Wasserbezirken einzuführen und natürlich auch mit einem landseitigen Informationssystem. Auch da ist der Schritt in Berlin von unserer Seite aus gemacht worden. Berlin ist auch gerade dabei, landseitig Informations- und Touristensysteme einzuführen und auch da haben wir diese Vernetzung oder diese Schilder so gemacht, dass das möglich ist. Soviel zu dieser Frage.

Wir haben mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern bereits seit Ende des vorigen Jahres einen Lizenzvertrag abgeschlossen, deshalb komme ich jetzt auf das Thema Lizenzvertrag. Es wäre aus unserer Sicht dringend notwendig, wenn ein einheitliches Informations- und Leitsystem deutschlandweit eingeführt werden würde, natürlich nach Möglichkeit grenzüberschreitend also auch europaweit, dass man es miteinander verknüpfen kann. Aus diesem Grund ist die Erstellung einer Touren- und Routenplanung im Rahmen eines Marketingkonzeptes, so wie Mecklenburg-Vorpommern es macht, sinnvoll. Es ist für Deutschland auch erforderlich, dass das Leitsystem zum Beispiel gemeinsam vom Deutschen Tourismusverband oder ADAC vermarktet wird. Es ist sicherlich naheliegend, dass es vom Deutschen Tourismusverband gemacht wird, da die Vertreter des Tourismusverbandes das touristische Anliegen am ehesten nachvollziehen können. Das gemeinsame Marketing, darauf kommt es uns an.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Frau Reiche-Kurz. Das Wort hat nun Herr Claus-Ehlert Meyer vom Deutschen Boots- und Schiffbauerverband.

Claus-Ehlert Meyer (Deutscher Boots- und Schiffbauerverband): Mein Beispiel mit den Führerschein sollte im Grunde zeigen, dass nicht alles was wir haben besonders schlüssig ist. Wir als Verband sind nicht dafür, dass jeder Anfänger ohne Einweisung, ohne Schein überall fahren kann. Das ist nicht der Sinn. Doch auf den Gewässern, wo es bedenkenlos möglich ist, wo keine Berufsschiffahrt stattfindet, sollte man eine Lösung finden, dass langfristig Neulinge an den Wassersport, zum Beispiel am Hausboottourismus, herangeführt werden können. Im Übrigen müssen wir das nicht neu erfinden, das geht in Skandinavien, England, Irland, Frankreich, Holland und zum Teil in einigen Staaten in Nordamerika. Man kann auch ins Ausland gehen und abgucken. Wir beide tun das auch

regelmäßig. Wir haben eine internationale Vereinigung der maritimen Wirtschaftsverbände ICOMIA, da bin ich Vorsitzender vom sogenannten Inland Waterways Committee, dort wird genau über diese Fragen gesprochen, es gibt überall schon Lösungen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Also keine Wünsche an die Politik, um so besser. Ich bedanke mich und gebe das Wort gleich weiter an Herrn Süß vom Seglerverband.

Gerhard Phillip Süß (Deutscher Segler-Verband): Der Segelsport war in mehreren Punkten angesprochen worden. Thema Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden, das funktioniert mittlerweile gut und ich kann nicht viel hinzufügen zu dem, was Herr Wesemüller sagt. Vielleicht ein gutes Beispiel aus der Praxis: Wir haben eine ganze Reihe von Fördervereinen in Deutschland gegründet. Förderverein Müritzwasserstraße, Förderverein Finowkanal und weitere Fördervereine, die revierbezogen sind. Dort werden alle Interessen koordiniert und vor allen Dingen frühzeitig der Naturschutz mit eingebunden. Wir haben auf diesem Wege auch erreicht, dass die Infrastruktur entwickelt werden konnte. Es wurde zunächst ein Wunschkatalog von Ausbaumaßnahmen zusammengestellt, dann hat man das mit dem Naturschutz abgestimmt, mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, mit den anliegenden Kommunen und allen Beteiligten. Auf diese Art und Weise ist dann zum Schluss ein Katalog übrig geblieben, der auch umgesetzt werden konnte. Das Ergebnis kann man heute an diesen Wasserwegen besichtigen. Ein weiteres gutes Modell für die Konfliktlösungen im Bereich Naturschutz ist zum Beispiel die aktive Empfehlung von bestimmten Törns in sensiblen Gebieten. Wir haben festgestellt, dass der Verbraucher sehr gerne Törnempfehlungen annimmt, die wir natürlich so legen, dass dabei möglichst wenige Naturschutzbelange berührt werden. Wir erreichen damit einen großen Teil der Lenkung in diesem Bereich, müssen nicht regelnd eingreifen und müssen nicht staatliche Regelungen in Anspruch nehmen.

Was die Zusammenarbeit mit den Tourismus- und Landesmarketinggesellschaften angeht, von Frau Kurth kam die Frage, gibt es derzeit sehr viele Initiativen auf Länderebene zum Teil koordiniert von den Industrie- und Handelskammern, zum Teil initiiert von den Länderwirtschaftsministerien. Da passiert sehr viel. Es ist bisher noch nicht bundesweit koordiniert und da komme ich auf die Frage von Frau Irber zurück. Wenn Sie nach einer konkreten Maßnahme auf Bundesebene fragen, würde ich vorschlagen, hier tatsächlich an diese Koordinierungsstelle zu denken, die die vorhandene Zusammenarbeit in diesem Bereich auch personell und finanziell unterstützen könnte. Im Detail gibt es sehr viele Fragen, die hier zu lösen sind, die vorangebracht werden müssen, die aber auch in Einzelunterarbeitsgruppen dann angegangen werden können. Das jetzt im Einzelnen auszuführen würde zu weit führen aber die organisatorischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, das denke ich, hat hohe Priorität.

Ein Punkt, den Frau Faße ansprach, ist das Thema Schleusen und Personal auf den Schleusen. Wir als Seglerverband haben hier keine Forderungen gestellt. Wir waren bisher der Auffassung, dass ordentlich ausgebildete Schiffsführer auch mit Schleusen umgehen können, auch mit automatisierten Schleusen umgehen können. Es gibt aber dennoch Überlegungen, wenn man das touristisch betrachtet, hier durchaus an kreative Lösungen zu denken. Im Ausland funktioniert es, dass man da auch privatwirtschaftliche Lösungen findet. Es wird sicher schwierig sein, diese Fragestellung mit Bundespersonal zu lösen. Es sind Bundeseinrichtungen, jedenfalls an den Bundeswasserstraßen, da sind Detailprobleme zu lösen, das ist nicht ganz einfach. Da muss man sich mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zusammensetzen.

Thema offshore-Windparks, wir reden hier über eine Fläche etwa in der Größe des Saarlandes, die flächendeckend für den Wassertourismus gesperrt werden soll, weil dort gewerbliche Windkraftnutzung stattfinden soll. Um es ganz deutlich zu machen: Wir sind für die Windkraftnutzung, wir nutzen sie nämlich als Segler, wir sind aber dafür, dass man diese Wasserfläche nicht sperrt für den Wassersport. Diese Windkraftanlagen stehen im Schnitt 700 bis 800 Meter auseinander. Für einen ordentlich ausgebildeten Schiffsführer ist es kein Problem, zwischen zwei Punkten hindurchzufahren, die 700 Meter auseinanderliegen. Das machen wir jeden Tag unter Brücken hindurch. Wir haben bisher keinen plausiblen Grund erfahren, weshalb man diese riesigen Seeflächen für den Wassertourismus sperren will. Wir denken, dass gerade hier im Bereich der Zukunftsentwicklung die Grundsatzen jetzt gelöst werden müssen. Jetzt werden die Rahmenbedingungen festgelegt und es muss über dieses Thema gesprochen werden.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Herzlichen Dank Herr Süß. Ich gebe das Wort weiter an Herrn Prof. Haass.

Prof. Dr. H. Haass (Hochschule Anhalt, Forschungsgruppe Wassersport/Wassertourismus): Die erste Frage war nach den größten Problemen, die den Bund betreffen. Hier ist schon häufig diskutiert worden und ich erkenne zwei Richtungen. Die eine ist anfangen zu vermarkten, das was da ist und die andere Richtung wäre, erst einmal etwas zu entwickeln, um es dann zu vermarkten. Ich halte den zweiten Ansatz für wesentlich effektiver und sinnvoller, zunächst einmal eine ausreichende Basisinfrastruktur an den Gewässern zu entwickeln, die dann den Wassertourismus ermöglicht und nur dann, meine ich, haben wir auch etwas Konkretes in der Hand, was wir vermarkten können und zwar auch in Bild und nicht nur in Wort.

Der zweite Fragenkomplex ging zur Vernetzung EU und EU-Osterweiterung. Da erkennen wir durchaus recht kurzfristige Entwicklungen und wenn man dies auf den Binnenwasserstraßen beobachtet, da kann man deutlich sehen, gerade im Bereich Berlin, dass viele Wassersportler und Wassertouristen Richtung Oder fahren und auf der Ostsee Richtung Baltische Staaten. Diese Bewegungen finden schon statt und gerade im Binnenbereich werden sie noch mit Ausbau der Infrastruktur weiter intensiviert werden. Wie kann das passieren? Es gibt auf EU-Ebene schon eine ganze Anzahl von Arbeitsgruppen und Arbeitsgremien, die sich diesen Fragen widmen, also der Vernetzung des Wassertourismus. Ich denke nicht nur an die gewerbliche Schifffahrt, sondern an die individuellen Wassertouristen. Die ICOMIA wurde angesprochen, auch da gibt es eine internationale Arbeitsgruppe, die über EU hinausgeht, aber international den Ausbau der Infrastruktur, der Marinaanlagen und entsprechenden Infrastruktureinrichtungen bearbeitet und im europäischen Raum viele andere Gruppen mehr. Da meine ich, wäre es Aufgabe der Koordinierungsstelle, die auch angesprochen wurde, sich einzubinden, sich dort das Know-how anderer europäischer Regionen zu holen. Es sind viele genannt worden wie Frankreich, Niederlande, Italien, England, Irland usw. und dort auch die Verbindungen parallel zur Entwicklung in Deutschland schon frühzeitig herzustellen, um die Kompatibilität auf EU-Standard, die in einigen Jahren sicherlich notwendig sein wird, herzustellen.

Der dritte Fragenkomplex ging an die konkrete technische Infrastrukturausrüstung und den Ausbau. Hier stellen wir uns im Wesentlichen die Mitwirkung der Kommunen vor, denn diese Infrastrukturausstattungen, konkret Anlegestellen, Ein- und Auswärtsstellen, Bootskräne, Slipanlagen, technischer Service sind nötig. Das sind Anlagen, die im Bereich der kommunalen Wasserfronten liegen, da wo die Leute hin wollen. Wir haben in einer kleinen Untersuchung festgestellt, dass der Wassertourist vielleicht fünf, sechs, sieben Stunden auf dem Binnengewässer oder Fluss aushält und er möchte dann wieder in Städte rein. Er sucht dann einen Übernachtungsplatz, seinen Rastplatz im Bereich der Städte und weniger im Bereich der grünen Wiese. Die Landschaften möchte er sich im Vorbeifahren ansehen und nach dieser Zeit möchte er wieder städtisches Leben um sich herum haben. Das heißt, dass diese genannten Infrastrukturrpunkte im Bereich der kommunalen Wasserfronten zu liegen haben. Dort liegen auch in vielen Kommunen Brachflächen und eine Fülle von ganz unterschiedlichen kleinen und großen Potentialen, die genau hierfür genutzt werden können im Bereich von Flüssen, Kanälen, Talsperren, alle Gewässer, die wir im Binnenland und natürlich auch an den beiden Küsten haben. Hier sehen wir konkreten Bedarf im technischen Bereich. Ein Beispiel ist auch das Stichwort Schleusen, Schleusenmodernisierung. Es gibt viele Schleusen, die sehr alt sind. Sie sind damals gebaut worden im Hinblick auf die gewerbliche Schifffahrt. Sie werden heute mit der Sportschifffahrt zusammen genutzt und hier kann man gerade aus dem Vorbild anderer europäischer Staaten sehr gut lernen und könnte hier eine separierte, eine modernisierte Variante von Schleusen entwickeln.

Letzter Fragenkomplex ist das Stichwort Gelbe Welle. Wir halten es grundsätzlich für notwendig, ein Leit- und Informationssystem auf den Gewässern zu installieren. Wir haben auch konkrete Vorstellungen, was dieses System leisten können soll und muss und wie es in der Praxis organisiert sein sollte. Was wir auf alle Fälle nicht befürworten würden, wären Kosten, Lizenz- oder Zertifizierungskosten oder andere Kosten, die auf die Nutzer dieses Systems zukommen, denn der Großteil der Wassersportbetriebe sind Kleinstbetriebe oder Nebenerwerbe, wo jeder Euro wirklich ein Überlebensfaktor ist und wenn wir hier mit Gebühren an diese Unternehmen herantreten, dann werden wir dort zwangsweise sicherlich eine gewisse Selektion vornehmen. Wir würden damit in eine wassertouristische Zweiklassengesellschaft driften. Die kommerziellen oder kommunalen großen Unternehmen könnten sich auch finanziell in ein solches System einbinden, die kleinen Unternehmen, die Nebenerwerbe, die das nicht finanzieren können oder wollen, wären benachteiligt.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Herzlichen Dank Herr Professor Haass. Herr Dr. Krutzke.

Dr. Wolfgang Krutzke (Deutscher Ruderverband): Eine wesentliche Frage war die Olympiabewerbung. Reden wir nicht über das Vorbild, reden wir über Leipzig. Wir werden mit der Ausrichtung der Olympischen Spiele die neuen Seenplatten in der Lausitz und im Bereich Leipzig haben und versprechen uns sehr viel davon. An der entsprechenden Planung sind wir beteiligt.

Ein Stichwort zur Schleuse. Wir als muskelbetriebener Verband wollen keine neuen Schleusen, sondern wir brauchen an vielen Stellen nur die Möglichkeit der Umgehung auf dem Land – sprich mit Wägelchen. Auch das ist nicht immer vorhanden.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Dr. Krutzke. Herr Clausing.

Ulrich Clausing (Deutschen Kanu-Verband): Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden wurde schon angesprochen, sie ist sehr positiv in den letzten Jahren. Ich muss allerdings zugeben, es hat Anfang der 90iger bis Mitte der 90iger Jahre sehr heftige Konfrontationen gegeben. Diese Phase haben wir längst überwunden und sind mittlerweile soweit, dass es in allen Bundesländern Arbeitskreise bestehend aus Vertretern des behördlichen und ehrenamtlichen Naturschutzes, der Wassersportverbände und zum Teil auch der Tourismusanbieter gibt. Dort findet man sehr schnell Lösungswege. Aber das Problem wird, je mehr wir in den Ebenen nach unten wandern, wenn die unmittelbare Betroffenheit vor Ort ist, also entweder eines Kanuvereins oder aber ein engagierter Umweltvertreter für den Schutz eines bestimmten Gebietes eintritt, dann wird es sehr schwierig, auf Landes- oder sogar Bundesebene einvernehmliche Regelungen tatsächlich umzusetzen. Dann kommt die Besonderheit des Einzelfalles und das führt oftmals zu Problemen. Da sind Naturschützer und auch Wassersportler mit dem Herzen dabei, das klappt nicht so nüchtern, wie wir uns das immer wünschen würden. In diesem Zusammenhang sitzen im wahrsten Sinne des Wortes Umweltschützer und Wassersportler in einem Boot. Die Frage war nach den Monitoring-Ergebnissen. Da ist einfach feststellbar, dass dem Naturschutz leider oftmals auch das Geld fehlt, um langfristig zu überprüfen, welche Auswirkungen haben eigentlich bestimmte Befahrungsregelungen, sei es im positiven Sinne oder sind die erwünschten Erfolge überhaupt eingetreten, hat es andere Ursachen gegeben, die positiv oder negativ eingewirkt haben. Das ist eine Forderung, die wir schon öfter formuliert haben, dass wir gerne hätten, dass nach fünf oder zehn Jahren an einer bestehenden Befahrungsregelung überprüft wird, sind die angestrebten Ziele eingetreten. Wenn nein, warum nicht, wenn ja, gibt es möglicherweise Ansätze Befahrungsregelungen zu lockern.

Sie hatten die Frage gestellt, gibt es konkrete Hinweise, was wegfallen kann. Ich kann natürlich keine Einzelfälle nennen, möchte aber darauf hinweisen, es gibt Positionspapiere, einen Beurteilungsrahmen zur Abwägung gegenseitiger Belange von Kanusport und Naturschutz, der in Nordrhein-Westfalen mit Vertretern der Landesanstalt für Ökologie, Umweltministerium, Kanuverband erstellt worden ist und da sind die ganzjährigen Befahrungsverbote eigentlich nur als die äußerste Maßnahme aufgeführt worden. Wenn wir aber im Auge behalten, dass wir 275 ganzjährige Befahrungsverbote haben, da sind Ansätze, einfach einmal zu überlegen, ob die Hintergründe, die damals zu diesem ganzjährigen Befahrungsverbot geführt haben, nicht auch neu überlegt werden können und ob dann nicht über entsprechende qualitative Anforderungen Lösungen gefunden werden. Es gibt Ansätze wie man das machen kann, z.B. geführte Gruppenfahrten, Festlegung auf bestimmte Bootstypen usw. Es gibt – das möchte ich hier positiv hervorheben – vereinzelte Ansätze und auch schon konkrete Verhandlungen, dass darüber nachgedacht wird, die ganzjährigen Befahrungsverbote wieder aufzuheben und gegen differenzierte Befahrungsregelungen auszutauschen.

Ein Punkt, der gefragt war, war die Zusammenarbeit mit den Marketingorganisationen. Ich muss hier aus Sicht des Kanuverbandes sagen, das ist deutlich verbesserungsfähig, wobei es auch daran liegt, dass sicherlich die Sportvereine dieses Instrument nicht ausreichend erkannt haben. Da wird sicherlich auch von unserer Seite noch ein bisschen Informations- und Schulungsbedarf erforderlich sein.

Ich möchte ganz kurz zur Frage Auswirkung der Olympiabewerbung kommen. Ich denke schon, dass es positive Auswirkungen hat, auch bei den vier Regionen, die jetzt bei der Entscheidung, wer die offizielle Bewerberstadt oder Region wird, ausgeschieden sind. Wir hatten im Vorfeld sehr viele interessante Gespräche und haben dort Belange des Kanusports vorstellen können. Ich möchte darauf hinweisen, die Attraktivität der Wildwasserstrecke in Augsburg, die 1972 gebaut worden ist, weil damals erstmalig Kanuslalom olympisch war, hat heute noch eine sehr hohe Ausstrahlungskraft im touristischen Sinne, weil es nahezu die einzige künstliche Wildwasserstrecke ist, die genutzt werden kann und es wäre für uns sehr wünschenswert, wenn in diesem Bereich auch noch weitere zusätzliche Stellen gebaut werden. Gerade im Rahmen der Olympiabewerbung hat es hier mehrere Gespräche und Ideen zur Verknüpfung von Hochleistungssport, olympischem Leistungssport und touristischen Aktivitäten gegeben. Vielleicht kann man das – selbst wenn die Regionen im Bewerberwettbewerb unterlegen sind – trotzdem weiter schmieden, da ist durchaus einiges zu bewegen.

Zuletzt möchte ich auf die Frage nach Auswirkungen auf Bundesebene eingehen. Dort gibt es ganz konkrete Ansatzpunkte bei Wasserbaumaßnahmen. Gerade muskelkraftbetriebene Wassersportler

sind sehr betroffen, wenn es neue Schleusen, Wehranlagen und ähnliches gibt. Wir wären dankbar, wenn solche Sachen auf ein Minimum reduziert würden. Bei der Umtragemöglichkeit ist nicht immer zwingend erforderlich, dass wir geschleust werden. Es genügt oftmals, wenn entsprechende Umtrage-Einrichtungen geschaffen werden. Wir sind selbstverständlich zu Gesprächen über die Charterscheinregelungen bereit. Wir sehen dabei hauptsächlich das Sicherheitsproblem, weil wir muskelfortbetriebenen Boote immer die schwächsten Verkehrspartner sind. Sollte es in diesem Bereich Vereinbarungen geben, sind wir selbstverständlich bereit, aktiv im Rahmen unserer Möglichkeiten mitzuwirken.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Clausing. Herr Dr. Krüger ist auch anwesend, er ist Referatsleiter im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit. Er ist zuständig für den Tourismusbereich. Er nimmt auch gerne alle Anregungen mit und ist genauso dankbar, wie die Kolleginnen und Kollegen, wenn Sie das, was Sie an Forderungen stellen, uns demnächst in die Hand geben. Wir warten noch auf gute Vorschläge Herr Clausing. Frau Gretzschel.

Anja Gretzschel (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V.): Ich möchte festhalten, dass das, was Frau Kurth sagt, vielleicht für die anderen Wassersegmente gilt, dass dort viel Wissen vorhanden sei. Für den Kanutourismus als sehr junge Branche stimmt es gerade nicht, deswegen auch unsere Forderung, dort eine Grundlagenuntersuchung zur Wirtschaftskraft erstellen zu lassen. Der Kanutourismus wird gerade in strukturschwachen Regionen ausgebaut und dadurch werden auch direkt und indirekt Arbeitsplätze geschaffen.

Zum Thema Befahrensregelung möchte ich ergänzen, dass auf Bundesebene von unserer Seite aus gewünscht wird, dass mehr eine Vereinheitlichung stattfindet. Wir haben sehr widersprüchliche Befahrensregelungen im Kanutourismus, z.B. darf in Bayern nicht auf Seen gefahren werden, was jedoch in Mecklenburg-Vorpommern sehr stark vermarktet wird.

Einen weiteren Punkt, den wir nachträglich schriftlich fixieren werden, ist die Sportbootvermietungsverordnung. Auch hier wünschen wir uns eine Novellierung.

Eine Koordinierungsstelle wünschen wir uns sehr, wir würden sie auch beim DTV angliedern. Wir sind Mitglied beim DTV und denken, wenn es um Wassertourismus geht, sollte es auch beim Dachverband des deutschen Tourismus angesiedelt sein.

Die Zusammenarbeit mit Umweltverbänden machen wir ähnlich, wie Herr Clausing gesagt hat, wir sind in vielen Arbeitskreisen und Gremien vertreten. Dafür plädieren wir auch, dass wir immer sagen, wo auch immer Probleme bestehen, sollten sich alle Akteure zusammen an einen Tisch setzen.

Als letztes, die Zusammenarbeit mit den Tourismusverbänden vor Ort ist eine unserer Hauptaufgaben, die wir als kanutouristische Vertretung auch wahrnehmen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Frau Gretzschel. Herr Tracht.

Jürgen Tracht (Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.): Ich wurde gefragt nach dem Sinn eines gesonderten Titels im Bundeshaushalt zum Thema Wassertourismus. Diese Frage kann man natürlich nur bejahen. Ich denke, dass man ohne eine Investition nicht auskommt, wenn man diesen Bereich ausbauen will. Ich sehe zwei Bereiche, in die investiert werden muss. Das eine ist sicherlich die Entwicklung der Infrastruktur. Da ist, was die Schleusen angeht, sicherlich in erster Linie der Bund gefragt, dann natürlich auch die Länder, sofern es Landesgewässer sind. Hierzu müsste allerdings festgestellt werden, wo Schwachstellen sind. Ich denke, das ist bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gut aufgehoben, sie kennen ihre Schleusen und die Wartezeiten. So etwas muss identifiziert und anschließend geregelt werden.

Ich denke aber auch, dass man ein Förderprogramm haben müsste, wenn es um die qualitative Weiterentwicklung der Infrastruktur geht im Sinne der Häfen und Anlegestellen zum Beispiel. Das Thema Entsorgung spielt hier eine wesentliche Rolle. Wir haben die Entsorgungsproblematik bereits an der Küste durch entsprechende Vorschriften geregelt. Die Frage stellt sich auch für die Binnengewässer und für Entsorgungseinrichtungen von kleinen Anlagen. Wir haben nun einmal sehr viele vereinbarte Anlagen, wo so etwas erworben werden muss. Es muss auch eine Form von staatlicher Unterstützung im Sinne von Förderprogrammen geben.

Ein dritter Punkt wäre die Koordinierungsstelle. Auch hier denke ich, ist zunächst jeder Verband bereit, seine Arbeit zu leisten. Was aber notwendig ist, ist eine Form der Koordination zwischen all diesen

Akteuren und wir haben eben sehr viele Akteure in diesem Bereich. Wir hatten schon vorgeschlagen – wie andere Verbände auch – die vorhandenen Strukturen zu nutzen auch im Sinne verringerter Kosten letzten Endes. Wir haben also die Arbeitsgemeinschaft maritimer Sport- und Wirtschaftsverbände, da sind Organisationen drin, wie der ADAC, der Seglerverband, Motorjachtverband usw. Man kann diese Struktur, die vorhanden ist, nutzen. Man muss so etwas nicht neu aufbauen. Insofern halte ich wenig davon, das beim Tourismusverband anzusiedeln, sondern ich denke, wir sollten die Struktur nutzen, die da ist, weil wir damit sowieso schon den größten Teil des Wassertourismus abdecken, allerdings muss dann die Vermarktungskomponente im Sinne des DTV und natürlich auch anderer beteiligter Organisation wie z.B. der Fährschiffahrt oder der Fahrgastschiffahrt, mit hinzukommen.

Einzelne Projekte hatte ich schon angesprochen, z.B. ein wassertouristisches Informationssystem, das ist etwas, was wir in Arbeit haben gemeinsam mit dem ADAC, weil wir hier einen guten Vermarktungspartner gewinnen konnten. Ich denke, das ist notwendig. Auch diese Dinge brauchen öffentliche Förderung und Hilfe. All diese Aufgaben kann man im Sinne von projektbezogener Arbeit in der Koordinierungsstelle leisten. Wir haben ein sehr breites Themenfeld mit sehr unterschiedlichen Problemen. Das muss von Arbeitsgruppen geregelt und bearbeitet werden, aber hierzu muss es auch eine entsprechende Unterstützung geben. Konkret vorgeschlagen wurde dies auch durch den Deutschen Seglerverband, dass hier beispielsweise temporär begrenzt eine Arbeitskraft zur Verfügung gestellt wird und finanziert werden kann, um diese Arbeit mit zu tragen.

Letzter Punkt Führerscheine: Darauf muss ich nicht viel eingehen. Ich denke, so unterschiedlich sind die Forderungen nicht, die hier auf dem Tisch sind. Es geht darum, das vorhandene Charterschein-konzept vernünftig auszubauen, indem man Wasserstrecken identifiziert, die dafür in Frage kommen. Dazu haben viele Verbände Vorschläge gemacht. Die Vorschläge liegen dem Bundesverkehrsminister vor und ich denke, dass wir im Gespräch mit dem Bundesverkehrsministerium sicherlich zu einer tragfähigen Lösung kommen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Auch Ihnen herzlichen Dank Herr Tracht. Frau Eibl.

Beate Eibl (ADAC Sportschiffahrt): Ich beginne gleich noch einmal mit der Charterscheinregelung. Die Charterscheinregelung läuft bereits im April 2004 aus und wir wünschen uns deshalb, dass bald eine Regelung käme. Wir sehen bisher die Ergebnisse sehr positiv. Ein Drittel aller Hausboote, die gemietet werden, fahren auf dieser Charterscheinbasis und es ist bisher nicht bekannt, dass mehr Unfälle passiert sind oder die Boote größeren Schaden genommen haben. Aber dies wird abschließend sicherlich noch untersucht.

Zu dem Punkt mit den Kanuten, ich habe bisher davon keine Kenntnis gehabt, dass sie sich von den Charterbooten gestört fühlen. Es ist außerdem auch so, dass diese Charterscheinregelung eine Einweisung beinhaltet. Es ist nicht so, dass der Bootsführer an Bord geht, Motor anlässt und losfährt, sondern es wird eine dreistündige Einweisung vorgenommen und wenn wirklich festgestellt wird, dass nicht genug Rücksicht, z.B. auf Kanuten, genommen wird, dann könnte man überlegen, ob man diesen Punkt noch extra in dieses Einweisungsprogramm mit aufnimmt, bevor man die ganze Regelung in Frage stellt.

Was den Führerschein allgemein angeht, Herr Meier hat ein schönes Beispiel gebracht. Wir haben nun einmal Seeschiffahrtsstraßen, Binnenschiffahrtsstraßen, Landesschiffahrtsstraßen, wir haben den Chiemsee, für den wir keinen Führerschein brauchen, wir haben den Bodensee, da braucht man ein extra Patent. Da gibt es aber wieder die Ausnahmeregelung in Form des Ferienpatents. Es ist schwierig, wenn ein Kunde anruft und fragt, wo darf ich was und man fängt an, also sie dürfen da das und da das, aber dann dies wieder nicht, dann schaltet er ab und sagt, nein danke, da fahre ich lieber nach Frankreich, weil da brauche ich keinen Sportbootführerschein-Binnen, um auf einem Kanal zu fahren. Man müsste wirklich überlegen, wo kann man eine Vereinheitlichung schaffen, die auch transparenter ist für den Wassersportler, mit einem gemeinsamen Nenner, der dann aber auf mehr Revieren gültig ist. Diese Aufteilung in verschiedene Wasserschiffahrtsstraßen ist ein Problem, genau wie die Registrierung. Der Bodensee hat eine eigene Registrierung, es ist nicht nur der Führerschein. Auch am Chiemsee oder anderen Seen brauchen sie eine Registrierung vom Landratsamt. Es geht weiter über Fäkalienentsorgung. Ab 2005 müssen in Brandenburg die Boote mit Fäkalientanks ausgestattet sein. Es sind zu viele stückhafte Regelungen in ganz Deutschland, um einen Wassersportler, der gerne in Deutschland fahren möchte, nachhaltig ganz schnell zu sagen, ja toll, kannst du so und so.

Das wäre der Übergang zum Wasserinformationssystem. Der Wassersportler möchte natürlich gerne etwas möglichst leicht Handhabbares in die Hand bekommen, wo er sich einen Überblick verschaffen

kann, wo kann ich in Deutschland fahren, wie ist die Infrastruktur, wie sind die gesetzlichen Bedingungen. Ein Wasserinformationssystem würde bedeuten, dies alles zusammenzuführen. Es heißt aber auch, dass man eine Kartengrundlage hat. Die hat der ADAC zu bieten. Wir haben den Vorteil, dass wir über unsere Touristikabteilung die touristischen Informationen hätten, in die müsste man die anderen Informationen mit einpflegen. Ob jetzt diese Systeme Gelbe Welle oder Blaues Band heißen, das ist für uns uninteressant. Wir wünschen uns nur etwas Einheitliches, damit der Kunde einen Wiedererkennungswert hat. Je weniger Koordinierungsprobleme das ganze macht, desto einfacher ist auch die Pflege des Datenbestandes. Er muss aktualisiert werden, es muss eine Stelle geben, die auch die Informationen heranschafft.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Frau Eibl. Ich eröffne die nächste Fragerunde. Kollegin Hiller-Ohm.

Gabriele Hiller-Ohm (SPD): Frau Eibl, Sie haben in Ihrem Bericht den ersten Tag des Wassersports „go boating“ angesprochen, da wäre ich daran interessiert, ob Sie ihn schon ausgewertet haben. Ich habe mich selbst auch beteiligt an diesem Event und musste leider feststellen, dass die Vorbereitung noch nicht so optimal war, dass viele Akteure überhaupt nicht Bescheid wussten, dass es diese Aktion gibt. Es muss viel mehr geworben werden und auch das Material war nicht rechtzeitig da. Ansonsten finde ich diese Aktion gut, dies ist eine gute Werbemöglichkeit für den Wassersport. Es muss aber gewährleistet sein, dass sich dann alle Akteure auch beteiligen und dies auch zu einem großen Event wird.

Herr Haass, wir haben viel gesprochen über Kanu und Segeln. Wie schätzen Sie das Potential Kreuzfahrten auf Binnengewässern für den Tourismus ein?

Frau Gretzschel, Sie haben angesprochen ein Qualitäts- und Umweltsiegel der BKT. Ist das ein einheitliches Siegel auch des Deutschen Kanuverbandes oder gibt es da zwei Siegel?

Herr Clausing, Sie sprachen vom Kanuwandern, welches keine kostenintensive Infrastruktur benötige. Ich sehe das anders, weil gerade für das Kanuwandern die Infrastruktur noch weitestgehend fehlt, das bedeutet Einstieg, Ausstieg, vor allem auch die Sanitäreanlagen. Dies wird nicht so kostengünstig zu haben sein, wie es in Ihrem Manuskript erscheint. Ich fände es sehr wichtig, dass man dort einen Schritt weiterkommt.

Ist eine Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern geplant? Ich finde es spannend beim Kanuwandern, dass man dies mit dem Fahrradfahren verknüpft. Gibt es dort Ansätze? Dies wäre auch für den Tourismus ein großes Potential.

Kanuwandern auf Kanälen, wie sieht es aus hinsichtlich des Gefährdungspotentials? Ich habe mir das einmal im Elbe-Lübeck-Kanal angesehen und da sind erhebliche Bedenken, dass es ein großes Gefährdungspotential geben kann. Gibt es dort Lösungsansätze, weil es schade wäre, wenn man diese Kanäle nicht mit Kanu bewandern könnte.

Herr Süß, wir haben schon gesprochen von der Verbesserung der Infrastruktur, da spielt die Fäkalienentsorgung eine sehr große Rolle. Ich möchte gerne wissen, wie sich der Seglerverband dieser Frage stellt. Ich glaube es wird schwierig, in den Häfen logistische Lösungen zu finden, vielleicht könnten Sie zu diesem Problem noch etwas sagen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Herr Kollege Scheffler.

Siegfried Scheffler (SPD): Flusskreuzfahrt ist angesprochen worden und Herr Wesemüller, in Ihren Unterlagen fordern Sie auf der einen Seite die Verringerung der Ausbaustandards sowohl für Bundes- als auch für Landeswasserstraßen. Ich hätte gerne Ihre Position zur Entwicklung der Flusskreuzschiffahrt hier in Deutschland. Ich habe mich vor einiger Zeit sehr gefreut, als ich vor der Spandauer Schleuse den ersten Franzosen gesehen habe. Da gibt es ein großes Vermarktungspotential.

Zur Charterscheinregelung – Unfallhäufigkeit, Herr Süß, Herr Tracht. Mich hat es gewundert, dass die offiziellen Aussagen der Wasserschutzpolizeien, egal in welchen Revieren, unerschrocken besagen, dass es doch zu Unfällen mit Touristen gekommen ist. Ich hätte gerne die Auskunft von Ihnen, ob tatsächlich Ihrerseits ganz konkrete Zahlen von Unfällen vorliegen.

Professor Haass, Herr Tracht, Sie fordern beide diese Stabsstelle Wassertourismus, ich selbst auch seit Jahren. Meine Wahrnehmung deckt sich mit dem, was Sie anführen im Hinblick auf die Wasser-

sportkommission, die Abstimmungsgespräche der Verbände und die Arbeitsgemeinschaften. Wir sind aber trotzdem an eine Stelle gekommen, wo es nicht weitergeht. Können Sie sich vorstellen, wir hatten darüber vor einigen Tagen gesprochen in Potsdam bei der Anhörung und Veranstaltung IHK, dass die Stabsstelle bei einer IHK angesiegelt werden könnte. Ich denke, sie könnte auch beim ADAC angesiedelt werden, aber der ADAC ist kompetent auf unseren Straßen, er braucht sich nicht auch noch mit den Wasserstraßen beschäftigen.

Professor Haass, ich möchte Sie nach der Begründung Ihrer grundsätzlichen Ablehnung gegenüber der Gelben Welle fragen. In Gesprächen, die ich mit Vertretern von Marinas und Wassersportvereinen in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg geführt habe, wurde mir oft vom Wiedererkennungswert berichtet. Ich sehe kein Problem darin, die Piktogramme nach einer entsprechenden EU-Norm erstellen zu lassen, sondern vielmehr darin, dass die regionalen Tourismusverbände mit den verschiedensten Zeichen auftreten und der Wiedererkennungswert damit nicht mehr gegeben ist.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Kollege Scheffler. Kollege Burgbacher.

Ernst Burgbacher (FDP): Frau Eibl, Sie hatten gesagt die Einweisung dauert 2 bis 3 Stunden, ich habe dies in Frankreich einmal gemacht. Die Einführung war exakt 10 Minuten.

Herr Professor Haass, halten Sie es aufgrund dessen, was wir jetzt gehört haben, überhaupt für möglich, dass wir zu einer einheitlichen Beschilderung hier kommen oder ist der Zug schon abgefahren? Sie haben gesagt, vor allem die Kommunen sind bei der Infrastruktur gefordert. Wir wissen alle um die Finanzlage der Kommunen. Gibt es Beispiele, dass es auch private Investoren machen können?

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Kollege Burgbacher. Frau Kollegin Schmidt.

Dagmar Schmidt (SPD): Ich habe eine Frage an die Wissenschaft. Haben Sie Erkenntnisse darüber, Herr Prof. Haass, ob es sozusagen Einstiegssportarten gibt für das, was wir heute hier überwiegend gehört haben, nämlich für den Wassertourismus auf Wasserstraßen. Ich kann mir gut denken, dass sich auch im Sauerland Seenlandschaften für Einstiegswassersportarten finden lassen, auf die in Masterplänen hingewiesen werden kann, die dann auch einen erheblichen Wirtschaftsfaktor ausmachen und ob diese dann in Koordination hinsichtlich der Konfliktslagen zusammenarbeiten. Beispiel: Der DLRG in meiner Region hatte mir gesagt, dass es oft Konflikte gibt zwischen Tauchern und Bootsfahrern, weil sie beispielsweise die Bojen nicht setzen.

Herr Meyer, ich wüsste gerne, weil ich in meiner Region auch die Dehler-Jachtbau habe, eine Firma, die mit sehr luxuriöse Jachten bekannt ist auf dem Markt, ob es, um im Tourismusbereich einmal Argumentationsmaterial in der Hand zu haben, Erkenntnisse gibt, wie sich dieser Bereich als Wirtschaftsfaktor fortentwickelt hat in den letzten Jahren. Sie haben zwar die schlechte Datenlage beklagt, aber offensichtlich muss es Erkenntnisse geben, auch vorsichtige oder gutgemeinte Prognosen, wie sich das entwickeln kann. Welche Faktoren spielen eine Rolle, damit dieser Wirtschaftsfaktor entsprechend gut ausgenutzt wird, um den Schiffsbauern im deutschen Markt auf die Sprünge zu helfen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Kollegin Schmidt, Kollegin Michalk.

Maria Michalk (CDU/CSU): Die erste Frage geht an den ADAC. Sie sprachen davon, dass Sie den ganzen Bereich des Wassertourismus, vor allem auch für die junge Generation, als Chance empfinden. Können Sie ein paar Ausführungen machen, wie der Trend ist hinsichtlich Familie und welchen Anteil die Jugendlichen ausmachen?

Die zweite Frage geht an Kanutouristik und den Seglerverband. Es wurde von den Impulsen für strukturschwache Regionen gesprochen. Wir wissen alle, dass in den neuen Bundesländern Kohlegruben rekultiviert werden und dass dadurch riesige Seenlandschaften entstehen, weil einzelne Teile miteinander verbunden werden. Dort werden jetzt Konzepte für den Wassersport und den Tourismus entwickelt. Sind Sie in diesen Prozess überhaupt eingebunden, um Ihre Erfahrungen aus den anderen Gebieten Deutschlands einzubringen?

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Kollegin Michalk. Kollegin Kurth.

Undine Kurth (Bündnis 90/Die Grünen): Wir haben eben gehört, dass sich die sogenannten muskelbetriebenen Verbände mit dem Naturschutz offensichtlich besser arrangieren können, als noch vor Jahren. Eine Frage an den Boots- und Schiffbauerverband, fließen Umwelt- und Naturschutz-

aspekte auch bei der Entwicklung neuer Schiffsmodelle in diesen Bereich ein? Gibt es Selbstverpflichtungen der Hersteller, haben Sie Erfahrungen damit?

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Kollegin Kurth. Kollege Klimke.

Jürgen Klimke (CDU/CSU): Zwei Fragen an Frau Eibl, Herr Tracht und Herr Dr. Krutzke. Mir ist noch nicht klar, wie die unterschiedlichen Bedürfnisse harmonisiert werden sollen. Ein Motorsportler hat ein anderes Bedürfnis als ein Ruderer oder ein Paddler hinsichtlich der Ausschilderung, des Wassersportleitsystems, des Besucherlenksystems. Auch ein Anlegesystem an einer Marina muss unterschiedlich ausgerichtet sein, für einen Paddler etwas niedriger und für einen Motorsportler etwas höher. Wie soll das aus Ihrer Sicht vernünftig harmonisiert werden?

Die zweite Frage ist auf dem ersten Blick eine polemische Frage. Warum soll der Staat, und dann auch noch für Freizeitwecke, z.B. das Ausbaggern von Häfen finanzieren, während andere Verkehrseinrichtungen, z.B. Flughäfen oder Bahnhöfe inzwischen privatisiert worden sind und die LKW's auf der Autobahn eine Maut bezahlen müssen?

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Kollege Klimke. Ich möchte jetzt um Beantwortung bitten, zunächst Herr Professor Haass.

Prof. Dr. H. Haass (Hochschule Anhalt, Forschungsgruppe Wassersport/Wassertourismus): Die Frage nach der Einschätzung des Potentials Flusskreuzschiffahrt beantworte ich damit, dass ich es ganz eindeutig für sehr groß ansehe. Wir haben dies in Sachsen-Anhalt als Beispiel gesehen, dass dort sehr viel Potential liegt und auch ausbaufähig ist. Insofern würde aus meiner Einschätzung im Wesentlichen eine Abstufung in drei Kategorien sinnvoll sein. Einmal die regionale Fahrgastschiffahrt, die landläufig immer als Weiße Flotten bezeichnet werden, ist ein ganz wichtiges Element für die regionale Naherholung oder den Tourismus innerhalb einer Region. Die überregionalen Anbieter der großen Flusskreuzschiffahrtstrouten sind ein ganz wichtiger Aspekt. Ebenso die Vernetzung der vielen regionalen Reedereien zumindest untereinander innerhalb einer Region. Das stellt oft ein Problem dar, aber wir können uns vorstellen, dass das ein interessantes touristisches Element wäre, innerhalb einer Region auf dem Wasser zu fahren und zwar mit den regionalen Weißen Flotten, z.B. entlang der Elbe oder der Mosel zu fahren. Das Gepäck transportieren zu lassen oder mitzunehmen, ist ein ganz anderes Thema, aber zumindest von der einen Reederei auf die andere umsteigen zu können und das bedeutet, dass hier die Fahrpläne vernetzt werden müssten. Dies wäre ein Segment, was meines Wissens bislang nicht existiert. Wir meinen aber, dass das zusätzlich ein Segment wäre, was ganz attraktiv wäre auf regionaler Basis anzubieten.

Das zweite ist die Frage der Ansiedlung der oft genannten Stabstelle. Dies bei einer IHK anzusiedeln, selbstverständlich, grundsätzlich ja. Wir sehen allerdings bei den Aufgaben dieser Stabstelle nicht nur die Organisation und Koordination vieler einzelner verschiedener Aktivitäten aus ganz Deutschland, sondern es gibt darüber hinaus konkrete inhaltliche und fachliche Aufgaben, die diese Stabstelle entweder selber zu bewerkstelligen oder zu vergeben hat. D.h. irgendwelche Monitoringsachen, Infrastrukturkataloge zu erstellen oder Basisanlagen, Modellanlagen. Ein Grundkriterium, was sicherlich für die Auswahl, wo diese Stabstelle anzusiedeln ist, von ganz entscheidender Wichtigkeit ist.

Die Frage nach der Ablehnung Gelbe Welle. Ich möchte das nicht als eine ausschließliche definitive Ablehnung verstanden wissen, aber ich hatte die Bedingungen aus unserer Sicht vorhin genannt, die wir an ein Informations- und Leitsystem stellen. Wir sehen das Problem verschiedener regionaler Logos nicht so sehr im Hinblick auf andere Nationen oder andere Regionen Europas, wo das durchaus auch zu finden ist, da kann es auch sehr interessant sein. Wesentlich ist bei diesem System der Informationsgehalt, was finde ich hier an technischer, nautischer Ausrüstung und was finde ich an touristischen. Das muss unverwechselbar und einheitlich möglichst durch ganz Europa in einer gleichen Sprache sprich Piktogramm zu finden sein. Da hatte ich auf die Piktogramme der PIANC hingewiesen, die das leisten könnten und würden. Was drum herum ist, wie das Schild letztlich gebaut ist, was für ein zusätzliches regionales Symbol oder Wappen darauf ist, das würden wir, wenn das unterschiedlich wäre, nicht als ein grundlegendes Problem sehen. Im Gegenteil, dies wäre eine gewisse regionale Eigenheit, eine gewisse Individualität einer touristischen Region.

Die nächste Frage war nach den Kommunen und privaten Investoren, inwieweit sie sich engagieren können und sollen. Im Freizeit- und Tourismusbereich wird oft von den public-private-partnership-Modellen gesprochen, das ist auch schon in vielen Fällen praktiziert worden und es gibt auch viele Beispiele, wo es mit großem Erfolg läuft. Im Wassertourismus ist es so, dass die Uferbereiche, also die Flächen, auf denen diese Betriebe, wenn es wirtschaftliche Betriebe sind, zunächst der Öffentlich-

keit, der Kommune gehören, d.h. die Kommune wäre bei der Infrastrukturentwicklung als Eigentümer der Flächen immer mit im Boot. Sie sollte die planungsrechtlichen Voraussetzungen und damit zugleich Anreize für einen privaten Investor und Betreiber schaffen, sich an einer Wasserfront niederzulassen, um dort als Betreiber privatwirtschaftlich die entsprechenden Angebote, Liegeplätze, Häfen, Marinas, Servicebetriebe, Werftbetriebe usw. dann dort einzurichten. Das wäre nach unserer Einschätzung der vernünftige Weg. Die Kommunen brauchen wir, weil sie Eigentümer der Flächen sind. Im Übrigen zeigt diese Richtung auch die von mir schon erwähnte Studie, die bei uns an der Hochschule läuft, dass also Kommunen durchaus interessiert sind, diese attraktiven Flächen, diese wirklichen Filetstücke ihrer Flächen, nämlich die Wasserfronten, an attraktive Betriebe in sogenannten PPP-Modellen anzubieten und planungsrechtlich auch herzurichten. Das ist nicht nur eine Idee von uns, sondern basiert auf realen Gesprächen und Erfahrungen.

Die Frage nach den Einstiegssportarten. Es ist nach unseren Einschätzungen und Erkenntnissen in der Tat so, dass wir in Deutschland eigentlich flächendeckend für die verschiedenen Wassersportarten überall entsprechende Gewässer haben und es ist in der Tat so, dass sich von jedem Wohnstandort, von jeder Region aus, die Sie sich auf der Karte angucken, in ca. 1 bis 1,5 Stunden Fahrzeit oder umgerechnet 100 Kilometern irgendwo ein Gewässer findet, welches man wassersportlich nutzen kann, ob Surfen, Segeln, Rudern usw. Wir verfügen damit in Deutschland über eine sehr gute topografische Gewässervielfalt und Ausstattung und bieten damit den Zugang zum Wassersport rein topografisch gesehen in einer hervorragenden Weise. Es ist auch interessant, dass die Hauptaktivitäten im Wassersport nicht an den Küsten stattfinden, sondern im Binnenland. Mehr als 75 Prozent der Aktivitäten und darauf basierend auch der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen liegen im Binnenland. Nordrhein-Westfalen ist z.B. das wassersportaktivste Land auf die Einwohner bezogen, insofern ist Wassersport nicht nur eine Domäne der Nord- und Ostsee, sondern kann überall, auch im Sauerland, sehr gut stattfinden.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Professor Haass. Herr Tracht.

Jürgen Tracht (Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.): Charterscheinregelung, Herr Scheffler, Unfälle, ich kenne keine genaue Statistik, aber wir haben einmal eine Abfrage gemacht bei den Wasserschutzpolizeien und da sind mir in der letzten Wassersportsaison drei Unfälle bekannt geworden, die mit Charterscheininhabern passiert sind. Es waren Unfälle ohne Personenschäden, sondern es waren lediglich Unfälle in Schleusen, Unachtsamkeit, verbiegen der Reeling usw., also Bagatellschäden. Ich sage das aber unter Vorbehalt, weil dies eine Umfrage ist. Es ist auf jeden Fall nicht signifikant, dass erhöhte Unfallzahlen mit Charterscheininhabern passiert sind, im Gegenteil, die meisten Unfälle sind passiert mit Sportbootführerscheininhabern.

Wo sollte eine Stabstelle angesiedelt werden. Ich denke, dies richtet sich nach den fachlichen Inhalten. Ich hatte eingangs ausgeführt, dass wir 6,3 Millionen Wassersportler in Deutschland haben, die meisten von denen sind wassertouristisch tätig. Diese Wassersportler sind organisiert im Ruderverband, im Kanuverband, im Motorjachtverband usw. Das sind die Organisationen, die seit vielen Jahren, teilweise seit Jahrzehnten, sich diesen Aufgaben widmen. Dort ist der Fachverstand und da beziehe ich unsere drei Organisationen mit ein. ADAC ist kein Sportverband, aber doch ein Verband der Nutzer. Hier ist die Fachkompetenz für den größten Teil des Wassertourismus vorhanden. Wir haben auch die Struktur in der Arbeitsgemeinschaft der maritimen Sport- und Wirtschaftsverbände und deshalb meine ich, ist es aus fachlicher Hinsicht geboten, dort aufzusatteln und zu versuchen, die noch fehlenden Organisationen mit ins Boot zu holen. Das wäre in erster Linie die Fährschiffahrt und das sind die Tourismusorganisationen, die für die Vermarktung natürlich ein ganz wesentlicher Partner sein müssen. Man sollte es dort ansiedeln in Form einer Koordinierungsstelle, die auch personell entsprechend ausgestattet und gefördert werden sollte.

Ein Hinweis zum Umweltschutz im Bereich Bootsbau bzw. beim Boot fahren selbst. Es spielt in den letzten Jahren immer mehr eine Rolle. Ich darf daran erinnern, dass wir gerade bei der Umsetzung der Sportbootrichtlinie Abgase/Lärm sind, d.h. sie steht kurz vor der Verabschiedung in Brüssel. Sie regelt Abgas- und Lärmemissionen von Sportbooten. Es gibt darüber hinaus ein Forschungsprojekt, was im Moment läuft mit dem Bundesumweltamt, da geht es schon um die nächste Stufe dieser Abgas- und Lärmgrenzwerte, hier finden bereits Forschungen statt. Da gibt es eine Arbeitsgruppe, die sich damit beschäftigt, wo wir mit dabei sind und dies mit begleiten. Da hat sich in den letzten Jahren sehr viel getan, was gesetzliche Regelungen angeht, aber auch was freiwillige Regelungen angeht. Ich darf daran erinnern, dass seit vielen Jahren z.B. nur noch Außenbordmotoren verkauft wurden, die ein bestimmtes Mischungsverhältnis haben. Dies war eine freiwillige Regelung. Heute ist das obsolet geworden, weil heute die moderne Bootsmotorentechnologie ohnehin darüber hinaus gegangen ist. Ich denke, das zumindest was den Bereich Bootsmotoren angeht, die Probleme nicht mehr bestehen.

Harmonisierung unterschiedlicher Bedürfnisse. Es ist richtig, dass die einzelnen Sportarten unterschiedliche Bedürfnisse haben. Der Kanute oder Ruderer hat andere Bedürfnisse als der Motorbootfahrer oder Segler. Das ist aber nicht das Problem, denn diese Frage ist schon seit langem gelöst. Wir haben Anlegestellen für Boote und Yachten, wir haben Anlegestellen für Ruderer und Kanuten, wir haben Umtragungsmöglichkeiten, ob in ausreichender Anzahl, das ist die Frage. Was zum Beispiel die Frage der Beschilderung angeht, sehe ich diese Problematik überhaupt nicht, denn selbstverständlich wird sich der Ruderer wiedererkennen in seinem Symbol und der Kanute auch. Die Frage ist nur, was steht fachlich hinter dieser Beschilderung, hinter diesem Leitsystem, ist das, was dort abgebildet wird, für ihn aussagekräftig genug. Es gibt Projekte wie die Gelbe Welle und auch andere Dinge. Unsere Auffassung dazu ist, man sollte versuchen, hier möglichst einen einheitlichen europäischen Standard zu schaffen und die Gelbe Welle bietet dafür eine gute Voraussetzung und ich sehe auch nicht, warum nicht dieses Konzept entsprechend adaptiert werden könnte an entsprechende EU-Regelungen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Tracht. Herr Süß.

Gerhard Phillip Süß (Deutscher Segler-Verband): Es ging um die Fragestellung von Frau Hiller-Ohm, was die Infrastruktur angeht – Stichwort Entsorgung. Hier muss man unterscheiden zwischen dem Wohnen und dem Fahren auf dem Wasser, ähnlich wie im Straßenverkehr, Wohnmobile und PKW's. Es hatte einen Versuch in Schleswig-Holstein gegeben. Man hat eine ganze Reihe von Häfen mit öffentlichen Mitteln ausgestattet mit landseitigen Übernahmestationen für Fäkalabwässer und man hat sich zunächst gewundert, weshalb dort relativ geringe Mengen anfielen. Wir sind diesem Vorgang dann nachgegangen und haben durch Befragungen der Wassersportler festgestellt, dass die durchschnittliche Törndauer bei 90 Prozent der Wassersportler bei maximal fünf Stunden liegt. Das Verhalten ist also ähnlich wie bei PKW-Fahrern. Sie suchen dann irgendwann eine Toilette an Land auf. Deswegen sind wir auch der Auffassung, dass hier die Infrastruktur an Land unbedingt attraktiv, sauber und kostengünstig sein muss. Dieses Problem sollte primär an Land gelöst werden. Wir sollten nicht ein Problem, was an Land lösbar ist, künstlich auf's Wasser verlagern.

Die Fragestellung von Herrn Scheffler zur Unfallhäufigkeit bei Charterscheininhabern. Wir haben als Verband bisher keine Daten dazu. Wir gehen davon aus, dass der Versuch noch läuft und dass wir die Daten noch auswerten müssen. Wir werden sicher auch mit den Wasserschutzpolizeien darüber diskutieren, mit denen wir in den verschiedenen Regionen in Deutschland regelmäßig zu sogenannten Reviergesprächen zusammenkommen und die uns eigentlich sehr offen auch ihre Erfahrungen mitteilen.

Nutzung der Tagebauflächen. Unsere Unterorganisationen sind dort eingebunden. Es gibt gute Erfahrungen auch an anderen künstlichen Seen, wie z.B. dem Brombachsee in Bayern. Die Tagebauflächen in Sachsen und Sachsen-Anhalt werden wassersportlich genutzt. Da gibt es vor Ort Koordinationsrunden, die das zusammenbringen. Da findet eine Abstimmung statt.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Süß. Frau Eibl.

Beate Eibl (ADAC Sportschifffahrt): Die erste Frage zielte auf das „go boating“ ab, zunächst ein paar Zahlen. Es haben 250 000 Interessierte aktiv daran teilgenommen. Es wurden insgesamt zwar eine Million Gutscheine angefordert, die wohl dann die Organisatoren doch etwas überfordert haben und nicht alle eingelöst werden konnten. Am Tag selbst hatten 171 Schulen offen und es gab 430 Veranstaltungen. Es war dann so, dass man in einigen Bereichen überfahren wurde von der großen Nachfrage, die man so nicht geplant hatte und daher ist es etwas chaotisch abgelaufen. Dies sind die Fakten, die mir bekannt sind und man war insgesamt damit zufrieden, dafür das es das erste Mal war in diesem Jahr und ich hoffe, dass es nächstes Jahr wieder zustande kommt und dann wird es auch besser organisiert sein.

In eine ähnliche Richtung ging die Frage mit der Familie. Wir haben keine Zahlen vorliegen, wo wir sagen können, da sind Familien mehr beteiligt. Das ist mehr ein Gefühl aus unserem Tagesgeschäft, dass eben Singles eher Abenteuer- oder Funsportarten machen und in dem Moment, wo eine Familie kommt, man zunächst in der näheren Umgebung ein reduzierteres Wassersportangebot sucht und auch mit dem Hausbootfahren ist es so, bei fünf Stunden Fahrzeit bleibt noch viel Zeit an Land zu gehen.

Die Frage mit der Ausbaggerung. Unsere Meinung ist, dass man im Moment erst einmal investieren müsste in den Wassersporttourismus, damit die Infrastruktur da ist, damit die Wasserwege in einem guten Zustand sind und wir damit dann die Wassersportler hier in Deutschland halten oder erst einmal

hierher bekommen, die das als Superangebot sehen und dann müsste man nach einiger Zeit überlegen, inwieweit kann man diese Investitionsgelder wieder zurückholen, in dem man dann überlegt, zur Erhaltung der Infrastruktur vielleicht dann doch die Wassersportler daran zu beteiligen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Frau Eibl. Frau Gretzschel.

Anja Gretzschel (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V.): Die erste Frage war zum Qualitäts- und Umweltsiegel der Bundesvereinigung Kanutouristik. Das funktioniert in Absprache mit dem Deutschen Kanuverband z.B. im Bereich der Schulung, dass wir dort die Anerkennung haben und auch zusammenarbeiten.

Zum Thema Infrastruktur, da arbeiten wir oft mit Kommunen zusammen, sind mit denen in Verhandlungen. Wir haben aber auch schon diskutiert, ein Vignettensystem einzuführen, dass sich die Kanuveranstalter bei der Ausfertigung von den Infrastrukturplänen inhaltlich und finanziell beteiligen. Zum Beispiel gibt es an der Lahn das Modell, dass dort auch wirklich die gewerblichen Anbieter selber einen Prozentsatz mit dazugeschossen haben. Wer also die Flüsse nutzt, sollte da auch finanziell beteiligt sein.

Angebot Rad und Kanu gibt es schon ganz viele. Paddel und Pedale von Niedersachsen bis nach Bayern runter, ist ein ganz beliebtes Angebot, sollte auch noch weiter ausgebaut werden. Das sehen wir gerade in den neuen Bundesländern.

Das Thema Kanuwandern auf Kanälen sehen wir immer mit Bedenken, weil es touristisch nicht so interessant ist, vor allem auch die Gefahren sind groß, wenn die großen Schiffe fahren. Da schafft auch das Angebot die Nachfrage. Wenn das entsprechende Angebot mit der entsprechenden Infrastruktur da ist, dann wird es auch interessant sein und auch genutzt werden.

Die Frage, ob wir in den Kohlengrubenkonzepten mit eingebunden sind. Sind wir leider nicht. Wir waren im Spreewald eingeladen und da hatten wir einen Vertreter von uns, der sich in Bayern am Brombachsee aufhält, der aus seinen Erfahrungen berichten konnte und wir haben auch dafür plädiert, uns in den weiteren Diskussionen mit einzubeziehen, aber wir wurden nie wieder darauf angesprochen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Frau Gretzschel. Herr Meyer.

Claus-Ehlert Meyer (Deutscher Boots- und Schiffbauerverband): Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Branche, man kann sie nicht überbewerten, würde ich sagen. Wir haben für den Binnenbereich keine verlässlichen Zahlen, für den Seebereich einige. Es gibt seit vielen Jahren den erprobten Charter vom Segeljachten. Wenn wir den größten deutschen Hersteller von Segeljachten nehmen, dann verkauft er 50 Prozent seiner Produktion, das sind immerhin 2 000 Boote im Jahr in den Chartermarkt, allerdings auch international. Der Verkauf eines Neubootes ist der eine Punkt, der zweite, manchmal wichtigere, ist die Unterhaltung dieses Bootes. Es muss im Winter gelagert werden, es muss gepflegt werden. Da haben wir Zahlen aus Schleswig-Holstein vorliegen, wo die Reparatur, Unterhaltung, Lagerung usw. der Charterflotte etwa 10 Prozent des Jahresumsatzes ausmacht. Das ist eine Zahl, die man mit Sicherheit für den Binnenbereich ebenso annehmen kann. Eine Aktivierung des Wassertourismus – vor allem im Binnenland – hätte aus unserer Sicht direkte positive Folgen für unsere Branche. Meine Mitgliedsbetriebe beschäftigen momentan 5 800 Mitarbeiter, diese Zahl könnte man mit Sicherheit steigern.

Die zweite Frage Bootsbau – Umwelt. Das ist ein Thema, was wir verschiedentlich aufgegriffen haben. Wir haben besonders umweltgerechte Neuproduktionen prämiert. Wir haben Ausschreibungen gemacht. Wir haben vor einigen Jahren einen Wettbewerb veranstaltet, da ging es um die Konstruktion eines umweltfreundlichen Binnenwanderbootes, weil die Erkenntnis da ist, dass natürlich Boote für Binnengewässer konstruktiv anders sein müssen, als für die See. Bisher ist es so, dass der Markt noch nicht so sehr darauf reagiert, daher haben wir uns dieses Themas angenommen und versucht, diese Entwicklung in Gang zu setzen. Was viele Bootsbauer auch von sich aus verfolgen, wir haben Bootsbauereien, die sich ökologische Ziele auf die Fahnen geschrieben haben, im Baumaterial, in der Verfahrensweise, in der Verwendung der Wertstoffe usw.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Meyer. Herr Clausing.

Ulrich Clausing (Deutscher Kanu-Verband): Die Frage Kanufahrten auf Kanälen, da muss ich in der Tat sagen, dass Kanäle in touristischer Hinsicht wenig Bedeutung haben für Kanufahrer. Sie

müssen davon ausgehen, es werden 15 bis 20 Kilometer pro Tag zurückgelegt und da ist der Abwechslungsreichtum des Kanals, sei er noch so grün angelegt, recht gering. Es gibt allerdings die Möglichkeit, sogenannte Rundkurse zu basteln, also dort, wo Kanäle und natürliche Wasserwege sich nahezu berühren, dort entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, dass das verstärkt genutzt wird, denn das würde auch die Frage des Autotransportes, nachholen von PKW, deutlich erleichtern bzw. ausschließen. In diesem Zusammenhang hatten Sie Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern angesprochen. Da gibt es das Problem, gerade in Gebieten außerhalb der Hauptverkehrsströme ist es schwierig, als Individualfahrer eine Lösung zu finden, wie ich wieder zum Start oder Ziel komme, um mein Auto zu holen, weil der Transport von Booten mit öffentlichen Verkehrsmitteln nahezu unmöglich geworden ist und durch Ausdünnung der Taktzahlen, der Verkehrsverbindungen, auch das Rückhol-system sehr kompliziert geworden ist. Wir hatten früher Hefte Bahn und Bus, wo Verbindungen angegeben waren, das kann leider heute nicht mehr aufrecht erhalten werden. Das wäre auch ein Aspekt, der bei entsprechenden infrastrukturellen Maßnahmen berücksichtigt werden könnte.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Clausing. Herr Wesemüller.

Holger Wesemüller (WWF Deutschland): Es drehte sich um die Position des WWF zur Flusskreuzschiffahrt. WWF hat bisher dazu keine eigene Position erarbeitet. Im Zusammenhang mit der Situation, wie sie sich jetzt darstellt, ist es auch nicht das gravierende Problem. Sie deuteten an, Sie haben den ersten Franzosen gesehen, d.h. dort wird Wachstum erwartet. In Deutschland ist dieses Kreuzschiffahrtsgeschäft im Binnenland ganz auf die Flusssysteme selbst verengt. Eine Querung von Ost nach West oder West nach Ost ist sicherlich das, wenn man nicht über die Küste fährt, was für die Zukunft Potential bieten könnte. Wir lehnen es ab, dass dafür Kanäle weiter ausgebaut werden. Für die Zukunft sollte die Attraktivität der Flüsse gesteigert werden, dann ist es für den Touristen auf einem Schiff besser. Ich weiß, dass z.B. am Rhein eine Renaturierung der Seitenbereiche geplant wird und schon wird hinter den spektakulären Kulissen im Nahbereich vielmehr Natur angeboten. Wenn das damit einher geht, das wäre eine Steigerung, die wir aus Naturschutzsicht begrüßen würden, wenn vom Kreuzschiffahrtbau dann auch in diese Richtung Druck ausgeübt wird. Macht unsere Flüsse attraktiver im Sinne mehr Natur an den Flüssen.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Wesemüller. Herr Dr. Krutzke.

Dr. Wolfgang Krutzke (Deutscher Ruderverband): Ich möchte zu den Bedürfnissen der Nutzergruppen kommen. Wir haben in Berlin ein besonders krasses Beispiel. Es gibt an den Berliner Gewässern 24 Wasserwanderrastplätze, die alle gekennzeichnet sind durch meterhohe Kaimauern und wer trotzdem im Tiergarten anlegt, der wird gebührenpflichtig verwarnt, wenn er erwischt wird. Ruderer in Berlin fahren prinzipiell von Verein zu Verein. Bei Marinas, bei neuangelegten, sind wir prinzipiell zufrieden, wenn es in dem gesamten Hafenbereich eine Schräge gibt und das ist in Dänemark so und deswegen kommen wir in den dänischen Marinas sehr gut zurecht, unabhängig davon, wieviel sonstige Liegeplätze noch da sind. Es hat auch wenig Sinn an Schleusen Bootsanleger zu montieren, die keine Landverbindung haben, die müssen wir uns dann selber suchen. Prinzipiell ist es so, wir kommen mit den Verhältnissen zurecht, die wir vorfinden und warum sollte man nun diese Verhältnisse kostenlos gestalten, Herr Klimke? Die ganz einfache Antwort, wir waren eher da, die, die den Fluss herunterfahren, dann kamen die, die dort Berufsschiffahrt betrieben und Schleusen brauchten und nun sind die Schleusen da und wir sollen bezahlen. Das ist doch die Logik. Warum? Es lohnt sich schon, für Wasserwanderer die Wasserstraßen zu erhalten.

Vorsitzender Ernst Hinsken (CDU/CSU): Danke Herr Krutzke. Meine sehr verehrten Damen und Herren, mir liegen noch zwei unaufgeforderte Stellungnahmen des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (Anlage 2) und des Verbandes Deutscher Sportbootschulen e.V. (Anlage 3) vor, die nehmen wir zum Protokoll. Bei Ihnen meine Damen und Herren Sachverständigen möchte ich mich herzlich bedanken, dass Sie die Zeit aufbrachten und sich umfangreich vorbereitet haben, um uns Rede und Antwort zu stehen. Wir hoffen und wünschen, dass insbesondere der Wassertourismus einen Schub bekommt, dass die richtigen Schlussfolgerungen aus diesem Gespräch gezogen werden, dass wir das noch nachgereicht bekommen, was erbeten wurde. Ich wünsche Ihnen alles Gute. Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr