

Tourismusverband Niedersachsen e. V.

Lindenallee 1, 26441 Jever
Tel.: 04461/919-2510 Fax: 04461/919-8860

Tourismusverband Niedersachsen e. V., Lindenallee 1, 26441 Jever

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Herrn Minister Olaf Lies
Friedrichswall 1
30169 Hannover

Lindenallee 1
26441 Jever

Telefon: 04461/919-0
Telefax: 04461/919-8860

Auskunft erteilt: Frau Janßen

Durchwahl: 04461/919-2510

E-Mail: s.janssen@friesland.de

Ihr Zeichen/ Ihre Nachricht vom:

Mein Zeichen:
TVNDS/Jan

Datum:
26.04.2013

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes / Wassertourismuskonzept

Sehr geehrter Herr Minister,

mit großer Sorge betrachten wir die beabsichtigte Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes und die damit verbundene Konzentration von Fördermitteln nach dem Kriterium der Gütertonnage und deren Auswirkungen auf die Tourismus- und Wirtschaftsstruktur im Bereich des Wassertourismus in Niedersachsen.

Nach der geplanten Reform erfolgt die Einordnung der Wasserstraßen bezüglich der Verkehrsfunktion und der größten Tonnagen in drei Kategorien: 1. Hauptnetz, 2. Nebennetz und 3. Restgewässer. Das Nebengewässernetz besteht u. a. aus Gewässern mit touristischer Bedeutung.

Grundlage für die Kategorisierung der Wasserstraßen ist die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beauftragte Machbarkeitsstudie an das Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers (PwC) zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur. Bei der Heranziehung der zu kategorisierenden Wasserstraßen verlässt sich die PwC-Machbarkeitsstudie lediglich auf Kennzahlen zum Güterverkehr nach der Höhe der transportierten Tonnagen. Die gesamte volkswirtschaftliche Bedeutung inklusive diverser (touristischer) Wertschöpfungsketten bleibt hierbei unberücksichtigt. Nach unserer Auffassung ist diese Betrachtung für eine objektive Darstellung unerlässlich und daher vom Grundsatz in der PwC-Machbarkeitsstudie zu hinterfragen.

Als ein Ergebnis der vorliegenden Studie zählen zukünftig - trotz hoher wassertouristischer Bedeutung - die Aller, die Leda, die Jümme, die Ems und die Lesum zu den „Restwasserstraßen“. Diesen Gewässern droht damit eine Entwidmung mit der Folge, dass sich der Bund vollständig aus der Unterhaltungspflicht zurückziehen wird. Durch die Renaturierung sind die Restgewässer für die Sportboote und die Personenschifffahrt nicht mehr befahrbar.

Die Berücksichtigung Niedersachsens reduziert sich damit auf die Weser mit ihren Quellflüssen Werra und Fulda sowie auf den Elisabethfehnkanal. Nachteilig von der Machbarkeitsstudie betroffen sind das Ems-Dollart-Revier, die Obere Ems zwischen Gleesen und Rhein,

Tourismusverband Niedersachsen e. V.

Lindenallee 1, 26441 Jever
Tel.: 04461/919-2510 Fax: 04461/919-8860

das Leda-Jümme-Gebiet, der Ems-Jade-Kanal und der Nordgeorgsfehkanal, sowie die Aler.

Zahlreichen Sportvereinen wird die Grundlage für die Ausübung des Sportes entzogen und sind damit in ihrer Existenz bedroht. Zudem werden Campingplätze, Radwege, Sportboothäfen/Marinas, Kanuverleih und ergänzende Angebote wie die Gastronomie durch die Entwicklung an Attraktivität verlieren. Die beabsichtigte WSV-Reform bedroht somit die gesamte Tourismuswirtschaft in Niedersachsen.

Vor diesem Hintergrund müssen die genannten Wasserstraßen in Niedersachsen zwingend dem Nebengewässernetz mit touristischer Bedeutung zugeordnet werden. Die vom WSV beabsichtigte Reform darf nicht zu Lasten des Wassertourismus in Niedersachsen gehen.

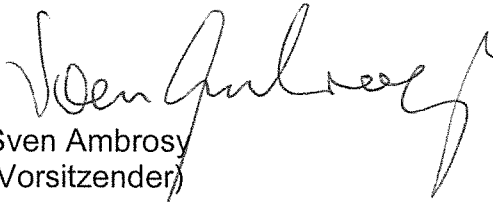
Zudem wird von Tourismus- und Wassersportverbänden eine Begünstigung der Berufsschiffahrt (Güterverkehr) auf Kosten der Personen-, Freizeit- und der Sportschiffahrt gesehen. Nach dem Artikel 87 und 89 des Grundgesetzes ist eine Privilegierung der Bundeswasserstraßen nach der Verkehrsfunktion nicht vorgesehen und die von PwC vorgelegte Kategorisierung damit verfassungswidrig.

Als Vorsitzender des Tourismusverbandes Niedersachsen e. V. möchte ich Sie bitten, unsere Bedenken und die sich daraus ergebenden Forderungen zur Einstufung der niedersächsischen Gewässer gegenüber dem BMVBS zu vertreten.

In gleicher Sache fügen wir der Anlage ein Schreiben von Herrn Landrat Winter (Landkreis Emsland) sowie ein Hintergrundpapier des Landesverbandes Motorsport Niedersachsen e. V. zu Ihrer Kenntnis bei.

Für Rückfragen und Gespräche stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Sven Ambrosy
(Vorsitzender)

Anlagen

Bedeutung und Nutzungsintensität der Wassersportreviere für Sportbootfahrer Zusammengestellt durch den Landesverband Motorsport Niedersachsen e.V.

Hauptachsen und Verbindungsstraßen der Sportbootfahrer zu den Wassersportrevieren

- In Niedersachsen sind die drei großen Ströme Ems, Weser, Elbe durch große Kanäle im Binnenland miteinander verbunden und vereinen sich in der Nordsee.
- Die großen Kanäle in Niedersachsen werden von den Sportbootfahrern als „maritime Autobahnen“ genutzt, um vom Rhein und von den Niederlanden nach Berlin und zur Ostsee zu gelangen. Die interessanten Wassersportziele Niedersachsens werden dabei nur wenig angefahren, die Verweildauer beschränkt sich auf Pausen- und Versorgungszeiten (z.B. Tankstopps).
- Noch ungenutztes Potential: Kleinere Flüsse und Kanäle als Nebengewässer dieser Hauptachsen besitzen Aufenthaltsqualität für Sportbootfahrer, z.B. als wichtige Rundtörns, und machen den maritimen Reiz der Wassersportreviere aus.

Zahlen, Daten, Fakten zum Wassersport

- In Deutschland gibt es mehr als 7.739 km für Sportbootfahrer befahrbare Wasserstraßen. Davon liegen allein 2.385 km in niedersächsischen Revieren unter Einbeziehung der Städte Hamburg und Bremen. (siehe Anlage „Gewässer in Deutschland“)
- In der Machbarkeitsstudie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vgl. BMVBS, 2011) zu den organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur wurden Kennwerte zu den täglichen Ausgaben der Wassersporttouristen in verschiedenen Modellregionen ermittelt. Demnach geben Wassertouristen zwischen 57 und 74 Euro für Unterkunft, Restaurantbesuche, Freizeit, Unterhaltung und sonstige Dienstleistungen aus. Der Landesverband Motorbootsport Niedersachsen e.V. hat Kennzahlen für Tagesausgaben seiner Mitglieder, und damit der reinen Sportbootfahrer mit Ausgaben für Treibstoff, Liegegebühren, Gastronomie etc., in ähnlicher Größenordnung ermittelt. Durchschnittlich geben die Sportbootfahrer des Verbandes im Urlaub 62 Euro und bei Wochenend-Ausfahrten 64 Euro pro Tag aus. (siehe Anlage „Umsätze im Wassertourismus Niedersachsen“)
- Sportbootfahrer aus dem Westen, die sich für das räumlich nahe gelegene Wassersportrevier Niedersachsen statt für die Wassersportreviere in den neuen Bundesländern entscheiden, könnten durchschnittlich ca. 14 Tage reine An- und Abreisezeit zum Zielrevier sowie über 500 Euro Treibstoffkosten einsparen.

Einschätzung zur Bedeutung der niedersächsischen Wassersportreviere im Vergleich zu Mitbewerbern

- Wandel in der Bedeutung der Wassersportreviere seit der Wende: Während die niedersächsischen Wassersportreviere bis in die 1990iger Jahre noch stark von Sportbootfahrern angefahren wurden, hat sich die Bedeutung der Reviere seitdem verändert. Mit Zugänglichkeit der Wasserwege in den neuen Bundesländern und durch die massive Infrastrukturförderung und konzentrierte wassertouristische Tourismuswerbung auf Landesebene, gewannen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommerns Wassersportreviere an Beliebtheit und haben den niedersächsischen Revieren den Rang abgelaufen.
- Der Hauptstrom der Bootsfahrer bewegt sich zu Saisonbeginn in Richtung Berlin und Ostsee mit der Folge, dass es hier zu Engpässen an den Schleusen kommt, das Gebiet insgesamt überfüllt ist und damit wiederum an Attraktivität verliert.
- Auch die Niederlande können mit hervorragend ausgestatteten Wassersportangeboten aufwarten. Die Reviere verfügen über gut ausgebaute Wasserstraßen und attraktive Anlegestellen in den Stadtzentren und in der Nähe touristischer Attraktionen. Nach 1945 wurden die Wasserstraßen in den Niederlanden

ausgebaut und der wirtschaftliche Wert des Wassertourismus deutlich höher bewertet. Durch die Inwertsetzung der niederländischen Wasserstraßen wurde der Grundstein des niederländischen Reviers für eine touristische Wertschöpfung gelegt, die heute ebenfalls zur Überbeanspruchung des Wassersportreviers aufgrund der großen Nachfrage in der Hauptsaison führt.

- Die niedersächsischen Wassersportreviere bieten ein ebenso schönes Natur- und Aufenthaltserlebnis wie die Reviere in den neuen Bundesländern und in den Niederlanden. Insbesondere das Ems-Dollart-Revier ist nach wie vor mit dem Angebot und dem Potential, z.B. durch die direkte Anbindung an das größte europäische Sportbootrevier der Niederlande, ausgestattet, um im Wettbewerb mit den Wassersportrevieren in den neuen Bundesländern mithalten zu können. Eine schlagkräftige Allianz aus Motoryacht- und Tourismusverbänden wurde vor zwei Jahren gebildet, die bereits Akzente durch ein gemeinsam betriebenes, konzentriertes Marketing gesetzt hat.

Maßnahmen und Publikationen des Landesverbandes Motorbootsport Niedersachsen e.V.

- Kartenwerk „Festmachen in Norddeutschland, links und rechts der Wasserstraßen in und um Niedersachsen“ kostenlos als Printversion oder als Download erhältlich. Mit Hilfe dieser Publikation werden Sportbootfahrer auf die Besonderheiten entlang der „maritimen Autobahnen“ hingewiesen, was bereits zu einer spürbareren Verlängerung der Verweildauer der Boote in Niedersachsen geführt hat.
- Die Broschüre „Grenzenlos fahren“ gibt Informationen zum Befahren des Wassersportreviers „Ems-Dollart“, vom Dollart bis zur oberen Ems. Die Broschüre wurde zweisprachig (deutsche und niederländisch Fassung) aufgelegt und ist ebenfalls kostenlos in Print- und Onlineversion erhältlich. Ein Bedarf herrschte, da vielen Sportbootfahrern die ca. 150 km lange Strecke auf der Ems von Rheine bis Emden bekannt ist. Das sich anschließende Revier mit einer Binnenwasserstrecke von mehr als 700 km ist den Freizeitskippern jedoch weitestgehend unbekannt.
- Der Landesverband Motorsport Niedersachsen e.V. erstellt zudem Kartenwerke für Reviere, die von den bekannten Fachverlagen nicht berücksichtigt werden. Dieses gilt z.B. für die Oberweser und Fulda, von Kassel bis Minden, die Aller von Celle bis Verden, die „Obere Ems“ von Rheine bis Lingen, der Ems-Vechte-Kanal von Lingen bis Nordhorn, das Ledagebiet usw.
- Zusätzlich organisiert der Verband alljährlich einen Bootskonvoi durch Reviere in Niedersachsen, die navigatorisch etwas anspruchsvoller sind. Nachdem der Verband die Oberweser, die Aller, die Obere Ems und das Ledagebiet befahren hat, werden in diesem Jahr auf dem Binnenweg die Niedersächsischen Hafenstädte Papenburg, Leer, Emden und über den Ems-Jade-Kanal Wilhelmshaven angelaufen, anschließend geht es über das Watt nach Bremerhaven. Die Konvois werden genutzt, um die niedersächsischen Wasserstraßen bei den Skippern wieder stärker in Erinnerung zu bringen.

Handlungsnotwendigkeit durch die anstehende Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

- Im Rahmen dieser Reform sind eine Kategorisierung der Bundeswasserstraßen und eine Organisationsreform der Wasserschifffahrtsverwaltung geplant. Vorgesehen ist eine Einordnung in drei Kategorien: Ein Kernnetz, ein Nebennetz und Restgewässer. Das Nebengewässernetz besteht u.a. aus Gewässern mit touristischer Bedeutung. Grundlage für die Qualifizierung der wassertouristisch bedeutsamen Gewässer war die bereits oben benannte Machbarkeitsstudie des BMVBS.
- Auffallend an der Studie ist, dass die Gewässer in Mecklenburg-Vorpommern durchgängig als touristisch bedeutsam eingestuft wurden, während die niedersächsischen Gewässer, die ebenso vom motorisierten Wassersport genutzt werden, größtenteils als unbedeutend eingestuft werden. Nachteilig betroffen sind

davon im Ems-Dollart-Revier die Obere Ems zwischen Gleesen und Rheine, das Leda-Jümme-Gebiet, der Ems-Jade-Kanal und der Nordgeorgsfehnkanal, sowie die Aller. Die Berücksichtigung Niedersachsens reduziert sich damit auf die Weser mit ihren Quellflüssen Werra und Fulda sowie auf den Elisabethfehnkanal.

- Problematisch ist diese Einordnung, da durch Entwidmung der oben benannten Gewässer und deren Kategorisierung als Restgewässer damit gerechnet werden muss, dass der Bund sich vollständig aus der Unterhaltungspflicht zurückziehen wird.
- Restgewässer sollen zukünftig renaturiert werden, was mittelfristig die Befahrbarkeit für Sportboote und die Personenschiffahrt nicht mehr möglich machen wird. Da der motorisierte Wassersport ein nicht unerheblicher Wirtschaftsfaktor ist, sollte gerade im wasserreichen Flächenland Niedersachsen über die Instandhaltung der vorhandenen Wasserstraßen, mindestens aber über deren Erhalt, nachgedacht werden.
- Die Fokussierung auf die Gewässer Mecklenburg-Vorpommerns bei der Einordnung als touristisch bedeutsame Gewässer, kann nur durch der Begleitung des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommerns an der Machbarkeitsstudie erklärt werden.
- Die Machbarkeitsstudie hat das über 700 km große Ems-Dollart-Revier pauschal als Restgewässer bewertet mit der Begründung, dass sich diese Gewässer insbesondere für den muskelbetriebenen Wassersport eignen. Nicht transparent wird in der Studie, warum das Gebiet nicht als Nebengewässer mit touristischer Bedeutung für den motorisierten Wassersport eingeordnet wurde.
- Verschiedene Wassersport-Angebote tragen zur touristischen Wertschöpfung der Region bei. Bemühungen auf europäischer Ebene Verbindungen zwischen deutschen und niederländischen Gewässern herzustellen würden durch die Herabstufung konterkariert. Durch die Machbarkeitsstudie besteht die Gefahr, dass Niedersachsen und damit auch das Ems-Dollart-Revier - trotz aller Anstrengungen und Investitionen, die auch mit Landesmitteln gefördert wurden - abgehängt werden. Aus diesem Grunde ist die besondere Bedeutung des touristischen Wassersports herauszustellen, damit die geplanten Umstrukturierungen nicht zulasten Niedersachsens entschieden werden.



Konzept

Landkreis Emsland
Der Landrat

49716 Meppen, 13.07.2012
Ordeniederung 1
Telefon 05931 44-1309

ab/Al

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Herrn Staatssekretär Dr. Liersch
Friedrichswall 1
30169 Hannover

Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur in Niedersachsen

Sehr geehrter Herr Dr. Liersch,

im Zuge der beabsichtigten Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aufgrund der Bundestagsinitiative „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus stärken“ (Beschluss vom 22.01.2009, BT-Drs. 16/10593) von dem Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur erstellen lassen. In dieser Studie werden nicht nur die organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen für eine Strukturverbesserung untersucht, sondern die vorhandenen Gewässer auch hinsichtlich ihrer wassertouristischen Bedeutung bewertet.

Auffallend an dieser Studie ist die durchgängige Qualifizierung der Gewässer im Nachbarland Mecklenburg-Vorpommern als wassertouristisch bedeutsam, während die niedersächsischen Gewässer, die ebenso vom motorisierten Wassersport genutzt werden, als unbedeutend eingestuft werden. Nachteilig betroffen sind davon im Ems-Dollart-Revier die Obere Ems zwischen Gleesen und Rheine und die Leda, in Niedersachsen darüber hinaus insbesondere auch die Aller. Die Berücksichtigung Niedersachsens reduziert sich damit auf die Weser mit ihren Quellflüssen Werra und Fulda sowie auf den Elisabethfehnkanal (siehe beiliegende Karte).

Weil als ein Ergebnis der beabsichtigten Reform der Bundeswasserstraßenverwaltung die Entwidmung der o. a. genannten Gewässer mit der Folge erwartet werden muss, dass sich der Bund vollständig aus der Unterhaltungspflicht zurückziehen wird, wird es erforderlich werden, anderwei-

tig öffentliche Mittel für die Erhaltung der Befahrbarkeit dieser Wasserwege für die motorisierte Bootsfahrt zu organisieren. Der Einsatz öffentlicher Mittel für die Unterhaltung kann aber nur dann erfolgreich eingeworben werden, wenn die genannten Wasserstraßen anders, nämlich als touristisch wertvoll eingestuft werden. Verbleibt es für diese Wasserwege bei der Kategorie „Restgewässer“, ist voraussehbar, dass dann die durch die Reform der Bundeswasserstraßenverwaltung eingesparten Unterhaltungsmittel, die dem Vernehmen nach zumindest teilweise für den Wassertourismus zur Verfügung gestellt werden sollen, weitgehend an Niedersachsen vorbei in Mecklenburg-Vorpommern eingesetzt werden.

Die Heraushebung der Gewässer in Mecklenburg-Vorpommern in der Machbarkeitsstudie von PricewaterhouseCoopers kann in dieser Einseitigkeit wohl nur mit der Begleitung der Arbeit an dieser Studie durch den Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern erklärt werden. Als wohl interessengeleitet findet sich dann auch im 4. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Deutschen Bundestag vom 25.01.2012 die Auffassung wieder, dass im Grunde nur die Bundeswasserstraßen in den neuen Bundesländern wegen ihrer besseren Vernetzung für den Wassertourismus von Bedeutung seien. In Anbetracht der in Niedersachsen insgesamt vorhandenen 2.100 km Wasserwege, davon 670 km im Ems-Dollart-Revier, kann eine Herabstufung dieser Wasserwege als Restgewässer mit dieser Begründung und dem zusätzlichen Hinweis, dass sich diese Gewässer insbesondere für den muskelbetriebenen Wassersport eignen, in dieser Pauschalität nicht einfach hingenommen werden. Mit dieser pauschalen Abwertung kann nicht darüber hinweg gegangen werden, dass es die Studie unterlassen hat, das Ems-Dollart-Revier als Ganzes nach transparenten Kriterien auf seine Eignung für den Wassertourismus zu untersuchen und insoweit der Nachbesserung bedarf. Zusätzlich ist eine differenziertere Betrachtung der niedersächsischen Wasserwege und eine jeweils abwägende Begründung für die künftig vorgesehene Einstufung in der Netzstruktur als Mindestvoraussetzung für jede Nachvollziehbarkeit der angestrebten Veränderungen zu fordern. Ohne Korrektur in der Sache laufen die Konsequenzen bei Umsetzung dieser Planung jedenfalls darauf hinaus, dass die niedersächsischen Wasserstraßen künftig weitgehend ihre Bedeutung für den motorisierten Wassertourismus verlieren würden.

Weitere Gründe dafür, dass speziell im Ems-Dollart-Revier die wassertouristische Bedeutung der vorhandenen Wasserwege nicht einfach in dieser Weise negiert werden kann, ergeben sich aus emsländischer Sicht auch daraus, dass in der hiesigen Touristikwirtschaft der Wassertourismus inzwischen eine beträchtliche Rolle spielt. Nachdem die erforderlichen Voraussetzungen dafür mit EU- und kommunalen Mitteln in den vergangenen Jahren weiter verbessert werden konnten und neue Bootsanleger in den Gemeinden Salzbergen und Emsbüren gebaut worden sind, hat der Freizeitbootsverkehr im Wassersport-Revier Ems-Dollart beträchtlich zugenommen und kann mit

zusätzlichen touristischen Angeboten zu einem nicht unerheblichen Faktor für die emsländische Tourismuswirtschaft weiter entwickelt werden. Es ist gerade die Revierschifffahrt, die gegenüber dem weiten Reisen auf dem Wasser die größere touristische Wertschöpfung abwirft.

So ist schon heute die Wertschöpfung, die im Wassertourismus im Emsland generiert werden kann, zu einem beträchtlichen Teil auf die Personenschifffahrt auf der alten Ems, die von privaten Anbietern in Kooperation mit der Stadt Lingen (Ems), den Gemeinden Emsbüren und Salzbergen sowie der Stadt Rheine betrieben wird, zurückzuführen. Diese Personenschifffahrt müsste auf Sicht aufgegeben werden, wenn z. B. für die erforderlichen Baggerarbeiten in den Schleusenbereichen keine Unterhaltungsmittel generiert werden können.

Die Absicht, das Wassersport-Revier Ems-Dollart also sog. Restgewässer sich selbst zu überlassen, ist auch in keiner Hinsicht mit den auf europäischer Ebene laufenden Bemühungen vereinbar, eine Verbindung zwischen dem Ems-Vechte-Kanal und dem Nordhorn-Almelo-Kanal herzustellen, sodass für den Wassertourismus zusätzlich zum Haren-Rütenbrock-Kanal eine weitere Wasserstraßenverbindung zum Kanalnetz der benachbarten Niederlande entstehen würde. Dadurch könnte das Reisen auf dem Wasser nicht nur weiter belebt werden, sondern auch eine zusätzliche Attraktivität daraus schöpfen, dass Bootsfahrten von Lingen, Nordhorn und Rheine aus zu den Niederlanden und umgekehrt beträchtlich erleichtert werden.

Die auf der Basis der Machbarkeitsstudie für das Emsland, aber darüber hinaus auch für andere Landesteile absehbaren nachteiligen Entwicklungen für den Wassertourismus hierzulande können m. E. nur dadurch noch abgewendet werden, indem das Land konkrete Gegenvorstellungen für die Einstufung der niedersächsischen Gewässer entwickelt und diese gegenüber dem BMVBS nachhaltig vertritt. Im Hinblick darauf, dass ein derartiges Vorgehen für das Ems-Dollart Revier von besonderer Bedeutung ist, darf ich Sie bitten, in diesem Sinne tätig zu werden.

Mit freundlichem Gruß

Ihr


Winter

