



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Masterplan Freizeitschifffahrt



INHALTSVERZEICHNIS

A. VORWORT.....	3
B. VERANLASSUNG UND ZIELSETZUNG.....	5
I. Hintergründe.....	5
II. Ziele.....	8
III. Herausforderungen	9
C. UNTERSUCHUNGSRAHMEN UND VORGEHENSWEISE	11
I. Gegenstand.....	11
II. Vorgehen	12
III. Zuständigkeiten.....	13
D. HANDLUNGSFELDER UND MAßNAHMEN	17
I. Maßnahmen zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten und nutzungsorientierten Infrastruktur	20
II. Maßnahmen zur nutzungsorientierten und nachhaltigen Stärkung der Freizeitschifffahrt.....	27
III. Maßnahmen zur Erschließung von Digitalisierungspotenzialen	34
IV. Maßnahmen für Natur, Umwelt und Klima	40
V. Maßnahmen zur Stärkung von Kommunikation und Kooperation	46
E. RÉSUMÉ.....	55
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	56
GLOSSAR.....	57
QUELLENVERZEICHNIS.....	62



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

A. VORWORT

A. VORWORT

Bei Sonnenaufgang über die ruhige Spree rudern, ein Wochenendtrip im Hausboot auf der Havel, im Kanu das Lahntal erobern oder unter Segel auf der Müritz in den Abend gleiten: Das bedeutet Freiheit, Naturnähe und pure Lebensfreude. Schon seit Jahrhunderten zieht es die Menschen aufs Wasser. Wassersport hat nie etwas von seiner Faszination verloren. Im Gegenteil: Die Corona-Pandemie und ein neues Bewusstsein für nachhaltiges Reisen sorgen für einen regelrechten Boom auf dem Wasser.

Mit unseren rund 7.300 Kilometern Binnenwasserstraßen – das entspricht in etwa der Luftlinie von Berlin nach Peking –, den weitverzweigten Nebenflüssen und unzähligen Seen haben wir ein besonders attraktives Wasserstraßennetz. Das Gebiet um Müritz, Havel und Spree ist sogar das größte zusammenhängende Wassersportrevier Europas.

Die Anzahl der Freizeitboote und die Anforderungen der Freizeitschifffahrt steigen kontinuierlich, gleichzeitig ist die Infrastruktur in die Jahre gekommen. Ziel ist es, unsere Wasserwege attraktiv, sicher und zukunftsfest zu machen sowie moderne Konzepte für die einzelnen Wasserwege zu entwickeln. Wassertourismus soll möglichst überall verlässlich und fließend möglich – und gleichzeitig mit der Natur im Einklang sein.

Nach unserem Masterplan Binnenschifffahrt, in dem es speziell um Maßnahmen für eine starke Berufsschifffahrt geht, widmet sich der vorliegende Masterplan ganz der Freizeitschifffahrt. Dabei ist klar: Beides kann nur gemeinsam funktionieren.

Für die Zukunft unserer touristischen Wasserwege benennt dieser Masterplan fünf Handlungsfelder: Infrastruktur, Schifffahrt, Digitalisierung, Umwelt sowie Kommunikation und Kooperation. Hier finden sich Ziele und ganz konkrete Maßnahmen für Bund, Länder und besonders die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Einige Beispiele: Die vorhandene Infrastruktur wird instandgesetzt und an die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer angepasst, etwa mit Haltegriffen oder Bootumsetzungsanlagen an Schleusen. Wir digitalisieren das Schleusenmanagement und unterstützen den Einsatz nachhaltiger Antriebe und Treibstoffe. Wir identifizieren konkrete Synergien zwischen Freizeitschifffahrt, Wasserwirtschaft und Naturschutz, schützen vielfältige Lebensräume von Tieren und Pflanzen – und stärken Beteiligung und Transparenz bei Maßnahmen an Bundeswasserstraßen. Der intensive Dialog mit Bund, Ländern, Kommunen, Verbänden und Unternehmen hat bereits im Beteiligungsprozess zu diesem Masterplan begonnen. Vielen Dank an alle, die daran mitgewirkt haben!

Ich bin überzeugt: Nachhaltigkeit an und auf Bundeswasserstraßen ist möglich – und zwar durch das Verzahnen von Ökologie und Freizeitverkehr. Davon wird das gesamte System Wasserstraße profitieren. Lassen Sie uns gemeinsam alles dafür tun, dass auch nachfolgende Generationen am, mit und auf dem Wasser leben können.

Ihr Andreas Scheuer MdB
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



Andreas Scheuer MdB
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur



B. VERANLASSUNG UND ZIELSETZUNG

B. VERANLASSUNG UND ZIELSETZUNG



I. HINTERGRÜNDE

Die Bundeswasserstraßen (→ Glossar) und ihre Infrastruktur sind von hoher Bedeutung für die Freizeitschifffahrt (→ Glossar) in Deutschland. Sie umfassen rund 7.300 km Binnenwasserstraßen (→ Glossar) sowie attraktive Reviere im Seebereich.¹ Deutschland verfügt, einschließlich der vorgenannten Bundeswasserstraßen über ein weit verzweigtes Wasserstraßennetz mit dem größten zusammenhängenden Wassersportrevier Europas, das sich über die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin erstreckt. International hat es sich als bedeutende Wassertourismusdestination etabliert.²

Auch im Inland erfreut sich die Freizeitschifffahrt großer Beliebtheit. So sind Schätzungen zufolge rund 2 Mio. Bundesbürgerinnen und Bundesbürger in Wassersportvereinen organisiert.³ Im Jahr 2019 hielten sich knapp ein Fünftel der Deutschen bei inländischen Urlaubsreisen am, im und auf dem Wasser auf.⁴ Allgemein zeigt eine Untersuchung des Deutschen Tourismusverbands

¹ Siehe die Webseite der WSV unter: <https://www.wsv.gdws.bund.de>.

² Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

³ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2013): Wassertourismus in Deutschland Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine.

⁴ Deutscher Tourismusverband (2020): Zahlen. Daten. Fakten. Das Tourismusjahr 2019 im Rückblick.

(DTV), dass während des Urlaubs im eigenen Land für 56 % der Deutschen der Aufenthalt in der Natur zentral ist.⁵ Die Bundeswasserstraßen bieten hierfür mit ihren naturnahen Gewässerlandschaften attraktive Räume für Erholung und Freizeitsport.



Die Nutzungsarten im Bereich der Freizeitschifffahrt sind vielfältig und bergen unterschiedliche Potenziale. So gibt es über 500.000 Motor- und Segelbootseignerinnen und -eigner in Deutschland.⁶ Ein bedeutendes Wassertourismussegment ist der Charterboottourismus (→ Glossar), der im vergangenen Jahrzehnt insbesondere in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern einen deutlichen Zuwachs verzeichnete.⁷ Ebenso war bis zur pandemiebedingten Einschränkung der Fahrgastkabinenschifffahrt (→ Glossar) ein positiver Trend in dieser Branche zu verzeichnen.⁸ Weit verbreitet ist zudem die Nutzung von nichtmotorisierten Wasserfahrzeugen, wie bspw. Kanus, Ruderboote oder SUPs. Die höchste touristische Bedeutung in diesem Bereich in Deutschland wird derzeit dem Wasserwandern per Kanu zugeschrieben, mit einer geschätzten Gesamtzahl von 1,4 Mio. Kanuten und Kanutinnen deutschlandweit.⁹



Im Zusammenhang mit dem muskelbetriebenen Wassersport ist außerdem das Thema eines umweltverträglichen Tourismus zu nennen, das zunehmend an Bedeutung gewinnt. So spielte bspw. im Jahr 2019 bei über der Hälfte der Deutschen der Umweltschutz bei der Planung und während des Urlaubs eine zentrale Rolle.¹⁰ Ferner ist es eine Notwendigkeit und wichtiges Anliegen der Bundesregierung, die klima- und umweltverträgliche Entwicklung des Tourismus voranzutreiben. Insbesondere der muskelbetriebene Wassersport sowie allgemein alle muskelbetriebenen Aktivitäten an, auf und in Gewässern, wie z. B. Schwimmen oder Radfahren, bieten hierfür besonders Potenzial.¹¹

Auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) setzt sich für eine umwelt- und klimagerechte Weiterentwicklung der Bundeswasserstraßen ein. Mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“¹² hat die Bundesregierung auf gemeinsame Initiative von BMVI und BMU ein Programm beschlossen, das u. a. einen wichtigen Beitrag zum Schutz vielfältiger Lebensräume von oftmals bedrohten Tier- und

⁵ ebenda

⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

⁷ Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (2020): Gesamtkonzept zur wirtschaftlichen Bedeutung und zu den Perspektiven des Wassertourismus in der Region der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN-Region) unter besonderer Berücksichtigung des Finowkanals. Siehe auch die Webseite des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern: Wassertourismus in MV.

⁸ Deutscher Tourismusverband (2020): Zahlen. Daten. Fakten. Das Tourismusjahr 2019 im Rückblick.

⁹ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

¹⁰ Deutscher Tourismusverband (2020): Zahlen. Daten. Fakten. Das Tourismusjahr 2019 im Rückblick.; Statista (2019): Umfrage zum Bewusstsein von Umwelt und Klima bei Reisenden in Deutschland 2019.

¹¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

¹² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) 2017: Blaues Band Deutschland - Eine Zukunftsperspektive für die Wasserstraßen.

Pflanzenarten sowie zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels leistet. Gleichzeitig werden mit den Maßnahmen des Bundesprogramms attraktive Gewässerlandschaften für Erholungssuchende geschaffen. Hier schließt sich der Kreis und es wird deutlich, dass sich aus einer engen Verzahnung von ökologischen und freizeitverkehrlichen (→ Glossar) Zielen positive Effekte für alle Interessen an den Wasserstraßen ergeben.

Gleichzeitig stellt die Freizeitschiffahrt auf den Bundeswasserstraßen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Gemäß einer vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) in Auftrag gegebenen Studie werden jährlich mehr als 4,2 Mrd. Euro Bruttoumsatz durch den Wassertourismus (→ Glossar) generiert.¹³ Allein in Brandenburg und Berlin erwirtschaftet der Wassertourismus jährlich einen Umsatz von 200 Mio. Euro bezogen auf gewerblichen Bootstourismus, Fahrgastschiffahrt und Häfen.¹⁴ Hinzu kommen noch weitere Umsätze v.a. aus der Tagesvermietung von Booten und den Ausgaben der Bootsurlauberinnen und -urlauber mit eigenem Boot.¹⁵ Im Jahr 2020 verzeichnete die Wassersportbranche ein beachtliches Wachstum, nicht zuletzt aufgrund des pandemiebedingt gestiegenen Inlandtourismus.¹⁶ Wegen der klimapolitischen Erwägungen sowie der Auswirkungen der Corona-Pandemie ist zu erwarten, dass sich der Trend zum Inlandtourismus weiterhin verstärkt. Wassersport und Wassertourismus sind außerdem ein wichtiger Motor für die wirtschaftliche Entwicklung ländlicher Räume, da sie dort z. B. vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten bieten.¹⁷

Infolge einer ungünstigen Altersstruktur und langjähriger Investitionsdefizite weist die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen insgesamt einen hohen Erhaltungs- und Ersatzbedarf auf. Auch Anlagen an Bundeswasserstraßen mit geringer oder keiner güterverkehrlichen Bedeutung sind weitgehend veraltet und instandsetzungsbedürftig. Gerade diese Wasserstraßen stellen jedoch eine bedeutsame Infrastruktur für den Wassertourismus dar.

In bestimmten Regionen und Flussgebieten ist derzeit ein Rückgang des Gütertransportaufkommens auf Bundeswasserstraßen zu verzeichnen.¹⁸ Unter Beachtung der Entwicklungspotenziale für Gütertransporte der Zukunft sollen dort auch Maßnahmen zur Ausrichtung der Infrastruktur auf die Belange der modernen Freizeitschiffahrt ergriffen werden.



¹³ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

¹⁴ IHK Potsdam (verantw.) (2015): Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus in Berlin und Brandenburg.

¹⁵ Siehe Tourismus Netzwerk Brandenburg, Informationen für Touristiker, Marktforschungen zum Wassertourismus.

¹⁶ MotorBoot Online (2020): Interboot Branchengespräch: Nachfrage und Wachstum. Pressemitteilung vom 23.09.2020; BR24 (2020): Coronakrise löst Wassersport-Boom in Deutschland aus. Artikel vom 18.09.2020; MAZ Online (2020): Wegen Corona: Wassersport boomt.

¹⁷ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland; Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (Hrsg.) (2020): Das Land lebt! Dritter Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume.

¹⁸ Siehe bspw. Statistiken des Statistischen Bundesamtes zu Beförderungsmengen 2018: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/liste-binnenschiffahrt.html>.

Im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode wurde angesichts des Zustands der Wasserstraßeninfrastruktur von Bundeswasserstraßen mit geringer oder keiner güterverkehrlicher Bedeutung vereinbart: „Für die ausschließlich dem Tourismus oder Sport dienenden Nebenwasserstraßen des Bundes wollen wir entsprechend der Befahrbarkeit neue Prioritäten setzen und diese unterstützen. Wir streben an, zusammen mit den Bundesländern und Regionen neue Konzepte für die einzelnen Wasserwege zu entwickeln.“¹⁹ Dies steht auch in Verbindung mit dem Vorhaben, die touristische Entwicklung nachhaltig zu stärken und die Rahmenbedingungen für den Tourismus in Deutschland weiter zu verbessern.²⁰ Mit Bundestagsbeschluss vom 08.11.2019 wurden die Eckpunkte zur nationalen Tourismusstrategie beschlossen und die Bundesregierung bei der weiteren Ausarbeitung u. a. aufgefordert, konkrete Verbesserungen im Bereich Bundeswasserstraßen für den Wassertourismus zu erzielen.²¹ Bereits im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode hatten sich die Regierungsparteien darauf verständigt, ein Wassertourismuskonzept vorzulegen, welches durch das BMVI im Juli 2016 veröffentlicht wurde. Dieses setzte einen starken Akzent auf Änderungen der internen Organisation und Aufgabenverteilung.

Die Anforderungen und Bedürfnisse der Freizeitschifffahrt sind gestiegen, ebenso die Relevanz des Umwelt- und Naturschutzes und die Herausforderungen des Klimawandels. Automatisierung und Digitalisierung werden immer wichtiger. All dies führt zu einer Fortentwicklung des bisherigen Wassertourismuskonzeptes des BMVI hin zu einem Masterplan Freizeitschifffahrt.



II. ZIELE

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

¹⁹ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode.

²⁰ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode.

²¹ Vgl. Deutscher Bundestag (2019): Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Mit nationaler Tourismusstrategie den Standort Deutschland weiter stärken. Drucksache 19/11088 vom 25.06.2019.

- Das BMVI richtet die Förderung und Unterstützung der Freizeitschifffahrt am Leitbild der Nachhaltigkeit aus. Das Miteinander von Natur-, Umwelt- und Klimaschutz und der Freizeitschifffahrt hat einen hohen Stellenwert für das BMVI.
- Das BMVI strebt im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Freizeitschifffahrt eine umfangreiche Beteiligung von betroffenen Behörden der Bundes- und Landesverwaltungen und Öffentlichkeit sowie eine verbesserte Kommunikation mit Interessensgruppen an, um insbesondere vorhandene Schnittstellen und Synergien zwischen den Zielen des Bundes und der Länder zu erkennen sowie Interessen Dritter zu berücksichtigen. Dazu gehört auch die begleitende Diskussion strategischer Fragen mit anderen Ressorts.

III. HERAUSFORDERUNGEN

- Im Falle knapper Ressourcen muss der Fokus der Infrastrukturinvestitionen auf Maßnahmen zum Erhalt und Ersatz systemkritischer Anlagen gelegt werden.
- Damit über die Maßnahmen zum Erhalt und Ersatz systemkritischer Anlagen hinaus Infrastrukturprojekte an Bundeswasserstraßen mit überwiegend Freizeitverkehr umgesetzt werden können, ist eine gezielte Zuweisung entsprechender Ressourcen erforderlich. Daneben ist eine Überarbeitung und Aktualisierung der Priorisierung der Investitionen an Bundeswasserstraßen erforderlich.
- Um der wirtschaftlichen Bedeutung des Wassertourismus Rechnung zu tragen, ist in Ergänzung der BVWP-Methodik ein Methodikbaustein zur Bewertung der Erholungs- und Freizeitnutzen von erwogenen Projekten für die Freizeitschifffahrt entwickelt worden, so dass dieser Effekt in der Verkehrsinfrastrukturplanung der Bundeswasserstraßen nach dessen Einführung künftig Berücksichtigung findet.
- Für die Erschließung von Digitalisierungspotenzialen und die Nutzung digitaler Angebote bedarf es einer stabilen Netzabdeckung entlang der Bundeswasserstraßen. Insbesondere außerhalb von Ballungsräumen besteht hier nach wie vor großer Nachholbedarf.



A background image showing a map with several red pushpins. The map features a blue river or coastline and some text, including 'Dah' and 'neue'. The pushpins are placed at various points along the river, with some having small red flags attached to them. The image is slightly blurred, giving it a soft, artistic feel.

C. UNTERSUCHUNGSRAHMEN UND VORGEHENSWEISE

C. UNTERSUCHUNGSRAHMEN UND VORGEHENSWEISE

I. GEGENSTAND

Gegenstand des Masterplans ist die nutzungsorientierte Förderung und Unterstützung der Freizeitschiffahrt auf Bundeswasserstraßen, insbesondere die bedarfsgerechte Verbesserung der hierfür bereitgestellten Infrastruktur. Die Freizeitschiffahrt beinhaltet touristische und sportliche Aktivitäten mit Wasserfahrzeugen und umfasst die Segmente Segeln, Motorbootfahren, muskelbetriebener Wassersport, Fahrgastschiffahrt (→ Glossar) sowie sonstige Wassersportarten mit Wasserfahrzeugen. Dies ist nur ein – wenn auch großer – Teil des Wassertourismus, womit „alle Aktivitäten (...) bei welchen der Aufenthalt im oder auf dem Wasser Hauptmotiv von Tagesausflügen oder Übernachtungsreisen ist“²² bezeichnet werden. Die Förderung und Unterstützung der Fahrgastschiffahrt ist bereits Gegenstand des Masterplans Binnenschiffahrt.²³



In Anlehnung an Wassertourismusdefinition und -Grafik in „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“, 2016

Freizeitschiffahrt findet auf allen Bundeswasserstraßen statt. Besonders auffallend und wirtschaftlich bedeutsam ist der Freizeitverkehr jedoch auf den Bundeswasserstraßen ohne nennenswerten Güterverkehr. Zugleich finden sich dort zahlreiche in die Jahre gekommene Anlagen. Diese Anlagen dienen

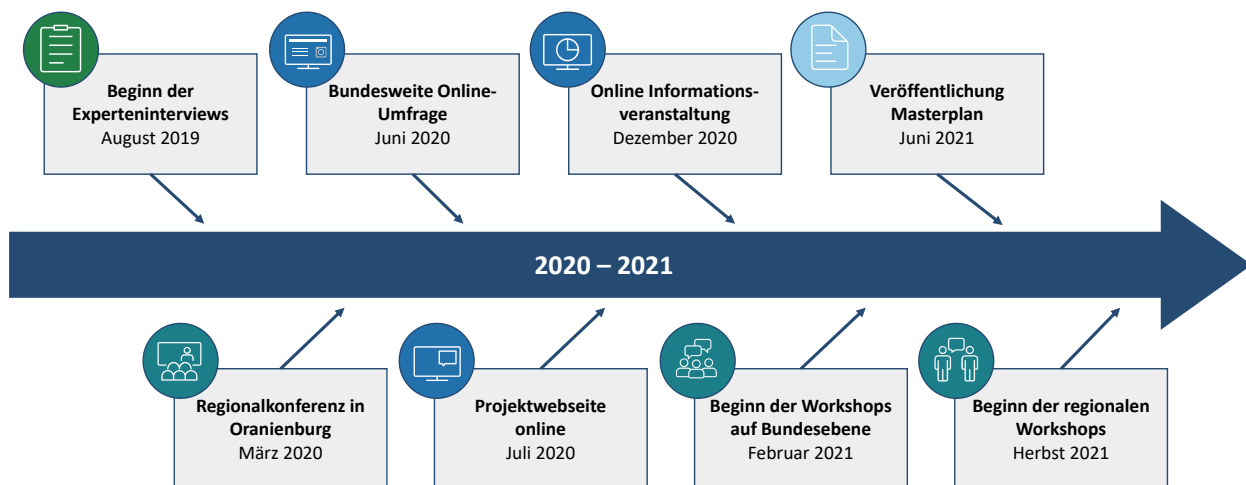
²² Hamburg Messe und Congress GmbH, DTV (Hrsg.) (2003): Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland, Ist-Zustand und Entwicklungsmöglichkeiten (Bearbeitung: BTE, dwif).

²³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2019): Masterplan Binnenschiffahrt.

heutzutage i. d. R. ausschließlich dem Freizeitverkehr. Die im Kernnetz (siehe Hauptwasserstraßen → Glossar), d.h. auf Bundeswasserstraßen mit hohem Güterverkehrsaufkommen, vorgehaltene Infrastruktur lässt die dortige Freizeitnutzung grundsätzlich zu. Generell sind viele Anlagen sanierungsbedürftig. Durch die zahlreichen sanierungsbedürftigen Anlagen im Binnenbereich werden die Binnenwasserstraßen des Bundes (→ Glossar) stärker in den Blick genommen als der küstennahe Seebereich. Insgesamt hat der Masterplan alle Bundeswasserstraßen im Blick, legt jedoch seinen Fokus auf die vielfältigen Nutzungen der Bundeswasserstraßen außerhalb des Kernnetzes mit ihrem besonderen freizeitverkehrlichen und ökologischen Potenzial.

II. VORGEHEN

Die nachhaltige sowie nutzungsorientierte Förderung und Unterstützung der Freizeitschifffahrt stellt für den Bund eine Querschnittsaufgabe dar. Diese bedarf einer breiten Beteiligung von Behörden und Öffentlichkeit. Das BMVI sieht sich dabei zusammen mit der WSV in einer federführenden Rolle. Aus diesem Grund wurde für die Erstellung des Masterplans Freizeitschifffahrt im Herbst 2019 zunächst mit einem ressortinternen Beteiligungsprozess im BMVI begonnen, der insbesondere das Zusammentragen revierspezifischer Erfahrungen und Expertisen sowie die breite Abstimmung auf verschiedenen Verwaltungsebenen im Geschäftsbereich zum Ziel hatte. Die Regionalkonferenz im März 2020 in Oranienburg stellte den Beginn der Beteiligung von Interessensgruppen und Öffentlichkeit dar. Mit Hilfe von digitalen und analogen Formaten wurden bundesweit Verbesserungsbedarfe und Maßnahmvorschläge im Bereich der Freizeitschifffahrt bei der Erarbeitung des Masterplans aufgenommen.



Übersicht über Beteiligungsprozess

Nach der Veröffentlichung des Masterplans wird die Beteiligung im Rahmen der Umsetzung des Masterplans fortgeführt. Insbesondere ist die weitere fachliche Diskussion mit betroffenen Ressorts, wie BMU und BMWi, aufgrund der gesetzlichen Zuständigkeiten für bestimmte Aufgaben sehr wichtig. Ziel ist, ein gemeinsames Vorgehen, Handeln und Fördern von Maßnahmen an

den Bundeswasserstraßen zu erreichen. Informationen zur Beteiligung finden sich auf der Projektwebseite masterplan-freizeitschiffahrt.bund.de.

III. ZUSTÄNDIGKEITEN

Da im Bereich der Freizeitschiffahrt und des Wassertourismus die Kompetenzen innerhalb der öffentlichen Verwaltung unterschiedlich verteilt sind, werden die einzelnen Zuständigkeiten im Folgenden aufgeführt:

- BMVI und WSV sind zuständig für die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und den Betrieb der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen, den Aus- und Neubau der Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg sowie die Erhaltung der Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen. Oberste Behörde ist das für die Bundeswasserstraßen zuständige BMVI.
- Das BMWi nimmt eine koordinierende Funktion bei dem Thema Tourismus ein. Es ist für Tourismuspolitik in der Bundesregierung federführend.
- Das BMU ist federführend in Grundsatzfragen zu Umwelt-, Natur- und Klimaschutz sowie zu Klimaanpassung. Die Grundsatzthemen auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft (z. B. Gewässerschutz, Hochwasserschutz) sind ebenfalls hier angesiedelt.
- Für die Ausführung der naturschutz- und wasserrechtlichen Vorschriften sind die Bundesländer zuständig.
- Die Bundesländer sind neben dem BMWi, welches den bundesweiten Rahmen für den Tourismus als Wirtschaftsfaktor regelt, für den Tourismus vor Ort und ebenso für die Verwaltung der Landeswasserstraßen zuständig.

Darüber hinaus werden von Verbänden, Vereinen und Organisationen wichtige Aufgaben und Funktionen im Bereich der Freizeitschiffahrt und des Wassertourismus wahrgenommen, insbesondere im Hinblick auf die Bereitstellung von Informationen und landseitiger Infrastruktur.





BUNDESWASSERSTRASSEN

- Netzkategorisierung unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2030



Quelle: Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik, zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV
Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

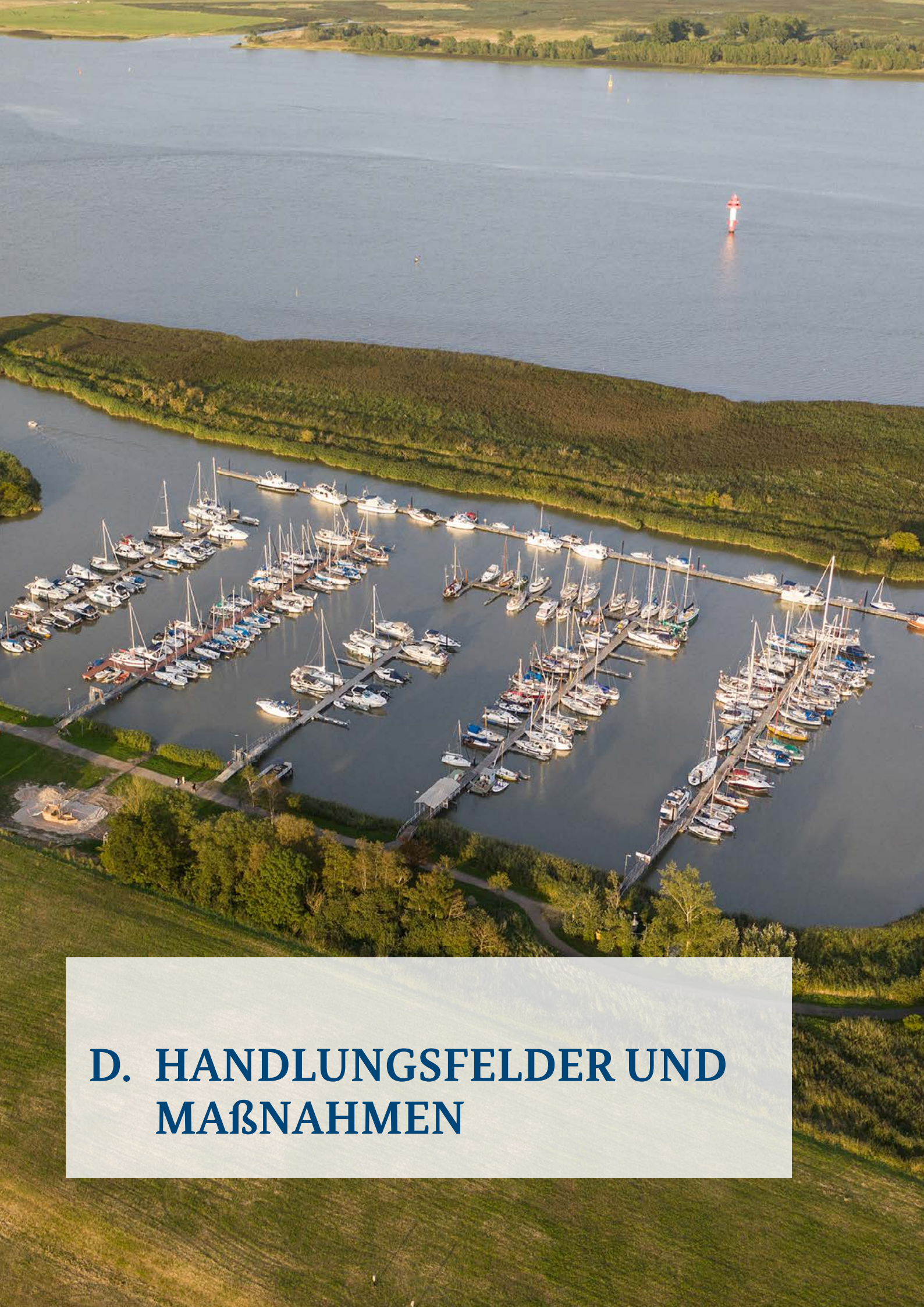
Stand: Juni 2021 W 162 n

Kategorisierung der Seeschifffahrts- und Binnenschifffahrtsstraßen

== A See ($\geq 50,0$ Mio t/a)	== A Binnen ($\geq 6,0$ Mio t/a)
== B See ($\geq 5,0$ Mio t/a)	== B Binnen ($\geq 4,0$ Mio t/a)
== C See ($\geq 1,0$ Mio t/a)	== C Binnen ($\geq 0,6$ Mio t/a)
== D See ($< 1,0$ Mio t/a)	== D Binnen ($< 0,6$ Mio t/a)
== E See (wie Binnen)	== E Binnen (Fahrgastschifffahrt und Freizeitschifffahrt)
== F See (wie Binnen)	== F Binnen (nicht motorisierte Freizeitschifffahrt)

- Seewasserstraßen des Bundes
- Delegationsstrecken (Elbe in HH, EJ-Kanal)
- Grenzstrecken

* auf den deutschen Abschnitten des Rheins im Grenzbereich überwiegend Freizeitverkehrsnutzung



D. HANDLUNGSFELDER UND MAßNAHMEN

D. HANDLUNGSFELDER UND MAßNAHMEN

Nach einer kurzen Einführung in die Handlungsfelder Infrastruktur, Schifffahrt, Digitalisierung, Umwelt sowie Kommunikation und Kooperation werden in den nachfolgenden Kapiteln I-V die zu diesen einzelnen Handlungsfeldern vorgesehenen Maßnahmen dargelegt. Sie umfassen kurz- und mittelfristig geplante sowie bereits begonnene Maßnahmen.

Infrastruktur

Eine wesentliche Voraussetzung für die verkehrliche Nutzung von Bundeswasserstraßen ist eine zuverlässige und nutzungsorientierte Infrastruktur. Dies gilt für den Güter- und ebenso für den Freizeitverkehr. Mit dem Ziel des Bundes, die Freizeitschifffahrt – vor allem auf Nebenwasserstraßen – zu fördern, soll sukzessive die vorhandene Infrastruktur bedarfsgerecht instandgesetzt und angepasst werden. Dies erfordert eine Überarbeitung der Priorisierung von Investitionen innerhalb der Bundeswasserstraßen sowie entsprechende Ressourcen. Um allen Beteiligten eine frühzeitige und zuverlässige Planung zu ermöglichen, ist eine verlässliche, transparente Information über die Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen notwendig. Auch hier können digitale Planungsmethoden (BIM) und die Standardisierung von Bauwerken oder Bauteilen langfristig zu einer Beschleunigung im Bereich Planen, Bauen und Betreiben beitragen. Eine nutzungsorientierte Aufwertung der vorhandenen Infrastruktur kann bereits mit kleineren Maßnahmen, wie bspw. der Einrichtung von Haltegriffen oder Bootsumsetzanlagen an Schleusen, erreicht werden. Bund, Länder, Kommunen sowie Verbände und Unternehmen können durch ein abgesprochenes Vorgehen, die jeweiligen Vorhaben an und entlang von Bundeswasserstraßen besser aufeinander abstimmen. Dies dient dem Ziel, eine effizientere und nachhaltigere Planung, Koordination und Umsetzung von Vorhaben sicherzustellen.

→ **Kapitel D-I** enthält Maßnahmen zur Bereitstellung einer bedarfsgerechten und nutzungsorientierten Infrastruktur für die Freizeitschifffahrt.



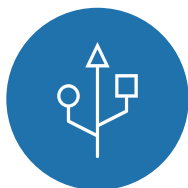
Schifffahrt

Die Freizeitschifffahrt kann eine für alle leicht zugängliche und umweltfreundliche Alternative zu anderen Urlaubsformen bzw. Freizeitgestaltungen bieten. Dies betrifft in besonderem Maße die muskelbetriebene Freizeitschifffahrt. Doch auch die motorisierte Freizeitschifffahrt kann diese Alternative darstellen. Dazu bedarf es jedoch zusätzlicher Investitionen in technische Innovationen sowie in die Umrüstung und Modernisierung der motorbetriebenen Freizeitschifffahrt. Zudem sollen für Urlauberinnen und Urlauber sowie Freizeitskipper Informationen leichter zugänglich und anwendungsfreundlicher zur Verfügung gestellt werden, wie bspw. ortsspezifische Verkehrs- und Verhaltensregeln, Empfehlungen auf dem



Wasser, Informationen zu Schleusen oder zur Anbindung an landseitige Angebote. Zudem ist Ziel des BMVI, weiter an der Vereinfachung von Normen und dem Abbau bürokratischer Hindernisse zu arbeiten. Insgesamt soll die Freizeitschifffahrt und deren Betrieb noch attraktiver gestaltet werden, mit Rücksicht auf mögliche Kapazitätsgrenzen der Bundeswasserstraßen und unter Beachtung der ökologischen Rahmenbedingungen.

→ **Kapitel D-II** enthält Maßnahmen zur nutzungsorientierten und ökologisch verträglichen Stärkung der Freizeitschifffahrt.



Digitalisierung

Die digitale Transformation schreitet in einem rasanten Tempo voran und bietet für den Mobilitätsbereich und damit auch für den Verkehr auf Wasserstraßen zahlreiche Potenziale. Obwohl die Erschließung dieser Potenziale noch am Anfang steht, sind bereits verschiedene digitale Entwicklungsmöglichkeiten für Bundeswasserstraßen identifiziert und eingeleitet worden, die ebenfalls für die Freizeitschifffahrt von Bedeutung sind. Ein Beispiel hierfür ist eine Erfassung und Auswertung von großen Datenmengen über Bauwerke oder Verkehrszahlen als Entscheidungsgrundlage für Investitionen. Anhand des Einsatzes von digitalen Technologien können behördliche Prozesse und Dienstleistungen der WSV beschleunigt und vereinfacht werden. Die Automatisierung von Schleusen (→ Glossar) sowie der Einsatz eines digitalen Schleusenmanagements können eine technisch moderne Prozesssteuerung an Schleusen ermöglichen. Durch digitale Informations- und Mobilitätsdienste kann den Wasserstraßennutzerinnen und -nutzern ein reibungsloseres Reisen ermöglicht sowie wichtige Informationen leichter verfügbar gemacht werden.

→ **Kapitel D-III** enthält Maßnahmen, um diese und weitere Digitalisierungspotenziale für die Freizeitschifffahrt zu erschließen.



Umwelt

Auf Deutschlands Wasserstraßen treffen viele Nutzungsansprüche aufeinander, ebenso werden vielfältige Ziele u. a. hinsichtlich Umwelt, Naturschutz und Klimaanpassung verfolgt. Dies schließt auch die Freizeitschifffahrt mit ein und bietet die Chance, die Freizeitwasserstraßen gleichermaßen umweltgerecht zu entwickeln und für Freizeit und Erholung aufzuwerten. Neben der Zuständigkeit für die verkehrlichen Belange auf den Bundeswasserstraßen bekennt sich das BMVI daher auch zu seiner Verantwortung, die wertvollen Lebensräume an Wasserstraßen zu schützen und die biologische Vielfalt zu erhöhen. Das BMVI engagiert sich im Bereich des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel. Darüber hinaus setzt sich das BMVI dafür ein, die Bundeswasserstraßen ökologisch weiterzuentwickeln. Mögliche Synergien zwischen Freizeitschifffahrt, Wasserwirtschaft und Naturschutz sollen identifiziert sowie die Entwicklung nachhaltiger Bau- und

Unterhaltungsmaßnahmen (→ Glossar) gefördert werden. Ökologisch intakte Bundeswasserstraßen sind auch für die Freizeitschifffahrt attraktiver. Zudem bildet die weitere Reduktion verkehrsbedingter Emissionen durch geeignete Technologien und Maßnahmen im Rahmen der europarechtlichen Vorgaben ein wichtiges Ziel in der Freizeitschifffahrt.

→ **Kapitel D-IV** enthält Maßnahmen zum Schutz von Natur, Umwelt und Klima sowie zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels im Rahmen der Unterstützung und Förderung der Freizeitschifffahrt.

Kommunikation und Kooperation

Die Förderung und Unterstützung der Freizeitschifffahrt stellen Querschnittsaufgaben für Bund, Länder und Kommunen dar, so dass die Zusammenarbeit mit zahlreichen unterschiedlichen Interessensgruppen erforderlich ist. Auch von Seiten der Verbände und Unternehmen wurde der Wunsch nach einer stärkeren Beteiligung und Transparenz bei Maßnahmen an und um Bundeswasserstraßen geäußert. Daher sollen der behörden-, länder- und projektübergreifende Austausch sowie der Dialog mit Wirtschaft und Öffentlichkeit, wie bereits im Beteiligungsprozess zum Masterplan begonnen (siehe Abbildung auf Seite 12), gestärkt werden. In diesem Kapitel wird dazu ein Kommunikations- und Partizipationskonzept angeregt. Dabei sollen die dezentral und auf unterschiedlichen Ebenen vorliegenden Expertisen und Planungen gebündelt werden. Dies kann bundesweit oder auch regional erfolgen. Ziel ist dabei, sich zu Maßnahmen in unterschiedlichen Bereichen, wie bspw. im Bereich des Natur- und Umweltschutzes oder der Infrastrukturprojekte, frühzeitig miteinander abzustimmen und diese zu verzahnen.

→ **Kapitel D-V** enthält Maßnahmen zur Stärkung von Kommunikation und Kooperation für eine erfolgreiche Förderung und Unterstützung der Freizeitschifffahrt.





I. MAßNAHMEN ZUR BEREITSTELLUNG EINER BEDARFSGERECHTEN UND NUTZUNGSORIENTIERTEN INFRASTRUKTUR



1. Priorisierung und transparente Koordination von Infrastrukturmaßnahmen

Die anstehenden Infrastrukturmaßnahmen an den freizeitverkehrlich genutzten Wasserstraßen sind nur zum Teil im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und Investitionsrahmenplan (IRP) (→ Glossar) enthalten. Dies liegt daran, dass ein Großteil der Infrastrukturbedarfe im Nebennetz im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen auf Ebene des jeweiligen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes liegt. Nur die größeren Ersatzinvestitionen im Nebennetz haben Eingang in den IRP gefunden. Im BVWP sind derzeit keine Ausbaumaßnahmen (→ Glossar) aus dem Nebennetz im Vordringlichen Bedarf enthalten. Die Infrastruktur im Nebennetz ist für die vorhandene und prognostizierte güterverkehrliche Nutzung i. d. R. ohne Ausbaumaßnahmen ausreichend. Dies galt bislang auch für die – teilweise sehr hohe – freizeitverkehrliche Nutzung im Nebennetz, so dass im BVWP bisher keine Projekte für die Freizeitschifffahrt zu bewerten waren. Soweit unter einer veränderten gesellschaftspolitischen Perspektive künftig auch die Entwicklung von Freizeitverkehren (→ Glossar) auf den Bundeswasserstraßen in den Blick genommen wird, müssen aufgrund des verkehrlichen Bedarfs erwogene Ausbaumaßnahmen einer volkswirtschaftlichen Bewertung – wie auch im Kernnetz – unterzogen werden. Hierzu liegt für die bestehende BVWP-Methodik eine Ergänzung der Nutzenkomponente zur Berücksichtigung der Freizeitschifffahrt vor.

Infrastrukturmaßnahmen im Nebennetz beziehen sich wie dargestellt aktuell in erster Linie auf Erhaltungsmaßnahmen (→ Glossar) oder Ersatzinvestitionen an der bestehenden Infrastruktur. Hier besteht ein Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Entscheidungswege, welche Infrastrukturmaßnahmen in welcher Reihenfolge bearbeitet werden. In diesem Zusammenhang ist eine stärkere Koordination der geplanten Maßnahmen untereinander, insbesondere an Freizeitwasserstraßen, sowie eine frühzeitige Kommunikation dazu notwendig (Maßnahmen hierzu sind in Kapitel D-V, Abschnitt 2, aufgeführt). Ebenso benötigen Verbände und Unternehmen aus der Freizeitschifffahrt eine zuverlässige Einschätzung der Dauer und der Baustellen-/Bauablaufsriskien von Infrastrukturmaßnahmen.



Infrastruktur

Die WSV strebt daher – auch unter Einsatz neuer digitaler Methoden – an, ihre Infrastrukturplanung zu optimieren. Größere Investitionsmaßnahmen im Bereich der Freizeitwasserstraßen sind bereits im 5-Jahresplan des IRP aufgeführt. Kleinere Investitionsmaßnahmen sollen zukünftig ebenfalls transparent gemacht werden. Die Bewertung des Zustandes von Bauwerken spielt eine bedeutende Rolle bei der Priorisierung und Planung von Infrastrukturmaßnahmen. Ergänzend zu der Erfassung der aktuellen Bauwerkszustände soll zukünftig flächendeckend die Prognose über die Zustandsentwicklung und Restlebensdauer von Bauwerken bzw. Bauwerksteilen sowie die Prognose der Erneuerung bzw. Teilerneuerung und des Umfangs anstehender Maßnahmen verbessert und in Bezug zur vorhandenen Verkehrsdichte und der verkehrlichen Entwicklung gesetzt werden.



Kurzfristige/mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI passt die bisherige Priorisierungsmethodik mit dem Ziel an, Erhaltungsmaßnahmen an Anlagen mit erheblicher verkehrlicher Relevanz an Haupt- und Nebenwasserstraßen gleichermaßen zu forcieren. Ziel ist dabei, bei der Verkehrsinfrastruktur sicherheitsrelevante Maßnahmen (z. B. Wehre) weiterhin vorrangig zu bearbeiten, gefolgt von verkehrlich systemrelevanten Maßnahmen (z. B. hoch frequentierte Schleusen), jeweils unabhängig ob in Haupt- oder Nebenwasserstraße gelegen.
- Die WSV ermittelt eine Reihenfolge innerhalb der für die Freizeitschifffahrt verkehrlich systemrelevanten Maßnahmen. Dafür werden neben dem bewerteten Bauwerkszustand und seiner Prognose auch die Bedeutung der Streckenrelation für die Schiffsverkehre sowie weitere Faktoren, wie z. B. die Entzerrung bzw. Konzentration von Maßnahmen im Einzelfall oder verfügbare Planungs- bzw. Baukapazitäten vor Ort, herangezogen.
- Das BMVI setzt sich weiterhin für eine Erhöhung von Synergieeffekten durch verbesserte frühzeitige Koordination von Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen mit Maßnahmen zur ökologischen Entwicklung ein, um vorhandene Ressourcen effizient einzusetzen (siehe Kapitel D-V, Abschnitt 2). Dies gilt auch bei Vorhaben Dritter mit Bezug zu Bundeswasserstraßen.



Infrastruktur

2. Schnelles und partnerschaftliches Planen, Bauen und Betreiben

Ein wichtiger Schritt hin zu einem langfristig effizienteren, kosten- und termingerechteren Planen und Betreiben von Wasserbauwerken ist die optimierte Vernetzung der bestehenden digitalen Verfahren und IT-Systeme. Zudem soll für die Infrastruktur der Freizeitschifffahrt, wie bspw. Sportbootschleusen oder Bootsumsetzanlagen, die Weiterentwicklung von Regelbauweisen durch Standardisierung der Bauwerke und Bauwerksteile vorangetrieben werden. Die Ausweitung von baurechtlich geprüften Standards im Wasserbau kann erheblich zu einem schnelleren und kostengünstigeren Bauen beitragen. Darüber hinaus soll der Einsatz neuer bzw. alternativer Baustoffe bei Bauvorhaben im Bereich der Freizeitschifffahrt geprüft werden, wie z. B. beim Bau von Schleusentoren mit geringer Hubhöhe.

Gerade bei kleineren, überschaubaren Anlagen, wie sie häufig für die Freizeitschifffahrt vorliegen, können neue Vertragsgestaltungen bei Bauaufträgen (z. B. „Planen und Bauen“) zur frühzeitigeren und ggf. auch schnelleren Umsetzung beitragen. Zudem werden in Verwaltungskooperationen Chancen gesehen, dass Baumaßnahmen frühzeitiger umgesetzt werden, als dies bei Beschränkung auf WSV-eigene Ressourcen der Fall wäre. Ferner können solche öffentlich-öffentlichen Partnerschaften die lokale und behördenübergreifende Kommunikation erleichtern, da bspw. Kommunen besser vernetzt sind. Diese Art von Kooperationen eignen sich also insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen an Freizeitwasserstraßen. Ein Beispiel für eine Kooperation ist das Pilotprojekt an der Schleuse Kannenburg, wo ein Ersatzneubau über eine Kooperationsvereinbarung mit der Stadt Templin durchgeführt wird. Auch von Seiten der Verbände sowie der Unternehmen wird die Ausweitung solcher Kooperationen begrüßt. So haben 70 % der Teilnehmenden der BMVI Online-Umfrage 2020 unter Stakeholdern der Freizeitschifffahrt diese als wichtig bzw. sehr wichtig eingeschätzt.

Kurzfristige/mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV treibt die Optimierung und Vernetzung ihrer bestehenden IT-Systeme für ein effizienteres und qualitätsgesichertes Planen, Bauen und Betreiben von Verkehrswasserbauwerken voran.²⁴
- Die WSV entwickelt in Zusammenarbeit mit der BAW die Regelbauweisen im Verkehrswasserbau auch für die Infrastruktur der Freizeitwasserstraßen weiter, um Planungs- und Ausführungsprozesse zu beschleunigen.
- Das BMVI und die WSV prüfen in Zusammenarbeit mit der BAW den Einsatz neuer bzw. alternativer Bauweisen und Baustoffe bei Bauvorhaben im Bereich der Freizeitschifffahrt.
- Das BMVI schreibt die „Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW)“ von 2011 anhand neugewonnener Erkenntnisse fort.

²⁴ Siehe Masterplan Binnenschifffahrt, BMVI 2019.

- Das BMVI unterstützt die Bildung von Verwaltungskooperationen, um eine bedarfsorientierte Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen an Freizeitwasserstraßen zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang werden bestehende partnerschaftliche Infrastrukturprojekte durch die WSV evaluiert sowie der Dialog mit Ländern und Kommunen weiter gestärkt.



Infrastruktur

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das BMVI fördert die Weiterentwicklung des Digitalen Planens und Bauens durch die Einrichtung eines nationalen Zentrums für die Digitalisierung des Bauwesens, u. a. mit dem Ziel, den verschiedenen Akteuren, die an Verkehrswasserbauprojekten beteiligt sind, einen strukturierten und transparenten Informationsaustausch zu ermöglichen. Davon werden neben den baulichen Großprojekten langfristig auch kleinere Infrastrukturprojekte im Bereich der Freizeitschifffahrt profitieren.
- Das BMVI setzt sich im Verkehrswasserbau für eine partnerschaftliche Kultur des Bauens, d. h. für eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen Sektor und der privaten Bauwirtschaft, bei Infrastrukturprojekten im Bereich der Freizeitschifffahrt ein.





Infrastruktur

3. Aufwertung der Bundeswasserstraßeninfrastruktur im Bereich der Freizeitschifffahrt

Aufgrund der historisch bedingten Ausrichtung auf die Güterschifffahrt ist die vorhandene Bundeswasserstraßeninfrastruktur vielerorts nicht auf die heutigen Belange der Sport- und Freizeitschifffahrt eingestellt. Dies spiegelt die BMVI Online-Umfrage 2020 wider, in der verschiedene Defizite hinsichtlich der freizeitverkehrlichen Ausstattung an bzw. um Staustufen deutlich werden. Diese Defizite betreffen u. a. die Ausstattung an Schleusen, wie bspw. die Verfügbarkeit von Haltegriffen für Bootsfahrende. Als weitere Defizite wurde die Ausstattung in Vorhäfen bzw. an Wartestellen im Ober- oder Unterwasser von Schleusen genannt, wie bspw. die Verfügbarkeit und Höhe von Stegen, die Anzahl der Liegestellen und die Möglichkeit des Ein- und Ausstiegs.



Wasserstraßen, insbesondere Freizeitwasserstraßen, bieten dem Wassertourismus mit zahlreichen technischen Baudenkmalern und Anlagen eine vielfältig nutzbare und attraktive Erlebniswelt. Ein Beispiel für ein technisches Denkmal von nicht nur wassertouristischer Bedeutung ist das alte Schiffshebewerk Niederfinow. Ziel im Umgang mit bundeseigenen denkmalgeschützten Verkehrswasserbauwerken ist es, die Aufwendungen für Betrieb und Unterhaltung in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu gestalten. Hierfür bedarf es insbesondere der Kooperation mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden, Kommunen sowie privaten Trägern. Wichtig ist, auch die Erreichbarkeit für Wasserwandernde zu verbessern.

Kurzfristige/mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI stellt geeignete Rahmenbedingungen für die Anpassung der Wasserstraßeninfrastruktur auf die Bedarfe der unterschiedlichen Nutzergruppen der Freizeitschifffahrt her. Die Anpassung durch die WSV betrifft bspw. Wartepplätze im Vorhafenbereich und Haltegriffe in Schleusen.
- Die WSV entwickelt anlassbezogen im Dialog mit betroffenen Behörden und privaten Trägern Eckpunkte für einen adäquaten Umgang mit denkmalgeschützten Verkehrswasserbauwerken. Dazu gehört auch die Möglichkeit, Objekte bzw. Teile davon an Land erlebbar zu machen (bspw. Antriebe, Motoren, Bauteile in Museen/techn. Ausstellungen etc. sichtbar machen). Dies wird schon bei Leuchttürmen praktiziert, nachdem technisch moderne Anlagen deren Dienst übernommen haben.²⁵
- Die WSV unterstützt im Rahmen ihrer Möglichkeiten Dritte, bspw. durch die Bereitstellung von Informationen, bei der Entwicklung lokaler Tourismuskonzepte für die Besichtigung von denkmalgeschützten Verkehrswasserbauwerken im Eigentum des Bundes.

²⁵ Vgl. Wasserstraßen - und Schifffahrtsverwaltung (2019): Leuchttürme der deutschen Küsten auf Briefmarken.

4. Verbesserung des wassertouristischen Infrastrukturangebots in der Zuständigkeit Dritter



Infrastruktur

Neben Defiziten in der Ausstattung der Wasserstraßeninfrastruktur im Zuständigkeitsbereich des Bundes wurden in der BMVI Online-Umfrage 2020 zahlreiche Verbesserungsbedarfe bezüglich des wassertouristischen Infrastrukturangebots in der Zuständigkeit Dritter genannt. Beispiele hierfür sind Defizite bei Anlege- und Liegestellen außerhalb des Wartebereichs von Schleusen, bei Verfügbarkeit von Kraftstoff- und Stromtankstellen sowie bei Entsorgungs- und Versorgungsstellen. In der Regel sind die Länder, Kommunen oder privatwirtschaftliche Betriebe für die Bereitstellung dieser Infrastrukturangebote zuständig. Seitens des Bundes wird z. B. der Ausbau von bundeseigenen Betriebswegen entlang der Bundeswasserstraßen für den Radverkehr durch Kommunen oder andere Dritte gefördert.

Kurzfristige/mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV unterstützt die Freizeitschifffahrt durch die Verpachtung bundeseigener Flächen, bspw. für das Einrichten von Entsorgungs- und Versorgungsstellen seitens Dritter.
- Das BMVI und die WSV regen im Dialog mit Ländern, Kommunen und Verbänden an, Konzepte für z. B. Wasserwanderrastplätze für motorisierte und/oder muskelbetriebene Freizeitschifffahrt, Bootseinsatz- und Liegestellen für die Freizeitschifffahrt (→ Glossar) zu erstellen, und unterstützen deren Umsetzung.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das BMVI unterstützt Kommunen und Dritte mit dem radverkehrstauglichen Ausbau von bundeseigenen Betriebswegen an Bundeswasserstraßen mit einem Förderanteil von 90 %.²⁶
- Das BMVI stellt eine Förderrichtlinie zur Umsetzung des Bundesprogramms Touristische Wasserwege auf.

5. Maßnahmen zur Gewährleistung der Schiffbarkeit

Über 15 % der Maßnahmenvorschläge in der BMVI Online-Umfrage 2020 betreffen das Sicherstellen einer durchgängigen Befahrbarkeit von Bundeswasserstraßen für den Freizeitverkehr. Diese Vorschläge umfassen u. a. ein zuverlässiges Überwinden von Staustufen, eine ausreichende Tiefe in der Fahrrinne der Bundeswasserstraße sowie im Einfahrtsbereich zu Sportboothäfen.



²⁶ Deutscher Bundestag (2020): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Filiz Polat, Claudia Müller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Drucksache 19/16261 vom 29.01.2020.



Infrastruktur

Es besteht kein Anspruch auf Schaffung, Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Bundeswasserstraßen als Verkehrsweg. Sofern ressourcenmäßig leistbar, soll jedoch dem Verkehrsbedarf entsprechend die (durchgängige) Befahrbarkeit gewährleistet bzw. verbessert werden. Dazu sollen auch Kooperations- und Kommunikationsformate, wie z. B. runde Tische, eingerichtet werden (siehe Maßnahmen in Kapitel D-V, Abschnitt 2), in denen vorhandene Defizite besprochen und Lösungen gefunden werden sollen. Darüber hinaus sollen Bootsumsetzanlagen für den muskelbetriebenen Verkehr, wenn erforderlich, bereitgestellt werden, da sie auch außerhalb der Schleusenbetriebszeiten genutzt und zudem kostengünstig realisiert werden können. Die vorhandenen Bootsumsetzanlagen, hier gemeint Bootsruutschen, -gassen, -schleppen oder -treppen (→ Glossar), weisen keine einheitlichen Standards auf. Nach Rückmeldungen aus der Online-Umfrage 2020 gibt es bezüglich ihrer Funktionsfähigkeit und Bedienbarkeit teilweise Verbesserungsbedarf.



Kurzfristige/mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV unterhält Wasserstraßen mit wirtschaftlich bedeutenden Freizeitverkehren und passt sie, sofern ressourcenmäßig leistbar, bedarfsgerecht an.
- Die WSV prüft die Notwendigkeit von Schleusenerweiterungen an neuralgischen Verkehrspunkten an Freizeitwasserstraßen, um langfristig einen reibungslosen Freizeitverkehr auf dem Wasser zu ermöglichen. Für eine schnellere Umsetzung der Baumaßnahmen kommt eine Kooperation mit Dritten in Frage.
- Die WSV setzt sich für die Verbesserung von Bootsumsetzanlagen ein. Hierfür wird eine bundesweite Evaluierung der Bootsumsetzanlagen durchgeführt.
- Die WSV stattet Staustufen sukzessive und bedarfsgerecht mit geeigneten Bootsumsetzanlagen aus, um die Befahrbarkeit für den muskelbetriebenen Verkehr zu verbessern.

Maßnahmen Dritter:

- Für Baggerarbeiten außerhalb der Fahrrinne, wie z. B. von Zufahrten zu Häfen und Marinas, sind Dritte zuständig. Die WSV ist offen für einen Dialog, um Synergien zu nutzen und eine verbesserte Abstimmung zu erreichen.



II. MAßNAHMEN ZUR NUTZUNGSORIENTIERTEN UND NACHHALTIGEN STÄRKUNG DER FREIZEITSCHIFFFAHRT



1. Aufwertung der Freizeitschifffahrt innerhalb der Verwaltung

Um die Freizeitschifffahrt durch BMVI und WSV langfristig stärken zu können, sind die gesetzlichen, finanziellen und personellen Rahmenbedingungen entsprechend zu gestalten. So wird anhand der Änderung des Wasserstraßengesetzes (WaStrG) die Freizeitschifffahrt in der Zuständigkeit der WSV erkennbarer gesetzlich verankert. Die neue Definition des allgemeinen Verkehrs umfasst dann neben der Güter- auch die Freizeitschifffahrt.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI wird gemeinsam mit der WSV eine Strategie für ein nachhaltiges Personalmanagement entwickeln. Das Verfahren zur Stellenbesetzung soll beschleunigt und die Arbeitsbedingungen für Personal attraktiver werden, welches in Ämtern und an Schleusen für relevante Dienstleistungen im Bereich der Freizeitschifffahrt zuständig ist.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das BMVI hat § 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) und somit die Aufnahme der Freizeitschifffahrt in die Definition des allgemeinen Verkehrs sowie die Anlage 1 zum WaStrG zur Aufnahme der bisherigen sonstigen Bundeswasserstraßen (mehrheitlich Freizeitwasserstraßen) in den Geltungsbereich des WaStrG geändert.



Schifffahrt

- Das BMVI und die WSV weiten ihre Organisationsstrukturen für die stärkere Berücksichtigung der Freizeitschifffahrt aus. In BMVI und WSV wurden bspw. Organisationseinheiten speziell für die Entwicklung von Nebenwasserstraßen bzw. für den Wassertourismus eingerichtet.

2. Förderung einer nachhaltigen Modernisierung der gewerblichen Freizeitschifffahrt



Die Entwicklung und der zunehmende Einsatz innovativer Technologien ist eine wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige und wettbewerbsfähige Schifffahrtsbranche. Ein wachsendes Umweltbewusstsein und die Eindämmung der Erderwärmung erfordern bspw. effizientere und emissionsärmere Antriebe sowie gewichts- und leistungsoptimierte Boote bzw. Schiffsgefäße. Um die Entwicklung technischer Innovationen voranzutreiben, bedarf es geeigneter Förderprogramme, z. B. für die Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe. Darüber hinaus sind Anreize für Investitionen in technische Neuerungen wesentlich, damit diese zum Einsatz kommen. Bereits im Masterplan Binnenschifffahrt bekennt sich die Bundesregierung zu dem Ziel, die Förderungen klima- und umweltfreundlicher Binnenschiffe fortzusetzen und auszubauen. Grundlage dieser Förderung ist die geltende Förderrichtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen vom 20.11.2019, mit der das Ziel verfolgt wird, die Binnenschifffahrt technologieoffen energieeffizienter, klima- und umweltverträglicher zu gestalten. Als weiteres Förderprogramm in diesem Bereich ist die sogenannte „Bordstrom Tech-Richtlinie“ (→ Glossar) zu nennen. Damit neben der Fahrgastschifffahrt auch die ca. 425.000 Privat- und Charterboote²⁷, die auf deutschen Gewässern unterwegs sind, stärker in den Fokus der Modernisierung rücken, sollen auch hier entsprechende Projekte zu alternativen Antrieben unterstützt werden. Förderliche Rahmenbedingungen sollten dabei mitbetrachtet werden.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI verstärkt die Unterstützung bzw. Förderung von Forschungsprogrammen Dritter zur Weiterentwicklung von alternativen Schiffsantrieben auch bei der motorisierten Freizeitschifffahrt.
- Das BMVI setzt sich für einen intensiveren Dialog ein zwischen den zuständigen Ressorts auf Bundes- und Landesebene für eine stärkere Verzahnung bestehender Förderprogramme für technische Innovationen, insbesondere im Bereich der gewerblichen Freizeitschifffahrt.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das BMVI unterstützt die Modernisierung der Fahrgastschifffahrt mithilfe von Förderprogrammen.

²⁷ Davon rund 280.000 Motorboote und rund 145.000 Segelboote, vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

- Das BMVI untersucht im Rahmen des Masterplans Binnenschifffahrt die Förderung von kleineren und konstruktiv optimierten Binnenschiffen („flachgehende Schiffe“). Die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die Fahrgastschifffahrt wird geprüft.
- Das BMVI setzt sich für eine engere Zusammenarbeit der zuständigen Stellen bei der Entwicklung der Regularien für alternative Antriebe und Treibstoffe sowie für die automatisierte und vernetzte Navigation einschließlich des autonomen Fahrens in der Schifffahrt – zunächst vorrangig bei Binnenschifffahrt und Fahren – ein.²⁸ Änderungen an der EU-Sportbootrichtlinie 2013/53/EU für Sportboote von 2,5 m bis 24 m, welche Regularien für Antriebe enthält, obliegen allerdings der EU-Kommission.



Schifffahrt

3. Nutzungsorientierte Bereitstellung von verkehrlichen Informationen und Dienstleistungen

In der Freizeitschifffahrt werden See- und Binnenwasserstraßen oftmals nur gelegentlich oder ohne besondere Vorkenntnisse befahren. Zwischen 2009 und 2017 hat sich in Brandenburg die Gruppe derjenigen, die neu eingestiegen sind, mehr als verdreifacht, wie eine Studie²⁹ im Auftrag der Wassertourismusinitiative Nordbrandenburg zeigt. Im Bereich der privaten Freizeitschifffahrt sind viele vermehrt auf zusätzliche Informationen angewiesen. Im Vergleich zur Berufsschifffahrt (→ Glossar) besteht jedoch oft Unwissenheit darüber, woher hilfreiche und notwendige Informationen, z. B. zu Verkehr, Infrastruktur und Wasserstandsdaten, bezogen werden können. Ferner führt ein steigender Qualitätsanspruch im Urlaub zu einer erhöhten Nachfrage nach verlässlichen und transparenten Informationen über wassertouristische Angebots- und Serviceleistungen. Zudem bedürfen auch Unternehmen und Verbände verschiedener Informationen im Bereich des Wassertourismus.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI unterstützt im Dialog mit den Ländern die Entwicklung von einheitlichen Informationstafeln für die Freizeitschifffahrt, mit dem Ziel, wichtige Informationen, für die Verkehrsteilnehmenden wie bspw. zu Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten beim Wasserwandern, landseitiger Infrastruktur oder Naturschutzgebieten, anwenderfreundlich bereitzustellen.
- Die WSV unterstützt regionale und lokale Kooperationen bei der Einrichtung von einheitlichen wassertouristischen Informations- und Leitsystemen (→ Glossar) für befahrbare Gewässer.
- Das BMVI begrüßt die Weiterentwicklung und Implementierung des Qualitätsmodells Wassertourismus Deutschland³⁰ des BMWi, das ein ein-



²⁸ Maßnahme aus dem Masterplan Binnenschifffahrt, BMVI 2019.

²⁹ Project M (2018): Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg im Auftrag der Wassertourismusinitiativen WIN und WIR/FUN.

³⁰ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2013): Wassertourismus in Deutschland Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine.



Schifffahrt

heitliches und übergreifendes Modell für Information, Klassifizierung und Zertifizierung im Wassertourismus anstrebt.

- Die WSV erweitert die Bereitstellung von ortsspezifischen Verkehrs- und Verhaltensregeln auf und an Wasserstraßen für die Freizeitschifffahrt. Hierfür werden u. a. bereits bestehende Informationsangebote ressortweit verknüpft (siehe hierfür z. B. die Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“) und leichter zugänglich gemacht werden. Zusätzliche Formate, wie bspw. kurze Einweisungsvideos oder digitale Regelübersichten, können dies ergänzen.



4. Verbesserung von Regelungen und Abbau bürokratischer Hindernisse

Bereits in den letzten Jahren setzte sich der Bund für die Verbesserung von Regelungen sowie für die Entbürokratisierung in der Freizeitschifffahrt ein. So ermöglichte das BMVI bspw. das führerscheinlose Führen von Sportbooten auf ausgewiesenen Wasserwegen oder vereinfachte das Mitführen von Führerscheindokumenten anhand der Zusammenlegung der Sportbootführerscheinverordnungen See und Binnen. Auch wird weiterhin angestrebt, Unternehmen und Vereine mit Hilfe von verbesserten rechtlichen Rahmenbedingungen und verminderter Bürokratie zu entlasten. Eine wichtige Aufgabe ist hierbei eine Harmonisierung von Landesschifffahrtsordnungen mit der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung sowie eine mögliche Vereinfachung der Sportbootvermietungsverordnungen. Neue Entwicklungen im Bereich des Wassersports (z. B. SUP) lassen sich nicht immer eindeutig rechtlich zuordnen,

werden aber beobachtet und in das bestehende Regelwerk aufgenommen. Die Digitalisierung bietet außerdem die Chance, behördliche Prozesse zu beschleunigen. Dazu zählt die digitale Bereitstellung von Verwaltungsdienstleistungen, die im Rahmen des Onlinezugangsgesetzes (OZG) bis 2022 gewährleistet sein soll. Ein Beispiel für zu digitalisierende Verwaltungsdienstleistungen ist die Erlaubnis von wassersportlichen Veranstaltungen. Darüber hinaus stellt die Bereitstellung von digitalen Unterlagen, wie bspw. die Zuteilung von amtlichen Kennzeichen und Ausstellen von Bootszeugnissen für vermietete Sportboote, eine weitere bürokratische Entlastung dar.



Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI regt bei den Ländern eine Harmonisierung der Landesschiffahrtsordnungen mit der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung an. Auch soll der Wechsel zwischen Landes- und Bundeswasserstraßen besser erkennbar sein. Als gutes Beispiel dazu kann die Beschilderung von Abzweigen einer Landeswasserstraße von einer Bundeswasserstraße in Brandenburg genannt werden.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das BMVI fasst die Sportbootvermietungsverordnungen Binnen und See, Sportbootführerscheinverordnung, die Wasserskiverordnung und die Wassermotorräder-Verordnung zusammen und prüft weitere Vereinfachungsmöglichkeiten.
- Das BMVI erarbeitet gemeinsam mit der WSV bundesweit einheitliche Verfahren für die digitale Verfügbarkeit von Verwaltungsdienstleistungen.
- Die WSV vereinfacht im Rahmen des Onlinezugangsgesetzes die Genehmigungspraxis für wassersportliche Veranstaltungen und sonstige Veranstaltungen auf oder am Wasser den Einsatz.



5. Nutzungsorientierte Ausrichtung des Schleusenbetriebs

Der Betrieb der Wasserstraßeninfrastruktur ist auf einen reibungslosen Schiffsverkehr auszurichten. Auch für die Freizeitschifffahrt ist der Schleusenbetrieb ein zentrales Thema, da es in der Hauptsaison an Schleusen vermehrt zu langen Warte- und Abfertigungszeiten aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kommt. Ferner gibt es innerhalb der Freizeitschifffahrt unterschiedliche Bedarfe bei den Betriebszeiten. An vielen Stellen sind Hilfestellungen und Informationen nachgefragt, da zunehmend Anfängerinnen und Anfänger auf Bundeswasserstraßen unterwegs sind. Insgesamt unternimmt das BMVI gemeinsam mit der WSV verschiedene Schritte, um einen bedarfsgerechten und nutzungsorientierten Schleusenbetrieb sowie die Entlastung des Schichtbetriebs der WSV sicherstellen zu können. Allerdings müssen hier das Wasserdargebot und sonstige verkehrliche Aspekte beachtet werden.





Schifffahrt



Kurzfristige/mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV strebt Kooperationen mit Kommunen und Verbänden zum Betrieb von Anlagen der WSV an.
- Die WSV prüft den verstärkten Einsatz von Schleusenpersonal, sofern noch keine Anbindung an eine Leitzentrale vorhanden ist oder es an der Schleuse aus (verkehrs-) sicherheitstechnischen Gründen Bedarf gibt.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Die WSV treibt dort, wo kein Schleusenpersonal vor Ort benötigt wird, die Ausweitung der Automatisierung (→ Glossar), Fern- und Selbstbedienung von Schleusen voran, um an Freizeitwasserstraßen einen bedarfsgerechten und zuverlässigen Schleusenbetrieb zu gewährleisten.
- Die WSV tritt für eine bedarfsgerechte Gestaltung von Schleusenbetriebszeiten in verschiedenen Wasserstraßenrevieren mit hoher Freizeitnutzung mit lokalen Verbänden und Unternehmen in den Dialog ein.
- Die WSV entwickelt die vorhandenen Schulungs- bzw. Fortbildungsprogramme für Personal für den Betrieb von Schleusen bedarfsgerecht weiter und führt Schulungs- und Fortbildungsprogramme für Beschäftigte an Bootsschleusen ein.

6. Unterstützung der Schifffahrt durch Verkehrsmanagement

Im Gegensatz zur Güterschifffahrt sind das Verkehrsaufkommen und die Nachfrage im Bereich der Freizeitschifffahrt stark saisonal bedingt und finden überwiegend von Mitte März bis Ende Oktober statt.³¹ Laut einer Studie³² im Auftrag der Wassertourismusinitiative Nordbrandenburg verzeichneten bspw. kommerzielle Häfen 2015 in Berlin und Brandenburg in der Hauptsaison eine doppelt so hohe Auslastung von Gastliegeplätzen wie in der Nebensaison. Dies führt nicht nur zu einer erhöhten Schadstoff- und Lärmbelastung an neuralgischen Verkehrspunkten, wie z. B. Schleusen, sondern auch zu langen Warte- und Abfertigungszeiten. Um eine Überfrachtung von Wasserstraßenabschnitten zu vermeiden, müssen die Kapazitäten der einzelnen Wasserstraßen kontinuierlich überprüft und in der Weiterentwicklung dieser Gewässer stärker berücksichtigt werden. Die gesammelten Daten dienen als Grundlage für die ggf. notwendigen baulichen Schleusenerweiterungen oder für die Ausstattung von Staustufen mit Bootumsetzanlagen zur Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsflusses (siehe Kapitel D-I, Abschnitt 5). Ferner sollten anreizbasierte Maßnahmen zur Verkehrssteuerung, wie z. B. über eine verstärkte Abstimmung von Schleusungszeiten mit lokalen Bootsvermietungszeiten, geprüft und unterstützt werden.

³¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

³² Project M (2018): Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg im Auftrag der Wassertourismusinitiativen WIN und WIR/FUN.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI wird im Rahmen der anstehenden Verkehrsprognose 2040 den aktuellen und künftigen Freizeit (Personen) Verkehr von Wasserstraßen ermitteln. Die geplante Ausweitung und Standardisierung der zukünftigen Erfassung von Verkehrsstatistiken im Bereich der Freizeitschifffahrt bildet einen weiteren Baustein (siehe Kapitel D-III, Abschnitt 4).
- Die WSV betrachtet die Freizeitwasserstraßen, um mögliche (saisonale) Überlastungen im Wasserstraßennetz frühzeitig zu erkennen und ggf. präventive Maßnahmen einzuleiten, wie bspw. durch die Anpassung von Betriebszeiten sehr hochfrequentierter Schleusen. Dabei fließen auch die Randbedingungen wie Wasserdargebot (→ Glossar) mit ein.
- Das BMVI setzt sich im Dialog mit Unternehmen und Verbänden für eine bessere Koordinierung der verkehrlichen Nutzung der Wasserstraßen, wie bspw. mögliche Routenplanung vermieteter Boote, ein.
- Das BMVI prüft im Dialog mit Unternehmen und Verbänden die Entwicklung eines kooperativen Verkehrsmanagement auf Freizeitwasserstraßen mit hoher Nutzungsintensität.



Schifffahrt





III. MAßNAHMEN ZUR ERSCHLIEßUNG VON DIGITALISIERUNGSPOTENZIALEN



1. Verstärkter Einsatz von digitalen Innovationen

Die Digitalisierung von Verkehrsinformationssystemen und der Wasserstraßeninfrastruktur bietet große Potenziale im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit der Schifffahrt und effektiven Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Neuerungen in der Verkehrstechnik ermöglichen einen zunehmend sicheren, umweltfreundlichen und leichten Schiffsverkehr. Im Bereich der Güterschifffahrt ist der Einsatz von digitalen Innovationen ein zentrales Thema, wie nicht zuletzt in der Verkehrstechnikstrategie 2030³³ des BMVI deutlich wird. Die dort gewonnenen Erkenntnisse zum Einsatz digitaler Technologien, bspw. in Form von smarten Bauwerken, wie z. B. Sensoren an Brücken und virtuelle Pegel, digitaler Assistenzsysteme oder autonome Schiffsverkehre, können bedeutende Chancen für die Fahrgastschifffahrt mit sich bringen und die übrige Freizeitschifffahrt bereichern, z. B. durch die Automatisierung der Infrastruktur oder die Optimierung des Verkehrsflusses.

³³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2019): Verkehrstechnik-Strategie 2030.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI prüft die Einrichtung eines „Innovation Labs“, um ihre Beschäftigten bei der Erprobung neuer digitaler Werkzeuge und Technologien zu unterstützen.³⁴ Dort soll u. a. der Einsatz von digitalen Innovationen im Bereich der Freizeitschifffahrt geprüft werden.
- Das BMVI und die WSV prüfen die Übertragbarkeit der in der Güterschifffahrt gesammelten Erfahrungen und Grundlagen im Bereich des autonomen Fahrens auf die Fahrgastschifffahrt.³⁵
- Das BMVI setzt sich für Innovationen im Bereich des digitalen Planen und Bauens für die Infrastruktur der Freizeitwasserstraßen ein (für weitere Maßnahmen zum digitalen Planen und Bauen siehe Kapitel D-I, Abschnitt 2).

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das BMVI unterstützt gemeinsam mit der WSV die Entwicklung der autonomen Binnenschifffahrt, wie bspw. ein digitales Testfeld für den automatisierten und autonomen Betrieb auf der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW). Die dort gewonnenen Erfahrungen zum autonomen Fahren sind insbesondere für die langfristige Entwicklung einer autonomen Fahrgastschifffahrt von Bedeutung.
- Das BMVI und die WSV entwickeln auf Grundlage der Empfehlungen zur Erstellung eines Masterplans Digitalisierung weitere kurz- und mittelfristige Maßnahmen, um die Einführung von digitalen Innovationen im Bereich Planen, Bauen und Betreiben der Wasserstraßeninfrastruktur voranzutreiben. Diese sollen ebenfalls die Infrastruktur der Freizeitwasserstraßen miteinschließen.³⁶



Digitalisierung

2. Sicherstellen einer bedarfsgerechten Netzabdeckung

Der zunehmende Einsatz digitaler Medien geht mit einer steigenden Nachfrage nach einer stabilen Netzabdeckung auch entlang der Wasserstraßen einher. Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten und stabilen Mobilfunkversorgung auf Binnenwasserstraßen ist deshalb, wie bereits in Kapitel B geschildert, zwingend erforderlich, was auch die von BMVI geförderte Ausweitung der 5G-Technologie betrifft.



³⁴ BAW/ITZ Bund (2019): Planen, Bauen und Betreiben der Wasserstraßeninfrastruktur – Empfehlungen zur Erstellung eines Masterplans Digitalisierung.

³⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2019): Verkehrstechnik-Strategie 2030.

³⁶ BAW / ITZ Bund (2019): Planen, Bauen und Betreiben der Wasserstraßeninfrastruktur – Empfehlungen zur Erstellung eines Masterplans Digitalisierung.



Digitalisierung

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV beginnt mit der Bereitstellung von offenem WLAN an durch den Freizeitverkehr stark frequentierten Schleusen und weitet diese sukzessive aus.
- Das BMVI setzt sich für eine auskömmliche Mobilfunkanbindung (mind. Mobilfunkstandard 4G) entlang aller für den Freizeitverkehr bedeutenden Wasserstraßen im Nebennetz ein.
- Das BMVI prüft den Einsatz von innovativen Konnektivitätssystemen, wie z. B. LoRaWAN (→ Glossar), an Wasserstraßenabschnitten des Nebennetzes, um eine flächendeckende Abrufbarkeit von elementaren Datenmengen zu Verkehrs-, Infrastruktur- und Wasserstandsdaten zu ermöglichen.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Die WSV treibt in Zusammenarbeit mit Kommunen und Landkreisen den Breitbandausbau an für die Freizeitschifffahrt wichtigen Bundeswasserstraßen voran.
- Das BMVI setzt sich für eine Mobilfunkanbindung des Mobilfunkstandards 5G im Kernnetz ein. Die Basis für dieses Vorhaben bildet die Mobilfunkstrategie der Bundesregierung von 2019.³⁷

Maßnahmen Dritter:

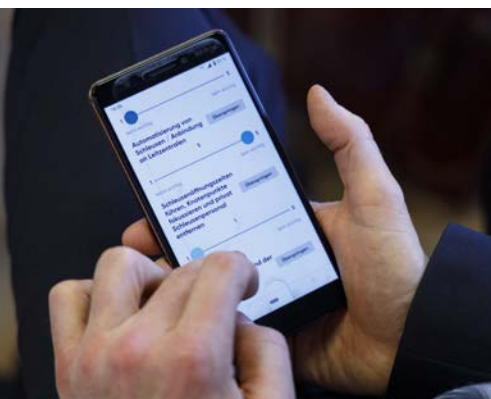
- Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern fördert den Ausbau der kostenlosen WLAN-Infrastruktur entlang der Wasserstraßen mit Finanzmitteln aus der Digitalen Agenda.³⁸

3. Erweiterung von digitalen (Informations-)Dienstern

Eine umfassende Sammlung an Informationen für die Binnen- und Seeschifffahrt befindet sich im Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice der WSV (ELWIS) (→ Glossar). Auf der zentralen Plattform können u. a. aktuelle Nachrichten, Wasserstandsinformationen sowie Informationen zur Wasserstraßeninfrastruktur und Schleusenbetriebszeiten abgerufen werden. Des Weiteren enthält ELWIS kostenlos verfügbare elektronische Binnenwasserstraßenkarten (Inland ENC) (→ Glossar), die mithilfe von einer Inland Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)-Applikation (→ Glossar) angezeigt werden können. Die Inland ENC-Karten sind derzeit nur auf eine Auswahl von Binnenschifffahrtsstraßen beschränkt, die dafür notwendigen Systeme sind aus Kostengründen voraussichtlich allerdings nicht für alle im Freizeitbereich interessant. In der BMVI-Online-Umfrage 2020 im Rahmen

³⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2019): Mobilfunkstrategie der Bundesregierung.

³⁸ Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern (2020): Offizieller Start für WLAN-Hotspots in Tourismusregionen. Presse-Einladung vom 14.09.2020.



des Masterplans Freizeitschifffahrt bewerteten 75,2 % der Befragten die Ausweitung der digitalen Kartendienste für die Freizeitschifffahrt als wichtig. Digitale Karten sollen künftig ebenfalls für Bundeswasserstraßen, die bis dato nicht abgebildet und für den Freizeitverkehr von Bedeutung sind, verfügbar sein. Darüber hinaus wünschen sich 70,6 % der Befragten eine benutzerfreundlichere Gestaltung von ELWIS. Insbesondere für den gelegentlichen Gebrauch in der Freizeitschifffahrt bedarf es einer intuitiveren Bedienbarkeit und Aufbereitung der Informationen.



Digitalisierung

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI verfolgt die Ausweitung der zur Verfügung gestellten elektronischen Wasserstraßenkarten zunächst an für die Fahrgastschifffahrt bedeutende Freizeitwasserstraßen.
- Das BMVI und die WSV setzen sich für eine stärkere Verbreitung der von ihnen zur Verfügung gestellten digitalen Informationsdienste im Bereich der Freizeitschifffahrt ein, darunter ELWIS („myELWIS“), das gewässerkundliche Informationssystem PEGELONLINE u. a.
- Die WSV setzt die Bereitstellung von Verkehrs- und Verhaltensregeln oder Erklärvideos im Bereich der Freizeitschifffahrt auf ELWIS nutzungsorientiert um (siehe auch Maßnahme in D-II, Abschnitt 3).
- Die WSV erweitert die in ELWIS bereitgestellten Informationen u. a. zu ihren Liegestellen auf Bundeswasserstraßen für die Freizeitschifffahrt und aktualisiert diese regelmäßig (siehe hierzu auch Kapitel D-II, Abschnitt 3).

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Die WSV setzt sich für eine benutzerfreundliche Bedienbarkeit von ELWIS in der Freizeitschifffahrt ein. Darüber hinaus wird die Bereitstellung grundlegender Informationen auf ELWIS über eine App mit offline-Funktion geprüft („ELWISgo“).
- Die WSV überprüft die Vollständigkeit der für die Freizeitschifffahrt relevanten Informationen auf ELWIS, mit dem Ziel, fehlende Informationen, die im Zuständigkeitsbereich der WSV liegen, zu ergänzen.
- Das BMVI treibt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden seines Geschäftsbereichs die Ausweitung der bereitgestellten Gewässerinformationen in ELWIS voran.³⁹
- Die WSV entwickelt ELWIS zu myELWIS mit verkehrlichen Informationen für die Freizeitschifffahrt weiter.



³⁹ Siehe Masterplan Binnenschifffahrt, BMVI 2019.



Digitalisierung



4. Ausweitung der Erfassung und Bereitstellung von Daten

Neben ELWIS gibt es weitere Online-Informations- und Mobilitätsdienste für die Freizeitschifffahrt, wie bspw. Routenplanungssysteme oder Online-Hafenführer, die von privaten Anbietern bereitgestellt werden. Beispiele hierfür sind das ADAC-Skipper-Portal oder verschiedene Apps zu aktuellen Pegelständen an Wasserstraßen. Um die Entwicklung und das Angebot digitaler Anwendungen und Informationsdienste von Seiten Dritter stärker zu unterstützen, soll die Erfassung von Daten sowie ihre zulässige⁴⁰ Bereitstellung in Form von Open Data ausgeweitet werden. Bei Open Data handelt es sich um die öffentliche Bereitstellung von maschinenlesbaren, kostenfrei zugänglichen und (weiter-) verwertbaren Daten. Das BMVI ist ein zentraler Akteur bei der Förderung von Open Data, nicht zuletzt da diese Daten insbesondere im Güterverkehrs- und Transportsektor bedeutende Nutzungspotenziale bieten. Die dort gewonnenen Erfahrungen sollen ebenfalls in die Ausweitung von Open Data im Bereich des Freizeitverkehrs Eingang finden. Beim Thema der Datenerfassung hingegen gibt es insbesondere bei der Verkehrszählenerhebung im Bereich der Freizeitschifffahrt Verbesserungsbedarf, da bislang keine flächendeckende systematische Erfassung des Freizeitverkehrs erfolgt. Desweiteren ist es auch in der Freizeitschifffahrt interessant und mitunter notwendig über mögliche Liegestellen informiert zu sein.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI und die WSV bauen die systematische zukünftige Erfassung von Verkehrsdaten im Bereich der Freizeitschifffahrt auf und schaffen die hierfür ggf. notwendige Rechtsgrundlage unter Beachtung des Datenschutzes.
- Das BMVI strebt eine Ausweitung der zur Verfügung gestellten Open Data auf die Freizeitschifffahrt an, soweit rechtlich zulässig. Es sollen dabei insbesondere relevante Daten für Entwicklung von digitalen Informations- und Mobilitätsdiensten zentral zugänglich gemacht werden.
- Die WSV stellt Informationen in Form von Open Data zu ihren Liegestellen für die motorisierte Freizeitschifffahrt auf Bundeswasserstraßen zur Verfügung.

5. Digitalisierung und Automatisierung von Schleusen

Wie bereits in Kapitel D-II, Abschnitt 5, beschrieben, kommt es für die Freizeitschifffahrt bei Schleusungen immer wieder zu Engpässen. Durch den Einsatz digitaler Technologien wie bspw. Schleusenmanagementsystemen könnte der Schleusenzulauf verbessert und der Verkehr entzerrt werden. Bereits die digitale Bereitstellung von Informationen zu aktuellen Wartezeiten an Schleusen würde es Nutzerinnen und Nutzern aus dem Bereich der Freizeitschifffahrt ermöglichen, ihre Reise- und Routenplanung ggf. anzupassen.



⁴⁰ Vereinzelt dürfen seitens der WSV erhobenen Daten nicht an Dritte weitergegeben werden. Alle Informationen, die über ELWIS veröffentlicht werden, sind per se Open Data.

In der BMVI-Online-Umfrage 2020 bewerteten 69 % der Befragten die Bereitstellung dieser Informationen als wichtig.

Im Bereich des Kernnetzes wird bereits an der Einführung einer intelligenten Schleusenzulaufsteuerung gearbeitet, die derzeit die Güterschifffahrt sowie Fahrgastschifffahrt umfasst. Die Einbindung der gesamten Freizeitschifffahrt wird unter Beachtung der bestehenden Schifffahrtsregeln geprüft. Eine zunehmende Automatisierung von Schleusen (→ Glossar) ermöglicht zudem eine bedarfsgerechte Ausweitung von Schleusenbetriebszeiten. Der Betrieb von automatisierten Schleusen kann dabei durch WSV-Personal bedient (in einer Leitzentrale oder vor Ort) oder selbstbedient durch die Schifffahrt (mit oder ohne Anbindung an eine Leitzentrale) erfolgen. Bei der Automatisierung von Schleusen muss zukünftig - neben vielen anderen bereits vorhandenen Randbedingungen - vermehrt auch das Wasserdargebot für Schleusungsvorgänge berücksichtigt werden. Abschließend bedarf es für eine zunehmende Automatisierung von Verkehrswasserbauwerken ausreichender Datenleitungen zwischen den einzelnen Betriebsstellen.



Digitalisierung



Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV weitet die Anzeige aktualisierter Wartezeiten an Schleusen aus. Ferner prüft sie die digitale Bereitstellung dieser Informationen.
- Das BMVI prüft unter Beachtung der bestehenden Schifffahrtsregeln und des gängigen Ausrüstungsstandards der Sportfahrzeuge den Einsatz der intelligenten Schleusenzulaufsteuerung (iSZS) im Bereich außerhalb des Kernnetzes zur Entzerrung von Verkehren.⁴¹

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Die WSV vernetzt ihre Liegenschaften sukzessive, um für die Fernbedienung und -überwachung von Schleusen ausreichende Datenleitungen auch an Freizeitwasserstraßen zu gewährleisten.
- Die WSV erhöht sukzessive die Anzahl automatisierter Schleusen.

⁴¹ Wird derzeit für die Berufsschifffahrt geprüft.





Umwelt

IV. MAßNAHMEN FÜR NATUR, UMWELT UND KLIMA



1. Stärkung einer nachhaltigen Gewässernutzung

Als Eigentümerin der Bundeswasserstraßen ist die WSV neben der verkehrlichen auch für die wasserwirtschaftliche Unterhaltung zuständig. Als hoheitliche Aufgabe obliegt ihr in einem bestimmten gesetzlichen Rahmen die Erhaltung oder Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit an Stauanlagen des Bundes. Zudem strebt das BMVI zusammen mit dem BMU mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ eine verstärkte ökologische Entwicklung der Bundeswasserstraßen an. All dies dient nicht nur dem Schutz von Natur, Umwelt und Klima, sondern steigert zudem das Naturerlebnis für alle Nutzerinnen und Nutzer der Bundeswasserstraßen und damit auch derjenigen aus dem Bereich der Freizeitschifffahrt. Um die attraktiven Fluss- und Naturlandschaften zu erhalten und die Umwelt vor negativen Einflüssen zu schützen, soll eine nachhaltige und umweltschonende Gewässernutzung im Bereich der Freizeitschifffahrt gefördert werden. Das BMVI und die WSV haben ein hohes Interesse daran, dass die Maßnahmen bspw. aus dem „Blauen Band“ erlebbar sind und gleichzeitig ihre ökologische Schutzwirkung behalten. Ein wichtiger Schritt hin zu einer umweltverträglichen Gewässernutzung ist es, einzelne Nutzergruppen für lokale Umwelt-, Natur- und Klimaschutzbelange zu sensibilisieren. Hierfür wird eine weitere

Verbesserung der bestehenden (digitalen) Informationsangebote sowie deren Zugänglichkeit angestrebt (siehe hierzu ebenfalls Kapitel D-III, Abschnitt 3). Darüber hinaus sollen Strategien zur anreizbasierten Nutzerlenkung auf und an Bundeswasserstraßen eingesetzt werden, um eine umweltverträgliche räumliche und quantitative Verteilung zu erreichen. Dadurch kann zum Erhalt von sensiblen Naturräumen, wie z. B. Schilfgürteln, beigetragen werden.



Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV weitet die Informationen auf ihrer Internetseite⁴² zu Umwelt- und Naturschutzmaßnahmen an Bundeswasserstraßen aus, um für Umweltbelange zu sensibilisieren und ein umweltbewusstes Verhalten zu fördern.
- Die WSV unterstützt geeignete regionale bzw. lokale Initiativen und Aktivitäten Dritter, welche über Schutzbedarfe informieren und zu einem umweltbewussten Verhalten auf und an Wasserstraßen anleiten.
- Die WSV setzt sich für Maßnahmen zur anreizbasierten Nutzerlenkung seitens der lokalen Akteure ein, um die Attraktivität von Wasserstraßen langfristig zu erhalten. Bspw. können Nutzungskonzepte inkl. Rastplätze und Radwegeführung ein Ansatz sein.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das BMVI informiert über Verhaltensregeln zum Thema Natur- und Umweltschutz in der Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser – Wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler“⁴³.

Maßnahmen Dritter:

- Unternehmen und Verbände sollen Nutzerinnen und Nutzer zunehmend für den Umweltschutz am und auf dem Wasser sensibilisieren, bspw. durch die Bereitstellung von Informationen sowie durch entsprechende Fortbildungsveranstaltungen.

2. Förderung eines umwelt- und klimafreundlichen Schiffsbetriebs

Das klima- und umweltfreundlichste „Schiff“ ist unbestritten das muskelbetriebene. Um auch die motorisierte Freizeitschiffahrt klima- und umweltfreundlich zu betreiben, sind verschiedene Initiativen notwendig. Neben den in Kapitel D-II (Abschnitt 2) vorhandenen bzw. angeregten Forschungs- und Förderprogrammen für eine Modernisierung der Freizeitschiffahrt gibt es weitere Potenziale für einen aktiven Klima- und Umweltschutz im Bereich der Freizeitschiffahrt. Dazu gehört z. B. die Reduktion von Emissionen durch



⁴² Siehe die Webseite der GDWS unter: www.gdws.wsv.bund.de/.

⁴³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2020): Sicherheit auf dem Wasser.



die Nachrüstung von Filteranlagen, welche bei der Fahrgastschifffahrt bereits seit April 2007 bezuschusst wird. Darüber hinaus können auch organisatorische Maßnahmen, wie bspw. die Einführung von Umweltmanagementsystemen von Seiten der Unternehmen für einen umweltfreundlichen Betrieb der Flotten zu mehr Nachhaltigkeit beitragen. Unterdessen trägt das BMVI durch weitere Empfehlungen und Anreize zu einem klima- und umweltfreundlichen Schiffsbetrieb im Bereich der Freizeitschifffahrt bei und setzt sich für die weitere Reduzierung von Stoffeinträgen aus der Schifffahrt in die Gewässer ein.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI unterstützt die Weiterentwicklung alternativer Schiffsantriebe für eine klimafreundliche Freizeitschifffahrt (siehe Kapitel D-II, Abschnitt 2).
- Das BMVI unterstützt die Arbeiten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt an einem Umweltzertifizierungssystem für die Binnenschifffahrt.
- Das BMVI prüft für die gewerbliche Freizeitschifffahrt (u. a. Charterboot-Vermietung) die Einführung eines formalen Umweltmanagementsystems in einer angemessenen Übergangsfrist, z. B. nach EG-Öko-Audit oder ISO 14001 (Internationale Umweltmanagementnorm, → Glossar).
- Das BMVI setzt sich im Dialog mit Ländern und Kommunen für eine Verbesserung der flächendeckenden Entsorgungsinfrastruktur ein (siehe Kapitel D-I, Abschnitt 4).
- Das BMVI setzt sich für die Verwendung von umweltverträglichen Anti-fouling-Anstrichen (→ Glossar) für Schiffsrümpfe und die Erforschung alternativer Antihafbeschichtungen, z. B. Folierungen, ein.



Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und das Umweltbundesamt (UBA) haben Handlungsempfehlungen zum Thema Biofouling⁴⁴ sowie Antifouling für die Freizeitschifffahrt⁴⁵ erarbeitet und veröffentlicht



3. Vorantreiben von nachhaltigen Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen

Das in Abschnitt 1 beschriebene Ziel der WSV, Bundeswasserstraßen umweltgerecht zu entwickeln, betrifft insbesondere die Planung und Realisierung der Wasserstraßeninfrastruktur. Freizeitwasserstraßen bieten große Potenziale zur ökologischen Gestaltung, nicht zuletzt da diese die Attraktivität der Flusslandschaften für Erholungssuchende steigern können. Hohe Synergien im Bereich der Freizeitwasserstraßen würden sich insbesondere dann ergeben, wenn eine Attraktivitätssteigerung des Wassertourismus in Verbindung mit der Erreichung des guten ökologischen Zustands/Potenzials nach Wasser-rahmenrichtlinie (WRRL)/ Wasserhaushaltsgesetz (WHG) (→ Glossar) erzielt würde. Synergien bieten sich insbesondere beim Wassertourismussegment muskelbetriebenes Wasserwandern an.

Ein wichtiges Beispiel für die ökologische Gestaltung der Bundeswasserstraßen ist der Rück- bzw. Umbau von Ufersicherungen bzw. die technisch-biologische Ufersicherung, die eine Alternative zu herkömmlichen Methoden darstellt. Letztere wird, soweit eine Ufersicherung überhaupt erforderlich ist, bereits von der WSV angewendet und in einem laufenden Forschungsprojekt durch BAW und BfG begleitet.⁴⁶ Ferner gibt es Richtlinien und Handlungsempfehlungen für die Gestaltung oder den Betrieb der Wasserstraßeninfrastruktur im Bereich der Freizeitschifffahrt, wie bspw. die Richtlinie zur Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW)⁴⁷, die stärker um Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes erweitert werden sollen.

Zwischen Projekten zur ökologischen Entwicklung der Bundeswasserstraßen und Infrastrukturprojekten zur Förderung und Unterstützung der Freizeitschifffahrt sind wertvolle Synergien vorhanden. Sie ergeben sich vor allem durch die integrative Umsetzung von Maßnahmen und Bündelung von finanziellen Mitteln zur Erreichung der unterschiedlichen Ziele. Um weitere Synergien zwischen den Zielen im Bereich der Freizeitschifffahrt bzw. dem

⁴⁴ IMO Biofouling-Richtlinien (Resolution MEPC.207(62)). https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Umwelt_und_Schifffahrt/Biofouling/biofouling_node.html.

⁴⁵ UBA (2019): Antifouling im Wassersport <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/antifouling-im-wassersport-was-ist-das-beste-fuer>.

⁴⁶ Zum Forschungsprojekt Technisch-biologische Ufersicherungen an Binnenwasserstraßen siehe mehr unter: <https://ufersicherung-baw-bfg.baw.de/binnenbereich/de>.

⁴⁷ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2011): Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW).

Wassertourismus und der Umwelt- und dem Naturschutz zu identifizieren, treibt das BMVI zudem eine stärkere Vernetzung von Forschungsaktivitäten voran. U. a. wird das Expertennetzwerk⁴⁸ weiter ausgebaut und Projekte zu entsprechenden Themenfeldern gefördert.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV prüft sukzessive die Rücknahme von Ufersicherungen, dort wo sie technisch nicht erforderlich sind. Dort, wo Ufersicherungen auch weiterhin erforderlich sind, wird die Anwendung alternativer technisch-biologischer Bauweisen geprüft und zunehmend gerade auch an Freizeitwasserstraßen eingesetzt.
- Die WSV ermittelt u. a. auf Grundlage der im Rahmen des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ durchgeführten Projekte sowie auf Basis von Erfahrungen im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung, welche positiven Effekte für die Freizeitschifffahrt gebildet werden können.
- Das BMVI schreibt das „Handbuch Umweltbelange an Bundeswasserstraßen“⁴⁹ unter besonderer Berücksichtigung der Freizeitwasserstraßen fort.
- Die WSV setzt sich für die integrative Umsetzung von (freizeit-)verkehrlichen und ökologischen Maßnahmen zur Anpassung von Infrastruktur an Freizeitwasserstraßen ein. Hierfür sucht die WSV insbesondere die Kooperation mit Dritten, da wassertouristische Infrastrukturangebote oft in deren Zuständigkeit liegen (siehe Kapitel D-I, Abschnitt 4). Als Beispiel ist die Verbindung des Rück- bzw. Umbaus von Ufersicherungen mit Bauvorhaben Dritter zur Schaffung von Wasserwanderrastplätzen zu nennen.
- Das BMVI prüft die Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW)⁵⁰ im Hinblick auf die Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes und ergänzt diese bei Bedarf um Handlungsempfehlungen zu nachhaltigen Bauweisen sowie zum umweltgerechten Betrieb von Wassersportanlagen.
- Das BMVI setzt sich für eine stärkere Zusammenarbeit mit BMWi und BMU hinsichtlich der Themen Infrastruktur, Klima und Umwelt sowie Freizeitschifffahrt bei Forschungsaktivitäten im Bereich des nachhaltigen Wassertourismus ein (siehe auch Kapitel D-V, Abschnitt 5).

⁴⁸ Zum BMVI-Netzwerk siehe mehr unter: https://www.bmvi-expertennetzwerk.de/DE/Home/home_node.html.

⁴⁹ Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Hrsg.) (2015): Umweltbelange an Bundeswasserstraßen. Internes Handbuch. 2. Auflage (internes Dokument).

⁵⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2011): Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW).

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Die WSV untersucht gemeinsam mit BAW und BfG technisch-biologische Ufersicherungen an Bundeswasserstraßen auf ihre Dauerhaftigkeit und Einsatzmöglichkeiten.⁵¹



Maßnahmen Dritter:

- Im Bereich der Freizeitschifffahrt kann das Programm „Blauer Anker“⁵² der Internationalen Wassersportgemeinschaft Bodensee als Vorbild für eine Umweltzertifizierung dienen.
- Die Vorgehensweise beim internationalen Umweltzertifikat „PERS“⁵³ für Seehäfen könnte auch für Marinas interessant sein.

⁵¹ Zum Forschungsprojekt Technisch-biologische Ufersicherungen an Binnenwasserstraßen siehe mehr unter: <https://ufersicherung-baw-bfg.baw.de/binnenbereich/de>.

⁵² Zum Umweltprogramm „Blauer Anker“ siehe mehr unter: www.iwgb.net/blaueranker/.

⁵³ Siehe mehr unter: www.ecoports.com/about.





V. MAßNAHMEN ZUR STÄRKUNG VON KOMMUNIKATION UND KOOPERATION



1. Gemeinsames Erarbeiten von regionalen Strategien

Bundeswasserstraßen werden auf unterschiedliche Art und Weise genutzt und müssen den vielfältigsten Anforderungen entsprechen. Gerade im Bereich der Freizeitwasserstraßen variieren wassertouristische Nachfragepotenziale stark, wie nicht zuletzt die BMWi-Studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“⁵⁴ von 2016 verdeutlicht.

Bereits 2016 wurde im Wassertourismuskonzept des BMVI⁵⁵ festgehalten, dass an Freizeitwasserstraßen kein bundesweit einheitlicher Infrastrukturstandard erforderlich ist, sondern die jeweilige Infrastruktur auf bedeutsame Nutzungsarten der Freizeitwasserstraße ausgerichtet werden soll. Hierfür sollen über die verkehrliche und soweit gesetzlich vorhandene wasserwirtschaftliche Zuständigkeit der WSV hinausgehende regionale Strategien, wie z. B. regionale Entwicklungskonzepte (→ Glossar), erarbeitet werden. Ziel ist es, verkehrliche,

⁵⁴ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

⁵⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016): Wassertourismuskonzept.



auch den Wassertourismus berücksichtigende, Nutzungsschwerpunkte im Einklang mit regionalen Bedarfen, bspw. im Bereich der Wasserbewirtschaftung oder im Umweltschutz, festzulegen. Dabei ist aufgrund der Vielzahl von involvierten, teilweise divergierenden Interessen eine frühzeitige und umfassende Beteiligung von Öffentlichkeit und Interessenvertretungen notwendig. In Dialogprozessen sollen abgestimmte Konzepte zur weiteren Nutzung der Freizeitwasserstraßen unter Berücksichtigung verschiedener Anforderungen vor allem aus Schifffahrt, Wasserwirtschaft, Wasserkraft, Naturschutz, Gewässerökologie und Tourismus erarbeitet werden. Die WSV übernimmt dabei eine moderierende Rolle und vertritt die Interessen der Bundeswasserstraßenverwaltung. Auf Grundlage der Erfahrungen bei der bereits laufenden Erarbeitung regionaler Entwicklungskonzepte, wie bspw. dem Lahnkonzept, sollen regionale Strategien für einzelne Wasserstraßen bzw. Wasserstraßenabschnitte erarbeitet werden. Hierfür sind insbesondere geeignete Beteiligungsformate notwendig, die eine konstruktive Kommunikation und Zusammenarbeit der verschiedenen Interessensgruppen ermöglichen.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI und die WSV führen im Rahmen der Umsetzung des Masterplans eine systematische und fortschreibbare Ermittlung von Freizeitverhalten an Bundeswasserstraßen (siehe auch Kapitel D-III, Abschnitt 4) durch. Diese Ermittlung dient als Datengrundlage für die Erarbeitung regionaler Strategien.
- Das BMVI etabliert gemeinsam mit den beteiligten Ländern Dialogprozesse, z. B. runde Tische, um gemeinsame Ziele für einzelne Wasserstraßen bzw. Wasserstraßenabschnitte zu formulieren.
- Das BMVI und die WSV bereiten mit Unterstützung der Länder sowie unter umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung Entwicklungskonzepte für ausgewählte Wasserstraßen bzw. Wasserstraßenabschnitte vor.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das BMVI und die WSV setzen erste regionale Schwerpunkte, um auf bereits ermittelte Bedarfe bestimmter Freizeitschifffahrtsegmente zu reagieren und diese gezielt zu unterstützen. Als wichtige Grundlage hierfür dienen bereits durchgeführte Untersuchungen zu wassertouristischen Nachfragepotenzialen, wie die Kurzstudie⁵⁶ des BMWi, Untersuchungen des BMVI zum Wassertourismuskonzept sowie die im Beteiligungsprozess des Masterplans Freizeitschifffahrt erhobenen Daten, bspw. aus der Online-Umfrage 2020 oder den Experteninterviews.
- Die WSV sammelt mit dem Lahnkonzept im EU LIFE-Projekt LiLa-Living Lahn⁵⁷ wichtige Erfahrungen, auf deren Grundlage die Erarbeitung künftiger regionaler Strategien unter enger Beteiligung lokaler Akteure gestaltet wird.

⁵⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

⁵⁷ Siehe die Webseite Lila Living Lahn unter: <https://www.lila-livinglahn.de/das-projekt/projektbeschreibung>.



Maßnahmen Dritter:

- In einigen Ländern, Regionen und Kommunalverbänden liegen bereits Konzepte zur Förderung und Entwicklung des Wassersports und -tourismus vor. Diese bieten eine wichtige Grundlage in Bezug auf die Erarbeitung regionaler Strategien für einzelne Wasserstraßen bzw. Wasserstraßenabschnitte.

2. Stärkung der Kommunikation und Kooperation bei Maßnahmen der WSV



Frühzeitiges, umfassendes und kontinuierliches Informieren und Beteiligen der Öffentlichkeit ist für eine schnelle und erfolgreiche Realisierung von Infrastrukturprojekten wichtig. Dies verdeutlicht u. a. der Abschlussbericht des „Innovationsforums Planungsbeschleunigung“⁵⁸ von 2017. Um betroffene Akteure einzubeziehen, sollen insbesondere die informellen Verfahren der Bürgerbeteiligung gestärkt werden. Dies soll durch die Verstetigung revierspezifischer Gesprächskreise mit Verwaltungen und Interessensvertretern der Freizeitschifffahrt sowie weiterer wichtiger Akteure, wie z. B. Umweltverbände, erfolgen, die es vielerorts bereits in unterschiedlichen Formaten gibt.

Ferner sollen digitale Beteiligungsformate etabliert und weiterentwickelt werden. Ein Beispiel hierfür ist die Einführung von digitalen Kommunikationswerkzeugen für die phasenübergreifende Zusammenarbeit von an Bauprojekten beteiligten Akteuren. Als weiteres Beispiel ist eine zentrale digitale Plattform für Rückmeldungen von Seiten der Öffentlichkeit und für den informellen Austausch bei allen Verfahrensschritten zu nennen. Für eine erfolgreiche und gut organisierte Beteiligung sind außerdem genügend Finanzmittel sowie ausreichend geschultes Personal, die zwischen den verschiedenen Interessen und Anforderungen vermitteln, wesentlich.

Mit der verstärkten Integration weiterer Zielsetzungen, wie z. B. Naturschutz oder wasserwirtschaftlichen Belangen, kann eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz der (Bau-)Vorhaben und damit eine beschleunigte Umsetzung erreicht werden (siehe auch Abschnitt 3). Ebenso kann die verstärkte Zusammenarbeit mit Privaten bzw. anderen Akteuren der öffentlichen Hand zur schnelleren Umsetzung von Infrastrukturprojekten beitragen (siehe Kapitel D-I, Abschnitt 2). Auch bei der Kommunikation von bereits geplanten Infrastrukturmaßnahmen, die zur temporären Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs führen, wie z. B. Baumaßnahmen an Schleusen, gibt es Verbesserungspotenzial. So gaben in der BMVI-Online-Umfrage 2020 über 85 % der Befragten an, dass es ihnen wichtig bzw. sehr wichtig sei, dass Investitions- und Bauprogramme an Freizeitwasserstraßen zügig aufgestellt und Auswirkungen daraus rechtzeitig mitgeteilt werden.

⁵⁸ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2017): Innovationsforum Planungsbeschleunigung – Abschlussbericht.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV hat die freizeitverkehrlichen und wassertouristischen Nutzungen im Blick und informiert auch diese Interessensgruppe vorausschauend und frühzeitig über Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu zählen Informationen zu temporären verkehrlichen Einschränkungen. Eingesetzt werden sollen neben der schon jetzt verwendeten ELWIS-Plattform auch verstärkt weitere Informationswege z. B. lokale Pressemitteilungen oder Social Media. Zusätzlich richtet die WSV bei Bedarf themen- und nutzungsspezifische ELWIS-Newsletter ein.
- Die WSV veranstaltet anlassbezogen Gesprächsformate mit Interessensvertretern der Freizeitschifffahrt, um einen kontinuierlichen und frühzeitigen Austausch zu geplanten Projekten bezüglich Bau und Betrieb der Wasserstraßeninfrastruktur sowie Sperrzeiten zu ermöglichen.
- Die WSV weitet die Möglichkeit der informellen Bürgerbeteiligung bei Infrastrukturprojekten aus. Digitale Beteiligungsinstrumente, wie z. B. interaktive Karten, können dabei auch für die Interessensgruppe Freizeitschifffahrt bzw. Wassertourismus im Vorfeld von Verkehrswasserbauprojekten von Nutzen sein.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Die WSV weitet die Beteiligung von betroffenen Akteuren in einer frühen Planungsphase bei Bauprojekten aus, um ihre Ideen und Bedarfe frühzeitig miteinzubeziehen. Ein Beispiel hierfür ist der Bau von Bootsumsetzanlagen an der Lahn in Ahl und Limburg, bei dem bereits vor Planungsbeginn eine Beteiligung der Kommunen, Vereine und Verbände durch die WSV stattfand. Im weiteren Verlauf steht die WSV im engen Kontakt mit den Akteuren und stellt so die Partizipation sicher.⁵⁹
- Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (z. B. Spree-Havel und Havel-Oder) führen regelmäßige Informationsveranstaltungen mit Akteuren aus der Freizeitschifffahrt durch.



Kommunikation und Kooperation

⁵⁹ LiLa Living Lahn (2019): Optimierung der Umtrageeinrichtungen für den muskelbetriebenen Wassertourismus (Action C 2).





Kommunikation und Kooperation

3. Stärkung der Kommunikation und Kooperation für einen umweltschonenden Wassertourismus

Bereits in Kapitel D-IV wird deutlich gemacht, dass Maßnahmen zur Förderung von Klima- und Umweltschutz sowie des Wassertourismus bedeutsame Synergien bergen können. Basis bilden u. a. der Trend zu einem umweltschonenden „sanften“ Tourismus und die steigende Nachfrage nach Erholung in einer attraktiven, naturnahen Umgebung sowie die schlichte Notwendigkeit, Emissionen einzusparen und den Rückgang der Biodiversität zu verlangsamen. Die Synergien werden möglich, wenn frühzeitig ein Dialog zwischen Umweltverbänden sowie der Freizeitschiffahrt- und Tourismusbranche an Bundeswasserstraßen geführt wird, in dem die WSV als Verantwortliche für die Bundeswasserstraßen eine zentrale Rolle spielt. So gaben 88 % der Teilnehmenden in der BMVI-Online-Umfrage 2020 an, dass Renaturierungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen in Kooperation mit Freizeit und Tourismus geplant werden sollen, um frühzeitig die Nutzung der Flächen abzustimmen. Ferner sollen Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt durch den Tourismus vermieden werden. Ein zunehmend naturverträglicher und sanfter Wassertourismus soll durch Maßnahmen zur Schaffung eines Bewusstseins für eine ökologische Nutzung der Gewässer befördert werden (siehe Kapitel D-IV).⁶⁰

Bei alledem ist auch ein möglicherweise erhöhter Nutzungsdruck auf wassertouristisch attraktive, ökologisch wertvolle Wasserstraßen zu betrachten, welche bspw. in Folge der Reisebeschränkungen während der Corona-Pandemie oder auch aufgrund von Naherholungssuchenden aus städtischen Ballungsräumen (z. B. auch „Flucht“ vor Sommerhitze in Folge von Klimawandel) auftreten können. Um das gewünschte Nebeneinander von Erholungssuchenden und intakter Natur nicht zu beeinträchtigen, sind aufklärende, ggfs. aber auch regulative Maßnahmen erforderlich.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV entwickelt Beteiligungsformate zur Stärkung des Austausches zwischen Verwaltungen und Verbänden aus dem Bereich Umwelt, Freizeit und Tourismus für die Umsetzung von nachhaltigen Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- BMVI und WSV tragen durch eine nutzerorientierte Darstellung und Kommunikation von Information, Empfehlungen und Regeln zum Natur- und Umweltschutz zu einem umweltschonenden Verhalten auf und an Wasserstraßen bei (siehe Kapitel D-IV, Abschnitt 1).



⁶⁰ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2019): Naturbewusstsein 2019. Bevölkerungsumfrage zu Natur und biologischer Vielfalt.

Maßnahmen Dritter:

- Das BMU hat einen Beirat „Umwelt und Sport“ eingesetzt, durch den Veranstaltungen und Beteiligungsformate zur nachhaltigen Sportentwicklung initiiert werden, inklusive zu Themen der Freizeitschifffahrt⁶¹.



Kommunikation und Kooperation

4. Nutzungsorientierte Kommunikation relevanter Informationen für Wassersport und Wassertourismus

Informationsangebote der WSV sind häufig auf die Berufsschifffahrt ausgelegt. Ohne entsprechende Vorkenntnisse sind die vorhandenen Informationsdienste für Laien oftmals nicht intuitiv bedienbar. Die Kommunikation verkehrsbezogener, infrastruktureller und schifffahrtsrechtlicher Informationen soll für die Freizeitschifffahrt verbessert werden, bspw. zu Verkehrs- und Verhaltensregeln bei Wassersport und Wassertourismus an Wasserstraßen oder Informationen zu vorhandener infrastruktureller Ausstattung. Ferner sollten für den Wassertourismus relevante Informationen auch mehrsprachig zugänglich sein. Ein weiterer wichtiger Punkt in der Kommunikation mit Nutzerinnen und Nutzern, Verbänden und Unternehmen aus dem Bereich der Freizeitschifffahrt sind transparente Zuständigkeiten und Ansprechpersonen für ihre Anliegen. Dies wurde auch in der BMVI-Online-Umfrage 2020 deutlich, in der eine klare Kommunikation von Zuständigkeiten im Bereich der Wasserstraßen (-Verwaltungen) gewünscht ist.



Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Die WSV entwickelt die digitale Bereitstellung von Verkehrs- und Verhaltensregeln auf und an Wasserstraßen für die Freizeitschifffahrt nutzungsorientiert weiter. Dies beinhaltet z. B. das Vermitteln von Ge- und Verbots mit Hilfe von Erklärvideos und digitalen Regelübersichten (siehe auch Kapitel D-II, Abschnitt 3 und 4).
- Die WSV stellt die für die Freizeitschifffahrt relevanten Informationen in einem ersten Schritt auf Englisch bereit.
- Die WSV informiert über ihre Zuständigkeiten und Kontaktstellen auf Bundes-, Länder- und Revierebene für Anliegen im Bereich der Freizeitschifffahrt und des Wassertourismus.
- Die WSV zeigt ihr Engagement vor Ort, u. a. mit Hilfe von Beiträgen zu Pilot- und Erfolgsprojekten auf den ihnen in der Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung stehenden digitalen Kanälen, und tragen zu einer stärkeren öffentlichen Sichtbarkeit der Freizeitschifffahrt bei.
- Die WSV ergänzt die Inhalte und Unterlagen der Wasser- und Schifffahrtschule, wie bspw. die Schifffahrtsfibel, sukzessive um freizeitverkehrliche Aspekte. Die Wasser- und Schifffahrtschule der WSV verfolgt das Ziel, Kindern und Jugendlichen Wissen rund um Wasserstraßen und Schiff-

⁶¹ Siehe die Webseite: <https://www.bmu.de/themen/wirtschaft-produkte-ressourcen-tourismus/tourismus-sport/beirat-fuer-umwelt-und-sport/>.



Kommunikation und Kooperation

fahrt in Deutschland in gebündelter und aufbereiteter Form zu vermitteln.⁶²

Bereits begonnene Maßnahmen:

- BMVI und WSV stellen regelmäßig Publikationen mit Informationen zu Rechtsvorschriften und Empfehlungen für die Freizeitschifffahrt, wie z. B. Broschüren zu allgemeinen und wasserstraßenspezifischen Informationen für Wassersportlerinnen und -Sportler, auf der WSV-Webseite⁶³ und ELWIS⁶⁴ zur Verfügung (siehe hierzu ebenfalls Kapitel D-III, Abschnitt 3).
- Die WSV weitet die Bereitstellung von Presseinformationen zu Tätigkeiten und Maßnahmen im Bereich der Freizeitschifffahrt aus.

5. Stärkung der behörden- und länderübergreifenden Zusammenarbeit

Für eine nachhaltige und ganzheitliche Unterstützung der Freizeitschifffahrt sowie des Wassertourismus ist eine enge Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Behörden auf Bundes-, Länder- und Kommunalebene erforderlich. Aus diesem Grund soll die ressort- und behördenübergreifende Zusammenarbeit in diesem Bereich zusätzlich gestärkt werden. Darüber hinaus ist eine enge Zusammenarbeit der Bundesministerien, insbesondere der Infrastruktur-, Wirtschaft- und Umweltressorts, wichtig. Im Rahmen der Erarbeitung der Nationalen Tourismusstrategie⁶⁵ wurde bereits eine verstärkte Zusammenarbeit zur Förderung des inländischen Wassertourismus eingeleitet.

Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

- Das BMVI etabliert gemeinsam mit BMWi und BMU eine interministerielle Arbeitsgruppe zur weiteren Begleitung des Masterplans Freizeitschifffahrt und damit Stärkung eines nachhaltigen Wassertourismus in Deutschland.
- Das BMVI prüft die Ausweitung des Dialogs mit Landesverwaltungen zur stärkeren Verknüpfung mit regionaler Infrastruktur (bspw. ÖPNV, Landeswasserstraßennetz usw.) und mit regionalen Strategien (wie bspw. dem Wassersportentwicklungsplan Brandenburg).⁶⁶



⁶² Siehe die Webseite der WSV unter: <https://www.schifffahrtsschule.wsv.de/>.

⁶³ Siehe die Webseite der GDWS unter: <https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/sport-freizeitschifffahrt/sport-freizeitschifffahrt-node.html>.

⁶⁴ Siehe die Webseite von ELWIS unter: <https://www.elwis.de/DE/Sportschifffahrt/Sportschifffahrt-node.html>.

⁶⁵ Siehe die Webseite des BMVI unter: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/tourismusstrategie.html>.

⁶⁶ Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Land Brandenburg (Hrsg.) (2016): Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg. Fortschreibung - wep4. Infrastruktur für das Wasserwandern.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Der Bund erarbeitet unter Federführung des BMWi im Rahmen der Nationalen Tourismusstrategie ressortübergreifende Strategien und Programme zur Förderung des Wassertourismus in Deutschland.⁶⁷



Kommunikation und Kooperation

Maßnahmen Dritter:

- Die Benennung von Ansprechpersonen für die Themen der Freizeitschifffahrt bspw. auf Landesebene trägt zur übergreifenden Zusammenarbeit bei.

6. Beteiligungsprozess zur Umsetzung des Masterplans Freizeitschifffahrt

Transparenz sowie eine umfassende Beteiligung sind nicht nur bedeutsame Ziele des Masterplans Freizeitschifffahrt selbst, sondern spielen auch bei seiner Erarbeitung und Umsetzung eine wesentliche Rolle. Mit der Regionalkonferenz im März 2020 in Oranienburg wurde daher ein Beteiligungsprozess eingeleitet, der auch nach Veröffentlichung des Masterplans weitergeführt werden soll. Um eine breit abgestimmte und transparente Umsetzung der Maßnahmen zur Unterstützung und Förderung der Freizeitschifffahrt zu ermöglichen, werden verschiedene Kommunikations- und Beteiligungsformate eingesetzt. Vorgesehen sind eine regelmäßige Kommunikation des Umsetzungsstandes des Masterplans, eine Fortführung der Regionalkonferenzen sowie die Ausgestaltung der Maßnahmenvorschläge mit regionalen Akteuren, wie lokale Wassersportverbände, Freizeitschifffahrtsunternehmen usw.



Kurzfristige/Mittelfristige Maßnahmen:

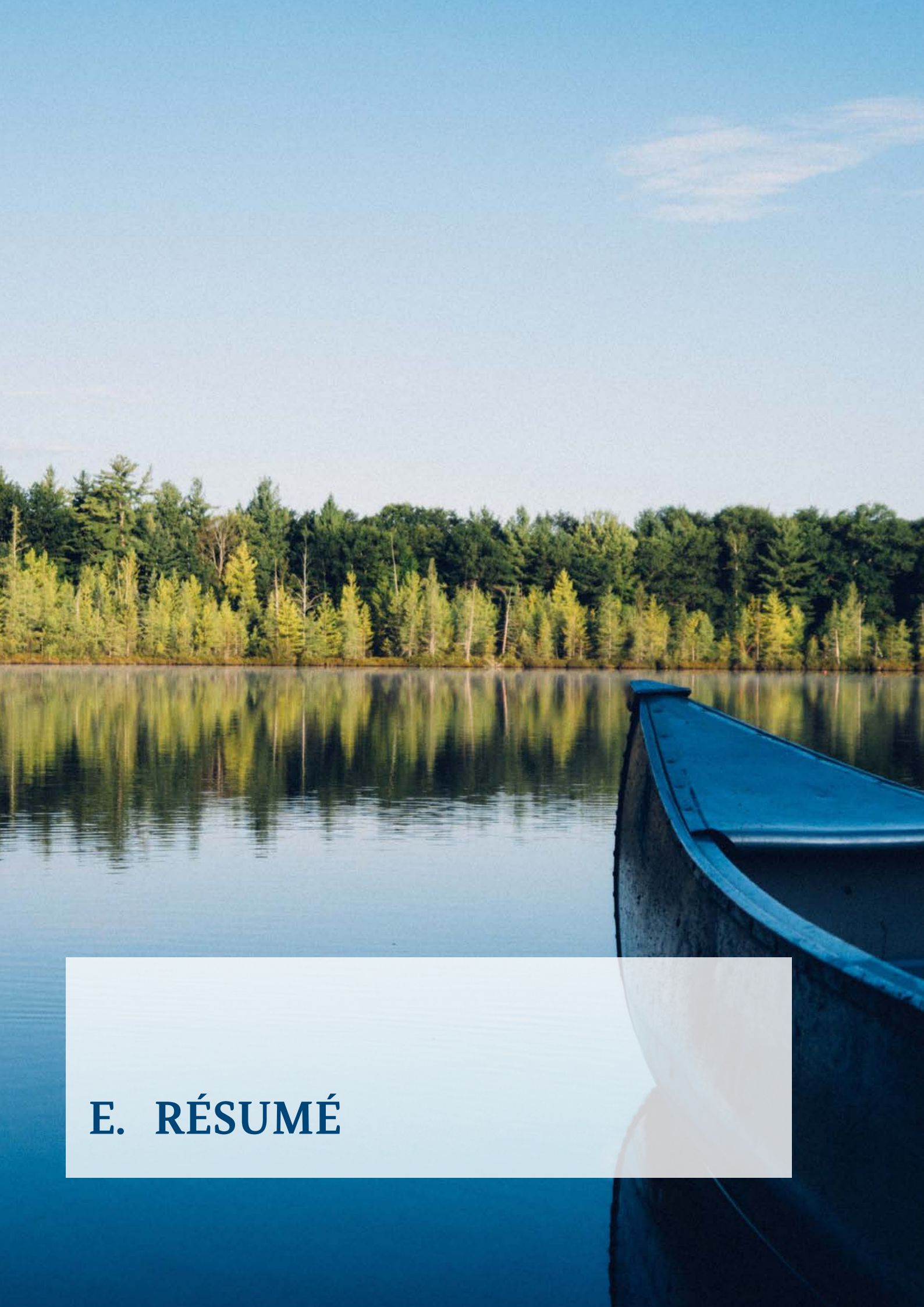
- Das BMVI veranstaltet Konferenzen in für die Freizeitschifffahrt auf Bundeswasserstraßen bedeutenden Regionen, um den lokalen Austausch mit verschiedenen Akteuren von Verwaltungen, Verbänden und Unternehmen sicherzustellen.
- Das BMVI wird den Stand der vereinbarten Umsetzung dokumentieren und gemeinsam mit den Akteuren bewerten.

Bereits begonnene Maßnahmen:

- Das BMVI stellt Informationen zu Beteiligungsmöglichkeiten und Ergebnisse auf der Projektwebseite des Masterplans Freizeitschifffahrt⁶⁸ bereit.
- Das BMVI veranstaltet Workshops, mit dem Ziel, die Umsetzung der im Masterplan Freizeitschifffahrt aufgeführten Maßnahmen gemäß der fachlichen Zuständigkeit auf regionaler Ebene anzustoßen.

⁶⁷ Siehe die Webseite des BMVI unter: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/tourismusstrategie.html>.

⁶⁸ Siehe die Webseite des Masterplans Freizeitschifffahrt unter: www.masterplan-freizeitschifffahrt.bund.de.



E. RÉSUMÉ

E. RÉSUMÉ

Mit dem Masterplan Freizeitschifffahrt wird ein Paradigmenwechsel eingeleitet, der die Freizeitschifffahrt stärker in den Fokus der Bundeswasserstraßenverwaltung rückt. Der Masterplan legt den Grundstein für eine in Zukunft stärker auf die Bedarfe des Freizeitverkehrs ausgerichtete Wasserstraßeninfrastruktur. Durch Maßnahmen zur Verbesserung von Regelungen und Dienstleistungen, durch Förderprogramme und durch die Nutzung digitaler Technologien wird die Freizeitschifffahrt zunehmend unterstützt und gefördert. Gleichzeitig sorgen Maßnahmen dafür, dass sich Freizeitverkehr auf Bundeswasserstraßen umweltschonend entwickeln und attraktive Gewässerlandschaften erhalten bleiben. Ferner sollen die Kommunikation und Zusammenarbeit mit allen beteiligten Akteuren im Bereich der Freizeitschifffahrt über die Erstellung des Masterplans hinaus weiter gestärkt werden. Der Masterplan Freizeitschifffahrt versteht sich als lebendiges Papier mit grundlegenden Maßnahmen, die im Dialog mit allen Beteiligten und Interessierten konkretisiert und mit Rücksicht auf lokale Bedarfe ausgearbeitet werden sollen. Damit das Papier mit Leben gefüllt werden kann, bedarf es weiterhin der konstruktiven Zusammenarbeit aller beteiligten Verwaltungen und der betroffenen Akteure. Die bisherigen Erfahrungen im Beteiligungsprozess zeigen, dass eine gemeinsame Kraftanstrengung zur nachhaltigen Unterstützung und Förderung der Freizeitschifffahrt gelingen kann.

Der Beteiligungsprozess im Rahmen der Erstellung des Masterplans Freizeitschifffahrt stellt somit den Beginn einer umfassenderen Beteiligung dar, die – wie in Kapitel D-V bereits dargelegt – nach der Veröffentlichung des Masterplans fortgeführt wird.



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
AIS	Automatisches Identifikationssystem
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DSGVO	Datenschutz-Grundverordnung
DTV	Deutscher Tourismusverband
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
EG-WRRL	Europäische Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60 EG)
ELWIS	Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice der WSV
EU	Europäische Union
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
IENC	Elektronische Wasserstraßenkarte
IPR	Investitionsrahmenplan
LoRaWAN	Long Range Wide Area Network
mFUND	Modernitätsfonds
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OZG	Onlinezugangsgesetz
PERS	Port Environmental Review System
RiGeW	Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen
SOW	Spree-Oder-Wasserstraße
SPC	ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
SUP	Stand-Up-Paddling
WaStrG	Wasserstraßengesetz
WLAN	Wireless Local Area Network
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

GLOSSAR

Anlegestellen sind zum Anlegen von Wasserfahrzeugen, besonders der Fahrgastschifffahrt; bestimmte Uferstelle mit fester Infrastruktur. (Quelle: BAWiki)

Antifouling ist die Bezeichnung für den Anstrich des Unterschliffes mit Herbiziden als Schutz vor Bewuchs. (Quelle: BMWi, 2013); siehe auch **Biofouling**

Ausbaumaßnahmen sind bauliche Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung oder Erweiterung eines Gewässers, einer Anlage oder eines Anlagenteils (Quelle: Zuordnung und Differenzierung der Ausgaben für die verkehrliche Infrastruktur von 25.02.2019, Referat WS 10); siehe auch **Baumaßnahmen**, **Erhaltungsmaßnahmen** und **Unterhaltungsmaßnahmen**.

Automatisierung von Schleusen/Schleusenautomatisierung: Es werden bei der Betriebsform von Schleusen verschiedene Automatisierungstypen unterschieden: Typ 1) Bedienung der Schleuse durch das WSV-Personal von einem örtlichen oder zentralen Bedienstand direkt auf der Anlage. Die Schleusung erfolgt über automatische Abläufe; Typ 2) Bedienung der Schleuse durch das WSV-Personal von einer Zentrale aus. Die Schleusung erfolgt über automatische Abläufe; Typ 3) Bedienung der Schleuse durch die Nutzerinnen und Nutzer vor Ort. Die Schleusung erfolgt mit/ohne Bedienunterstützung und Überwachung des WSV-Personals und über/nicht über automatische Abläufe; zu Typ 4) gehören vollautomatische Schleusen, bei denen im regulären Betrieb keinerlei Bedienhandlungen notwendig sind. (Quelle: Leitfaden – Automatisierung und Fernbedienung von Anlagen der WSV von 30.04.2019)

Baumaßnahmen umfassen Maßnahmen, die über die bauliche Erhaltung hinausgehen, und Maßnahmen zur Bereitstellung oder Umgestaltung von Gewässern, Anlagen oder Anlagenteilen (Quelle: Zuordnung und Differenzierung der Ausgaben für die verkehrliche Infrastruktur von 25.02.2019, Referat WS 10); siehe auch **Ausbaumaßnahmen**, **Erhaltungsmaßnahmen** und **Unterhaltungsmaßnahmen**

Berufsschifffahrt: gewerblich betriebene Schifffahrt. Dies umfasst den Gütertransport ebenso wie die Personenbeförderung.

Binnenwasserstraßen des Bundes dienen dem allgemeinen Verkehr und sind in der Anlage 1 zum Bundeswasserstraßengesetz enthalten. Räumlich schließen die Binnenwasserstraßen an die Seewasserstraßen. Seewasserstraßen sind die Fläche zwischen der Küstenlinie bei mittleren Hochwasser oder der seewärtige Begrenzung der Binnenwasserstraßen und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres (Quelle: VV-WSV 1401); siehe auch **Bundeswasserstraßen**

Biofouling ist der unerwünschte Bewuchs von Unterwasserstrukturen durch Mikroorganismen, Pflanzen, Algen und Tieren. Dies betrifft insbesondere Schiffsrümpfe und -nischen. (www.bsh.de); siehe auch **Antifouling**

Booteinsetzstellen dienen dem Einsetzen und Herausnehmen von Sportbooten aus dem Gewässer. Die Einsetzstellen müssen an das örtliche Straßennetz angebunden werden. (Quelle: RiGeW, BMVI, 2011)

Bootsgassen sind Schussrinnen zum Überwinden einer Staustufe mit Sportbooten (i.d.R. von Oberwasser zu Unterwasser). (Quelle: BMWi, 2013; www.baw.de/DE/glossar)

Bootsschleppen stellen eine geneigte Ebene für Schleppwagen zum Umsetzen von Sportbooten an einer Staustufe dar. (Quelle: BMWi, 2013; www.baw.de/DE/glossar)

Bootstreppen dienen zum Umsetzen von Sportbooten an einer Staustufe. (Quelle: BMWi, 2013; www.baw.de/DE/glossar)

BordstromTech-Richtlinie: Förderprogramm mit Investitionszuschüssen zur Ertüchtigung von See- und Binnenschiffen für die Landstromnutzung, zur Bordstromerzeugung aus alternativen Energiequellen oder für die Beschaffung mobiler Landstromsysteme in See- und Binnenhäfen. (Quelle: www.bmvi.de)

Bundeswasserstraßen sind nach in § 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) "die Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dienen" sowie die Seewasserstraßen. Alle Binnenwasserstraßen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, sind in Anhang 1 zum WaStrG aufgeführt.

Bundesverkehrswegepläne (BVWP) sind Grundlage für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Der aktuelle BVWP 2030 ist das Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes, das die verkehrspolitischen Weichen für die kommenden 10 bis 15 Jahre stellt. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße.

Charterboottourismus: gewerblich ausgerichteter Bootstourismus mit vermieteten Wasserfahrzeugen, wobei es sich um eine zeitlich begrenzte Nutzung gegen Entgelt handelt. Darunter fallen vor allem Motor- und Segelyachten sowie Hausboote und Flöße. (Quelle: BMWi, 2016)

EG-Öko-Audit bzw. das Eco-Management and Audit Scheme (EMAS): gemäß der Verordnung EG Nr. 1221/2009 des europäischen Parlaments und des Rates vom 25.11.2009 ein Gemeinschaftssystem aus Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung für die freiwillige Verbesserung der Umweltleistungen von Organisationen. (Quelle: www.emas.de)

Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)-Applikation: interaktives elektronisches Navigationsinformationssystem für Schiffe, das es ermöglicht, die Seekarte, die aktuelle Position des Schiffes sowie seine Bewegung und viele Zusatzinformationen (Radar, AIS, Echolot) gleichzeitig am Bildschirm darzustellen. (Quelle: www.deutsche-flagge.de)

Elektronische Binnenwasserstraßenkarten (Inland ENC): Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gibt ihre Geodaten gemäß Geodatenzugangsgesetz (GeoZG) in Verbindung mit der Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV) geldleistungsfrei ab. (Quelle: www.gdws.wsv.bund.de)

Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice der WSV (ELWIS):

Online-Serviceangebot der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) mit Informationen für alle Nutzerinnen und Nutzer der Wasserstraßen – Schifffahrtstreibende, Gewerbe und Freizeit – und sonstige Interessierte an den Wasserstraßen. (Quelle: www.elwis.de)

Entwicklungskonzepte beschreiben die zukünftigen Infrastrukturen und Nutzungen, Art und Umfang der Unterhaltung sowie die verkehrlichen, ökologischen und weiteren Ziele für einzelne bundeseigene Wasserstraßen oder deren Abschnitte. (Quelle: WSV, Erlass vom 28.07.2016 – WS 11/5222.2-0)

Erhaltungsmaßnahmen sind Maßnahmen zur Wiederherstellung des Sollzustands (Quelle: Zuordnung und Differenzierung der Ausgaben für die verkehrliche Infrastruktur von 25.02.2019, Referat WS 10); siehe auch **Ausbaumaßnahmen** und **Baumaßnahmen**

Fahrgastkabinenschifffahrt: Schifffahrt mit Fahrgastkabinenschiffen, auch Flusskreuzfahrtschiffe genannt, die im Gegensatz zu Tagesausflugsschiffen Übernachtungsmöglichkeiten in Form von Kabinen an Bord des Schiffes besitzen (Quelle: BMWi, 2016). Im Masterplan wird sie unter dem Sammelbegriff „Fahrgastschifffahrt“ zusammengefasst.

Fahrgastschifffahrt: im Masterplan als Sammelbegriff für die Tagesausflugschifffahrt und Fahrgastkabinenschifffahrt (Flusskreuzschifffahrt) auf allen Bundeswasserstraßen verwendet.

Fahrrinne: Teil des Fahrwassers, in dem für den durchgehenden Schiffsverkehr bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Erhaltung im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren angestrebt wird. (Quelle: BAWiki)

Freizeitschifffahrt: touristische und sportliche Aktivitäten mit Wasserfahrzeugen; umfasst die Segmente Segeln, Motorbootfahren, muskelbetriebener Wassersport, Fahrgastschifffahrt sowie sonstige Wassersportarten mit Wasserfahrzeugen.

Freizeitschifffahrt, gewerbliche: Freizeitschifffahrt, welche gewerblich betrieben wird, dazu zählen v. a. Fahrgastschifffahrt, Charterbootvermietung, Bootsverleih.

Freizeitverkehr: Schiffsverkehr, welcher nicht dem Gütertransport dient (im Gegensatz zu Güterverkehr); in diesem Masterplan wird der Begriff als Synonym für Freizeitschifffahrt verwendet.

Freizeitwasserstraßen sind Bundeswasserstraßen auf denen ausschließlich Freizeitverkehr stattfindet; sie sind Nebenwasserstraßen der Kategorie E und F (siehe auch **Nebenwasserstraßen**).

Hauptwasserstraßen (bzw. Kernnetz) sind Bundeswasserstraßen der Kategorien A, B und C, auf welchen jährlich über 600.000 Tonnen Güter transportiert werden. Sie umfassen insgesamt rund 3.750 km. (Quelle: www.gdws.wsv.bund.de)

Investitionsrahmenpläne (IRP) legen verkehrsträgerübergreifend die Investitionsschwerpunkte für Erhalt und Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen in Fünfjahresplänen fest.

ISO 14001: internationale Norm und angewandeter Standard für Umweltmanagementsysteme. Sie legt Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem fest, mit dem Organisationen ihre Umweltleistung verbessern und Umweltziele erreichen können. (Quelle: www.umweltbundesamt.de)

Liegestellen: Außerhalb eines Hafens zum Stillliegen von Wasserfahrzeugen bestimmter Teil einer Wasserstraße am Ufer mit oder ohne Landzugang, wobei die Wasserfahrzeuge ganz oder teilweise im Fahrwasser liegen können. Eine Liegestelle besteht i.d.R. aus mehreren Liegeplätzen. Schleusenkanäle/Schleusenvorhöfen erfüllen vielfach eine Schutzfunktion gegen Hochwasser. Sie können dann als „hochwassergeschützte Liegestellen“ ausgewiesen werden. (Quelle: BAWiki)

Nebenwasserstraßen (bzw. Nebennetz) sind Bundeswasserstraßen der Kategorie D, E und F. Zur Kategorie D gehören Wasserstraßen mit geringem Güterverkehrsaufkommen, d. h. weniger als 600.000 Tonnen Güter pro Jahr. Die Kategorien E und F werden auch als Freizeitwasserstraßen bezeichnet. In Kategorie E ist die gesamte Freizeitschifffahrt für die Festlegung von Standards für Bau und Unterhaltung maßgebend, in Kategorie F richten sich die Standards nur nach der muskelbetriebenen Schifffahrt. (Quelle: www.gdws.wsv.bund.de)

Unterhaltungsmaßnahmen sind Maßnahmen zur Bewahrung und Wiederherstellung der Funktion sowie zur Feststellung und Beurteilung des Istzustands (Quelle: Zuordnung und Differenzierung der Ausgaben für die verkehrliche Infrastruktur von 25.02.2019, Referat WS 10); siehe auch **Ausbaumaßnahmen, Baumaßnahmen** und **Erhaltungsmaßnahmen**

Wasserdargebot: die für eine bestimmte Zeit aus dem natürlichen Wasserkreislauf zur Verfügung stehende nutzbare Menge an Süßwasser. Das Wasserdargebot der Bundesrepublik Deutschland beträgt durchschnittlich rund 164 Milliarden Kubikmeter im Jahr. (Quelle: www.wasser-lexikon.de)

Wasserrahmenrichtlinie (WRRL): EU-Richtlinie zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik. Vorrangiges Ziel ist das Erreichen eines guten ökologischen Zustands aller Gewässer – Flüsse, Seen, Übergangs- und Küstengewässer sowie Grundwasser – in der Europäischen Gemeinschaft. Die Vorgaben der WRRL sind in Deutschland für oberirdische Gewässer, Küstengewässer und Grundwasser in §§ 27, 44 und 47 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) umgesetzt. (Quelle: www.bmu.de)

Wassertourismus: umfasst alle Aktivitäten, bei welchen der Aufenthalt im oder auf dem Wasser Hauptmotiv von Tagesausflügen oder Übernachtungsreisen ist. Dies schließt auch die Freizeitschiffahrt im weitesten Sinne mit ein. (Quelle: Hamburg Messe und Congress GmbH, DTV (Hrsg.), 2003 (Bearbeitung: BTE, dwif))

Wassertouristische Informations- und Leitsysteme sind Beschilderungssysteme zur Information und Lenkung der motorisierten und muskelbetriebenen Sportboote. (Quelle: BMWi, 2013)

Wasserwanderrastplätze sind durch eine ausschließlich touristische Ausrichtung mit einer geringeren Anzahl an Liegeplätzen und einer Lage an einem Binnengewässer gekennzeichnet. Sie richten sich an Wasserwandernde und haben für diese eine Funktion als Pausen-, Rast- oder ggf. kurzzeitiger Übernachtungsstandort. Die Ausstattung und die Aufenthaltsdauer ist geringer ausgelegt als bei Marinas und Häfen. Die wasserseitige Infrastruktur wird für muskelbetriebenen und/oder motorisierten Freizeitverkehr bereitgestellt. (Quelle: eigene Definition, in Anlehnung an BMWi, 2013)

QUELLENVERZEICHNIS

BMVI-Expertennetzwerk: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/ressortforschungsrahmen-organisation-expertennetzwerk.html.

BR24 (2020): Coronakrise löst Wassersport-Boom in Deutschland aus. Artikel vom 18. September 2020. <https://www.br.de/nachrichten/wirtschaft/coronakrise-loest-wassersport-boom-in-deutschland-aus,SavfING>. Stand: 09.03.2021.

Bundesanstalt für Wasserbau / Bundesanstalt für Gewässerkunde: Technisch-biologische Ufersicherungen an Binnenwasserstraßen, Forschungsprojekt: <https://ufersicherung-baw-bfg.baw.de/binnenbereich/de>. Stand: 09.03.2021.

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (Hrsg.) (2020): Das Land lebt! Dritter Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Beirat "Umwelt und Sport": <https://www.bmu.de/themen/wirtschaft-produkte-ressourcen-tourismus/tourismus-sport/beirat-fuer-umwelt-und-sport/>.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2019): Naturbewusstsein 2019. Bevölkerungsumfrage zu Natur und biologischer Vielfalt.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2011): Richtlinie für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016): Wassertourismuskonzept.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2017): Innovationsforum Planungsbeschleunigung - Abschlussbericht.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2019): Masterplan Binnenschifffahrt.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2019): Mobilfunkstrategie der Bundesregierung.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2019): Verkehrstechnik-Strategie 2030.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2020): Sicherheit auf dem Wasser.

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2013): Wassertourismus in Deutschland Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine.

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2016): Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland.

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Dialogprozess Nationale Tourismusstrategie: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/tourismusstrategie.html>. Stand: 09.03.2021.

Deutscher Bundestag (2019): Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Mit nationaler Tourismusstrategie den Standort Deutschland weiter stärken. Drucksache 19/11088 vom 25.06.2019.

Deutscher Bundestag (2020): Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Filiz Polat, Claudia Müller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Drucksache 19/16261 vom 29.01.2020.

Deutscher Reiseverband (2020): Der deutsche Reisemarkt. Zahlen und Fakten 2019.

Deutscher Tourismusverband (2020): Zahlen. Daten. Fakten. Das Tourismusjahr 2021 im Rückblick.

EcoPorts: www.ecoports.com/about.

Elektronische Wasserstraßen-Informationsservice der deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (ELWIS): <https://www.elwis.de/DE/Sportschifffahrt/Sportschifffahrt-node.html>.

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: www.gdws.wsv.bund.de/DE/startseite/startseite_node.html.

Hamburg Messe und Congress GmbH, DTV (Hrsg.) (2003): Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland, Ist-Zustand und Entwicklungsmöglichkeiten (Bearbeitung: BTE, dwif).

BSH: IMO Biofouling-Richtlinien (Guidelines for the Control and Management of Ships' Biofouling to Minimize the Transfer of Invasive Aquatic Species, Resolution MEPC:207(62).

UBA (2019): Antifouling im Wassersport: Was ist das Beste für Mensch, Umwelt und Ihr Boot?

Internationale Wassersportgemeinschaft Bodensee e. V., Umweltprogramm "Blauer Anker": www.iwgb.net/blaueranker/. Stand: 09.03.2021.

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode. LiLa Living Lahn (2019): Optimierung der Umtrageeinrichtungen für den muskelbetriebenen Wassertourismus (Action C 2). <https://www.lila-livinglahn.de/massnahmen/action-c-2-optimierung-der-umtrageeinrichtungen>. Stand: 09.03.2021.

LiLa Living Lahn: <https://www.lila-livinglahn.de/das-projekt/projektbeschreibung>.

MAZ Online (2020): Wegen Corona: Wassersport boomt. <https://www.maz-online.de/Brandenburg/Wegen-Corona-Wassersport-boomt-Messe-Boot-amp-Fun-in-Werder-Havel>. Stand: 09.03.2021.

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Land Brandenburg (Hrsg.) (2016): Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg. Fortschreibung - wep4. Infrastruktur für das Wasserwandern.

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern, Wassertourismus in MV: <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Tourismus/Wassertourismus/>. Stand: 09.03.2021.

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit Mecklenburg-Vorpommern (2020): Offizieller Start für WLAN-Hotspots in Tourismusregionen. Presse-Einladung vom 14.09.2020. <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Aktuell/?id=163822&processor=processor.sa.pressemitteilung>. Stand: 09.03.2021.

MotorBoot Online (2020): Interboot Branchengespräch: Nachfrage und Wachstum. Pressemitteilung vom 23. September 2020. <https://motorbootonline.de/aktuelles/interboot-branchengespraech-nachfrage-und-wachstum/>. Stand: 09.03.2021.

Project M (2018): Bootsurlauberbefragung im Land Brandenburg im Auftrag der Wassertourismusinitiativen WIN und WIR/FUN.

ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC): <https://www.shortseashipping.de/>.

Statista (2019): Umfrage zum Bewusstsein von Umwelt und Klima bei Reisenden in Deutschland 2019. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1100321/umfrage/umfrage-zum-bewusstsein-von-umwelt-und-klima-bei-reisenden-in-deutschland/>.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (o.J.): Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/Tabellen/liste-binnenschifffahrt.html>. Stand: 09.03.2021.

Tourismus Netzwerk Brandenburg: Wassertourismus in Brandenburg.
Informationen für Touristiker: <https://www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/tourismusformen-in-brandenburg/wassertourismus-in-brandenburg-informationen-fuer-touristiker/>. Stand: 09.03.2021.

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Hrsg.) (2015):
Umweltbelange an Bundeswasserstraßen. Internes Handbuch. 2. Auflage.

Wasserstraßen - und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2019): Leitfaden –
Automatisierung und Fernbedienung von Anlagen der WSV. <https://izw.baw.de/publikationen/tr-w/0/Leitfaden%20AuF%202019.pdf>.

Wasserstraßen - und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2019): Leuchttürme
der deutschen Küsten auf Briefmarken. https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/_GDWS/Wasserstrassen/Leuchtturm.pdf?__blob=publicationFile&v=8.

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Sport- und
Freizeitschifffahrt: <https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/sport-freizeitschifffahrt/sport-freizeitschifffahrt-node.html>.

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und
Schifffahrtsschule: <https://www.schifffahrtsschule.wsv.de/>.

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: <https://www.wsv.bund.de>.

Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (2020): Gesamtkonzept zur
wirtschaftlichen Bedeutung und zu den Perspektiven des Wassertourismus in
der Region der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN-Region)
unter besonderer Berücksichtigung des Finowkanals.

Webseite Masterplan Freizeitschifffahrt: www.masterplan-freizeitschifffahrt.bund.de. Stand 09.03.2021.



Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stand

Juni 2021

Gestaltung

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Z 32, Druckvorstufe

Bildnachweis

Titelseite

Oben – WSV

Unten von links nach rechts – WSV, Tourismusverband Ruppiner Seenland/Itta Olaj, WIN-AG/Julia Pollok

Innenseiten

Seite 2: BMVI, EC GmbH/Deckbar Photographie

Seite 3: Daniel Biskup

Seite 4: WSV

Seite 5: Pixabay/Gundula Vogel

Seite 6: oben – Pixabay/Oberaichwald, unten – WSV

Seite 7: oben – WSV, unten – Pixabay/Michael Kauer

Seite 9: Tourismusverband Ruppiner Seenland/Studio Prokopy

Seite 10: BMVI, EC GmbH/Deckbar Photographie

Seite 13: Bundesanstalt für Wasserbau

Seite 14: Pixabay/Erich Westendarp

Seite 15: Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik

Seite 16: Bundesanstalt für Wasserbau

Seite 19: WSV

Seite 20: WIN-AG/Julia Pollok

Seite 21: Tourismusverband Ruppiner Seenland/Itta Olaj

Seite 23: WSV

Seite 24: WIN-AG/Julia Pollok

Seite 25: Tourismusverband Ruppiner Seenland/Studio Prokopy

Seite 26: oben – WSV, unten – WSV

Seite 27: Pixabay/Silvia Dorster

Seite 28: WSV

Seite 29: WSV

Seite 30: WSV

Seite 31: oben – WIN-AG/Julia Pollok, unten – WSV

Seite 32: WIN-AG/Julia Pollok

Seite 33: WSV

Seite 34: Bundesanstalt für Wasserbau

Seite 35: Unsplash/Campaign Creators

Seite 36: BMVI, EC GmbH/Deckbar Photographie

Seite 37: www.elwis.de

Seite 38: oben – Pixabay/Ronile, unten – WIN-AG/Julia Pollok

Seite 39: oben – WIN-AG/Julia Pollok, unten – Bundesanstalt für Wasserbau

Seite 40: Bundesanstalt für Wasserbau

Seite 41: WSV

Seite 42: WSV

Seite 45: Bundesanstalt für Wasserbau

Seite 46: BMVI, EC GmbH/Deckbar Photographie

Seite 48: BMVI, EC GmbH/Deckbar Photographie

Seite 49: WIN-AG/Julia Pollok

Seite 50: oben – Pixabay/Frederic Ch. Reuter, unten – Pixabay/Ivabalk

Seite 51: WSV

Seite 52: BMVI, EC GmbH/Deckbar Photographie

Seite 53: BMVI, EC GmbH/Deckbar Photographie

Seite 54: Pixabay/Free-Photos

Seite 55: Tourismusverband Ruppiner Seenland/Itta Olaj

Seite 66: Pixabay/Silvana Bartha

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

