



Resolution

der Wirtschaft zum Wassertourismuskonzept des Bundes, der Bedeutung der Wasserstraßen für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und den Wirtschaftsstandort Deutschland

Die Wirtschaft der ostdeutschen Bundesländer begrüßt die Absicht des Bundes, mit einem Wassertourismuskonzept die Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Wassertourismus und Wassersports zu schaffen. Die Unterzeichner lehnen die dafür maßgebliche und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingeführte Kategorisierung der Bundeswasserstraßen entschieden ab, da diese bislang lediglich den Güterschiffverkehrsverkehr berücksichtigt und als alleinige Bemessungsgrundlage heranzieht. Die damit verbundenen Einsparungen bei Personal und Instandhaltung führen gerade in den ostdeutschen Bundesländern zu erheblichen Beeinträchtigungen insbesondere für die wassertouristische, aber auch für die gesamtwirtschaftliche und demografische Entwicklung.

Die Umsetzung der BMVI-Pläne hat bereits eine deutlich negative Signalwirkung für die Wirtschaft: Die schleichende „Trockenlegung“ der ostdeutschen Wasserstraßen beeinträchtigt das Vertrauen zukünftiger Investoren wie auch bereits ansässiger Unternehmen in den Standort schwer. Ein möglicher Rückzug des Bundes aus einzelnen wassertouristischen Revieren und die damit verbundene Abkoppelung vom Bundesnetz führen zu einer Entwertung der privatwirtschaftlichen und öffentlichen Investitionen. Viele der Investitionen in wassertouristischer Infrastruktur erfolgten mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Eine Mittelkürzung für die ausgewiesenen „Restwasserstraßen“ und die unklare Zukunft der Gewässer mit touristischer Nutzung widerspricht der „Bundesinitiative zur Förderung des Wassertourismus in Deutschland“. Ziel der Initiative ist es, das Wassersportland Deutschland und seine Infrastruktur zu erhalten, auszubauen und die Attraktivität weiter zu steigern.

Ein Blick auf die Landkarte verdeutlicht die Bedeutung des Wasserstraßennetzes in Ostdeutschland: Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen verfügen über knapp 120.000 km Fließgewässer, mehr als 5.000 Seen und eine mehr als 1.945 km lange Ostseeküste. Dieses umfangreiche Netz von Wasserwegen hat eine herausragende, einzigartige Bedeutung in der Binnenschifffahrt und im Wassersport.

Insbesondere der Wassertourismus ist im ländlichen und strukturschwachen Raum zu einer wichtigen Einnahmequelle geworden. Beispielhaft wurden in Berlin und Brandenburg anhand einer Studie die wirtschaftlichen Effekte im Wassertourismus aufgezeigt: 65 Reedereien mit über 186 Schiffen, 128 Kanuverleiher mit mehr als 3.500 Booten sowie mehr als 1.256 Segel- und Motorbooten sowie Charterschiffe erwirtschaften allein in den beiden Bundesländern mit rund 2.124 direkt Beschäftigten ein Jahresbruttoumsatz von rund 200 Millionen Euro. Neben den wassertouristischen Anbietern profitieren davon auch Campingunternehmen, Hotellerie, Gastronomie, Einzelhandel, Kultureinrichtungen, Zuliefergewerbe usw., auch über einzelne Bundesländergrenzen hinaus. Diese für Berlin und Brandenburg aufgezeigten Zusammenhänge und wirtschaftlichen Ergebnisse gelten in gleicher Weise für alle Regionen Ostdeutschlands.

Dem Netzgedanken einer länderübergreifenden Angebots- und Infrastruktur kommt demnach große Bedeutung zu. Damit leistet der Wassertourismus einen wesentlichen Beitrag zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung der Länder, der die erforderlichen öffentlichen Ausgaben, die Unterhaltung der Wasserstraßen und die notwendigen Neuinvestitionen rechtfertigt.

Wir appellieren daher an den Deutschen Bundestag, im Zuge der Verabschiedung des Wassertourismuskonzeptes, der derzeit vorgenommenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen eine klare Absage zu erteilen. Sie ist unausgewogen, volkswirtschaftlich kontraproduktiv und hemmt gerade Ostdeutschland in seiner Entwicklung deutlich. Insbesondere die durch die geografischen Gegebenheiten (Flüsse, Kanäle, Seen) prädestinierten, aber ansonsten oftmals strukturschwachen Regionen, haben durch den Wassertourismus erhebliche Entwicklungspotenziale, die auch zur Stärkung des gesamtdeutschen Wachstums genutzt werden müssen.

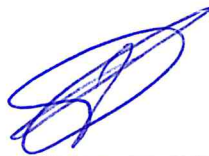
Es bedarf einer verlässlichen und zukunftsorientierten Wassertourismuspolitik der Bundesregierung! Deshalb fordert die Wirtschaft:

- 1. Das Konzept zur WSV-Reform muss verändert werden: Eine Priorisierung der Mittelverwendung muss unter Berücksichtigung einer konzeptionellen Netzplanung (Railistics-Gutachten) auf der bewährten Grundlage des Nutzen-Kosten-Verhältnisses unter der Berücksichtigung der Anforderungen des Wassertourismus und der Güterschifffahrt erfolgen.**
- 2. Die Verlässlichkeit und Transparenz der Unterhaltungsziele und geplanter Investitionen in die Binnenwasserstraßen, insbesondere in die Schleusenbauwerke, sind zu erhöhen und nutzerorientierte Schleusenbetriebszeiten sind zu gewährleisten.**
- 3. Der Erlass des BMVI zum Investitionsstopp baureifer Vorhaben an den Wasserstraßen muss sofort aufgehoben werden; Instandhaltungsmaßnahmen an den Wasserstraßen müssen zügig fortgesetzt werden.**
- 4. Die Investitionsmittel des Bundes für die Binnenwasserstraßen und die Zufahrten der Seehäfen müssen erhöht werden, um sowohl die Unterhaltung, den Betrieb als auch die weitere Ertüchtigung der Wasserstraßen in Deutschland zu ermöglichen und damit die Voraussetzung für weiteres Wirtschaftswachstum zu schaffen.**
- 5. Wasserstraßen dienen allen Verkehrsteilnehmern. Die Sportschifffahrt und die Freizeitschifffahrt dürfen nicht zu Gunsten anderer Verkehrsfunktionen benachteiligt werden.**
- 6. Die Finanzierung der verkehrlichen Infrastruktur muss eine staatliche Aufgabe bleiben. Die Berechnungsgrundlagen für die gesamtwirtschaftliche Beurteilung von Investitionen müssen neu überdacht werden.**
- 7. Für eine objektive Gliederung in Reviertypen ist die transparente Erarbeitung und Darstellung von Kriterien, die neben der Kennzahl der transportierten Tonnagen auch die gesamte volkswirtschaftliche Bedeutung inklusive diverser (touristischer) Wertschöpfungsketten berücksichtigt, unerlässlich.**

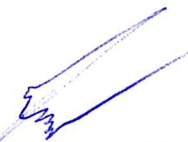
19. Juni 2015



Dr. Eric Schweitzer
Präsident
Industrie- und Handelskammer
zu Berlin



Franz Voigt
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Chemnitz



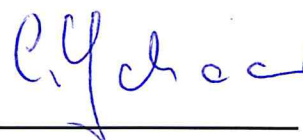
Klaus Aha
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Cottbus



Dr. Günter Bruntsch
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Dresden



Dieter Bauhaus
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Erfurt



Carola Schaar
Präsidentin
Industrie- und Handelskammer
Halle-Dessau



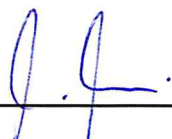
Wolfgang Topf
Präsident
Industrie- und Handelskammer
zu Leipzig



Klaus Olbricht
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Magdeburg



Dr. Wolfgang Blank
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Neubrandenburg für das
östliche Mecklenburg-
Vorpommern



Dr. Ulrich Müller
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Ostbrandenburg



Albrecht Pitschel
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Ostthüringen zu Gera



Beate Fernengel
Präsidentin
Industrie- und Handelskammer
Potsdam



Claus Ruhe Madsen
Präsident
Industrie- und Handelskammer
zu Rostock



Hans Thon
Präsident
Industrie- und Handelskammer
zu Schwerin



Dr.-Ing. Peter Traut
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Südthüringen