



THESENPAPIER

ZU EINEM KÜNFTIGEN ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DIE VORWIEGEND TOURISTISCH GENUTZTEN WASSERSTRASSEN DES BUNDES, z.B. FÜR DEN FINOWKANAL

In Fortschreibung der am 9. Februar 2015 in Eberswalde formulierten und am 21. Mai des selben Jahres in Berlin den Mitgliedern des Bundestages übergebenen *Eberswalder Erklärung* beteiligen wir uns mit den folgenden Thesen an der weiteren Entscheidungsfindung und bieten unsere Mitarbeit an.

1. Nur eine leistungsfähige, kompetente und erfahrene bundesweite Verwaltung kann den Betrieb und die Unterhaltung sowie den Aus- und Neubau von Wasserstraßen langfristig gewährleisten

Unterschiedliche Zuständigkeiten, Befahrensregelungen und Schleusenzeiten behindern schon jetzt die touristisch-wirtschaftliche Entwicklung der Binnenwasserstraßen Deutschlands. Insbesondere auswärtige und ausländische Wassertouristen empfinden die unübersichtlichen Strukturen als hinderlich. Know-how und Technik der WSV sind einzigartig in der Bundesrepublik und gewährleisten sichere Anlagen für einen reibungslosen Betrieb. Vergleichbare Verwaltungseinheiten gibt es zurzeit weder auf Länder- noch auf kommunaler Ebene. In unserer Unterstützung für die Pläne, den Finowkanal insgesamt oder auch nur den Betrieb seiner Schleusen einer regionalen Betreibergesellschaft zu übertragen, sehen wir keinen Widerspruch. Die ununterbrochene Sicherung der Schiffbarkeit des Finowkanals hat für uns Priorität; die hier gewonnenen Erfahrungen werden einen wertvollen Beitrag bei der Entwicklung einer bundesweiten Organisationsstruktur oder Koordinierungsstelle für den Wassertourismus auf den Nebenwasserstraßen leisten.

2. Nur in Zusammenarbeit und durch Vernetzung mit leistungsfähigen Partnern kann das erweiterte Aufgabespektrum eines multifunktionalen Verkehrsträgers zuverlässig abgedeckt werden (u.a. Natur- und Denkmalschutz, Tourismus Marketing). Der Zugang zu Drittmitteln darf nicht ausgeschlossen bleiben

Ohne die Einbindung möglichst vieler Interessengruppen (z.B. Wassersportler, Naturschützer, Angler, Radfahrer, Wanderer sowie affiner Dienstleister und Gewerbe) lässt sich ein gesellschaftlicher Konsens zugunsten des Erhalts unserer vorwiegend touristisch genutzten und/oder ökologisch wertvollen Binnenwasserstraßen nicht erreichen. Finanzielle Mittel stehen außerhalb des bisherigen WSV-Haushaltes durchaus zur Verfügung und sollten genutzt werden (z.B. EU-, Lotteriemittel).

3. Naturschutz und die Berücksichtigung ökologischer Belange stehen nicht im Widerspruch zu den Interessen der Sport- und Passagierschifffahrt

Die Zielsetzungen des Naturschutzes lassen sich mit denen der Sportbootfahrer und Bootscharterunternehmen vereinbaren. Nicht die Gegensätzlichkeiten, sondern die Gemeinsamkeiten in Haltung und Handeln sollten im Mittelpunkt künftiger Entwicklungen stehen. In der Zusammenarbeit der Initiative *Unser Finowkanal e.V.* und dem *Solarbootverein Berlin-Brandenburg e.V.* zeigen wir beispielhaft im Rahmen der *Nachhaltigkeits-Bildungsinitiative Solarbootregatta* die heutigen Potenziale der solarelektrischen Mobilität auf dem Wasser auf. Solarelektrische Antriebe sind ausgereift und ermöglichen die autarke und immissionsfreie Fortbewegung auf dem Wasser.

4. Durch die Einbindung ehrenamtlicher Strukturen (Non-Profit-Sektor) können die knapper werdenden öffentlichen Mittel und Personalengpässe „entspannt“ werden. Die Identifizierung der Menschen vor Ort mit ihren touristischen genutzten Wasserstraßen kann verbessert werden

Die Erfahrungen mit den in anderen Ländern bereits erfolgten Strukturreformen belegen die Bedeutung des Ehrenamts für die touristische und verkehrliche Entwicklung der jeweiligen Wasserstraßen. Der Einsatz Freiwilliger wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Menschen aus; Freiwillige bringen ihre im Berufsleben erworbenen sozialen, organisatorischen und fremdsprachlichen Kompetenzen in die Arbeit an den Wasserstraßen ein und verhelfen den Wasserwegen zu größerer Akzeptanz unter den Einheimischen und Touristen. Sie eröffnen neue Perspektiven und Geschäftsfelder über die verkehrliche Nutzung hinaus.

5. Es bedarf pragmatischer Ziele, um die bisherigen Widersprüche in den Aufgabestellungen und gesetzlichen Vorgaben zu einem umsetzungsfähigen Konzept zu entwickeln

Eine klare Vision der künftigen Funktionsweise und Organisation der touristisch genutzten Wasserstraßen Deutschlands ist Voraussetzung für deren langfristigen Fortbestand. Nicht die existierenden organisatorischen Strukturen sind der Maßstab für eine erfolgreiche Entwicklung, sondern die Zielsetzungen und Chancen, die sich aus einer genauen Beobachtung der Entwicklungstendenzen ergeben.

6. Innovatives Denken muss zugelassen und gefördert, statt durch unnötig bürokratische Strukturen blockiert zu werden. Nur so lässt sich ein breit gefächelter Gewinn für alle Stakeholder/Interessengruppen erzielen

Nicht nur am Finowkanal erleben wir regelmäßig den Verwaltungsaufwand, den allein die Genehmigungen neuer Anlagen und öffentlichkeitswirksamer Veranstaltungen bedingen. Natürlich müssen Sicherheitsbestimmungen und Regelwerke eingehalten werden. Doch können Verwaltungen und Akteure eine neue Form des Umgangs miteinander finden, die unternehmerischen und kulturellen Aktivitäten weniger im Weg steht als bisher. Ein »gesundes« Risikomanagement fördert Innovation.

7. Der Staat, aber auch unternehmerische und kommunale Verbände und Institutionen dürfen sich nicht aus ihren Aufgaben und Verantwortlichkeiten zurückziehen. Diese entwickeln abgestimmt und zielgerichtet bedarfsgerechte Projekte und wirken gemeinsam an deren Umsetzung

Allein die Auflistung von Forderungen an den Bund ist nicht zielführend. Vielmehr müssen sich die Interessengruppen an einen Tisch setzen, Vorhaben definieren, diese priorisieren und unter Einsatz der jeweiligen Fachkompetenz und finanziellen Möglichkeiten gemeinsam bestreiten. Die Wassertourismuskonzepte der Länder (z.B. Wassersportentwicklungsplan Brandenburg) sind in konkrete Projekte zu übersetzen.

8. Die auf der Grundlage von Tonnage und Verkehrszahlen prognostizierte Wirtschaftlichkeit künftiger Investitionsmaßnahmen ist für die Beurteilung von Projekten an Nebenwasserstraßen unzureichend. Der künftige Ertrag von Projekten ist nicht immer eindeutig vorhersagbar, sondern als volkswirtschaftlicher Nutzwert mit Folgeeffekten zu integrieren

Nichts ist als Entscheidungsgrundlage für Investitionsmaßnahmen an Freizeitgewässern ungeeigneter als die Wirtschaftlichkeitsprognose auf der Grundlage von Verkehrs- und Güterprognosen. Wenn die Nutzerzahlen an Wasserstraßen stagnieren oder sogar rückläufig sind, dann ist dies nicht zuletzt eine Folge der jahrelangen Ungewissheiten über die Zukunft von Schleusen und Infrastruktur an den Nebenwasserstraßen. Sie blockiert jegliche unternehmerische Tätigkeit, hält potenzielle Gäste vom Besuch ab und schafft eine unplanbare Situation für die Charter- und Passagierschifffahrt und andere Investoren (z.B. Gastronomie, Hotellerie, Kultureinrichtungen).

Als Orientierung für die Wirksamkeit investiver Maßnahmen können Beispiele aus anderen Regionen („best practise“) herangezogen werden, die beispielsweise im *Netzwerk Deutsche Wasserwege* sowie der internationalen Dachorganisation *Inland Waterways International* oder der *PIANC* hinreichend zur Verfügung stehen.

9. Es bedarf eines neuen Auftragsmanagement. Landkreise Kommunen und Bundesländer sollten den Bund beauftragen können, Leistungen gegen Kostenerstattung zu erbringen, während andererseits eben diese einige der Teilaufgaben des Bundes und Zusatzleistungen übernehmen

Neben der ökologischen soll auch eine wirtschaftliche Durchgängigkeit hergestellt werden. Eine sinnvolle Vergabe und Durchführung von Leistungen darf nicht durch ein „Mehr“ an bürokratischen Strukturen und Vorschriften behindert werden. Dies schließt ausdrücklich auch die Vergabe bestimmter Leistungen an kompetente Freiwilligeninstitutionen ein.

Die *Initiative Unser Finowkanal e.V.* konnte in der Saison 2013 zeigen, dass Schleusendienst auch mit Freiwilligen zu leisten ist. Durch den Einsatz saisonaler Arbeitskräfte (z.B. Studierende) können Synergieeffekte genutzt werden. Freiwillige können – wie auch die Beispiele in England und Schottland zeigen – im Einsatz an den Wasserwegen zur Integration sozial benachteiligter Bevölkerungsschichten beitragen.

10. Die objekt- und prozessbezogene Digitalisierung von Angeboten, Informationen und Verwaltungsverfahren ist heute Bedingung für den Erfolg. Der bürokratische Aufwand und Hindernisse in den Genehmigungsverfahren können durch den Einsatz moderner digitaler Techniken drastisch reduziert und der Service verbessert werden

Neben einem wirklich nutzerfreundlichen und mehrsprachigen Informationsdienst für alle Nutzer der Wasserstraßen sollten auch die Verwaltungsprozesse im digitalen Zeitalter (Tourismus und Mobilität 4.0) modernisiert werden.

11. Kulturell und historisch bedeutsame Wasserbauwerke sollen der touristischen Inwertsetzung zugänglich gemacht werden

Hier müssen Lösungen gefunden werden, die die Verkehrssicherungspflicht mit dem Bedürfnis nach touristischer Inwertsetzung auf intelligente Weise verknüpfen. Dazu ist der Dialog im Vorfeld solcher Maßnahmen unabdingbar. Zumindest die in öffentlicher Hand befindlichen kulturell wertvollen Objekte dürfen nicht einfach weggesperrt werden!

12. Die Zusammenarbeit auf internationaler Ebene und die Einbeziehung der daraus gewonnenen Erkenntnisse (z.B. Canal & River Trust, Scottish Canals) spielt eine deutlich größere Rolle als bisher

Durch die Mitgliedschaft bei *Inland Waterways International* und die Teilnahme an den Weltkanalkonferenzen stehen wir in Verbindung mit anderen Wasserrevieren der Freizeitschifffahrt weltweit. Wir wissen um das Interesse auswärtiger und ausländischer Gäste und wünschen uns mehr Gehör für die uns daraus entstehenden Erkenntnisse. Wir wollen unsere Erfahrungen und Kompetenzen in die Prozesse einbringen.

13. Mit der kleinteiligen Umsetzung Erfolg versprechender oder anderweitig bereits erprobter Projekte/Prozesse können Erfahrungen gesammelt und Abläufe für den größeren Kontext optimiert werden

Die Initiative Unser Finowkanal e.V. konnte in den zurückliegenden Jahren vielfältige Erfahrungen sammeln, die sie gern zur Umsetzung in größerem Maßstab einbringen wird. Ehrenamtliche Schleusenwärter, so genannten *Finowkanal-Lotsen*, die Emotionalisierung der Bevölkerung durch *Finowkanal-Geschichtenwanderungen*, das *Junior-Schleusenmeister-Zertifikat*, die Einbeziehung von Industriedenkmalen als Alleinstellungsmerkmal der Finowkanalregion und *Finowkanal-Stammtische* erbrachten eine große Resonanz in der Bevölkerung und führten nicht zuletzt zu einer Besinnung auf die historischen und kulturellen Werte unseres Kanals in der regionalen Politik. Wir sind überzeugt, dass solche Erfahrungen bei der Entwicklung regionaler und bundesweiter Strukturen eine Rolle spielen.

14. Schnelle Gesetzes- oder Verordnungsänderungen durch den Bund mit dem Zweck, sich bestimmter Aufgaben zu entledigen (z.B. durch »Entwidmung«, Verschärfung der BinSchUO/VermV) sind kontrakproduktiv. Resultierende Havarieszenarien aufgrund von mangelhaften Unterhaltungszuständen (z.B. von Anlagen und Gewässern), der potenzielle Rückzug von Interessengruppen sowie eine negative Resonanz in der Bevölkerung schädigen langfristig jegliche Chancen für eine positive Entwicklung

Die Neustrukturierung der Nebenwasserstraßen Deutschlands ist ein Vorhaben mit weitreichenden Konsequenzen. Niemand stellt sich einer Neustrukturierung in den Weg, wenn diese eine sinnvolle und wohlüberlegte Verbesserung des gegenwärtigen Zustands zum Inhalt hat. Einer Schließung von Schleusenanlagen mit dem Ziel der Renaturierung widersprechen wir vehement. Neue Formen der Zusammenarbeit mit dem gemeinsam getragenen Willen zum Erhalt der historisch und kulturell bedeutsamen Binnenwasserstraßen Deutschlands und der Verbesserung des ökologischen Zustandes der Gewässer sind willkommen, wenn sie nicht als Sparmaßnahme sondern als Entwicklungschance begriffen werden. Die durchgängige Schifffahrbarkeit für muskelkraftbetriebenen und motorisierten Sportbootverkehr muss erhalten bleiben, wie auch ökologische Verbesserungen („Blaues Band“) daneben fortentwickelt werden.

Bundesweite Lösungen sind regionalen Ansätzen gegenüber zu bevorzugen. Regionale Pilotprojekte zur Erprobung neuer Strukturen und Prozesse (z.B. Schleusen in regionaler Verantwortung) stehen hierzu nicht im Widerspruch, sofern sie sich auch später in eine bundesweite Struktur einfügen lassen.

Vielfalt ist das „Salz in der Suppe“, für die mutige Akteure gebraucht werden!

Eberswalde, 17. November 2016