

Radtourismus & Wassertourismus als wichtige infrastrukturelle Handlungsfelder

Tobias Weitendorf
Stv. Geschäftsführer
Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern

1. Wassertourismus

Eingezwängt in Wassertourismuskonzept und „Blaues Band“



„Blaues Band“ (Entwurf, Stand 10. Oktober 2016)



Seite 3

Die Bundesregierung wird mit dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ besonders an diesen Nebenwasserstraßen in die **Renaturierung** von Fließgewässern und Auen investieren und damit neue Akzente in Richtung Natur- und Gewässerschutz, Hochwasservorsorge sowie Freizeit und Erholung setzen.

Seite 8

Der Aufbau eines **länderübergreifenden Biotopverbunds** liegt ebenso wie die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie sowie der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie in der Zuständigkeit der Länder. Über die bestehenden Verpflichtungen, Möglichkeiten und Spielräume der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bei der Umsetzung naturschutzfachlicher oder wasserwirtschaftlicher Maßnahmen an Bundeswasserstraßen bestehen jedoch zwischen Bund und Ländern unterschiedliche Auffassungen. [...] Das Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ soll die **Schnittstellen und Synergien zwischen den Zielen des Bundes und der Länder** identifizieren und unterschiedliche Belange wie Umwelt- und Naturschutz, Verkehr, Wasserwirtschaft, Freizeit und Erholung berücksichtigen.

„Blaues Band“ (Entwurf, Stand 10. Oktober 2016)



Seite 11

Die verkehrlich nicht mehr genutzten **Nebenwasserstraßen mit nur geringer Freizeitnutzung** erhalten eine neue Perspektive, indem sie ökologisch weiterentwickelt und für Freizeit und Erholung aufgewertet werden. Mit der **Renaturierung** von Wasserstraßen werden attraktive Räume für die Menschen geschaffen und neue Impulse für die Entwicklung ländlicher Regionen gegeben.

Seite 11

Nicht mehr benötigte Infrastrukturen der Bundeswasserstraßen werden soweit möglich und sinnvoll **rückgebaut**. Grundsätzlich wird der Umbau oder Rückbau von Anlagen und Bauwerken mit weiteren Renaturierungsmaßnahmen, die von Kooperationspartnern (z. B. Bundesländern, Kommunen, Stiftungen oder Verbänden) durchgeführt werden, verknüpft. Für Nebenwasserstraßen führt dies zu neuen Konzepten (Entwicklungskonzepten). Unsere Ziele sind: Bis zum Jahr 2050 ist die nicht mehr benötigte Infrastruktur im Gesamtnetz der Bundeswasserstraßen in Verbindung mit Renaturierungsmaßnahmen rück- oder umgebaut. Die Nebenwasserstraßen sind bis zum Jahr 2050 auf der Grundlage von Entwicklungskonzepten anderen gesellschaftlichen Aufgaben zugeführt.

„Blaues Band“ (Entwurf, Stand 10. Oktober 2016)



Seite 15 (Zeitplan)

Bis 2020 Schaffung der rechtlichen, personellen, organisatorischen und haushalterischen Voraussetzungen, damit die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes neben ihren derzeitigen gesetzlichen Verpflichtungen und Aufgaben auch weitere **Renaturierungsmaßnahmen** durchführen kann.

Seite 22

Die **Länder** [...] nehmen bei der Umsetzung des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ eine **zentrale Rolle** ein.

→ **Interministerielle AG ohne Bundeswirtschaftsministerium**

Wassertourismuskonzept

Mit dem Konzept will das Verkehrsministerium das Wasserstraßennetz neu einteilen in **Hauptwasserwege**, die weiterhin für den Gütertransport verfügbar sind, **Freizeitwasserwege** zur sportlichen und touristischen Nutzung sowie **naturnahe Gewässer**, die im Prinzip gar nicht oder ausschließlich für „muskelgetriebenen Wassersport“ genutzt werden.

Das Konzept stellt die **Möglichkeit** in Aussicht, **gering befahrene Gewässer aus der Zuständigkeit des Bundes in die von Ländern oder Kommunen zu übertragen** sowie Wassersportler und -touristen zu einer **Kostenbeteiligung** mittels Gebühren heranzuziehen.

Wassertourismuskonzept

Seite 5

Mit der Abgrenzung der Freizeitwasserstraßen und der Naturgewässer wollen wir eine angemessene Ressourcenausstattung (Personal, Haushaltsmittel) sicherstellen. Mittel- bis langfristig werden vom BMVI alternative Handlungskonzepte für die Freizeitwasserstraßen und Naturgewässer angestrebt. Hierzu ist die Zustimmung der Bundesländer erforderlich, weil die Freizeitwasserstraßen und Naturgewässer, die vom Bundeswasserstraßengesetz erfasst sind, dazu **zunächst entwidmet** werden müssen. Die **Zustimmung der Bundesländer** wird zu erreichen sein, wenn sich der Bund weiterhin zu seiner (Eigentümer-)Verantwortung bekennt. Die Möglichkeiten reichen dann von einer einvernehmlichen Zusammenarbeit des Bundes mit den Bundesländern, Kommunen und Dritten bis zu einer Übertragung des Eigentums auf diese.



Bedeutung der Nebenwasserstraßen für Freizeit und Tourismus

- Hauptwasserstraße
- Bedeutung für Freizeit und Tourismus
 - sehr hoch
 - hoch
 - mittel
 - gering
 - sehr gering

Koalitionsvereinbarung MV 2016-2021

Ziffer 44

Mecklenburg-Vorpommern ist mit seiner langen Küstenlinie, seinen vielen Seen, Flüssen, Kanälen, Bodden, Buchten und Inseln das **klassische Wassertourismusland**.

Die Koalitionspartner sprechen sich für einen **Wassertourismus im Einklang mit der natürlichen Umwelt** sowie einen **ausgewogenen Interessenausgleich** aus.

Die Koalitionspartner erwarten, dass sich der **Bund zu seiner Verantwortung für die Bundeswasserstraßen und den darauf stattfindenden Wassertourismus und Wassersport uneingeschränkt bekennt**.

Einseitige Maßnahmen, die lediglich auf die **Haushaltskonsolidierung des Bundes** abzielen und geeignet sind, die Belange der Wirtschaft und der regionalen Entwicklung zu schädigen, werden **abgelehnt**.

Positionspapier

der Kammern & Verbände in Brandenburg, MV, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein

→ *Vorstellung vor Vertretern verschiedener Bundestagsausschüsse bei Parlamentarischem Frühstück am 25. November 2016 in Berlin*

1. Durch die neue Kategorisierung der Wasserstraßen und die damit verbundenen Einstufungen der Bundeswasserstraßen mit überwiegenden touristischen Verkehren als „Sonstige Wasserstraßen“ entsteht der Eindruck, dass sich der **Bund immer mehr aus der Verantwortung für den Erhalt und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen ziehen will**. Das führt aktuell zu **verringerten Investitionen** und zu **unklaren Perspektiven** für die „Sonstigen Wasserstraßen“.
2. Mit dem Wassertourismuskonzept und dem Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ möchten das Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium viele **Fließgewässer renaturieren** und damit die ökologische Qualität und den Hochwasserschutz stärken. Das führt ausgehend von den Erfahrungen der Umsetzung der Managementpläne für die NATURA 2000 Gebiete unausweichlich zu **gravierenden Einschränkungen der wassertouristischen Nutzung** in diesen Gebieten bis hin zum **Entzug der Widmung** als Wassertourismusrevier.

Positionspapier

der Kammern & Verbände in Brandenburg, MV, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein

Forderungen im Kern:

1. **Verzicht auf die Festlegung eines ersten Handlungsrahmens für die Renaturierung** von Bundeswasserstraßen **ohne vorherige Abstimmung** mit den betroffenen Bundesländern, den Landkreisen und Kommunen sowie den betroffenen Verbänden
2. **Verzicht auf** die laut Wassertourismuskonzeption des Bundesverkehrsministeriums vorgesehene **Entwidmung** des bisherigen Netzes der Bundeswasserstraßen
3. **Grundsätzliche Einbeziehung** der betroffenen Bundesländer, der Landkreise und Kommunen sowie der betroffenen Verbände in den Prozess der Überarbeitung der Wassertourismuskonzeption und des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“
4. Wassertourismus ist in seiner **Bedeutsamkeit für die wirtschaftliche Entwicklung gerade in den Ländlichen Räumen** stärker zu berücksichtigen.

Positionspapier

der Kammern & Verbände in Brandenburg, MV, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein

Forderungen im Kern:

5. **Valide Daten der Wirtschaftlichkeit** schaffen
6. Der Bund erhält die **Schleusen** in ihrer Substanz – **Investitionsprogramm** erforderlich.
7. Erhalt und langfristige **Sicherung der Netzfunktion und durchgängigen Befahrbarkeit** der Bundeswasserstraßen
8. Die **Einstufung** verschiedener Wasserstraßen in MV, Brandenburg, Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt **als „naturnahe Wasserstraßen“** ist **grundsätzlich mit den Ländern** abzustimmen und ggf. neu vorzunehmen.

2. Radtourismus

Aktionsprogramm Radtourismus ADFC/TMV

Veröffentlicht zur Radkonferenz am 26. April 2016

1.

Radverkehr als wichtigen Mobilitäts- und Wirtschaftsfaktor stärker wahrnehmen und berücksichtigen

- a. wirtschaftliche und soziale Bedeutung des Radtourismus anerkennen
- b. **Vernetzung von Freizeit- und Alltagsverkehr** nutzt Bevölkerung und Touristen.
- c. dem Wert **entsprechende Einbindung in** Landestourismuskonzeption, politische Programme und den **integrierten Verkehrsplan** des Landes
- d. Sicherung, Kontinuität und Nutzung von Marktforschung

2.

Erstellung einer ressortübergreifenden Radverkehrskonzeption für Mecklenburg-Vorpommern

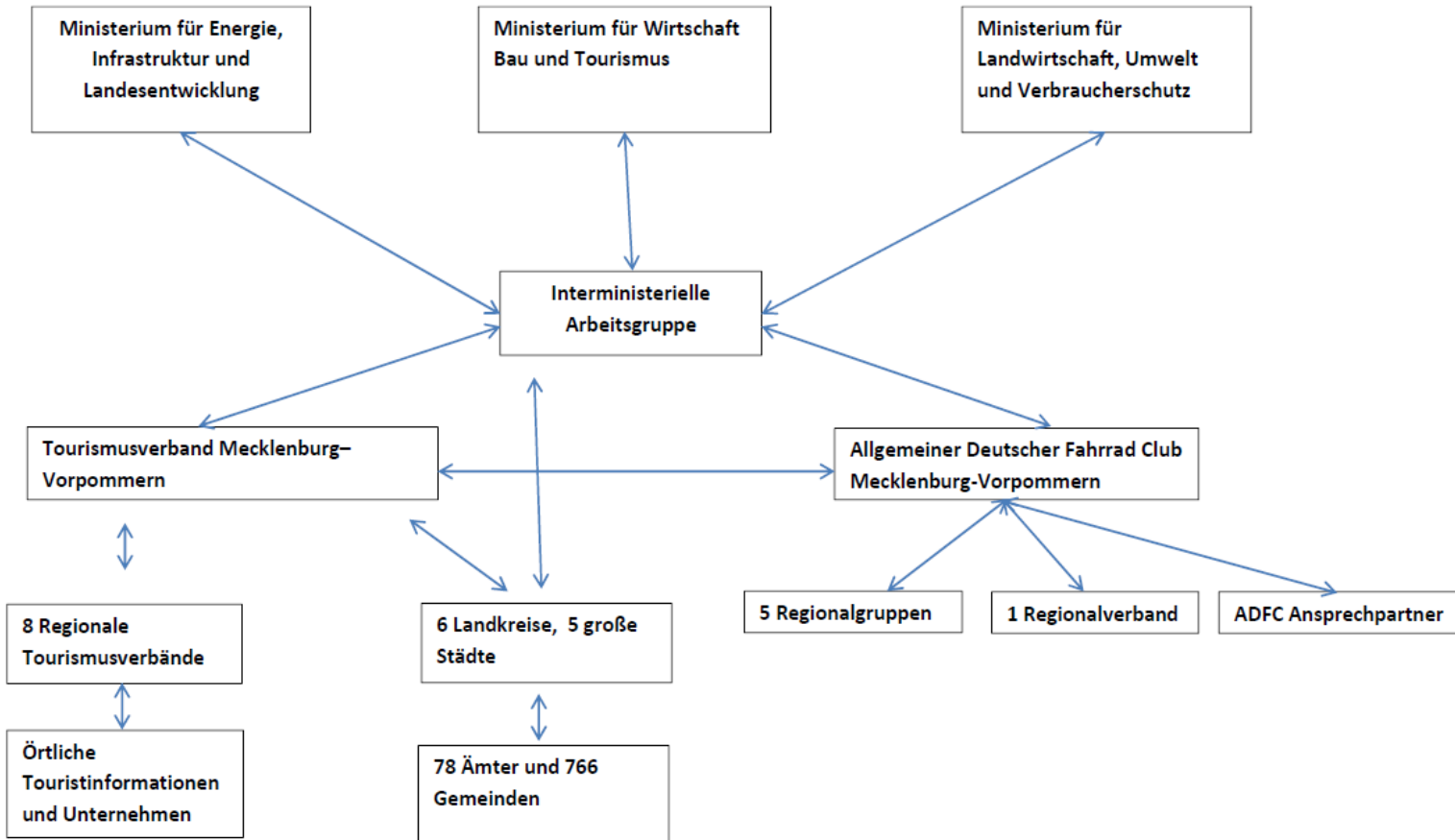
- a. **Grundlage für ergebnisorientierte und effiziente interministerielle bzw. Ebenen übergreifende Zusammenarbeit**
- b. Berücksichtigung (unter anderem):
 - verschiedene Interessensgruppen
 - einheitliches Wegekataster
 - Qualitätsmanagement
 - Sicherung der Datengrundlage

3.

Klare Regelung der Zuständigkeiten

- a. Belebung und Neustrukturierung einer interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr
- b. **Festlegung klarer Verantwortlichkeiten** für den Radverkehr/Radtourismus in allen zuständigen Ministerien, Landkreisen und Kommunen i. S. v. Aufgabenteilung
- c. Schaffung und abgestimmte Zusammenarbeit mit den koordinierenden Stellen auf Landesebene (Landesradwegemeister/-in) und auf kommunaler Ebene (geplante AG fahrradfreundlicher Kommunen in MV, Landesamt für Straßenbau & Verkehr/Straßenbauämter, ADFC und TMV)

Organigramm Verantwortlichkeiten zum Radtourismus



4. Touristischer Radwegebau

- a. **Schwerpunktsetzung auf Fern- und Rundwegen** mittels einer Prioritätenliste, die zwischen Fachverbänden, Landkreisen und Kommunen in Strategiegesprächen abgestimmt wurde
- b. Beispiel Fernwege: Ostseeküsten-Radweg, Radweg Berlin-Kopenhagen, Mecklenburger Seen-Radweg, Oder-Neiße-Radweg, Radweg Hamburg-Rügen prioritär
- c. **Lückenschlüsse mit den stärksten Effekten** (i. S. v. Doppelnutzung)
- d. Berücksichtigung der Schwerpunkte bei der Förderpolitik

5. Sicherung und Ausbau einer zeitgemäßen Infrastruktur

- a. Ausbau **Intermodalität** und Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln für vernetzte Mobilität
- b. einheitliche, lückenlose **Wegweisung** nach Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- c. Erhöhung der Kapazitäten für die **Fahrradmitnahme** in Bahn und Bussen
- d. Schaffung von sicheren **Fahrradabstellanlagen** an touristischen Sehenswürdigkeiten
- e. Bestandsaufnahme und Sanierung von Schutzhütten und Rastplätzen
- f. Ausrichtung und Anpassung der Radwege und Infrastruktur an **neue technische Anforderungen** (Befahrbarkeit mit höherer Geschwindigkeit, Transporträder, Fahrradanhänger, Ladeinfrastruktur)

...

6.

Stärkung des Qualitätsmanagements im Radtourismus

7.

Konferenz zum Thema „Förderung und Sicherung der touristischen Infrastruktur im Radtourismus“ im Jahr 2017

8.

Stärkung des touristischen Marketings mit dem Themenjahr „Radwanderland Mecklenburg-Vorpommern 2018“

Ziele (unter anderem):

- a. Belebung der Vor- und Nachsaison
- b. Stärkung des Auslandsmarktes
- c. Produktinnovationen
- d. Radtourismus als Kernaktivität bei Gästen und Einheimischen verankern

ESSENZ

1. „Sofortprogramm“ für 85 Kilometer touristische Radwege
2. Integriertes Radverkehrskonzept
3. Konzeptionelle (Zusammen-)Arbeit auf kommunaler und kreislicher Ebene

UMSETZUNG?

Koalitionsvereinbarung 7. Wahlperiode 2016-2021

Radwege

98: Die Koalitionspartner werden mit Öffentlichkeitsarbeit und **Kampagnen** für das Fahrrad als Fortbewegungsmittel werben.

99: Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur soll zu einem flächendeckend durchgängigen, bedarfsgerechten, abgestimmten und sicheren **Gesamtnetz** Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern weiterentwickelt werden. Das Radverkehrsnetz dient dem **Alltagsverkehr** und dem **touristischen Radverkehr** und den jeweils verschiedenen Bedürfnissen (zum Beispiel schnelle und kurze Fahrstrecken von A nach B, landschaftlich reizvolle Strecken, Pedelecs, Fahrräder mit Anhänger, Offroad-Räder, Tourenräder, Rennräder), weshalb sowohl bei der Linienführung als auch bei der Ausstattung **Kompromisse notwendig** sein werden. Zum Radverkehrsnetz gehören straßenbegleitende und touristische Radwege sowie ländliche Wege und gering befahrene Straßen (DTV < 500), die für den Radverkehr geeignet sind; **Anlage, Unterhaltung und Wegführung aller Radwege sind aufeinander abzustimmen.**

100: Das **Lückenschlussprogramm** werden die Koalitionspartner nach Maßgabe des Haushaltsplanes bis 2021 fortsetzen, um bestehende Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen. **Grundlage sind die Prioritätenlisten der Landkreise.**

Koalitionsvereinbarung 7. Wahlperiode 2016-2021

Radwege

101: Die Koalitionspartner werden bei der Förderung des Radwegebaus neben dem **Neubau** verstärkt die **Substanzerhaltung** berücksichtigen und ihre **verschiedenen Förderrichtlinien untereinander abstimmen und entsprechend ausrichten**. Der Neubau oder Ersatzneubau von Radwegen im kommunalen oder touristischen Bereich soll nur gefördert werden, wenn auch ein Erhaltungskonzept vorliegt und belastbar umgesetzt werden kann. Bei Radwegen, die bisher mit Fördermitteln des Landes gebaut worden sind, erwarten die Koalitionspartner, dass die **Unterhaltungspflichten durch die Zuwendungsempfänger tatsächlich wahrgenommen werden**.

102: Zu einem qualitativ hochwertigen Radverkehrsnetz gehört auch eine durchgehende und **möglichst einheitliche Beschilderung**. Der **Radnetzplaner Mecklenburg-Vorpommern** soll zu einem komfortablen **Routingsystem für den Alltags- und den touristischen Radverkehr** ausgebaut werden. Mit Blick auf den zunehmenden Einsatz von Pedelecs wird der Ausweis von Ladestationen im Radnetzplaner angestrebt.

103: Die Zuständigkeit für den Radverkehr wird beim für die Verkehrsinfrastruktur zuständigen Ministerium gebündelt.