



Redigiertes Wortprotokoll der 41. Sitzung

Ausschuss für Tourismus

Berlin, den 14. Juni 2023, 15:00 Uhr

Paul-Löbe-Haus

4.600

Vorsitz: Jana Schimke, MdB

Tagesordnung – Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 4

Öffentliche Anhörung – „Perspektiven des Wasser-
tourismus“



Teilnehmende Ausschussmitglieder

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Rinkert, Daniel Werner, Lena Yüksel, Gülistan Zierke, Stefan	Stein, Mathias
CDU/CSU	Brehmer, Heike Donth, Michael Karliczek, Anja Schimke, Jana Wittmann, Mechthilde	Janssen, Anne
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Otte, Karoline Schmidt, Stefan	Benner, Lukas
FDP	Tippelt, Nico Hanke, Reginald	
AfD	Moncsek, Mike Münzenmaier, Sebastian	
DIE LINKE.	Lutze, Thomas	



Liste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung zum Thema

„Perspektiven des Wassertourismus“

am Mittwoch, 14. Juni 2023, 15:00 – 16:30 Uhr

Frauke de Vere Bennett

flusslandschaft reisen

Prof. Dr. Heiner Haass

Inhaber, Sachverständigenbüro für bauliche Anlagen der Sportschifffahrt und Sportboote

Dr. Steffen Häbich

Bereichsleitung Special Interest (SPI) Ressort Tourismus, ADAC

Harald Kuhnle

Gründer und Inhaber, KUHNLE-TOURS

Norbert Kunz

Geschäftsführer, Deutscher Tourismusverband

Julia Pollock

Leiterin Projektbüro, WIN - Wasserinitiative Nordbrandenburg

Karsten Stahlhut

Geschäftsführer, Bundesverband Wassersportwirtschaft

Manfred Wohnrade

Vorsitzender, Wassertourismus in Schleswig-Holstein

Das Gesamtableau der Sachverständigen wurde im Einvernehmen aller Fraktionen vorgeschlagen und beschlossen.



Tagesordnungspunkt 1

Öffentliche Anhörung – "Perspektiven des Wassertourismus"

hierzu wurde verteilt: A-Drs. 20(20)103
A-Drs. 20(20)104
A-Drs. 20(20)105
A-Drs. 20(20)106
A-Drs. 20(20)107
A-Drs. 20(20)108
A-Drs. 20(20)109
A-Drs. 20(20)110

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete, liebe Gäste, liebe Zuhörer, ich begrüße Sie herzlich zu unserer öffentlichen Anhörung zum Thema „Perspektiven des Wassertourismus“. Das ist ein sehr passendes Thema, weil wir uns mitten in der Saison befinden und wir selbstverständlich auf eine gute Saison hoffen. Schönen Dank, dass Sie alle gekommen sind.

Ich möchte kurz unsere Sachverständigen in alphabetischer Reihenfolge nennen. Frau Frauke de Vere Bennett von Flusslandschaft Reisen ist anwesend, ebenso Herr Prof. Dr. Heiner Haass, Inhaber des Sachverständigenbüros für bauliche Anlagen der Sportschiffahrt und Sportboote. Dr. Steffen Häbich vertritt den ADAC, er ist Bereichsleiter Special Interest im Ressort Tourismus. Ich begrüße Herrn Harald Kuhnle, Gründer und Inhaber von KUHNLE-TOURS, sowie Herrn Norbert Kunz, den Geschäftsführer des Deutschen Tourismusverbandes. Zu Gast ist auch Frau Julia Pollock, Leiterin des Projektbüros der Wasserinitiative Nordbrandenburg und Herr Karsten Stahlhut, Geschäftsführer des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft. Last but not least begrüße ich Herrn Manfred Wohnrade, Vorsitzender von Wassertourismus in Schleswig-Holstein e.V., der digital zugeschaltet ist.

Meine Damen und Herren, wir haben uns mit den Obleuten darauf verständigt, in der heutigen Anhörung zwei Fragerunden durchzuführen. Die Abgeordneten haben die Gelegenheit in den Fragerunden jeweils zwei Fragen an Sie zu richten. Die Kolleginnen und Kollegen haben zwei Minuten Zeit, ihre zwei Fragen zu stellen und Sie wiederum haben je gestellter Frage drei Minuten Zeit zu antwor-

ten. Ich werde auf die Einhaltung der Redezeit achten und Sie gegebenenfalls freundlich daran erinnern.

Die erste Frage stellt Herrn Zierke von der SPD-Fraktion.

Abg. **Stefan Zierke** (SPD): Meine erste Frage richtet sich an Herrn Kunz und ich möchte gerne wissen, wie Sie den „Masterplan Freizeitwasserstraßen“ bewerten und ob Sie Anregungen haben, wo wir noch Akzente setzen können, aber auch erfahren, wo wir schon ganz gut unterwegs sind.

Meine zweite Frage geht an Frau Pollock von der Wasserinitiative Nordbrandenburg. Es ist ein Gebiet mit den größten zusammenhängenden Wasserstraßen. Es gibt viele Landesgewässer und Bundeswasserstraßen. Es ist nicht nur ein interessantes Gebiet für Reisende, sondern auch für Politik und Verwaltung. Sie wollen eine Modellregion Elektromobilität aufbauen und die Digitalisierung ausbauen. Welche Fortschritte haben Sie schon gemacht? Was erhoffen Sie sich von diesen Plänen? Welche Hemmnisse müssen Sie dabei überwinden?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Kunz, bitte.

Norbert Kunz (DTV): Wir haben eine grundsätzlich sehr gute Situation in der letzten Legislaturperiode gehabt, weil es nach über 60 Jahren gelungen ist, überhaupt die Grundlage dafür zu legen, dass der Bund sich besser seiner Verantwortung für die Freizeitwasserstraßen stellen kann als es früher der Fall war. Das war die Reform des Bundeswasserstraßengesetzes.

Es hat ein bisschen länger gedauert, als es der Branche lieb war, weil es noch mit anderen Regeln verflochten war, aber der neue Paragraf 1 stellt nun klar, dass die Bundeswasserstraßen nicht nur dem *Güterverkehr*, sondern auch dem *Freizeitverkehr* dienen. Davor hatte der Bund lange Zeit damit „gefremdelt“. Es führte dazu, dass bei Investitionsentscheidungen auf den Bundeswasserstraßen der Bund früher entweder versucht hatte, sich der Bundeswasserstraßen zu entledigen, indem er die Länder gebeten hatte, die Wasserstraßen zu übernehmen oder es wurden Investitionen für den Güterverkehr auf den Wasserstraßen vorgezogen.



Seit Mitte 2021 gibt es den Masterplan Freizeitschifffahrt, aber wir haben jetzt ein Umsetzungsproblem. Der Masterplan ist gut und wir unterstützen ihn, aber seit Mitte 2021 ist aus unserer Sicht so gut wie gar nichts passiert. Ich will zwei konkrete Punkte nennen. Der eine Punkt ist insbesondere eine Bestandsanalyse der Bundeswasserstraßen im Freizeitwasserstraßenbereich. Das wurde als kurz- und mittelfristige Maßnahme zugesichert. Uns als Branche ist das Ergebnis dieser Analyse nicht bekannt. Der zweite Punkt setzt an dieser Bestandsanalyse unmittelbar auf. Es stellt sich die Frage, wie man zu gleichrangigen Investitionsentscheidungen kommt. Dafür ist ein Haushaltstitel für die Freizeitwasserstraßen notwendig, der die Freizeitwasserstraßen mit dem Güterverkehr gleichrangig betrachtet. Ob es diesen inzwischen gibt, ist uns ebenfalls bis heute nicht bekannt.

Das sind aus unserer Sicht zwei Umsetzungsprobleme. Der Fahrplan ist klar, der Masterplan ist gut, aber es mangelt an der Umsetzung im Bundesverkehrsministerium.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Pollock, bitte sehr.

Julia Pollock (WIN – Wasserinitiative Nordbrandenburg): Vielen Dank für Ihre Nachfrage zum Thema einer Modellregion Elektromobilität. Die Freizeitschifffahrt hat sprichwörtlich begonnen, das Ruder in Richtung alternative Antriebe herumzureißen. Nicht zuletzt die Leitmesse Boot Düsseldorf im Januar 2023 hat eindrucksvoll gezeigt, dass Unternehmen daran arbeiten, dass alternative Antriebe immer besser funktionieren, Akkus immer effizienter werden und auch die Nachfrage von Kundenseite immer größer wird.

Aber hier gibt es das Henne-und-Ei-Problem. Die entscheidende Voraussetzung für Elektromobilität auf dem Wasser ist, dass eine entsprechende Ladeinfrastruktur vorhanden ist. Wie Sie gerade schon ausführten, verfügt Brandenburg zusammen mit Mecklenburg-Vorpommern und Berlin über das größte zusammenhängende Wasserstraßenrevier im europäischen Binnenland. Wir sehen uns dadurch für eine Modellregion der Elektromobilität prädestiniert. Wir haben die entsprechende Nachfrage. Wir wissen aus einer Befragung unserer Bootsur-lauber, dass unsere Gäste auch gerade wegen der

Ruhe und der Natur kommen, was dann Elektroboote auch bieten.

Wir sind im Bereich der Elektromobilität eine Arbeitsgruppe, die aktiv Unternehmen und Know-how aus ganz unterschiedlichen Bereichen zusammenbringt. Die Unternehmen kommen aus dem Bereich Ladeinfrastruktur und Wassertourismus. Auch wir, die Wassertourismusinitiative Nordbrandenburg, gehören dazu. Die Arbeitsgruppe wird von der Wirtschaftsförderung im Land Brandenburg koordiniert.

Was haben wir genau vor? Wir haben uns zunächst auf zwei Projekte fokussiert. Ein *Use Case (Anwendungsfall, Anm.)* betrifft die Ladeinfrastruktur an Gewässern, wo eben genau ein solcher Ladepunkt errichtet werden soll, der idealerweise netzunabhängig ist. Ein zweiter *Use Case* soll zu Batterie-wechselsystemen in Bootsflotten etabliert werden. Diese beiden Punkte verfolgen wir und wollen sie dann auf unsere Modellregion ausrollen.

Wir als WIN sind auch im Bereich der Infrastruktur tätig. Wir bauen selbst Schleusen, wie beispielsweise gerade am Finow-Kanal. Dort läuft die Grundinstandsetzung der Schleusen. Auch dort denken wir selbstverständlich das Thema Ladeinfrastruktur immer von Anfang an mit.

Zum Abschluss noch zwei Herausforderungen, vor denen wir stehen. Es gibt keine Förderprogramme im Bereich der Wasserstraßen, insbesondere im Bereich der Freizeitwasserstraßen für Elektromobilität. Die Ladeinfrastruktur wird als Luxusthema angesehen und die gängigen Förderprogramme können nicht angewendet werden. Ein zweiter Punkt ist die erforderliche Standardisierung, damit man möglichst koordiniert vorgeht.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Als Nächstes stellt Anja Karliczek von der CDU/CSU-Fraktion ihre Fragen.

Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Das Thema Wassertourismus und Wassersport ist in Deutschland nicht mehr wegzudenken. Es hat in den letzten Jahren auch gute Zuwächse erfahren. Meine erste Frage geht an Karsten Stahlhut vom Bundesverband der Wassersportwirtschaft. Wo besteht aus Ih-



rer Sicht Handlungsbedarf damit die positive Entwicklung weitergehen kann? Wo müssen wir zuerst anpacken, um die Ganzheitlichkeit des Systems zu betrachten?

Meine zweite Frage geht an Herrn Häbich vom ADAC. Sie haben den Vorschlag gemacht, in Form einer Anstalt öffentlichen Rechts für Freizeitwasserstraßen mit einer neuen Organisationsstruktur an den Start zu gehen. Können Sie das nochmal näher erläutern.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Stahlhut.

Karsten Stahlhut (Bundesverband Wassersportwirtschaft): In den letzten Jahren hat der Wassertourismus und der Wassersport in Deutschland grundsätzlich einen sehr großen Boom erlebt. Diese Entwicklung war auch ein wenig durch Corona getrieben. Wir haben sehr viele Neueinsteiger in allen Bereichen. Ich rede jetzt nicht nur vom Bootssport, sondern auch vom Kanu-, Tauch und Surfsport. Der Bootssport besteht im Wesentlichen aus dem Motor- und Segelboot.

Wir sind sehr froh über diese positive Entwicklung. Dadurch haben wir mittlerweile aber auch einen gewissen Druck in manchen Regionen auf den Wasserstraßen. Das kann man sicherlich auch im Bereich Berlin-Brandenburg immer mal wieder sehen. Der Druck entsteht aber auch durch die sehr marode Wasserstraßeninfrastruktur. Mein Kollege Benner hat es auf der Boot 2023 umschrieben, indem er sagte, dass wir in Deutschland ein Schleusenmuseum haben. Das kann man tatsächlich so bestätigen. Die Durchschnittsschleuse in Deutschland hat mittlerweile ein Alter von über 100 Jahren und wurde auch nicht wirklich vernünftig saniert.

Herr Kunz hat es gerade schon gesagt, wir haben gute Potenziale, aber uns fehlt die Umsetzung des Masterplans Freizeitschiffahrt. Wir haben ein sehr gutes Strategiepapier, was insbesondere vom Bundesverkehrsministerium seinerzeit entwickelt wurde, aber es ist im Moment nur ein Papier, das nicht wirklich umgesetzt wird. Nach wie vor gibt es keinen eigenen Haushaltstitel, um die Probleme zu lösen. Nach wie vor gibt es gerade im Bereich Infrastruktur keine wirkliche Prioritätenliste, die besagt, welche Schleusen dringlich saniert werden müssen. Das ist ein großes Thema. Wir haben das im

Jahr 2019 in Zaren gesehen. Eine Schleuseninfrastruktur ist nicht mit einer Bundesautobahn, einer Landstraße, einem Radweg oder einem Wanderweg vergleichbar. Wenn eine Schleuse in so einer Region wie Berlin-Brandenburg ausfällt, dann ist die ganze Region mitunter abgeschnitten von den Wasserzuwegungen. Das führt dann auch dazu, dass die Rundkurse nicht mehr gefahren werden können und den Druck auf den übrigen Wasserstraßen erhöht. Daher ist das unser dringendstes Anliegen.

Damit geht die Frage nach dem Priorisierungserlass einher, der nach wie vor aus unserer Sicht gelebt wird, obwohl das Wasserstraßengesetz vor zwei Jahren geändert wurde.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Häbich, bitte sehr.

Dr. Steffen Häbich (ADAC): Ich knüpfe nahtlos bei meinen drei Vorrednern an. Die Konkurrenzsituation zwischen Haupt- und Nebenwasserstraßen ist zu Lasten der Nebenwasserstraßen unverändert vorhanden. Daher auch der Vorschlag, grundsätzlich etwas an der Organisationsstruktur zu ändern. Wir hatten uns schon vor etlichen Jahren damit beschäftigt, die Anstalt öffentlichen Rechts ins Gespräch zu bringen und waren auch in den politischen Kreisen mit großer Unterstützung unterwegs. Damals ist es daran gescheitert, dass eine Grundgesetzänderung notwendig gewesen wäre, die wegen so einer kleinen Thematik nicht angestrebt wurde, aber wir haben das Thema wieder neu aufgegriffen.

Ich bin sehr erfreut, dass es jüngst in der Diskussion um die Reform der GDWS (*Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Anm.*) bei einem *Stakeholder Workshop* im Bundesverkehrsministerium Vorschläge seitens der Regierungsfractionen gegeben hat, die GDWS in der Form einer Anstalt öffentlichen Rechts zu etablieren und das auch im wissenschaftlichen Dienst des Bundestages geprüft wurde.

Welche Vorteile hätte eine Anstalt öffentlichen Rechts? Es wäre eine gewisse Symbolik damit verbunden und Fördermittel würden eine breitere Finanzierungsbasis erhalten, weil man bei einer mittelbaren Verwaltung einen größeren Zugang zu Fördermitteln hat. Es könnten auch EU- und weitere Fördermittel beantragt werden. Es könnte sogar so



weit gehen, dass man auch die Nutzer heranzieht, wenn die Gelder zweckgebunden eingesetzt werden, um die Infrastruktur auszubauen.

Wir hätten zusätzlich Vorteile, was die Anbindung von Landesgewässern betrifft. Die Nebenwasserstraßen und touristischen Wasserstraßen enden nicht dort, wo der Bund die Zuständigkeit verliert, sondern gehen an den Landesgewässern weiter. Hier wäre mit einer Anstalt öffentlichen Rechts eine viel bessere Verknüpfung und auch eine viel stärkere Einbindung der Länder in die Gestaltung dieser touristisch relevanten Wasserstraßen möglich. Es gibt noch zahlreiche andere Vorteile, die wir in dieser Anstalt öffentlichen Rechts sehen, aber die große Hürde ist dabei, dass möglicherweise eine Grundgesetzänderung hierfür notwendig wäre, aber auch das ist nicht eindeutig geklärt.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Das Wort hat Herr Lukas Benner von Bündnis 90/Die Grünen.

Abg. **Lukas Benner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Der Wassertourismus ist im Aufwind. Wir erleben gerade, dass wir Wasserrahmenrichtlinien brauchen und die Flüsse in einen besseren ökologischen Zustand bekommen wollen. Gleichzeitig nimmt die Klimakrise zu, die Pegelstände werden niedriger, der ökologische Zustand wird an den Flüssen dadurch im Sommer erheblich schlechter.

Meine erste Frage geht an, Frau Bennett. Was macht das mit einer Region? Was macht das mit dem Tourismus vor Ort, wenn wir eine Flusskatastrophe vorfinden, wenn wir negative Schlagzeilen haben, wenn man die toten Fische mit dem Kescher kiloweise rauszieht? Können Sie uns einen Eindruck davon geben?

Meine zweite Frage geht an Herrn Kunz. Wir haben schon über Elektromobilität gesprochen. Da geht es viel um die Frage, wer baut wo die Infrastruktur, aber mich würde interessieren, welche Rolle der ökologische Tourismus in Ihrem Verband spielt. Gibt es den gemeinsamen Weg, sowohl die Flüsse in einen guten ökologischen Zustand zu versetzen, als auch sie touristisch zu nutzen?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Bennett.

Frauke de Vere Bennett (flusslandschaft reisen):

Wir hatten im letzten Sommer die Situation, dass nach Corona die Buchungen tatsächlich wieder gut gelaufen sind. Unser Wassertourismus im unteren Odertal und auch entlang der gesamten Oder ist noch immer eher ein Geheimtipp. Es sind sehr viele unterwegs, die die Natur noch mit viel Ruhe und Stille erleben möchten und oft mit dem Kanu unterwegs sind. Die andere Art des Tourismus an der Oder ist der Radtourismus auf dem Oder-Neiße-Radweg.

Beide Tourismusarten waren im letzten Sommer sehr stark betroffen. Nicht nur wir als Anbieter von geführten Kanutouren oder auch Vermieter von Booten, sondern auch die Restaurants, die Pensionen, die Hotels, die Campingplätze und viele kleine Regioläden, die einfach sofort gemerkt haben, dass die Gäste wegbleiben. Das war ein Absturz von einem Tag auf den anderen. Alle waren mit Stornierungen beschäftigt. Das ist in der Mitte der Saison nicht gerade ein erfreuliches Ereignis. Durch die viele Presse war die Ursache der Katastrophe bei allen im Gespräch und dadurch war sehr viel Aufmerksamkeit auf die Region. Zunächst mit der negativen Konnotation, aber im langfristigen Werden ist es nun so, dass viele Gäste kommen, um zu schauen, wie es jetzt ist. In der Presse ist es inzwischen kaum noch Thema und die Gäste sind wieder da.

Wir warten alle darauf, dass das wieder passiert. Das sagen Wissenschaftler wie Touristiker, und da müssen wir jetzt schauen, wie wir die Leute, die touristisch dort ihre Existenz verdienen, wie wir diese auch am Ball halten, denn diese Einbrüche sind wirklich markant. Es fehlen 40 bis 60 Prozent der Jahreseinnahmen. Daher sollte man schon mal überlegen, wie man eine Tourismuswirtschaft tatsächlich auch noch unterstützen kann, damit sie auch in der Zukunft noch da ist. Denn wenn keiner mehr da ist, der etwas anbietet, finden die Gäste auch nichts, wo sie einkehren können, wo sie Erlebnisse buchen können. Das muss im größeren Rahmen sicherlich gedacht werden.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Kunz, bitte.

Norbert Kunz (DTV): Man muss das Thema Wassertourismus in einem ganz großen Wassertourismus-Ökosystem denken. Auch wenn wir jetzt den Finger auf das Bundesverkehrsministerium zeigen,



was die Umsetzung des Masterplans betrifft, hängt am Wasser nicht nur wasserseitig sehr viel, sondern auch drumherum. Ich will das ein wenig einordnen.

Es gibt kaum etwas Schöneres als Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern von der Wasserseite aus zu erleben. Das Ökosystem Wasser ist ideal dafür geeignet, Natur zu erleben und es braucht eine intakte Natur, ein intaktes Wassersystem. Als Anglerin oder Angler möchte man auch nicht eine Situation wie an der Oder erleben, sondern man möchte einen Fisch fangen und ihn am Abend auf dem Campingplatz essen oder einfach sehen, wie ein Reiher dort irgendwo sitzt und den Adlern, die über einen fliegen, zusehen. Das sind alles unvergleichlich schöne Eindrücke, wenn man in diesem Wasserstraßennetz unterwegs ist.

Davon leben nicht nur Unternehmer wie Herr Kuhnle oder die Unternehmer, die wasserseitig unterwegs sind. Bricht die Natur zusammen und ist beispielsweise durch die Einleitung an der Oder ein ganzes Revier für die Menschen nicht mehr nutzbar, dann leidet auch der Gastronom, der Kanu- und der Radverleiher. Ein ganzes System bricht zusammen, wenn es so eine Situation wie an der Oder gibt und deswegen ist es völlig richtig, dass man sich darüber Gedanken machen muss.

Wir sind dabei, das Thema von mehreren Seiten anzufassen. Ganz konkret wird zum Beispiel jetzt in der nächsten Woche der Bundeswettbewerb „Nachhaltige Tourismusdestinationen“ zum dritten Mal vom Bundesumweltministerium unterstützt. Es haben sich über 44 Destinationen beworben und nächste Woche werden die Siegerdestinationen im Bundesumweltministerium ausgezeichnet. Es geht um *Best Practices*, um Initiativen vor Ort, die sich darum kümmern, wie Naturerlebnisse rund um das Thema Wasser in vielen Destinationen nachhaltiger gestaltet werden können, aber beim Thema Nachhaltigkeit geht es noch um einen zweiten Punkt, der uns jetzt sehr am Herzen liegt.

Wir müssen das Thema Nachhaltigkeit und Wasser auch messbar machen. Wir brauchen Kennziffern und Kennzahlen für die Destinationen, damit sie auch von den Ländern, vom Bund unterstützt werden. Nur dann können sie konkrete Maßnahmen

umsetzen, um Tourismus entlang der Wasserstraßen nachhaltiger zu machen. Dies kann beispielsweise die Errichtung einer Bootsanlegestelle für Wassersportler sein, die nicht nur mit dem Motorboot, sondern auch mit dem Kanu unterwegs sind. Es können auch entlang der Wasserstraßen Naturhütten und Museen sein, die sich darum kümmern, die Erlebniswelt Wassertourismus den Menschen auch im Bildungsbereich nahe zu bringen und zu zeigen, was es bedeutet, diese wichtige Natur zu schützen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Das Wort hat Nico Tippelt von der FDP-Fraktion.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Meine erste Frage ist an Harald Kuhnle von Kuhnle Tours gerichtet. Herr Kuhnle, wie hat sich der Wassertourismus seit Ihrer Firmengründung 1981 generell entwickelt? Wie haben sich Ansprüche und Kundenverhalten verändert?

Sie führen aus, dass während der Corona-Zeit das Interesse an Hausbooten stark zugenommen hat und Sie befürchten, dass diese Art des Reisens nun wieder verstärkt in Konkurrenz zu anderen Urlaubsformen steht. Die krasse Preisentwicklung in Ihrem Segment trägt sicher einiges dazu bei. Ich selbst habe Preissteigerungen bei Sportbootmieten von über 200 Prozent im Vergleich zu Vor-Corona-Zeiten beobachtet. Wie lange kann das aus Ihrer Sicht noch gut gehen und kann das den Trend zu naturverbundenem Wasserurlaub hierzulande nicht nachhaltig beeinträchtigen?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Kuhnle, bitte sehr.

Harald Kuhnle (KUNHLE-TOURS): Ich habe 1981 in Stuttgart angefangen und wir haben als Agentur insbesondere Angebote für Frankreich, aber auch Irland und England angeboten und haben diese Angebote zunehmend erweitert.

Nach dem Fall der Mauer haben wir 1991 in Waren an der Müritz angefangen und ab 1993 auch im Berliner Raum. Das war damals ein kleiner Boom insoweit, dass es keine Hotels gab und die Leute die Gegend zum ersten Mal mit dem Boot ausgekundschaftet haben. Dann kam im Jahr 2000 die



Führerscheinfreiheit und es hat als stabiler Wirtschaftszweig entwickelt.

Wir haben in Deutschland mit der Führerscheinfreiheit nachgezogen, im Ausland darf man schon länger führerscheinfrei fahren. Aber bei uns ist eine dreistündige Einweisung Pflicht, was auch gut ist. Die Nachbarländer, die von Deutschland aus mit dem PKW erreichbar sind, sind selbstverständlich eine Konkurrenz, mit der wir im Wettbewerb stehen.

Zur Preisentwicklung kann ich nur sagen, dass die vergleichbar ist mit der in der Gastronomie und Hotellerie. Es ist ohne Frage ein hochpreisiges Produkt und das ist in anderen Ländern auch so. Die Saison ist sehr kurz, sie geht von Mai bis September. Im Winter haben wir kein Geschäft. Das muss man fairerweise auch sagen. Wenn ich ein Hotel habe, sieht es anders aus.

Während der Corona-Pandemie hatten wir überall einen Boom, Karsten Stahlhut hat es auch schon gesagt. Wir sind überrannt worden, weil die Gäste nicht mehr oder nur noch unter erschwerten Bedingungen ins Ausland konnten. Jetzt gewinnen andere Reiseziele wieder an Reiz. Die Menschen freuen sich, dass sie wieder mehr Auswahl bei den Reisezielen haben. Das ist nichts Dramatisches. Das Geschäft läuft, aber wir haben dieses Jahr keine großen Zuwachsraten. Das ist jetzt eine Sondersituation, aber mit Sicherheit kein langfristiger Trend.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Können Sie noch etwas zur Veränderung des Kundenverhaltens in Ihrem Segment ausführen?

Harald Kuhnle (KUNHLE-TOURS): Bei den Booten gibt es unterschiedliche Ausführungen. Es gibt einfache Boote, die teilweise kaum Toiletten haben, bis zu sehr anspruchsvollen, vergleichbar mit einem Apartment. Es ist jedem selbst überlassen, was er bucht. Die Ausstattung im Boot ist teuer, weil sie wesentlich komplexer ist als in Gebäuden. Deswegen brauchen wir auch Arbeitskräfte. Man hat einen wesentlich höheren Personalanteil und damit auch eine höhere Wertschöpfung als eine reine Apartmentvermietung, um es mal so zu vergleichen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Das Wort hat Sebastian Münzenmaier von der AfD-Fraktion.

Abg. **Sebastian Münzenmaier** (AfD): Meine Fragen richten sich an Herrn Professor Haass. Sie schreiben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme, dass die Gesamtstrategie im deutschen Wassertourismus korrekturbedürftig sei und dass wir wassertouristisch überwiegend nur noch Transitland seien. Welche konkreten Ausführungen sollte diese Feststellung für die Auswahl der Projekte haben, die im Wassertourismus gefördert werden?

Meine zweite Frage geht auch an Sie. Sie schreiben, dass Naturschutz und wassertouristische Interessen oft gegenläufig sind, der Wassertourismus ein schlechtes Image hat und dass dadurch vermutlich die Politik ein sehr geringes Interesse in den vergangenen Jahren für den Wassertourismus gezeigt hat. Wie könnte man diesen, vielleicht auch nur vermeintlichen Gegensatz, etwas auflockern? Welche Möglichkeiten gäbe es für kooperative Projekte, um den Menschen zu zeigen, dass es nicht immer ein Gegensatz sein muss?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Prof. Haass, bitte sehr.

Prof. Dr. Heiner Haass (Sachverständigenbüro): Zur Gesamtstrategie ist zu sagen, dass wir festgestellt haben, dass Deutschland nicht die klassische Zieldestination ist, in der man sich mit dem Boot über längere Zeiträume an einem Ort aufhält und von dort dann eventuell Tagestouren oder Aktivitäten veranstaltet. Wir liegen mitten im Kreuz der europäischen Wasserstraßen, das heißt, viele europäische Touristen nutzen diese Wasserstraßen als Transitwege. Das bedeutet, dass wir diese besondere Art von Touristen auch mit besonderer Infrastruktur bedienen und versorgen müssen. Es ist keine Infrastruktur, die an einer Zieldestination gewünscht oder sogar erforderlich ist, sondern es ist eine Infrastruktur für kurzfristige Übernachtungen und Pausen, die für die Vorbereitung der Weiterfahrt am nächsten Tag notwendig sind. Das sind in vielen Bereichen andere Angebote, als die, die man am Zielort braucht, an dem man sich länger aufhält und sich auch ganz anders verhält.

Der zweite Fragenkomplex ging in die Richtung Natur, Klimaschutz, Naturschutz, Ökologie versus



Wassersport und Wassertourismus. Das ist ein Thema, das es seit dem Boottourismus immer schon gab und für das es auch keine Patentlösung gibt. Daher muss man tragfähige Kompromisse suchen und Angebote beider Bereiche kombinieren. Geführte Bootstouren sind ein Beispiel dafür. Sie erfolgen ganz besonders unter dem Aspekt, dass schützenswerte Gewässerbereiche nicht befahren und keine Touristen reingelenkt werden. Dies wird auch begründet und erklärt, um Verständnis und Akzeptanz zu schaffen. Man stärkt aber auch im Gegenzug andere Sachen ganz besonders und stellt diese heraus, um die Touristen dorthin zu lenken.

Ich kenne Kooperationen aus dem Nationalpark Harz, aber auch aus anderen Nationalparks. Der Ranger ist sowohl für den Schutz der Natur zuständig als auch für die Betreuung und Information der Besucher und Gäste. So etwas könnte ich mir auch gut in entsprechenden Regionen auf dem Wasser vorstellen. Das wäre ein Beispiel für Kooperationen.

Kooperationen könnten aber auch räumlich zwischen Stadt und Land sein. Dieser Wassertourismus in der Transitform ist hauptsächlich ein urbanes Phänomen, das heißt, die Transittouristen wollen, wenn sie übernachten, möglichst zentral in den Städten liegen, um am Abend die Stadt besichtigen zu können. Sie bleiben vielleicht noch einen Tag und fahren dann weiter. Das ist weniger ein ländliches Phänomen, aber wenn man hier in Form von Kooperationen auch dieses Problem gleichzeitig auflösen könnte, dann hätte man einen Doppelleffekt.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank und das Wort hat Thomas Lutze von DIE LINKE.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Meine Frage geht an den Herrn Manfred Wohnrade. In Schleswig-Holstein soll die Ostsee zu einem großen Naturschutzgebiet ausgeweitet werden. Jetzt sind Sie als Vertreter der Wassertourismusbranche mit hohem Interesse daran, dass unsere Umwelt geschützt wird. Sie müssten sofort in Jubel ausbrechen und alles Notwendige machen, damit dieses Vorhaben auch unterstützt wird. Jetzt lese ich aber in Ihrer Stellungnahme, dass Sie auch sehr große Probleme sehen. Können Sie kurz schildern, warum ein Naturpark Ostsee zu dem Thema Wassertourismus an

einigen Stellen offensichtlich völlig diametral läuft?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Wohnrade, bitte sehr.

Manfred Wohnrade (Wassertourismus Schleswig-Holstein): Der Widerspruch ist nur augenscheinlich ein Widerspruch. Selbstverständlich haben alle Betriebe ein großes Interesse. Der Ostsee geht es schlecht. Das ist allen bekannt und bewusst. Nur wir möchten gerne, wenn ich das so sagen darf, nicht den zweiten Schritt vor dem ersten Schritt tun. Die Probleme in dem Verfahren sind bekannt. Die Ostsee leidet unter anderem durch die Altlasten. Es sind mehrere tausend Tonnen Altmunition und Kampfstoffe in der Ostsee. Die Ostsee leidet auch unter Überdüngung und Einleitung von Abwässern in die Ostsee. Sie leidet nicht durch Surfer, Kiter und Segler, sondern die Probleme kommen von anderer Seite.

Wir vertreten die Ansicht, dass es falsch ist, plakativ einen Nationalpark Ostsee auszurufen und Zonen zu Null-Nutzungszonen zu erklären. Es sind große Teile der Kieler Bucht, die gesamte Insel Fehmarn, mit Ausnahme des Spaltes, so will ich das mal nennen, der für die feste Fehmarnbelt-Queerung vorgesehen ist, betroffen. Die wahren Probleme werden aber nicht richtig angepackt. Das ist etwas, was uns umtreibt. Das Beispiel Nordsee zeigt, dass der Nationalpark vielleicht gar nicht mal so sehr mit Einschränkungen überzogen wird, aber es ist ein größeres Beteiligungsverfahren notwendig und Ausnahmegenehmigungen sind für Dinge erforderlich, die heute selbstverständlich sind. Das ist das, was uns in dem anlaufenden Prozess umtreibt und die Region sehr in Wallung gebracht hat.

Wir sprechen uns dafür aus, mit der Wassersportwirtschaft zusammen ein Zukunftsprojekt auszuarbeiten und die Dinge, die dort geklärt werden müssen mit Verbänden auch wirklich anzugehen und dann im zweiten Schritt vielleicht darüber nachzudenken, ob es einen Nationalpark geben sollte, aber zum jetzigen Zeitpunkt sehen wir das eher nicht.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank und damit sind wir am Ende der ersten Fragerunde und starten mit der zweiten Fragerunde. Herr Stein von der SPD-Fraktion hat das Wort.



Abg. **Mathias Stein** (SPD): Meine erste Frage geht an Norbert Kunz. Sie hatten die Bilanz zum Thema Masterplan Freizeitschiffahrt, Freizeitwasserstraßen gezogen. Der Masterplan ist nicht nur allein dem Bundesverkehrsministerium geschuldet, sondern es war ein Gesamtzusammenspiel zwischen verschiedenen Ministerien, unter anderem war auch das Wirtschaftsministerium beteiligt, was für Tourismus zuständig ist. Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit? Gibt es so eine Gesamtperformance oder kann man die Zusammenarbeit noch verbessern?

Meine zweite Frage geht an Frau Pollock. Ich habe gelesen, dass Ihre Mitgliedskommunen auch bereits selbst Spaten in die Hand genommen haben. Können Sie uns ein wenig darüber berichten? Ist die Wasserstraßenschiffahrtsverwaltung dabei eine konkrete Hilfe oder eher nicht?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Kunz, bitte sehr.

Norbert Kunz (DTV): Wir haben vor, die Zusammenarbeit dringend zu verbessern. Ich verstehe den Prozess der nationalen Plattform „Zukunft des Tourismus“ und die Erarbeitung der Nationalen Tourismusstrategie auch als große Chance, viele Bereiche des Bundes besser zu koordinieren und zusammenzuarbeiten.

Konkret zum Thema Freizeitwasserstraßen. Im Jahr 2016 hat das federführende Bundeswirtschaftsministerium die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland untersuchen lassen. Wenn wir jetzt nach fast zehn Jahren sagen, wir brauchen eine neue Erarbeitung, dann haben wir in der vergangenen Legislaturperiode erlebt, dass beide Ministerien mit dem Finger aufeinander gezeigt haben. Das Bundeswirtschaftsministerium war der Meinung, dass es das Verkehrsministerium das nächste Mal machen soll, da es für die Bundeswasserstraßen zuständig ist. Das Bundesverkehrsministerium hat auf das Bundeswirtschaftsministerium verwiesen und gesagt, die sollen das doch bitte erarbeiten. Erstens haben sie es schon mal gemacht und außerdem sind sie für den Wirtschaftsfaktor Tourismus zuständig. Da fragen wir uns als Branche, warum arbeiten beide nicht zusammen und erarbeiten gemeinsam das Update für diese Analyse. Die Zahlen und die Themen haben

sich in der Zwischenzeit deutlich verändert.

Ich habe das Thema Wasserstraße als Ökosystem bezeichnet. Auch hier müssten die beide Häuser sehr eng zusammenarbeiten. Das Bundesverkehrsministerium ist für die Infrastruktur auf dem Wasser zuständig. Entlang der Wasserstraße ist das Bundeswirtschaftsministerium zuständig, denn dort fließen zum Beispiel viele Mittel über die Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur in strukturschwache Regionen.

Viele Wasserstraßen befinden sich in strukturschwachen Regionen. Von den 624 Millionen Euro, die im letzten Jahr ungefähr in die GRW nur von der Bundesseite geflossen sind, gingen 20 Prozent immer in den Tourismus in den letzten Jahren. Viele Mittel, die wahrscheinlich auch entlang der Wasserstraßen verwendet werden können. Das kann die Erweiterung eines Hotelbetriebs sein, das kann ein Campingplatz sein, der sich an der Wasserstraße befindet, das kann ein Radwegbau sein, das kann eine Anlegestelle sein. Das alles sind Fördermittel des Bundeswirtschaftsministeriums. Was ich damit sagen will, beide Häuser müssen beim Thema Wassertourismus, Freizeitwasserstraßen sehr eng zusammenarbeiten. Ich sage mal sehr diplomatisch, hier gibt es noch Potenziale.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Pollock, bitte sehr.

Julia Pollock (WIN): Wir sind eine kommunale Arbeitsgemeinschaft und in der Tat setzen unsere Mitgliedsunternehmen tatsächlich auch Infrastrukturprojekte als ÖÖP-Projekte um, sprich in öffentlicher Partnerschaft in ganz unterschiedlichen Konstellationen. Davon sind zwei Projekte bereits abgeschlossen. Der Neubau des Werbellin-Kanals in Brandenburg ist das erste Kanalbauprojekt in Deutschland, unterstützt von GAW-Mitteln, das kommunal finanziert wurde. Abgeschlossen ist auch der Ausbau des „Langen Trödel“. Drei Projekte befinden sich im Bau. Der Ersatzneubau der Schleuse Kannenburg im Templiner Gewässer, steht kurz vor der Fertigstellung. Dann der Neubau der Schleuse Friedenthal bei Oranienburg und die Grundinstandsetzung der Schleusen am Finow-Kanal. Es sind zwölf Schleusen und in der Dimension ist es auch tatsächlich ein Pilotprojekt in Deutschland.



Diese ÖÖP-Projekte, in denen zumeist Bund, Land und Kommunen in ganz unterschiedlichen Konstellationen zusammen agieren und finanzieren, haben sich für uns in der Tat als Erfolgsmodell erwiesen. So können Projekte umgesetzt werden, die eine Kommune allein nicht stemmen könnte und beim Bund nicht vorne auf der Prioritätenliste stehen. Die Projekte sind aber für die Region und auch für das ganze zusammenhängende Wasserstraßennetz von großer Bedeutung.

Am Beispiel des „Langen Trödel“ möchte ich kurz aufzeigen, inwiefern das tatsächlich ein Erfolg für die Region ist. Er wird sehr gut von einheimischen Bootsfahrern und von Wassertouristen angenommen, die dort auch Ausgaben tätigen. Dieser kommunalen Investition schloss sich eine privatwirtschaftliche Folgeinvestition an. Es wurde ein Feriendorf mit über 200 Ferienhäusern geschaffen, was dann im Ergebnis dazu führte, dass die lokale Kaufkraft tatsächlich ausreichte, dass sich in der Ortschaft ein Lebensmittelmarkt ansiedelte.

Wir haben heute auch das Thema, inwiefern Wassertourismus im ländlichen Raum Wirtschaftsfaktor ist und dort mit zur Lebens- und Versorgungsqualität beitragen kann. Man darf nicht vergessen, dass die Investitionen in den Wassertourismus auch wirtschaftliche Effekte haben. In unserer WIN-Region verbleiben von jedem Euro, den die Kommunen investieren, 74 Cent in den Bundesländern Berlin und Brandenburg und jeder zweite Euro sogar unmittelbar in der WIN-Region.

Abschließend möchte ich noch auf ein etwas anderes ÖÖP-Projekt eingehen, nämlich auf den Neubau der Schleuse Kannenburg. Dort ist tatsächlich eine Schleuse an einer Bundeswasserstraße kaputt gegangen, die für uns aber so relevant ist, dass die WIN-Mitgliedstadt Templin gesagt hat, sie tritt dort ein, plant und baut den Ersatzneubau und danach geht die Schleuse wieder an den Bund zurück und wird von ihm auch wieder künftig betrieben. Das war insofern für uns ein Erfolgsmodell, weil es dadurch gelungen ist, diese Schleuse zeitnah zu ersetzen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Für die CDU/CSU-Fraktion fragt Anja Karliczek.

Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Wir haben gerade in der ersten Runde gehört, dass es einen Masterplan Wasserstraßen gibt und dass der Haushaltstitel grundsätzlich schon da ist, aber dass er noch nicht gleichrangig mit Geld befüllt wird.

Ich möchte meine Frage an Herrn Stahlhut und Herrn Häbich stellen. Das Geld ist knapp und wir müssen überlegen, wie wir jetzt vorankommen. Meine Frage an Sie lautet, ob es aussagekräftige Daten zur tatsächlichen Nutzung und auch zurverkehrlichen Bedeutung der unterschiedlichen Nebenwasserstraßen gibt. Diese wären wichtig, damit man eine Dringlichkeitsliste erstellen und auch einen Schritt vorankommen könnte.

Karsten Stahlhut (Bundesverband Wassersportwirtschaft): Es gibt aktuell keine wirklich gute Datenlage, wie hoch der Druck auf den einzelnen Gewässern ist. In der Region Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, aber auch im Bereich Mosel, Saar haben wir eine sehr große touristische Nutzung. Wir fordern schon seit vielen Jahren, dass wir digitale Zählstationen an den Schleusen einrichten, um wirklich nachzuvollziehen zu können, wie viele Schleusungen pro Tag stattfinden. Aber auch, um zu sehen, wie viele Schleusungen machbar wären, wenn man die Schleuse vernünftig in Stand setzt.

Das sind tatsächlich Themen, die uns sehr umtreiben. Wir würden auch gerne an einem Konzept mitarbeiten, wie man sowas aufsetzen kann. Wir haben das auch schon grundsätzlich zu verschiedenen Gelegenheiten vorgeschlagen und angebracht. Das würde für uns auch die Gesamtsituation erleichtern, denn wir haben noch ein zweites großes Problem, was ich an der Stelle mit anmerken möchte.

Es gibt keine belastbaren Zahlen darüber, wie viele Boote es überhaupt in Deutschland gibt. Das hängt ganz einfach damit zusammen, dass wir in Deutschland keine verpflichtende Bootsregistrierung haben, wie es in anderen Ländern in Europa der Fall ist. Es gibt zwar freiwillige Scheine und auch Kennzeichnungen, aber die braucht man verpflichtend nur im Binnenbereich. Für den Seebereich gilt das nicht. Sie können sich also ein Boot kaufen, können das irgendwann in der Ostsee zu Wasser lassen und können dann lostuckern. Es



würde uns sehr helfen, wenn wir belastbares Datenmaterial erhalten würde. Dies wäre der Fall, wenn es eine verpflichtende Bootsregistrierung gäbe.

Dafür stehen wir ein. Auch vor dem Hintergrund, dass Anfang der 70er Jahre zum ersten Mal GFK (*Glasfaserverstärkter Kunststoff, Anm.*) in breiter Masse verwendet wurde, um Boote zu bauen und dieser muss irgendwann entsorgt werden. Das fällt uns auch schwer, denn teilweise wissen wir gar nicht, wem die Boote gehören, die in irgendwelchen Häfen liegen oder in irgendwelchen Scheunenvorrotten.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Häbich.

Dr. Steffen Häbich (ADAC): Wir unterscheiden uns in der Betrachtung in diesem Punkt gar nicht. Es gibt keine grundsätzliche Erfassung von Schleusungen in Deutschland. Es gibt einzelne Wasser-, Straßen- und Schifffahrtsämter, die Erhebungen machen und sie auch kommunizieren. Die Reviere in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sind stark frequentiert. Das ist bekannt, weil dort auch wirklich Staus entstehen, was für den Tourismus ein Problem ist, weil die Kapazitäten offensichtlich nicht ausreichen.

Es gibt keine flächenhafte Erfassung von Schleusungen in Deutschland, insofern unterstütze ich den Vorschlag der digitalen Erfassung von Schleusungen. Eine automatisierte Erfassung ist heute technisch möglich. Es braucht nur den Willen, sie umzusetzen, sodass eine wirkliche Erfassung stattfinden kann. Dies könnte auch die Staus an einigen Wasserstraßen vermeiden. Für die Automatisierung des Schleusenmanagements braucht es aber einen vernünftigen Breitbandausbau. Dies ist ein klarer Schwerpunkt, der auch Bestandteil des Masterplans Freizeitschifffahrt ist. Die Dinge stehen alle da, sie müssen nur umgesetzt und konkretisiert werden.

Den zweiten Aspekt, den ich auch gerne aufgreife, betrifft das Thema Bootsregistrierung. Wir sind als ADAC eine der ausstellenden Behörden in Deutschland, die vom Bundesverkehrsministerium dazu beauftragt worden ist. Wir stellen den sogenannten internationalen Bootsschein aus, das ist

eine Bootsregistrierung. Wir haben die große Herausforderung, dass wir auch von unseren Wettbewerbern überhaupt keine Zahlen haben. Wir sind die einzigen, die offen kommunizieren, dass 100.000 Boote beim ADAC registriert sind.

Wir sind wahrscheinlich mit Abstand der größte Aussteller für internationale Bootsscheine, aber es gibt kein Zentralregister. Auch das ist heute keine technische Herausforderung mehr. Es wäre kein Problem eine Schnittstelle zum Bundesverkehrsministerium zu schaffen, so wie es gerade für die Sportbootführerscheine gemacht wird, wo genau dieser Schritt erfolgt ist. Es findet eine zentrale Erfassung durch das Bundesverkehrsministerium statt, um hier verlässliche Auskünfte zu dem Potenzial, das in der Sport- und Freizeitschifffahrt liegt zu erschließen. Dafür setzen wir uns ein, auch mit dem Aspekt der Entsorgung. Wir haben häufig die Problematik, das gehört mit zu dem Zentralregisterwunsch dazu, dass wir gar nicht wissen, wo das Boot registriert ist. Das wird sehr lax gehandhabt, weil verschiedene Behörden dafür zuständig sind, das heißt, es gibt Boote, deren Besitzer nicht mehr ausfindig gemacht werden können.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Häbich. Das Wort hat Lukas Benner von Bündnis 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Lukas Benner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine erste Frage geht an Frau Bennett. Wie können wir Informationen über die Natur, über das Ökosystem in den Wassertourismus einfließen lassen? Sie haben das in Ihrer Stellungnahme ein bisschen angeschnitten. Deswegen würde ich Ihnen gerne nochmal die Gelegenheit geben, das nochmal ein wenig auszuführen. Wie stellen Sie sich das vor? Was sind die Potenziale davon? Vor allen Dingen, glauben Sie, dass das angenommen werden würde, wenn wir sowas weiter unterstützen?

Meine zweite Frage geht an Herrn Stahlhut. Wir haben gerade schon über die Sportboot-Führerscheineverordnung gesprochen, wir haben über Elektromobilität gesprochen. Da gibt es das eine Thema, wo das in einem vielleicht nicht ganz nachvollziehbaren Sinne zusammenkommt. Das ist § 5 Absatz 1 Nummer 1b, der besagt, dass man Elektromotoren bis 7,5 kW führerscheinfrei fahren darf, im Gegensatz zu Verbrennungsmotoren, die man bis



11,03 kW führerscheinfrei fahren darf. Das gilt seit dem 01.01.2023. Es ist eine neue Verordnung, die faktisch gesehen Elektromotoren schlechter stellt. Der Hintergrund ist der, dass Elektromotoren ein anderes Ansprechverhalten haben und deswegen anders reagieren. Das ist in der Sache auch absolut begründbar, aber mich würde noch einmal aus der Sicht eines Wassersportverbandes interessieren, wie wirkt sich das jetzt für Sie aus? Wir wollen den Weg hin zu Elektromobilität, wir sprechen über Landinfrastruktur. Wie sehen Sie das jetzt? Geht die Investition trotzdem weiter hoch oder werden jetzt eher die Boote mit 15 PS statt des Elektrobootes gemietet?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Bennett.

Frauke de Vere Bennett (flusslandschaft reisen): Wir haben gerade mit dem Nationalpark Unteres Odertal seit vielen Jahren schon in der Partnerinitiative genau diese Art von Tourismus auf dem Wasser entwickelt. Ich bin seit 15 Jahren dort dabei, um den Gästen dieses komplexe Ökosystem zu vermitteln. Es geht nicht nur um die Bespaßung von Schulklassen in diesem Bereich, ich nenne es jetzt Bildungstourismus, sondern es geht ganz explizit darum, dass auch viele Erwachsene dieses Ökosystem besser verstehen wollen und daneben auch das Erlebnis auf dem Wasser, das sie als Besonderheit ihres Urlaubs betrachten, haben möchten. Dieses Erlebnis vermitteln wir auch mit diesen Kanutouren.

Nun hatten wir diese Katastrophe und man hat jetzt auch halbwegs das komplexe System verstanden. Die Ostsee ist ein kranker Patient und unsere Flüsse sind oftmals in den Unterläufen tatsächlich die Leber der Flüsse, wenn man es als Organismus betrachtet. Wir sind in dem Fall in der Lage den Menschen, die zu uns kommen, die Bedeutung der Ökosystemleistung von Flüssen zu vermitteln und es wäre eine wunderbare Zukunftsmusik, wenn wir diese Art von Tourismus besser entwickeln könnten. Das heißt, wir müssten Schulungen für die Guides noch mehr auf diesen Schwerpunkt konzipieren. Wir sollten auch Infozentren an den Ein- und Ausstiegsstellen schaffen, wo man auf die Besonderheiten des jeweiligen Flusses eingehen kann. Das könnte man alles entwickeln und hätte damit auch einen für den Tourismus neuen Aspekt, indem man die Natur insgesamt besser vermittelt.

Ich sehe eine große Chance, diese Form von Tourismus auch in Deutschland voranzubringen. Wir kennen es weltweit aus anderen Regionen, wo ganze Nationalparke dafür zuständig sind, Informationen an die Gäste weiterzugeben. In Deutschland ist das noch immer so ein bisschen ein Stiefkind geblieben und genau das sollten wir in der Zukunft auch entwickeln können und gerne mit dem neuen Masterplan und nicht erst mit dem dann darauffolgenden Masterplan, denn die Flüsse werden im Moment nicht besser. Da kann man sehr schön Tourismus mit Naturschutz verbinden.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank. Herr Stahlhut, bitte sehr.

Karsten Stahlhut (Bundesverband Wassersportwirtschaft): Vorweg kann man sagen, die Branche insgesamt hat Bock auf das Thema E-Mobilität. Das konnte man auch auf der Messe „Boot“ im Januar sehen. Als ich 2020 angefangen habe, waren vielleicht drei oder vier Anbieter von elektro-mobilen Antrieben vertreten, seien es nun Innenbord- oder auch Außenbordantriebe. Jetzt kamen wahrscheinlich an die 70 bis 80 Anbieter zusammen, die sich mit dem Thema alternative Antriebstechnologien auch im Wassersport auseinandersetzen. Das freut uns sehr. Wir hängen immer in der Motorenentwicklung am Nabel der Automobilindustrie, denn nur so ein paar Bootsmotoren, da traut sich in Wahrheit keiner dran. Deswegen haben wir uns sehr gefreut, dass wir so einen Schub erleben können. Auf der anderen Seite bewegt uns alle das Thema Infrastruktur, denn wenn ich einen E-Motor habe, egal ob es ein Innen- oder Außenborder ist, brauche ich dafür die passende Infrastruktur.

Es wurde zum 01.01.2023 eine neue Verordnung eingeführt und das setzt in der Branche doch einige große Fragezeichen in die Augen. Gesellschaftlich und politisch reden wir davon, dass wir alternative Antriebstechnologien fördern wollen. Alle wollen die Natur schützen, und da kann ich sagen, die Wassersportler sind da unisono ganz vorne mit dabei, denn Wassersport macht nur Spaß, wenn das Gewässer sauber ist. Dass man jetzt ohne Nöte den produzierenden Unternehmen, also der Industrie, solche Knüppel zwischen die Beine schmeißt, halte ich für wirklich fragwürdig. Zumal es bisher keine Vorfälle gegeben hat, bei denen ein E-Antrieb dafür gesorgt hat, dass irgendwelche Unfälle auf dem



Wasser passiert.

Wenn es tatsächlich um den Sicherheitsaspekt geht, dann können wir nicht nachvollziehen, warum der dabei zugrunde gelegt wird. Man kann auf der anderen Seite sagen, es soll ja auch nicht immer so lange gewartet werden, bis was passiert, aber vom Grundsatz her muss man anerkennen, dass derjenige, der sich bewusst für einen E-Motor im Bootsbereich entscheidet und dafür auch deutlich mehr bezahlt, nicht derjenige ist, der gerne mit 80 km über das Wasser fahren möchte, sondern das sind eher Leute, die sehr gemächlich mit ihrem Akkupack möglichst weit kommen wollen. Es geht gar nicht um Geschwindigkeit, sondern darum, einen schönen Tag auf der Havel oder auf der Oder zu verbringen. Das sind nicht die Raser, die mit 140 PS irgendwo über die Seen fahren.

Deswegen halte ich diese Verordnung für, wenn ich so sagen darf, großen Unsinn. Sie führt dazu, dass die Industrie aktuell darunter leidet und übrigens auch Charterunternehmen. Sie haben ihre Flotten nachhaltig mit E-Antrieben in den letzten Jahren ausgestattet und wollen jetzt alles wieder rückabwickeln, weil der Kunde nach den leistungsstärkeren Booten verlangt. Das können sie gar nicht mehr vermitteln. Das ist eine schwierige Situation.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank. Das Wort hat Reginald Hanke von der FDP-Fraktion.

Abg. **Reginald Hanke** (FDP): Meine Frage geht an Herrn Häbich. Sie haben in Ihrer Stellungnahme die Rahmenbedingungen für Bürokratie für Unternehmen betont, aber gerade haben Sie gesagt, Sie wollen eine Auflistung, was wiederum mehr Bürokratie zur Folge hätte. Ich sehe darin einen kleinen Widerspruch. Können Sie die Regelung für die Sportboote genauer erklären, wie das funktioniert? Ist schon mal ein Institut beauftragt worden, dazu eine Strategie zu entwickeln?

Meine zweite Frage geht an Herrn Haass. Können Sie mir genauer erklären, was Sie im Wassertourismus als urbanes Phänomen verstehen?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Häbich.

Dr. Steffen Häbich (ADAC): Ich stelle gerne nochmal klar, dass sich der ADAC nicht für mehr Regulierung an dieser Stelle einsetzt, sondern wir uns klar für Deregulierung im gesamten Bereich des Wassersportrechts aussprechen. Wir haben Positionspapiere, die wir seit etlichen Jahren genau in diese Richtung in Richtung Bundesverkehrsministerium auch vorbringen, in denen es darum geht, bestehende Regelungen sinnvoll zusammenzuführen.

Sie haben das Beispiel gerade genannt, das als Mehrbürokratie wahrgenommen wurde. Die Kennzeichnungspflicht besteht, aber nicht einheitlich. Wir haben zwei verschiedene Systeme, eins an der Küste und ein anderes System im Binnenbereich. Es macht keinen Sinn, diese zwei Systeme zu behalten, sondern sie müssten zusammengeführt werden. Das gilt grundsätzlich für die rechtlichen Regelungen, die den Wassersport betreffen. Wir haben so viele Regelungen in Deutschland, die zum Teil widersprüchlich zueinander sind. Es wurden unterschiedliche Definitionen festgelegt, die sich teilweise auch widersprechen.

Das Thema Vermietung von Fahrzeugen beispielsweise ist in zwei verschiedenen Verordnungen in Deutschland festgelegt, in der Sportbootvermietungsverordnung Binnen und See, die auch absolut vereinheitlich gehören, weil auch hier Widersprüche auftauchen, die sich gar nicht aus der Fachlichkeit heraus ergeben. Wir wirken seit 2006 mit konkreten Vorschlägen auf das Bundesverkehrsministerium ein, wie diese Harmonisierung stattfinden kann. Stand der Dinge ist, dass das Ministerium seit mittlerweile vier Jahren an einer Zusammenführung von gänzlich unterschiedlichen Verordnungen arbeitet, sich aber weigert, einzelne Verordnungen, wie der gerade genannten Sportbootvermietungsverordnungen, zusammenzuführen und wir daher bis heute keinen Fortschritt diesbezüglich haben. Das hemmt aber auch die Unternehmen, weil die auf keine vernünftige Basis zurückgreifen können. Es gibt Handlungsspielräume der zuständigen Behörden wie ein Bootszugnis auszustellen ist, weil die Lücken, die sich durch zwei nicht einheitliche Verordnungen ergeben, in der Praxis auffällig werden.

Wir sprechen ein klares Bekenntnis für Deregulierung aus, wo sie sinnvoll ist. Wir sprechen uns aber



für die Erfassung der Boote ein, sei es der Nachhaltigkeit geschuldet, um tatsächlich den Abbau veralteter Boote auch voranzubringen, aber auch um das Potenzial statistisch zu erfassen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Professor Haass, bitte.

Prof. Dr. Heiner Haass (Sachverständigenbüro): Ich gehe gerne auf die Frage zum Wassertourismus als urbanes Phänomen ein. Nach unseren Feststellungen ist es so, dass zumindest im Binnenland, aber ich denke auch an der Küste, der wassertouristische Tag so abläuft, dass man tagsüber auf dem Wasser ist und zum frühen Abend hin der Anlegeplatz zum Übernachten gesucht wird. Nach unseren Feststellungen sind Städte besonders beliebt, weil wir dort abends noch etwas unternehmen können, wir können Erledigungen machen, die den Tag über angelaufen sind, bis hin zu eventuell notwendigen Reparaturen am Boot. Daher war es also immer unser Credo zu sagen, wenn entsprechende Infrastrukturen dafür errichtet werden, gehören diese in die Städte und zwar dahin, wo die Touristen auch hinwollen, das heißt, nicht am Stadtrand, nicht im Gewerbehafen, nicht im Industriegebiet, sondern dorthin, wo man auch zu Fuß von der Anlegestelle in die Stadt reingehen kann.

In diesem Zusammenhang ist auch wichtig zu erwähnen, dass von dem Phänomen Wassertourismus aus wirtschaftlicher Sicht die Kommunen nach unseren Beobachtungen mit Abstand die größten Profiteure sind. Sie wissen es nur noch nicht oder sie haben es noch nicht entsprechend umgesetzt. Wenn die Touristen in der dargestellten Form in die Städte kommen und dort die Angebote nutzen, ob im Einzelhandel oder in der Gastronomie, bleibt dabei immer, zumindest über die Gewerbesteuer, auch noch etwas in der Stadtkasse hängen. Die Kommunen sind aus tourismuswirtschaftlicher Sicht die eindeutigen Profiteure. Das bedeutet, dass sie sich stärker in der Entwicklung dieser Angebote engagieren und in entsprechende Angebote investieren sollten.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Das Wort hat Mike Moncsek von der AfD-Fraktion.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Meine erste Frage richtet sich an Frau Pollock und Herrn Professor Dr.

Haass. Frau Pollock, Sie betonten die zentrale Bedeutung der wassertouristischen Angebotsstruktur für den Wirtschaftsfaktor Wassertourismus. Sie haben es kurz untermauert mit dem dynamischen Wachstumsschub unter anderem bei der Vermietung der Bungalowbooten. Herr Professor Haass unterstreicht ebenfalls das Wohnen auf dem Wasser als aktuellen Urlaubstrend. Ich kann das sehr befürworten. Diese Hausboote sind auch in meiner Region, der Lausitz, sehr beliebt. Was sollte politisch getan werden, um diesen Trend oder andere ähnliche neue Geschäftsfelder Rückenwind zu geben?

Meine zweite Frage geht an Herrn Stahlhut vom Bundesverband Wassersportwirtschaft. Sie kritisieren in Ihrer Stellungnahme, dass bei der deutschen Umsetzung des Kleinschifferzeugnisses über das Ziel hinausgeschossen wurde. Können Sie uns bitte erläutern, warum die deutsche Umsetzung des Kleinschifferzeugnisses weder die Sicherheit erhöht noch die EU-Richtlinie äquivalent umsetzt, sondern zu hohen zusätzlichen personellen Belastungen in der Branche führt?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Pollock und Herr Prof. Haass, Sie haben jetzt insgesamt zwei Minuten Zeit und dürfen sich diese zwei Minuten teilen. Bitte schön.

Julia Pollock (WIN): Flöße und Bungalowboote sehen wir tatsächlich als Trend. Allein in unserer Region der Wassertourismusinitiative Nord-Brandenburg sind beispielsweise im Zeitraum zwischen 2014 und 2019 die Anzahl der Vermieter solcher Boote von 7 auf 18 angestiegen. Da ist tatsächlich ein klarer Trend zu erkennen. Das erklärt sich zum einen dadurch, dass es deutlich preisgünstiger ist, diese Boote zu mieten als zu kaufen. Es ist ein Einstiegsmodell. Zum anderen sind solche Boote barrierefrei, also eignen sich besonders gut für Familien mit Kleinkindern, aber auch für Senioren. Das ist ein neues Segment, was enormen Zuspruch findet.

Sie hatten gefragt, wie die Politik diesen positiven Trend weiter befördern kann. Da ist, genauso wie für alle anderen Boote, das Thema Infrastruktur relevant, weil auch Flöße und Bungalowboote die Wasserstraßen und die Schleusen brauchen, um sich fortzubewegen. Das ist hierfür genauso unerlässlich.



Ein zweites Thema, auf das Herr Stahlhut gleich noch weiter eingehen wird, ist auch da das Thema Kleinschifferzeugnis. Wenn die Vercharterer Boote vermieten, hat für die Einweisungsfahrt bislang ein ganz normaler Bootsführerschein ausgereicht, künftig ist ein Kleinschifferzeugnis erforderlich. Das ist eine Hürde und bedeutet, dass die Vercharterer teilweise auf weniger Personal zurückgreifen können, weil es diese Hürde nicht annimmt und das Kleinschifferzeugnis ablegt. Das wäre eine Rahmenbedingung, an der man etwas machen könnte.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank und anderthalb Minuten noch für Herrn Professor Haass.

Prof. Dr. Heiner Haass (Sachverständigenbüro): Zur Frage „Profit im ländlichen Raum“. Wir haben eine Reihe von Vorschlägen entwickelt, die will ich im Einzelnen jetzt aufgrund der Zeit gar nicht vorstellen. Es geht aber grundsätzlich immer darauf hinaus, was ich vorhin schon sagte, Kooperationen zu schaffen zwischen Stadt und ihrem Umland. Da sehe ich die einzige und eine sehr große Chance, dass die Städte nicht ihre Stadtgrenze zumachen und sagen, hier hört für uns der Blickwinkel für den Wassertourismus auf, sondern wirklich mit Partnern im ländlichen Umfeld ganz vielfältige Kooperationen schließen, die sich auf dem Wasser manifestieren und die der Wassertourist außerhalb und auch in der Stadt nutzen kann.

Der zweite Aspekt, Wohnen auf dem Wasser, schwimmende Häuser. Bei Hausbooten ist das kein Problem, die laufen als Fahrzeuge und sind als Sportboote zugelassen. Sie fallen baulich unter die Sportbootrichtlinie der EU, aber bei schwimmenden Gebäuden ist das schwierig. Das sind Gebäude, die in die Landesbauordnungen fallen. Die Landesbauordnungen kennen diesen Typus Bauwerk nicht, sie sind nicht darin enthalten und insofern können die Bauämter keine Prüfungen vornehmen und keine Genehmigung erteilen. Hier sehen wir einen Auftrag an die Politik, Baurecht für schwimmende Gebäude zu schaffen. Wir haben als Verband der Sachverständigen die DIN SPEC 80003 2021 ins Leben gerufen, eine Vornorm, die sich mit Prüfung und technischen Anforderungen von schwimmenden Gebäuden beschäftigt und die könnte die Sache schon etwas erleichtern.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Professor Haass. Herr Stahlhut, bitte sehr.

Karsten Stahlhut (Bundesverband Wassersportwirtschaft): Kleinschifferzeugnis ist ein sehr spannendes Thema. Die Verordnung ist zu Jahresbeginn parallel mit der Verordnung, die die Elektromobilität betrifft, in Kraft getreten. Die Grundlage dafür war die EU-Richtlinie 2017/2397. Deutschland ist als einziges Land übers Ziel hinausgeschossen. Warum?

In der entsprechenden EU-Richtlinie finden Sie schon im ersten Absatz die Gültigkeit für diese Richtlinie. Sie besagt, dass die Richtlinie nicht für Boote unter 20 Metern Anwendung finden soll. Den angesprochenen Personenkreis kann man dem Text entnehmen. In erster Linie sind das Deckmannschaften von Binnenschiffern, die in einer Notfallsituation in der Lage sein sollen, ein größeres Schiff sicher an den nächsten Steg zu bringen. Das ist der Hintergrund dieser Richtlinie.

In Deutschland haben wir jetzt die Situation, dass wahrscheinlich seit 2017 an dieser Verordnung gearbeitet wurde. Dabei hat man sich durch die ganzen Verordnungen gearbeitet und ist auf eine mögliche Regulierungslücke gestoßen, bei der man der Ansicht war, dass man die Sicherheit noch ein bisschen erhöhen könnte. Wir gehen davon aus, dass wir in Deutschland im ersten Jahr wahrscheinlich 20.000 bis 30.000 Kleinschifferzeugnisse ausstellen werden. Der erste Referentenentwurf aus 2020 ging von 500 aus. Da kann man sehen, dass auch die erste Einschätzung des Verkehrsministeriums an der Stelle tatsächlich davon ausging, wir richten das Kleinschifferzeugnis an die Berufsschiffahrt. Mittlerweile hat man das dann aber auf den kompletten Freizeitbereich ausgedehnt. Das bedeutet, jeder Chartereinweiser braucht in Zukunft ein sogenanntes Kleinschifferzeugnis mit einer erhöhten ärztlichen Prüfung alle drei Jahre. All das dafür, dass der Kunde in einem führerscheinfreien Gebiet mit einem Charterschein fahren darf. Das widerspricht sich doch sehr.

Wir können als gesamte Branche keinen Mehrwert erkennen, was das Thema Sicherheit angeht und Sicherheit ist immer unser oberstes Gebot. Wir wollen immer, dass alles sicher ist. Wir machen viele



Vorschläge, wie man die Sicherheit auf dem Wasser verbessern kann. Wir sind überall konstruktiv dabei und wollen helfen, wo wir können mit dem Fachwissen, was wir haben, aber in dieser Verordnung finden wir leider überhaupt gar keinen einzigen Ansatz, der das Ganze auf dem Wasser sicherer macht. Im Gegenteil, es verursacht nur Kosten, es verursacht weiterhin einen noch schärferen Fachkräftemangel in Zukunft, denn es ist ohnehin schon schwer Leute zu finden, die an der Müritz Chartereinweisung machen. Es hat Frustration bei den Unternehmen zur Folge und wahrscheinlich auch in Zukunft auch mangelnde Investitionen. Wenn sich so etwas in der Verordnungslage immer weiterentwickelt, dann überlegt man als Unternehmen irgendwann, ob man darauf noch Bock hat, sich in Deutschland wirklich zu engagieren. Das muss ich klar so sagen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Stahlhut. Letzter Fragesteller ist Thomas Lutze von DIE LINKE.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Meine Frage geht an Herrn Wohnrade zum Thema Wassertourismus und Ostsee. Welche Unterstützung haben Sie und gibt es Konfliktparteien bei dem Thema Einrichtung eines Nationalparks? Es ist hauptsächlich Ländersache. Jetzt haben wir in Schleswig-Holstein mit der CDU-geführten Regierung eine Regierung, die mit dem Thema Wirtschaftlichkeit vertraut sein sollte. Koalitionspartner sind die Grünen, da müsste eine gewisse Priorität beim Umwelt- und Naturschutz liegen. Daher ist es für Ihre Anliegen ein Heimspiel. Deswegen würde mich interessieren, ob es ein offenes Ohr für Ihre Probleme gibt.

Zu den Auswirkungen auf den Tourismus würde mich interessieren, wie viele Unternehmen, wie viele Beschäftigte es betrifft, wenn es zu Einschränkungen kommt. Kann man den Mehraufwand für eine Ausnahmegenehmigung beziffern oder konkreter beschreiben, damit das Thema auch hier im Ausschuss allen klar wird?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank und Herr Wohnrade, bitte sehr.

Manfred Wohnrade (Wassertourismus in Schleswig-Holstein): Vor der Insel Fehmarn wurden di-

verse Gebiete als FFH-Gebiete ausgewiesen, die zuvor Fanggebiete waren. Dort gibt es keinen Hochseeangelsport mehr. Dadurch wurden ungefähr 15 Familienbetriebe ausgelöscht. Das erklärt auch die Sensibilität vor Ort. Die Fischerei hat große Einschränkungen hinnehmen müssen, der Fischbestand hat sich erholt und die Menschen verstehen nicht, dass man jetzt einen Nationalpark einrichten möchte. Niemand hat etwas gegen den Naturschutz und allen ist bewusst, dass man etwas tun muss. Die Betriebe sind auch bereit dazu, aber sie befürchten auch, dass man für vieles dann auch Ausnahmeregelungen brauchen wird, die mit viel Bürokratie verbunden sind.

Im Moment ist es so, dass viele Betriebe fürchten, dass es nicht mehr darum geht, ob es einen Nationalpark gibt, sondern nur noch um das Wie und das ist etwas, bei dem man hellhörig wird. Da werden Verbände und Betriebe hellhörig und noch einmal gesagt, ein Segler, ein Motorbootfahrer, ein Surfer, ein Kiter braucht bestenfalls eine Schulung. Es geht es immer darum, wo darf ich fahren, wo darf ich meinen Sport ausüben und ich kenne keinen Segler, der bewusst in irgendwelche Zonen fährt, wo er nicht reingehört. Es sind auch jetzt schon entsprechende Scheine zu machen.

Wir sind nicht gegen den Schutz der Ostsee, aber unter Einbeziehung der Anrainerstaaten, die hat man offensichtlich noch gar nicht angehört. Mit der Einrichtung eines Nationalparks im Alleingang löst man die Probleme nicht.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank, liebe Damen und Herren Sachverständige für Ihre Ausführungen. Wir sind am Ende unserer öffentlichen Anhörung. Wir haben wieder einmal viel gelernt, viel gehört und vor allen Dingen auch eine Menge Arbeitsaufträge von Ihnen erhalten. Ganz herzlichen Dank dafür. Alles Gute für Sie.

Schluss der Sitzung: 16:35 Uhr

Jana Schimke, MdB
Vorsitzende



Verweis auf Stellungnahmen der Sachverständigen im Anlagenkonvolut

Prof. Dr. Heiner Haass

A-Drs. 20(20)103

Frauke de Vere Bennett

A-Drs. 20(20)104

Norbert Kunz

A-Drs. 20(20)105

Julia Pollock

A-Drs. 20(20)106

Karsten Stahlhut

A-Drs. 20(20)107

Manfred Wohnrade

A-Drs. 20(20)108

Harald Kuhnle

A-Drs. 20(20)109

Dr. Steffen Häbich

A-Drs. 20(20)110