



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland



Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)
Scharnhorststraße 34-37
10115 Berlin
Tel.: 030 / 186 15 – 6141
Fax: 030 / 186 15 – 5208
E-Mail: info@bmwi.bund.de
www.bmwi.de

Auftragnehmer

Bietergemeinschaft bestehend aus:

- Deutscher Tourismusverband e.V.
- DIW Econ GmbH
- dwif-Consulting GmbH
- KULTUREXPERTEN Dr. Scheytt GmbH
- mediamare consulting Peter Dörnfeld
- Sandstein Kommunikation GmbH

Projektkoordination

Deutscher Tourismusverband e.V.
Schillstraße 9
10785 Berlin
Tel.: 030 / 856 215 – 0
Fax: 030 / 856 215 – 119
E-Mail: kontakt@deutschertourismusverband.de
www.deutschertourismusverband.de

Inhaltliche Bearbeitung

mediamare consulting Peter Dörnfeld
Karl-Marx-Straße 14
15745 Wildau
www.mediamaare.de

ProjektmitarbeiterInnen

Peter Dörnfeld, Doreen Zelmer, Virginia Boye, Saskia Rösch, André Selinger

Texte, Karten, Fotos

mediamare consulting

Gestaltung und Produktion

PRpetuum GmbH, München

Stand

Dezember 2016

Druck

Druck- und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG,
Frankfurt

Bildnachweis

© Alexander Weickart – panthermedia (Titel), © Sandra Ludewig (S. 3), GgWink – iStock (S. 4/5), © Martin Meese – panthermedia (S. 6), ArTo – Fotolia (S. 9), © Ralf Gosch – panthermedia (S. 13), © Ralf Gosch – panthermedia (S. 16), © Christer Neimöck – panthermedia (S. 26), DaveLongMedia – iStock (S. 28), DieterMeyrl – iStock (S. 31), TELCOM-PHOTOGRAPHY – Fotolia (S. 36), tekinturkdogan – iStock (S. 38), rudi1976 – Fotolia (S. 56), corepics – Fotolia (S. 86)

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Nicht zulässig ist die Verteilung auf Wahlveranstaltungen und an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben von Informationen oder Werbemitteln.



Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ist mit dem audit berufundfamilie® für seine familienfreundliche Personalpolitik ausgezeichnet worden. Das Zertifikat wird von der berufundfamilie gGmbH, einer Initiative der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung, verliehen.



Diese und weitere Broschüren erhalten Sie bei:
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Referat Öffentlichkeitsarbeit
E-Mail: publikationen@bundesregierung.de
www.bmwi.de

Zentraler Bestellservice:
Telefon: 030 182722721
Bestellfax: 030 18102722721

Inhalt

Vorwort	3
1 Summary	4
2 Ausgangssituation	6
2.1 Ziele und Aufbau des Berichts	7
2.2 Projektorganisation	7
3 Untersuchungsrahmen	9
3.1 Bundeswasserstraßen	10
3.2 Wassertourismus	12
4 Methodische Vorgehensweise	13
5 Ist-Situation des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen	16
5.1 Segeln und Motorbootfahren	17
5.2 Charterboottourismus	21
5.2.1 Charterboottourismus: Motor- und Segelyachten, Hausboote	21
5.2.2 Charterboottourismus: Flöße	22
5.3 Muskelbetriebenes Wasserwandern	25
5.3.1 Kanu-Wasserwandern	25
5.3.2 Wanderrudern	25
5.4 Funsportarten (Windsurfen, Wasserski, Wakeboard)	28
5.5 Angeln	30
5.6 Sonstige Wassersportarten	33
5.6.1 Stand Up Paddling	33
5.6.2 Tauchen	33
5.7 Personenschiffahrt	34
5.7.1 Tagesausflugsschiffahrt	34
5.7.2 Fahrgastkabinenschiffahrt	36
6 Nachfragepotenziale des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen	38
6.1 Segeln und Motorbootfahren	41
6.2 Charterboottourismus	44
6.3 Muskelbetriebenes Wasserwandern	46
6.4 Funsportarten (Wasserski, Wakeboard)	48
6.5 Angeln	50
6.6 Sonstige Wassersportarten	50
6.7 Personenschiffahrt	52
6.7.1 Tagesausflugsschiffahrt	52
6.7.2 Fahrgastkabinenschiffahrt	54

7	Wirtschaftsfaktor Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen	56
7.1	Ausgaben der Wassertouristen	57
7.1.1	Segeln und Motorbootfahren	58
7.1.2	Charterboottourismus	58
7.1.3	Muskelbetriebenes Wasserwandern	59
7.1.4	Funsportarten (Wasserski, Wakeboarden)	60
7.1.5	Angeln	60
7.1.6	Sonstige Wassersportarten	61
7.1.7	Personenschiffahrt	61
7.2	Bruttoumsätze durch den Wassertourismus	62
7.2.1	Segeln und Motorbootfahren	62
7.2.2	Charterboottourismus	62
7.2.3	Muskelbetriebenes Wasserwandern	63
7.2.4	Wasserski	64
7.2.5	Angeln	64
7.2.6	Personenschiffahrt	64
7.3	Ermittlung der jährlichen Nettoumsätze	65
7.4	Ermittlung der jährlichen Einkommenswirkungen 1. Umsatzstufe	66
7.5	Ermittlung der jährlichen Einkommenswirkungen 2. Umsatzstufe	66
7.6	Beschäftigungsäquivalente	66
8	Fazit	67
9	Literaturverzeichnis	68
10	Anhang	71
10.1	Verzeichnis der Abkürzungen	71
10.2	Abbildungsverzeichnis	72
10.3	Kontaktliste Fachbeirat	73
10.4	Gewässerbeschreibungen	74
10.5	Analyse der Gewässer	86

Vorwort

Tourismus in Deutschland: das ist eine Erfolgsgeschichte. Bereits zum siebten Mal in Folge waren auch im Jahr 2016 Zuwächse aus dem In- und Ausland zu verzeichnen. In einigen Regionen Deutschlands ziehen besonders die Wasserlandschaften zahlreiche Touristen in ihren Bann. Das gilt etwa für die Gewässer Mecklenburg-Vorpommerns ebenso wie für die vielen Brandenburger Flüsse und Seen, die zu Europas größtem zusammenhängenden Wassersportrevier gehören. Gerade in diesen beiden neuen Bundesländern sind Wassertourismus und Wassersport tragende Säulen der wirtschaftlichen Entwicklung, die Einkommen und Beschäftigung sichern. Hier wie auch in einigen anderen Regionen Deutschlands wurde in den vergangenen Jahren erheblich in die wassertouristische Infrastruktur investiert.

Es gilt, die Potenziale des Wassertourismus möglichst weitgehend auszuschöpfen, damit die Investitionen Früchte tragen und die Gastronomie floriert. Auch die Bundeswasserstraßen müssen durchgängig schiffbar sein, wenn sie touristisch attraktiv sein sollen. Grundvoraussetzung hierfür ist der dauerhafte Erhalt eines gut ausgebauten Netzes touristisch bedeutsamer Bundeswasserstraßen. Auf diesen Zusammenhang muss bei allen Entscheidungen im Rahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Bundesinitiative „Blaues Band Deutschland“ geachtet werden.

Die Reformpläne haben mich dazu veranlasst, die mit unserem Projekt zum Kulturtourismus in ländlichen Räumen beauftragte Arbeitsgemeinschaft um den Deutschen Tourismusverband im Rahmen eines Sondermoduls auch die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus untersuchen zu lassen. Entstanden ist ein Kompendium, das vor allem spezifische wassertouristische Nutzungsmöglichkeiten, deren gegenwärtige Nutzungsintensität, Nutzungs-



potenziale und regionalwirtschaftliche Bedeutung für jede Bundeswasserstraße aufzeigt. Diese Erkenntnisse sollen helfen, sowohl bei der Reform der Bundeswasserstraßen als auch bei der Renaturierungsinitiative die richtigen Weichenstellungen vorzunehmen.

Ihre

Iris Gleicke, MdB

Parlamentarische Staatssekretärin bei der
Bundesministerin für Wirtschaft und Energie
Tourismusbeauftragte der Bundesregierung

1 Summary

Die vorliegende Untersuchung betrachtet die Situation des Wassertourismus auf deutschen Bundeswasserstraßen (Binnen) anhand verfügbarer Daten. Neben der Betrachtung des Wirtschaftsfaktors Wassertourismus liegt der Fokus der Untersuchung auf den Nachfragepotenzialen des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen. Dafür werden vorhandene Konzepte, Studien und Untersuchungen einzelner Regionen und Bundesländer analysiert und ausgewertet. Ein Fachbeirat, bestehend aus Vertretern der Spitzenverbände des Wassersports und der Wassersportwirtschaft, begleitete und unterstützte im Rahmen von Expertenaustausch und Werkstattgesprächen diese Untersuchung. Neben der Beschreibung der aktuellen Situation werden revierbezogene wassertouristische Nachfragepotenziale mittels kartographischer Darstellung hervorgehoben. Die untersuchten wassertouristischen Segmente sind Motorbootfahren, Segeln, Charterboot-tourismus, muskelbetriebenes Wasserwandern, Funsportarten wie Windsurfen, Wakeboard und Wasserski, Angeln sowie sonstige Wassersportarten wie Stand Up Paddling (SUP) und Tauchen.

Ergebnisse im Überblick

- Der Wassertourismus ist auf den Bundeswasserstraßen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor: Aus der touristischen Nachfrage werden rund **4,215 Mrd. Euro Bruttoumsatz generiert**. Die daraus **induzierten Einkommenseffekte im Rahmen der 1. und 2. Umsatzstufe belaufen sich auf rund 1,844 Mrd. Euro**. Daraus ergibt sich ein **Einkommensäquivalent von 66.519 Personen, die ihren Lebensunterhalt durch den Wassertourismus an Bundeswasserstraßen bestreiten können**.
- Deutschland hat sich international als bedeutende Wassertourismusdestination etabliert. Voraussetzung ist vor allem das weit **verzweigte Wasserstraßennetz** für die Sportboot- und Freizeitschiffahrt. Die Bundeswasserstraßen dienen dabei in zunehmendem Maße der Erholung an und auf dem Wasser: Mit dem Bund als Eigentümer gehören zu den Bundeswasserstraßen rund **7.300 km Binnenwasserstraßen – davon rund 4.500 Haupt- und rund 2.800 Nebenwasserstraßen –** und 23.000 km² Seewasserstraßen. Besonders verzweigt zeigt sich das Netz an Bundeswasserstraßen im Norden/ Nordosten Deutschlands. Die sogenannten Nebenwasserstraßen, welche für die Berufsschiffahrt nur eine geringe Rolle spielen, stellen für den **Wassertourismus eine existenzielle Infrastruktur** dar.



- Für die Segmente Segeln und Motorbootfahren, Charterboottourismus, muskelbetriebenes Wasserwandern, Funsportarten wie Wasserski und Wakeboard, Angeln sowie der Fahrgastschifffahrt ist die **wassertouristische Ist-Situation** auf Bundeswasserstraßen in Deutschland herausgearbeitet worden: Eine starke wassertouristische Ausprägung zeigen aktuell die Gewässer *Aller*¹, *Dahme-Wasserstraße*, *Donau*, *Eder-Talsperre*, *Elbe*, *Ems-Jade-Kanal*, *Lahn*, *Main*, *Main-Donau-Kanal*, *Mosel*, *Müritz-Elde-Wasserstraße*, *Müritz-Havel-Wasserstraße*, *Neckar*, *Rhein*, *Obere Havel-Wasserstraße*, *Trave* und *Untere Havel-Wasserstraße*.
- **Starke Nachfragepotenziale** werden vor allem für die Gewässer *Aller*, *Dahme-Wasserstraße*, *Donau*, *Eder-Talsperre*, *Elbe*, *Ems-Jade-Kanal*, *Finowkanal*, *Müritz-Elde-Wasserstraße*, *Rhein*, *Rüdersdorfer Gewässer*, *Obere Havel-Wasserstraße*, *Peene*, *Saale-Leipzig-Kanal*, *Spree-Oder-Wasserstraße*, *Trave* und *Untere Havel-Wasserstraße* beschrieben.



1 Kursivschrift der Gewässer im weiteren Verlauf als Kennzeichnung von Nebenwasserstraßen verwendet.

2 Ausgangssituation



Wassersport und Wassertourismus sind auf stetigem Wachstumskurs in Deutschland und im europäischen Raum. Dabei verfügt Deutschland über die größten zusammenhängenden Gewässerstrukturen in Europa und hat sich sowohl bei in- als auch ausländischen Touristen als wichtige wassertouristische Destination etabliert. Laut einer bundesweiten Studie sind etwa 2 Mio. Bundesbürger in Wassersportvereinen organisiert und rund 20 Mio. Menschen, rund ein Viertel der Bevölkerung, verbringen ihren Urlaub oder ihre Freizeit an und auf dem Wasser (BMWi, 2012, S. 6, 16 f).

Als Bestandteil des Wassertourismus sind besonders die Sportboot- und Freizeitschiffahrt auf ein intaktes Wasserstraßennetz angewiesen. Damit sind insbesondere die Wasserqualität, die Durchgängigkeit von Wasserstraßen, die Verbindungen zwischen Revieren sowie die Verfügbarkeit von wassertouristischer Infrastruktur gemeint. Die Bundeswasserstraßen erfüllen diesen Zweck und stellen auch die Verbindung zu den Landes- sowie den europäischen Wasserstraßen her. Neben vielen wichtigen Funktionen bezüglich des Wasserhaushalts (z. B. Wasserversorgung, Hochwasserschutz, Entwässerung, industrielle Zwecke) dienen die Bundeswasserstraßen in zunehmendem Maße der Erholung an und auf dem Wasser. Einige Bundeswasserstraßen unterliegen kaum oder gar nicht mehr der Nutzung durch die Berufsschiffahrt, stellen jedoch im Gegensatz dazu für den prosperierenden Wassertourismus vielerorts eine existenzielle Infrastruktur dar.

Im Jahr 2011 stellte das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vor. Darin enthalten war eine Neubewertung der Bundeswasserstraßen. Diese wurden demnach in Haupt- und Nebenwasserstraßen differenziert: Die Hauptwasserstraßen, mit einer Länge von ca. 4.500 km, dienen vor allem der Berufsschiffahrt. Die Nebenwasserstraßen werden vor allem von der Freizeitschiffahrt genutzt und sind ca. 2.800 km lang (siehe Abbildung 1).

Die Klassifizierung in Haupt- und Nebenwasserstraßen soll demnach maßgeblich Umfang und Intensität der Bewirtschaftung der jeweiligen Wasserstraße bestimmen. Knackpunkt dabei ist, dass diese lediglich hinsichtlich ihrer Verkehrsfunktion für den Güterverkehr, nicht jedoch hinsichtlich ihrer Freizeitnutzung erfolgte. Letztere hat jedoch

eine durchaus hohe wirtschaftliche Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft.

Bundesweite Untersuchungen zur ökonomischen Bedeutung des Wassertourismus, einschließlich der aktuellen Situation und Entwicklungspotenziale, fehlen bisher gänzlich. In den letzten Jahren sind einige regionale wie auch überregionale Wassertourismuskonzepte erarbeitet worden, die jedoch verschiedene Ziele verfolgten, unterschiedliche Detailtiefen aufweisen und nicht auf Bundesebene übertragbar sind.

2.1 Ziele und Aufbau des Berichts

Ziele des vorliegenden Berichts sind die Erfassung und die Bewertung der wirtschaftlichen Bedeutung des Wassertourismus und dessen Potenziale auf Bundeswasserstraßen (Binnen) in Deutschland. Unter Potenzialen wird hier zum einen die Quantifizierung des Wirtschaftsfaktors Wassertourismus, zum anderen die Herausarbeitung der revierbezogenen touristischen Nachfragepotenziale verstanden.

Im Folgenden wird zunächst die Vorgehensweise dargestellt. Dabei werden insbesondere der wesentliche Untersuchungsrahmen sowie die Methodik erläutert. Im nächsten Schritt wird die aktuelle Ist-Situation anhand der Nachfrage der jeweiligen wassertouristischen Segmente analysiert und beschrieben. Darauf aufbauend wird der Wirtschaftsfaktor Wassertourismus durch seine im Inland ausgelösten Einkommens- und Beschäftigungseffekte erörtert. Abschließend werden die revierbezogenen Nachfragepotenziale quantifiziert.

2.2 Projektorganisation

Das BMWi hat das Projekt unter dem Arbeitstitel „Tourismus: Das Potenzial von Kultur als Impulsgeber in ländlichen Räumen heben“ ausgeschrieben. Dieses wird innerhalb der Bietergemeinschaft (bestehend aus: Deutscher Tourismusverband e.V., DIW Econ GmbH, dwif-Consulting GmbH, KULTUREXPERTEN Dr. Scheytt GmbH, mediamare consulting Peter Dörnfeld, Sandstein Kommunikation GmbH) unter der Federführung des Deutschen Tourismusverbands e.V. (DTV) erarbeitet.

Im Rahmen dieses Projekts sollen im Sondermodul Was-

sertourismus die Potenziale des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen herausgearbeitet werden. Die inhaltliche Bearbeitung erfolgte durch das Beraterteam von media-mare consulting. Die Projektlaufzeit für das Sondermodul erstreckte sich von Oktober 2015 bis Oktober 2016.

Unterstützt wurde die Bearbeitung des Sondermoduls durch einen Fachbeirat bestehend aus Vertretern der Spitzenverbände des Wassersports und der Wassersportwirtschaft (alphabetische Reihenfolge)²:

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), Sportschifffahrt
- Bundesverband Kanu e.V. (BVK)
- Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BVWW)
- Deutscher Angelfischerverband e.V. (DAFV)
- Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV)
- Deutscher Kanu-Verband e.V. (DKV)
- Deutscher Motoryachtverband e.V. (DMYV)
- Deutscher Olympischer Sportbund e.V. (DOSB)
- Deutscher Ruderverband e.V. (DRV)

- Deutscher Segler-Verband e.V. (DSV)
- Deutscher Wasserski- & Wakeboardverband e.V. (DWWV)
- Verband Deutscher Sporttaucher e.V. (VDST)
- Verband Deutscher Wassersport Schulen (VDWS)
- Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM)

Der Beirat trat während des Projektzeitraums zweimal zusammen. Insbesondere wurden Experteneinschätzungen eingeholt sowie die für die Berechnung notwendigen Daten und Informationen ausgetauscht.

² Die Kontaktdaten und Ansprechpartner befinden sich im Anhang unter 10.3.

3 Untersuchungsrahmen



Wassertourismus findet in den unterschiedlichsten Ausprägungen an und auf deutschen Gewässern statt. Ausgangspunkt für die Ermittlung der wassertouristischen Nachfrage und der Potenziale ist zunächst die klare Abgrenzung des räumlichen und thematischen Untersuchungsrahmens.

3.1 Bundeswasserstraßen

Deutschland durchzieht ein enges Netz an Wasserstraßen, die sich administrativ aufgrund ihrer Zuständigkeiten (Bund, Land, privat etc.) unterscheiden. Der Bund ist Eigentümer der Bundeswasserstraßen, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die zuständige Behörde. Zum Ressort des BMVI gehört die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV): Sie gliedert sich in die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit Sitz in Bonn und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter sowie die Wasserstraßen-Neubauämter in den Regionen. Sie ist zuständig für den Erhalt und den Ausbau der Bundeswasserstraßen, darunter zahlreiche Schleusenanlagen, Wehranlagen, Düker sowie Schiffshebewerke und Talsperren (WSV, 2016).

Zu den Bundeswasserstraßen gehören rund 7.300 km Binnenwasserstraßen – differenziert in Hauptwasserstraßen (ca. 4.500 km lang) und Nebenwasserstraßen³ (ca. 2.800 km lang) sowie 23.000 km² Seewasserstraßen. Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sind die Binnenwasserstraßen.

Die Bundeswasserstraßen werden in Nord-Süd-Richtung überwiegend von den schiffbaren und vorwiegend güterverkehrlich genutzten Hauptwasserstraßen Rhein, Donau, Weser und Elbe mit ihren jeweiligen Nebenflüssen und Seenlandschaften dominiert. Ein weit verzweigtes Kanalnetz verbindet die meisten dieser Flüsse in Ost-West-Richtung mit Schwerpunkten in den Neuen Bundesländern (Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin), wo der Großteil der als Nebenwasserstraßen klassifizierten Wasserstraßen zu finden sind (siehe Abbildung 1). Zu nennen sind hier vor allem die weit verzweigten und gut vernetzten Gewässer der Mecklenburgischen Seenplatte (*Müritz-Havel-Wasserstraße*, *Müritz-Elde-Wasserstraße*) sowie deren Zuläufe *Warnow*, *Obere Havel-Wasserstraße*, *Untere Havel-Wasserstraße*).

Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und das Blaue Band

Die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen ist eine von mehreren geplanten Umsetzungsmaßnahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung von 2011: Die „Kategorisierung der Wasserstraßen nach ihrer Transportfunktion als zusätzliches strategisches Element zum effektiven Einsatz der knappen Ressourcen“ (WSV, o.J., S. 6) bestimmt u.a. den Grad der Unterhaltung. Demnach werden die zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen vor allem für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur des Hauptwasserstraßennetzes verwendet.

Hingegen wird der Zustand vieler wasserbaulicher Anlagen (Schleusen, Wehre, Schiffshebewerke und Brücken) an Nebenwasserstraßen teilweise als unzureichend eingeschätzt. Die Substanz einiger Anlagen ist in manchen Fällen dringend sanierungsbedürftig. Der hohe Investitionsbedarf wird die derzeit verfügbaren Ressourcen in den nächsten Jahren übersteigen (Bundestagsdrucksache 18/7779, 2016).

Laut BMVI wird die WSV die wasserbauliche Infrastruktur an den Nebenwasserstraßen im bisherigen Umfang nicht erhalten können. Um jedoch Schnittstellen und Synergien hinsichtlich der touristischen Belange von Freizeit und Erholung zu berücksichtigen, könnte das „Blaue Band“ eine Plattform bieten: Im Koalitionsvertrag von 2013 haben sich die Regierungsparteien darauf verständigt, ein Bundesprogramm zur Förderung der Renaturierung von Fließgewässern und Auen zu etablieren. Dieses wird gemeinsam vom BMVI und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) entwickelt. Die Renaturierungsmaßnahmen der Fließgewässer sollen sowohl zur Verbesserung der Gewässerökologie als auch zur Erhöhung des Freizeit- und Erholungswerts beitragen (BMVI und BMUB, 2015).

Dabei sollte beachtet werden, dass ökologische und wassertouristische Interessen miteinander in Einklang gebracht werden. Der Erhalt und naturverträgliche Ausbau der Bundeswasserstraßen ist für einen erfolgreichen Wassertourismus ebenso Grundvoraussetzung wie eine attraktive naturnahe Landschaft. Von einem Rückbau verbauter

3 Kursivschrift der Gewässer im weiteren Verlauf als Kennzeichnung von Nebenwasserstraßen verwendet. Die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist noch nicht final abgeschlossen. Die hier verwendete Kategorisierung folgt der Präsentation von Detlef Aster, Das „Blaue Band“ als Chance für die Bundeswasserstraßen; auf der Statuskonferenz des Bundesprogramms am 08.12.2015 in Bonn.

Abb. 1: Netz der Bundeswasserstraßen (Hauptwasserstraßen blau, Nebenwasserstraßen orange hervorgehoben, eigene Darstellung, BMWi, 2014)



Gewässerstrecken und der Umgestaltung von Wehren und anderen Wasserbauten für eine bessere Passierbarkeit profitieren im und am Wasser lebende Tiere sowie Wassersportler gleichermaßen. Sportverbände und organisierte Wassersportler sind für die Umweltprobleme überdurchschnittlich sensibilisiert und motiviert. Gemeinsam mit den Naturschutzverbänden sollte an einer nachhaltigen Lösung für die deutsche Gewässerlandschaft gearbeitet werden.

3.2 Wassertourismus

Die bisher geläufigste Definition des Begriffs Wassertourismus soll auch im Folgenden verwendet werden: Wassertourismus bezeichnet „alle Tourismusangebote [...], in denen das offene Meer, Küstengewässer, Seen, Flüsse und Kanäle die natürliche Grundvoraussetzung für Tourismusaktivitäten darstellen“ (BTE, dwif, 2003, S. 6).

Gegenstand der Untersuchung ist zum einen der Wassertourismus im engeren Sinne – dieser bezeichnet „alle Aktivitäten [...] bei welchen der Aufenthalt im oder auf dem Wasser Hauptmotiv von Tagesausflügen oder Übernachtungsreisen ist“ (BTE, dwif, 2003, S. 6 f). Zum anderen bezeichnet Wassertourismus die Fahrgastschiffahrt: Diese wird in Tagesausflugsschiffahrt (Ausflugsdampfer, Stadtrundfahrten etc.) und Fahrgastkabinenschiffahrt (Flusskreuzschiffahrt, d.h. Flussfahrten über mehrere Tage mit Übernachtungsmög-

lichkeit auf dem Schiff) unterschieden, zumindest wo dies anhand der verfügbaren Daten möglich ist.

Wassersport als Teil des Wassertourismus

Die Grundlagenuntersuchung Wassertourismus von 2003 schlägt als Abgrenzungskriterium des Wassersports vom Wassertourismus eine Messung der Regelmäßigkeit vor, mit der die jeweilige Aktivität betrieben wird, sowie deren Verortung und touristische Motivation. Wassersport wird in organisierter Form (Vereine) und nicht organisierter Form (allein oder in Gruppen) betrieben (BTE, dwif, 2003, S. 7).

Für eine Betrachtung der Potenziale des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen spielt eine Abgrenzung zwischen Wassersport und Wassertourismus eine untergeordnete Rolle. Wassersportler geben ggf. weniger Geld für touristische Dienstleistungen wie Übernachtung und Gastronomie aus. Vereine und organisierte Sportler haben jedoch Multiplikator-Effekte für die Wassertourismusbranche. Deshalb werden hier alle Aktivitäten des Wassertourismus im engeren Sinne, organisierter Wassersport und nicht organisierter Wassersport im Sinne einer Freizeitbeschäftigung einschließlich des Tagestourismus sowie die Fahrgastschiffahrt betrachtet.

Zur besseren Lesbarkeit wird nachfolgend die Terminologie Wassertourismus verwendet. Bei spezifischen Aussagen zum Wassersport weisen wir ausdrücklich darauf hin.

Abb. 2: Untersuchungsrahmen Wassertourismus (angelehnt an Wassertourismusdefinition von BTE, dwif, 2003; mediamare consulting 2016)



4 Methodische Vorgehensweise



Der Kern der Untersuchung ist die Analyse und Auswertung von Sekundärliteratur, aus der sich der aktuelle Wissensstand erschließt. Folgende Quellen wurden gesichtet und herangezogen:

- Regionale Studien und landesweite Entwicklungskonzepte
- Allgemeintouristische Publikationen
- Daten des Statistischen Bundesamts, der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sowie der Wassersportwirtschaft und der Wassersportspitzenverbände
- Verkehrspolitische Gutachten
- Revierbeschreibungen

Um sich den revierbezogenen wassertouristischen Nachfragepotenzialen auf Bundeswasserstraßen zu nähern, werden im ersten Schritt die Gewässereignung und die wassertouristische Ist-Situation der einzelnen Wassertourismussegmente auf den insgesamt 53 Flüssen und Seen⁴ untersucht, bewertet und anschließend kartographisch dargestellt.

Grundlagen dafür sind vor allem segmentbezogene Daten der Wassersportverbände und Institutionen, wie z.B. Deutscher Kanu Verband e.V. oder Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. Bei einigen Segmenten erfolgt dazu eine stichprobenartige Erhebung (die Methodik wird jeweils genauer erläutert). Weiterhin werden die umfangreichen Daten, die im Zuge der Bearbeitung zur „Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzung zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur“ erhoben wurden (BMVBS, 2011, Anlage 1), genutzt. Für alle Bundeswasserstraßen wurden folgende Indikatoren betrachtet:

- Anzahl der geschleusten Sportboote (Schleusenstatistik)
- Grad der Freizeitnutzung anhand der Zahl vorhandener Anlagen (Häfen, Anleger) mit der jeweiligen Zahl der Liegeplätze
- Grad der Freizeitnutzung anhand der Anzahl vertraglich geregelter Nutzungen auf Bundesliegenschaften durch Wassersportvereine, Campingplätze etc.
- Anzahl der Charterboote über Bootszeugnisse
- Anbieterdichte für Charterboote
- Anbieterdichte für Kanuverleih
- Anzahl ansässiger Fahrgastschiffe und Fahrgastkabinenschiffe pro Wasserstraße
- Anzahl geschleuster Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffe (Schleusenstatistik)

Im nächsten Schritt kann die revierspezifische Bewertung der Potenziale auf Bundeswasserstraßen⁵ für die einzelnen Wassertourismussegmente erfolgen. Das Nutzungspotenzial ergibt sich aus der Differenz der ermittelten Ist-Situation und der Eignung der Gewässer für spezifische Wassertourismussegmente. Bei hoher Eignung und geringem aktuellen Umfang ist das Potenzial groß. Beispielsweise im Segment Angeln ergibt die Differenz von Eignung und Ist-Situation das jeweilige Nutzungspotenzial (d.h. wenn bei guter Eignung nur wenige Vereine ansässig sind, ist das Potenzial größer als auf Flüssen mit geringer Eignung und hoher Vereinsdichte). Die revierspezifischen Potenziale auf Bundeswasserstraßen werden ebenfalls nach Segmenten ausgewertet und kartographisch dargestellt.

Abschließend wird der Wirtschaftsfaktor Wassertourismus quantifiziert. Wassertourismus als Teil des Tourismus ist nachfrageseitig definiert und ist keinem eigenständigen Wirtschaftszweig zuzuschreiben. Die Einteilung der verschiedenen Wirtschaftszweige ist jedoch angebotsseitig

⁴ Die Tabellen im Anhang 10.4 dienen der besseren Übersicht und Vergleichbarkeit der jeweiligen Segmente beziehungsweise Gewässer untereinander.

⁵ Analysen der Gewässer sind Anhang 10.5 zu entnehmen.



definiert und orientiert sich daran, was diese hauptsächlich herstellen bzw. anbieten. Die amtlichen Statistiken orientieren sich meist an den verschiedenen Wirtschaftszweigen, wie z. B. Beherbergung, Gastronomie, Personenbeförderung.

Um sich der wirtschaftlichen Bedeutung des Wassertourismus und im Speziellen der Wassertourismussegmente auf Bundeswasserstraßen zu nähern, werden aus den vorliegenden Quellen Daten zu Häufigkeit von Aktivitäten, Dauer, Ausgabeverhalten, Investitionen und weitere wirtschaftliche Kennzahlen der Wassertouristen extrahiert. Daraus lassen sich wassertourismusgenerierte Einkommens- und Beschäftigungseffekte ableiten, die eine Aussage zum volkswirtschaftlichen Stellenwert des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen erlauben.

Grenzen der Untersuchung

Aufgrund des begrenzten Untersuchungsrahmens waren keine Primärerhebungen auf Bundesebene möglich. Während der Untersuchung stellte sich heraus, dass die Datengrundlage zum Wassertourismus und dessen wirtschaftlicher Bedeutung an Bundeswasserstraßen starke Lücken

aufweist. Zwar existieren Wassertourismuskonzepte, Studien zur Entwicklung des Wassertourismus und Untersuchungen zu dessen Wirtschaftlichkeit auf lokaler, regionaler und sogar Bundeslandebene; miteinander verknüpft werden können diese jedoch selten. Gründe dafür sind unterschiedliche methodische Ansätze sowie unterschiedliche Zielvorgaben. Diese teils unbefriedigende Datengrundlage wird bereits in anderen Studien und Untersuchungen aufgezeigt und kann vom Fachbeirat bestätigt werden.

Die verwendeten Daten beschreiben somit die Situation im Erscheinungsjahr der vorliegenden Studie und Trends. Wenn möglich, werden die Daten auf die aktuelle Situation übertragen (Inflation, Teuerung, Trends etc.). Wo das nicht möglich ist, werden die Originalzahlen verwendet und stellen somit eine konservative Betrachtung dar. Können aufgrund von lückenhaftem Datenmaterial keine eindeutigen Zahlen oder Informationen erhoben werden, erfolgt eine Quantifizierung durch entsprechende Annahmen. Diese erfolgen in Abstimmung mit dem Fachbeirat.

5 Ist-Situation des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen



Die Untersuchung der wassertouristischen Ist-Situation auf Bundeswasserstraßen erfolgt für die in Kapitel 3.2 definierten Wassertourismussegmente: Segeln, Motorbootfahren, Charterboottourismus, Muskelbetriebener Wassersport, Funsportarten, Angeln, sonstige Wassersportarten sowie Fahrgast- und Fahrgastkabinenschiffahrt.

Folgende Aspekte werden für jedes Segment dargestellt: Definition und Eingrenzung der Wassersportart, Nutzeranzahl und Dauer der wassertouristischen Aktivität, Bedeutung für den Wassertourismus sowie vorhandene Datengrundlagen. Eine wasserstraßengenaue kartographische Darstellung sowie eine Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse unter Einbezug der revierspezifischen Bewertung verdeutlichen abschließend die Ist-Situation des jeweiligen Segments.

5.1 Segeln und Motorbootfahren

EXKURS Segeln und Motorbootfahren

Obwohl zwischen den einzelnen Bootstypen teils große (technische) Unterschiede liegen, werden Motor- und Segelyachten, Motorsegler sowie offene Sportboote im Folgenden unter dem Begriff Segel- und Motorboote zusammengefasst. Sie stellen bezüglich der Infrastruktur ähnliche Ansprüche an Sportboothäfen und Anleger. Alle Wasserstraßen und Seen werden genutzt, wo ein Befahren aus naturschutz- oder wasserrechtlichen Gründen nicht untersagt ist. Natürlich bevorzugen Segler offene, weite Wasserflächen zum Segeln. Kanäle und enge Flussläufe sind dagegen eher für motorisierte Boote geeignet.

Angenommen wird, dass sich die Gesamtanzahl der Segler und Motorbootfahrer auf deutschen Gewässern aus Eignern und Charterern zusammensetzt. Im folgenden Kapitel (5.2) wird auf das Chartern von Booten im Speziellen eingegangen.

Touristische Nachfrage

Laut Forschungsbericht „Strukturen im Bootsmarkt“ (Mell, 2008) wird die Zahl an Motor- oder Segelbooteignern in Deutschland auf knapp über 500.000 geschätzt. Dar-

aus ergibt sich ein Bestand von etwa 200.000 Segel- und 300.000 Motorbooten (Mell, 2008, S. 34). Die Schätzung basiert auf der Analyse von Hafenkapazitäten – dabei sind private und nicht-öffentliche Liegeplatzangebote nicht erfasst worden (diese können aber einen erheblichen Anteil an der deutschen Bootsflotte beherbergen). Die Anzahl von Privatyachten in Deutschland auf Bundeswasserstraßen liegt laut BVWW bei etwa 425.000 Booten: rund 280.000 Motorboote und rund 145.000 Segelboote⁶.

In den letzten Jahren beeinflussen der demografische Wandel und das sich verändernde Freizeitverhalten auch den Wassertourismus. So wird in absehbarer Zeit der Anteil älterer Bootseigner zunehmen und Bootseigner mittleren Alters zurückgehen. Zahlreiche Segler steigen aus Altersgründen auf eine bequemere Motoryacht um, die sie bis ins hohe Alter nutzen. Maßnahmen zum altersgerechten Umbau von Yachthäfen und Marinas können dazu beitragen, dass Segelboote weitaus länger genutzt werden. So benötigen ältere Segler beispielsweise Liegeplätze mit zweifendergepolsterten Seitenstegen, Haltestangen für Anlegeleinen sowie Ein- und Ausstiegshilfen. Manche Marinas bieten gerade älteren Bootseignern solche „Luxusliegeplätze“ in unmittelbarer Nähe der Serviceeinrichtungen an.

Der Rückgang ist zudem mit dem sich verändernden Freizeitverhalten bei Jüngeren zu erklären: Der Trend zur Diversifizierung der Hobbys und Sportarten steht der Verantwortlichkeit in Verbänden und dem Arbeitsaufwand, der mit einem eigenen Boot einhergeht, gegenüber.

Das Segment Segeln und Motorbootfahren verzeichnet jedoch entgegen den absoluten Zahlen der Bootseigner seit Jahren erhebliche Zuwächse. Vor allem die Aktivitäten der Wassersportbranche, neue Zielgruppen aufs Wasser zu bringen, waren hierbei erfolgreich. Insbesondere die vereinfachte Charterscheinregelung und die Führerscheinfreiheit bis 15 PS wirken sich positiv aus.

Bundesweite Untersuchungen zum Nachfrageverhalten von Seglern und Motorbootfahrern sind derzeit nicht verfügbar. Um dennoch Aussagen zum touristischen Nachfragevolumen geben zu können, werden belastbare Erhebungen aus Berlin-Brandenburg aus dem Jahr 2009/2010 herangezogen. Dort sind Segler und Motorbootfahrer mit eigenem Boot im Schnitt 20,9 Tage im Jahr unterwegs. Die durchschnittliche Anzahl von Personen pro Eigner-Boot liegt bei 2,4 (Project M, 2010, S. 25 und S. 31).

6 Diese Zahlen werden für die folgenden Betrachtungen zum Segment Segeln und Motorbootfahren angewendet.

Ist-Situation Segeln und Motorbootfahren:

- ✓ **Auf Bundeswasserstraßen** in Deutschland liegt die Anzahl von Booten bei etwa 425.000, davon rund 280.000 Motorboote und 145.000 Segelboote. Derzeit gibt es keine bundesweiten Untersuchungen zum Nachfrageverhalten von Seglern und Motorbootfahrern. Verwendete Kenndaten werden aus Regionalstudien repräsentativ übernommen: Segler und Motorbootfahrer sind mit eigenem Boot durchschnittlich 20,9 Tage im Jahr unterwegs; die durchschnittliche Anzahl von Personen pro Eigner-Boot liegt bei 2,4.
- ✓ **Ein Rückgang von Segelbooteignern** ist u. a. auf die alternde Bevölkerung zurückzuführen. Immer weniger jüngere Segler besitzen ein eigenes Boot, vor allem aus finanziellen und zeitlichen Gründen. Zudem steigt das Bedürfnis, eher ein Boot zu chartern als eins zu kaufen, weniger Zeit in Pflege zu investieren und gleichzeitig mehr Geld und Zeit für anderweitige Freizeitbeschäftigungen zur Verfügung zu haben. Die Branche insgesamt generiert damit mehr Umsätze, auch wenn der einzelne Nutzer scheinbar weniger Geld ausgibt.
- ✓ **Segeln auf Bundeswasserstraßen:** Die Seen an der *Müritz-Elde-Wasserstraße*, die *Gewässer rund um Berlin*, die *Eder-Talsperre* sowie die *Trave* weisen eine starke Ausprägung im Segelsport auf. Gründe hierfür sind größere, freiere Wasserflächen. Als Transitstrecken mit gelegtem Mast werden zahlreiche Kanalstrecken auch von Seglern genutzt. Der Rhein (mittlere Ausprägung) ist ein ebenso beliebtes Segelrevier. Ein Großteil der Binnenwasserstraßen wird jedoch kaum bzw. gar nicht für den Segelsport genutzt, denn auf engeren Gewässern wie z. B. Kanälen kann kaum gegen den Wind gekreuzt werden. Auf Kanälen ist zudem das Segeln verboten.
- ✓ **Motorbootfahren auf Bundeswasserstraßen:** Die am stärksten befahrenen Reviere liegen in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Eine starke Ausprägung ist besonders entlang *Dahme-Wasserstraße*, *Müritz-Elde-Wasserstraße*, *Müritz-Havel-Wasserstraße*, *Obere Havel-Wasserstraße*, *Spree-Oder-Wasserstraße* und *Untere Havel-Wasserstraße* zu erkennen. Gründe hierfür sind eine hochattraktive, vernetzte Gewässerlandschaft, die gut ausgeprägte Infrastruktur sowie Berlin als Quellmarkt. Weniger befahren werden *Diemeltalsperre/Diemelsee*, *Eder-Talsperre*, *Ilmenau*, *Leine*, *Nord-Ostsee-Kanal*, *Oder*, *Saale-Leipzig-Kanal* und *Warnow*.

Abb. 3: Ist-Situationsanalyse zum Segeln auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)

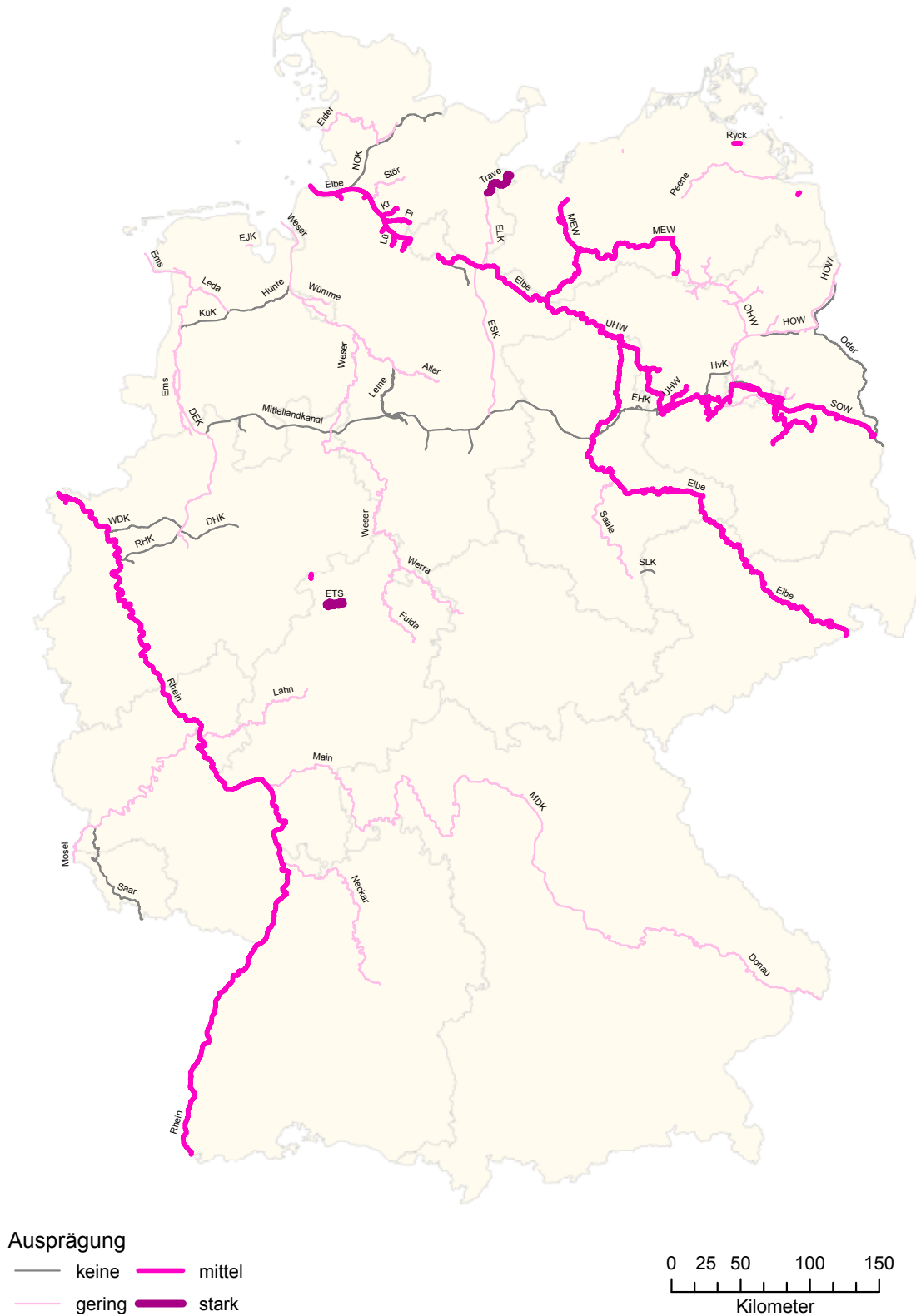
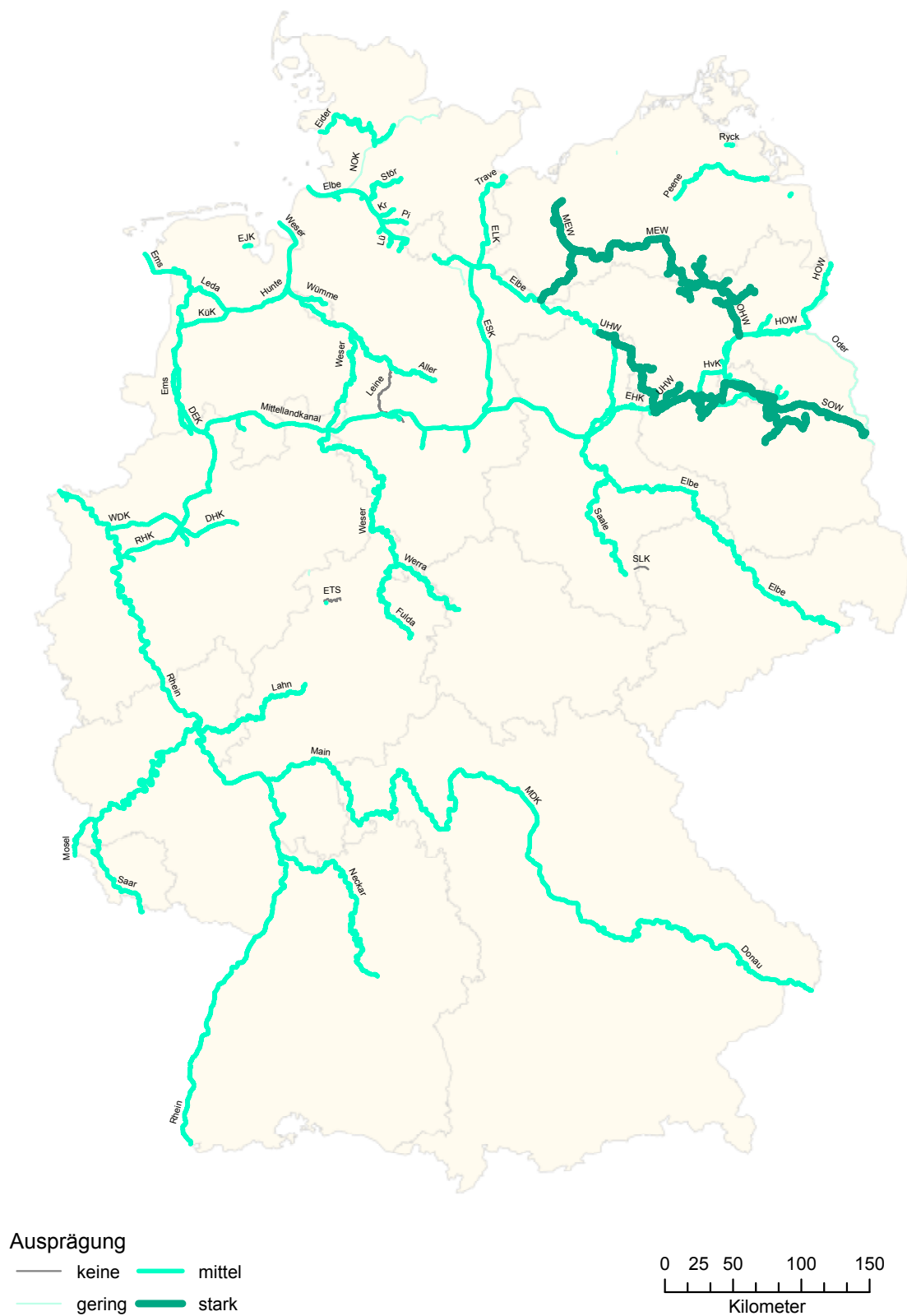


Abb. 4: Ist-Situationsanalyse zum Motorbootfahren auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)



5.2 Charterboottourismus

Der Charterboottourismus ist der gewerblich ausgerichtete Boottourismus mit Mietbooten, wobei es sich um eine zeitlich begrenzte Nutzung gegen Entgelt handelt. Darunter fallen vor allem Motor- und Segelyachten sowie Hausboote und Flöße. Hier hat sich das Angebot in den letzten Jahren stark entwickelt: Neben einfachen Holzflößen ohne Übernachtungsmöglichkeit finden sich vermehrt Anbieter für schwimmende Ferienhäuser mit höchstem Wohnkomfort oder schwimmende Plattformen für die Nutzung von beispielsweise Wohnmobilen (Project M, 2015, S. 16).

5.2.1 Charterboottourismus: Motor- und Segelyachten, Hausboote

EXKURS Motor- und Segelyachten, Hausboote

Der Begriff Hausboot wird im Rahmen der vorliegenden Studie nicht als ständiger Wohnsitz auf dem Wasser, sondern als schwimmende mobile Ferienwohnung betrachtet. Die Abgrenzung zu Motorbooten ist nicht eindeutig, jedoch bieten Motoryachten in der Regel weniger Raum und Komfort. Typische Hausboote besitzen im Vergleich einen leistungsschwächeren Motor und können deswegen in ausgewählten Gebieten sogar ohne Bootsführerschein gefahren werden (vgl. Charterscheinregelung¹⁰).

Touristische Nachfrage

Der Trend im Charterbereich geht hin zu größeren Segel- und Motoryachten sowie zu Hausbooten. Der Charterboottourismus entwickelte sich seit etwa 2009 sehr positiv (Mell, 2015, S. 31 ff). Diese Entwicklung wird durch die im Sommer 2015 durchgeführte Konjunkturumfrage des Bundesverbands Wassersportwirtschaft e.V. bestätigt: 82,9 % der

Charterunternehmen sind mit dem Geschäftsverlauf zufrieden. Die Nachfrage im Binnenbereich in Form von Vorbuchungen sei auf einem „hohen Niveau“ (BVWW, 2015).

Um sich einer ungefähren Anzahl der Boote zu nähern, wurde das Angebot von Charteranbietern (Motor- und Segelyachten) als touristische Dienstleistung erhoben. Anschließend wurde die touristische Nachfrage mit Hilfe von verfügbaren Kennziffern (Zahl der Charteranbieter je Bundeswasserstraße, Anzahl der Charterboote je Anbieter etc.) bewertet.

Es wurde eine stichprobenartige Analyse durchgeführt, deren methodisches Vorgehen sich an dem Forschungsreport „Chartermarkt in Deutschland“ von 2013 (Schröder, 2013) orientiert. Dabei wurden die Charterunternehmen anhand gängiger Portale für Segelsport und Chartermarkt⁷, Mitgliederlisten bei Verbänden (BVWW, Vereinigung Deutscher Yachtcharterunternehmen e.V.), Ausstellern bei Messen (Boot & Fun Berlin im November 2015, Boot Düsseldorf im Januar 2016) und nach spezifizierter Branchensuche identifiziert. Ergänzend erfolgte ein Abgleich mit der Chartermarktanalyse der Fachzeitschrift „Boote“⁸. Die Erhebung basiert auf drei Auswahlkriterien: einem Geschäftssitz in Deutschland, Vermietung größtenteils im Binnenbereich und eine durch ihr Revier verlaufende Bundeswasserstraße.

Im Rahmen der Untersuchung konnten 86 Charterunternehmen mit einer durchschnittlichen Flottenstärke von 12 Booten lokalisiert werden. Im Ergebnis wird eine Flotte auf Bundeswasserstraßen von etwa 1.000 Booten angenommen. Für die durchschnittliche Nutzungsdauer im Jahr werden ebenfalls die Angaben der Erhebung aus Berlin-Brandenburg aus dem Jahr 2010 (Project M, 2010) entnommen. Dort sind die Motor- und Segelyachten im Schnitt 17,5 Wochen im Jahr (= 122,5 Tage⁹) verchartert. Motorbooturlauber mit gemietetem Boot sind im Schnitt 7,3 Tage unterwegs. Die durchschnittliche Anzahl von Personen pro Charter-Crew liegt bei 4 (Project M, 2010, S. 25 und S. 32).

7 <http://www.happycharter.com/show-user/all-users/>, Stand Januar 2016; <http://www.charterboat24.com/act/hme.do>, Stand Januar 2016

8 Aus dem Jahr 2014: Chartern in Deutschland: <https://www.boote-magazin.de/reviere/charter/chartern-in-deutschland-2014-teil-1/a43455.html>, Stand Januar 2016

9 Saison von April-Oktober, 60 % vom touristischen Gesamtaufkommen (Project M, 2015, S. 33)



5.2.2 Charterboottourismus: Flöße

EXKURS Flöße

Es kann beobachtet werden, dass die Grenze zwischen Floß und Hausboot zunehmend verschwimmt. Ein Floß kann beispielsweise qualitativ hochwertig ausgestattet sein, so dass der typische Floßcharakter kaum noch zu erkennen ist. So gibt es vom rudimentären Holzfloß bis hin zum motorbetriebenen Floß – für mehrtätige Touren mit Küchengeräten und komfortablen Schlafplätzen – eine große Vielfalt an Modellen.

Touristische Nachfrage

Floßfahren erfreut sich seit einigen Jahren vermehrter Beliebtheit. Als Datengrundlage erfolgte eine stichprobenartige Analyse des Floßchartermarkts nach der bereits oben beschriebenen methodischen Vorgehensweise. Nach selbigen Auswahlkriterien (Geschäftssitz in Deutschland, Vermietung größtenteils im Binnenbereich und eine durch ihr Revier verlaufende Bundeswasserstraße) konnten im Rahmen der Analyse 23 Unternehmen mit gesamt 35 Charterbasen in fünf Bundesländern mit durchschnittlich 3,7 Flößen ausfindig gemacht werden. Für die vorliegende

Untersuchung wird dabei eine Flotte auf Bundeswasserstraßen von mindestens 130 Flößen angenommen.

Die durchschnittliche Auslastung im Jahr liegt bei 16,75 Wochen, d.h. 117,25 Tagen (Project M, 2015, S. 33). Im Schnitt werden Flöße 7,3 Tage mit 4 Personen touristisch genutzt. Die Angaben stammen ebenfalls aus der Erhebung zum Wassertourismus Berlin-Brandenburg (Project M, 2015, S. 18 und S. 32).

Touristische Ist-Situation Charterboottourismus gesamt

Der Charterboottourismus konzentriert sich vor allem auf die Gewässer in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin. Das weit verzweigte Gewässernetz um die Mecklenburgische Seenplatte und Brandenburgischen Seen bietet eine Vielzahl an Möglichkeiten für Mehrtagesausflüge für motorisierte Boote.

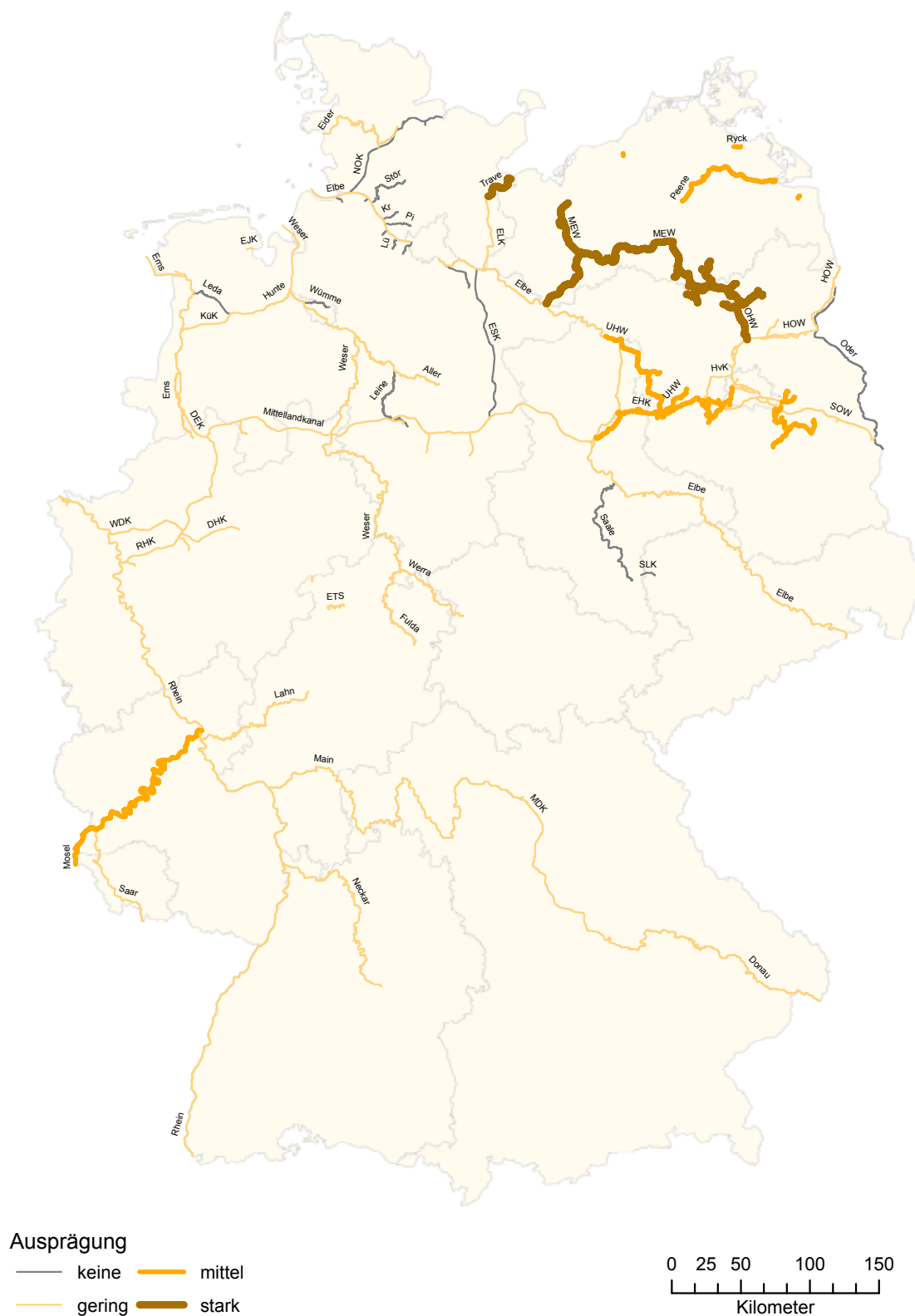
Auch die sogenannte Charterscheinregelung¹⁰ in Bundesländern wie Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen, Saarland oder Hessen wirkt hierbei als Katalysator. An ausgewiesenen Wasserstraßen bedarf es keines Sportbootführerscheins zur Führung eines Bootes (gilt auch für schwachmotorisierte Hausboote). Die Nachfrage im Charterbootmarkt ist – wie beim Wassertourismus generell – stark saisonal bedingt und findet hauptsächlich von Anfang/Mitte März bis Mitte/Ende Oktober statt.

10 Charterscheinregelung: In der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung (BinSch-SportbootVermV) aus dem Jahr 2000 wird das Führen von führerscheinpflchtigen Sport- oder Hausbooten auf ausgewiesenen Binnenschifffahrtsstraßen, auch ohne amtlichen Sportbootführerschein, geregelt.

Ist-Situation Charterboottourismus:

- ✓ **Derzeit gibt es keine bundesweiten Untersuchungen** zum Angebot und zum Nachfrageverhalten des Charterboottourismus (Motor- und Segelyachten, Hausboote und Flöße). In den vergangenen Jahren entwickelte sich der Charterboottourismus in einigen Teilen Deutschlands jedoch sehr positiv. Vor allem die sogenannte Charterscheinregelung in Bundesländern wie Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen, Saarland oder Hessen wirkt hierbei als Katalysator. An ausgewiesenen Wasserstraßen bedarf es keines Sportbootführerscheins zur Führung eines Bootes (gilt auch für schwachmotorisierte Hausboote).
- ✓ **Die Nachfrage im Charterbootmarkt** ist, wie beim Wassertourismus generell, stark saisonal bedingt und beschränkt sich hauptsächlich auf die Zeit von Anfang/Mitte März bis Mitte/Ende Oktober.
- ✓ **Chartern von Motor- und Segelyachten:** Die am stärksten befahrenen Reviere liegen in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern sowie in Berlin. Eine starke Ausprägung ist besonders entlang der *Müritz-Elde-Wasserstraße*, der *Müritz-Havel-Wasserstraße*, der *Oberen Havel-Wasserstraße* und der *Trave* zu erkennen. Gründe hierfür sind u. a. die landschaftliche Attraktivität, die Vielzahl an Routen (Gewässervernetzung), aber auch die Charterscheinregelung als Erleichterung für eher ungeübte Wassersportler. Keine bzw. geringe Ausprägung haben beispielsweise *Elbe-Seiten-Kanal*, *Elisabethfehnkanal*, *Ilmenau*, *Leine*, *Lesum*, *Wümme*, *Nord-Ostsee-Kanal*, *Oder*, *Saale*, *Saale-Leipzig-Kanal* und *Stör*. Gründe für die fehlende Attraktivität für Bootscharterer können sein: geringe/keine Auswahl an Routen und geringer landschaftlicher Reiz (Kanal).
- ✓ **Chartern von Hausbooten und Flößen:** Beliebte Reviere sind vor allem die Gewässer in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin. In den letzten fünf bis sieben Jahren macht sich ein vermehrtes Aufkommen an Hausbooten und Flößen in diesen Gebieten bemerkbar. Gründe sind ebenfalls die gut vernetzte Gewässerstruktur und die günstigen Voraussetzungen der Charterscheinregelung aus dem Jahr 2000.

Abb. 5: Ist-Situationsanalyse zum Charterboottourismus auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)



5.3 Muskelbetriebenes Wasserwandern

In der vorliegenden Untersuchung beschreibt muskelbetriebenes Wasserwandern das Wasserwandern mit Kanus oder Ruderbooten. Beide sind seit Jahren auf kontinuierlichem Wachstumskurs und können auf fast allen Gewässern wassersportlich genutzt werden. Für das muskelbetriebene Wasserwandern werden vor allem naturnahe Fließgewässer mit nur leichter Strömung, einem möglichst abwechslungsreichen Gewässerverlauf und einer durchgängigen Befahrbarkeit genutzt.

EXKURS muskelbetriebenes Wasserwandern

Bei der Nutzung nichtmotorisierter Wasserfahrzeuge hat das Wasserwandern per Kanu die höchste touristische Bedeutung. Es werden zwei Bootstypen unterschieden: Kajak und Kanadier. Kajaks werden sitzend mittels eines Doppelpaddels angetrieben; Kanadier sitzend oder kniend mit einem Stechpaddel. Beide Paddel sind dabei frei beweglich. Die Vorwärtsbewegung folgt der Blickrichtung (im Gegensatz zum Rudern).

5.3.1 Kanu-Wasserwandern

Touristische Nachfrage

Die Gesamtzahl der Kanuten in Deutschland wird auf etwa 1,4 Mio. geschätzt. Sie setzt sich zusammen aus Kanuten mit eigenem Boot und Kanuten mit Leihbooten. Die Schätzung ist der „Grundlagenuntersuchung Kanutourismus Deutschland“ (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V., 2005) entnommen und wurde durch den Deutschen Kanu-Verband (DKV) und den Bundesverband Kanu aktualisiert.

Kanusport ist ein Wachstumsmarkt: Die Anzahl der Vereinskanuten hat sich zwischen 2005 und 2015 um ca. 4,5 % erhöht (2005: 113.299 zu 2015: 118.406). Nach Schätzung von Herrn Clausing (Geschäftsführer DKV, Dezember 2015) können den offiziell gemeldeten Vereinskanuten noch weitere 7.100 Kanuten (6 %) hinzugerechnet werden, die in den Landessportbünden/Landessportverbänden organisiert sind. Außerdem ist ein Zuwachs an Mietbooten von ca. 6 % (seit der Erhebung 2005) nach Schätzung des BV Kanu anzunehmen. Es wird davon ausgegangen, dass ca. 50 % des

kanutouristischen Gesamtvolumens den Bundeswasserstraßen zugerechnet werden können. Demnach kann die aktuelle Zahl der Kanufahrer in Deutschland und auf Bundeswasserstraßen wie folgt aufgeschlüsselt werden:

Die durchschnittliche Nutzungsdauer je Kanute beträgt pro Jahr 8 Tage für Mieter und 10,8 Tage für Eigner (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V., 2005, S. 54).

Tab. 1: Anzahl der Kanufahrer in Deutschland und auf Bundeswasserstraßen (verändert nach Bundesvereinigung Kanutouristik e.V., 2005)

	Deutschland	auf Bundeswasserstraßen (50 %)
Kanuten – Eigner	829.209	414.604
Kanuten – Mieter	565.791	282.896
Gesamt	1.395.000	697.500

5.3.2 Wanderrudern

EXKURS Wanderrudern

Das Rudern ist eine der ältesten Formen der touristischen Fortbewegung auf dem Wasser. Beim Rudern sitzen die Sportler mit dem Rücken zur Fahrtrichtung. Es gibt unterschiedlich große Boote vom Einer bis zum Achter. Für das Wanderrudern werden vor allem Gig-Zweier und Vierer mit Steuermann verwendet. Mit nebeneinanderliegenden Sitzen sind sogar acht bis vierzehn Ruderplätze möglich.

Touristische Nachfrage

Rudern wird meist als Wettkampf- und Vereinssportart in jeglichen Altersgruppen ausgeführt. In den letzten Jahren ist ein deutlicher Anstieg der aktiven Vereinsrunderer zu verzeichnen. Demnach gehen laut Deutschem Ruderverband ca. 84.000 Jugendliche und Erwachsene der Sportart Rudern nach (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V., 2005).



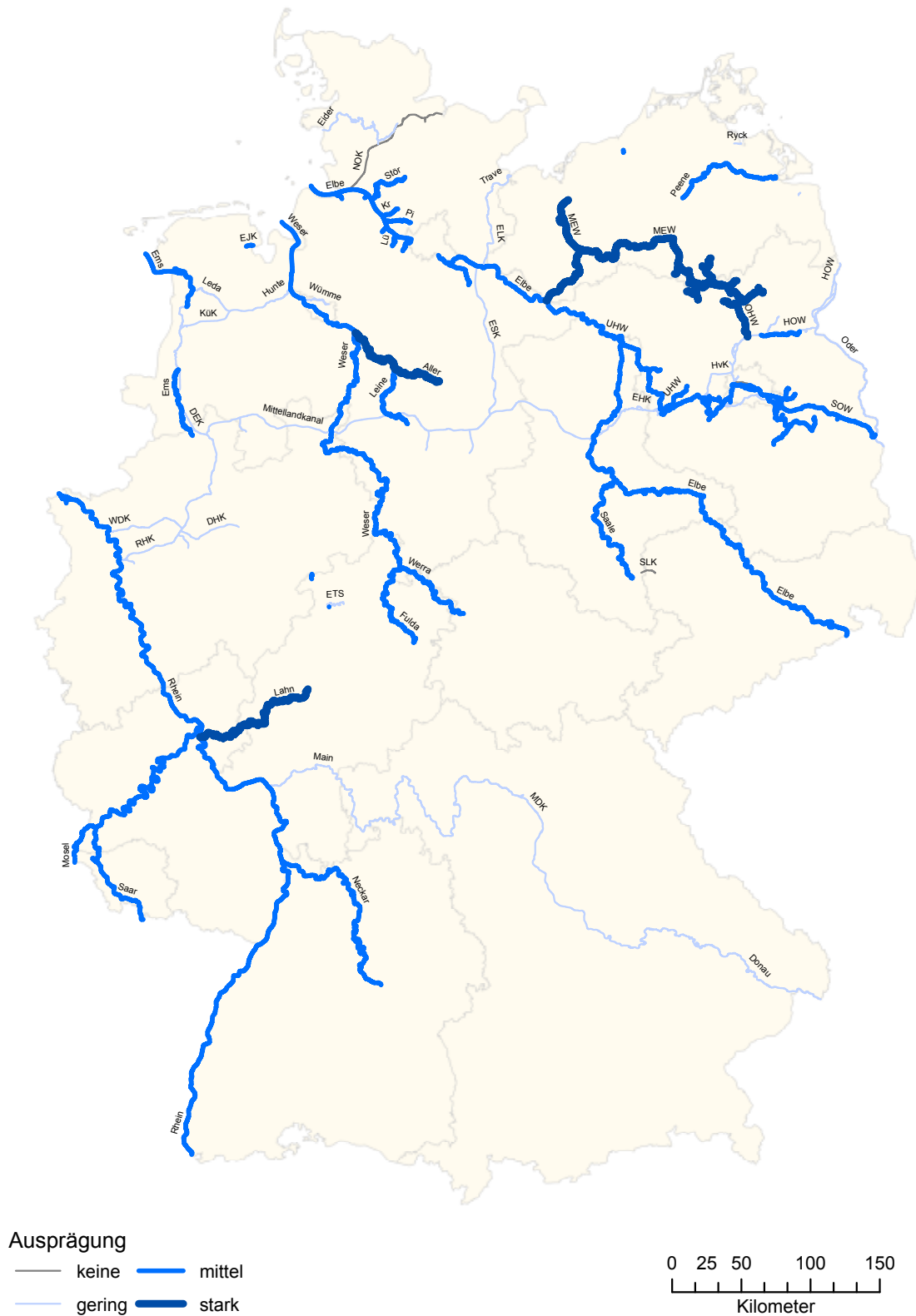
Touristisch relevant ist das Wanderrudern. Der Deutsche Ruderverband schreibt jährlich einen Wanderruderwettbewerb für Rudervereine aus, bei dem eintägige Fahrten ab 30 km oder mehrtägige Fahrten ab 40 km berücksichtigt werden. Von 577 Rudervereinen und Schulrudervereinen in Deutschland (2013) beteiligen sich jährlich etwa 70 % an diesem Wettbewerb und erlauben damit einen guten Überblick über die touristischen Aktivitäten der Vereine und des Verbandes in seiner Gesamtheit, auch bezogen auf die Gewässer, die Anzahl an Ruderern, Dauer und Länge der Aktivitäten.

Laut der gemeldeten Wanderfahrten des Deutschen Ruderverbandes beträgt die durchschnittliche Fahrtdauer 2,5 Tage und die durchschnittliche Tagesetappe 35,8 km bei einer durchschnittlichen Fahrtlänge von 89,5 km. 2015 wurden etwa 26.000 Teilnehmer bei 7.124 gemeldeten Tagestouren und Mehrtagesfahrten gezählt.

Ist-Situation muskelbetriebenes Wasserwandern:

- ✓ **Muskelbetriebenes Wasserwandern** erfreut sich in Deutschland großer Beliebtheit und ist seit Jahren auf einem kontinuierlichen Wachstumskurs.
- ✓ **Die Mehrheit aller Kanuten und Ruderer** bewegt sich ausschließlich auf pegelunabhängigen Gewässern (ca. 20.000 km). Bundeswasserstraßen mit einer starken Ausprägung hierfür sind *Aller, Lahn, Müritz-Elde-Wasserstraße, Müritz-Havel-Wasserstraße* und *Obere Havel-Wasserstraße*. Gründe dafür sind optimale Bedingungen wie nicht zu starke Fließgeschwindigkeiten, Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten entlang der Routen sowie gute Erreichbarkeit von Land, landseitige Angebote wie Übernachtung oder Ausleihmöglichkeiten.
- ✓ **Kanu-Wasserwandern:** Die Anzahl der Kanuten auf Bundeswasserstraßen wird mit 697.500 beziffert: rund 414.600 Kanuten mit eigenem Boot, etwa 282.900 Kanuten mit Mietbooten. Die durchschnittliche Nutzung je Kanute beträgt pro Jahr 10,8 Tage für Eigner und 8 Tage für Mieter.
- ✓ **Mit Ruderbooten** kann auf nahezu allen Gewässern gefahren werden, auf denen auch Kanufahren möglich ist. Jedoch benötigen Ruderboote wegen ihrer Ausleger breitere Gassen. Mit einer Mindestbreite von etwa 7 Metern bleibt den Ruderern der Zugang zu kleineren und flacheren Gewässern verwehrt. Die Boote benötigen mindestens 35 bis 40 cm Wassertiefe. An manchen Flüssen (z.B. Mosel) gebaute Bootsgassen sind nur für die schmalen Kanus nutzbar.
- ✓ **Rudern:** Etwa 26.000 Jugendliche und Erwachsene nahmen 2015 am touristisch relevanten Wanderrudern teil. Die durchschnittliche Fahrtdauer beträgt 2,5 Tage.

Abb. 6: Ist-Situationsanalyse zum muskelbetriebenen Wasserwandern auf Bundeswasserstraßen 2015
(mediamare consulting 2016)



5.4 Funsportarten (Windsurfen, Wasserski, Wakeboard)

EXKURS Funsportarten

Das Windsurfen besteht in einer gleitenden Bewegung über eine Wasserfläche, auf einem Surfbrett mit einem Segel. In der Regel wird Surfen an Küsten und Seen, seltener auf Flüssen (sog. Flusssurfen) ausgeübt. Auf Bundeswasserstraßen hat diese Sportart eine eher geringere Bedeutung und wird deshalb nicht weiter betrachtet.

Beim Wasserski wird man auf vorne aufgebogenen Brettern stehend über eine Wasseroberfläche gezogen. Der Antrieb erfolgt üblicherweise mit einem Motorboot oder einem Wasserskilift und über eine Wasserskileine mit einem Haltegriff. Ähnlich verhält es sich beim Wakeboarden, wo der Sportler auf einem Brett steht, das an die Füße geschnallt wird, um damit auf dem Wasser zu gleiten. Der Fahrer steht dabei seitlich zur Fahrtrichtung auf dem Brett.

Die Nutzerzahl auf Bundeswasserstraßen wird mit 3.000 Personen angenommen, wobei hier die tatsächliche Anzahl sicherlich weit unterschätzt wird. Die durchschnittliche Nutzungsdauer im Jahr beträgt 8 Tage. Dieser Wert ist der ADAC-Mitgliederbefragung von 2008¹¹ entnommen.



Touristische Nachfrage Wasserski und Wakeboard

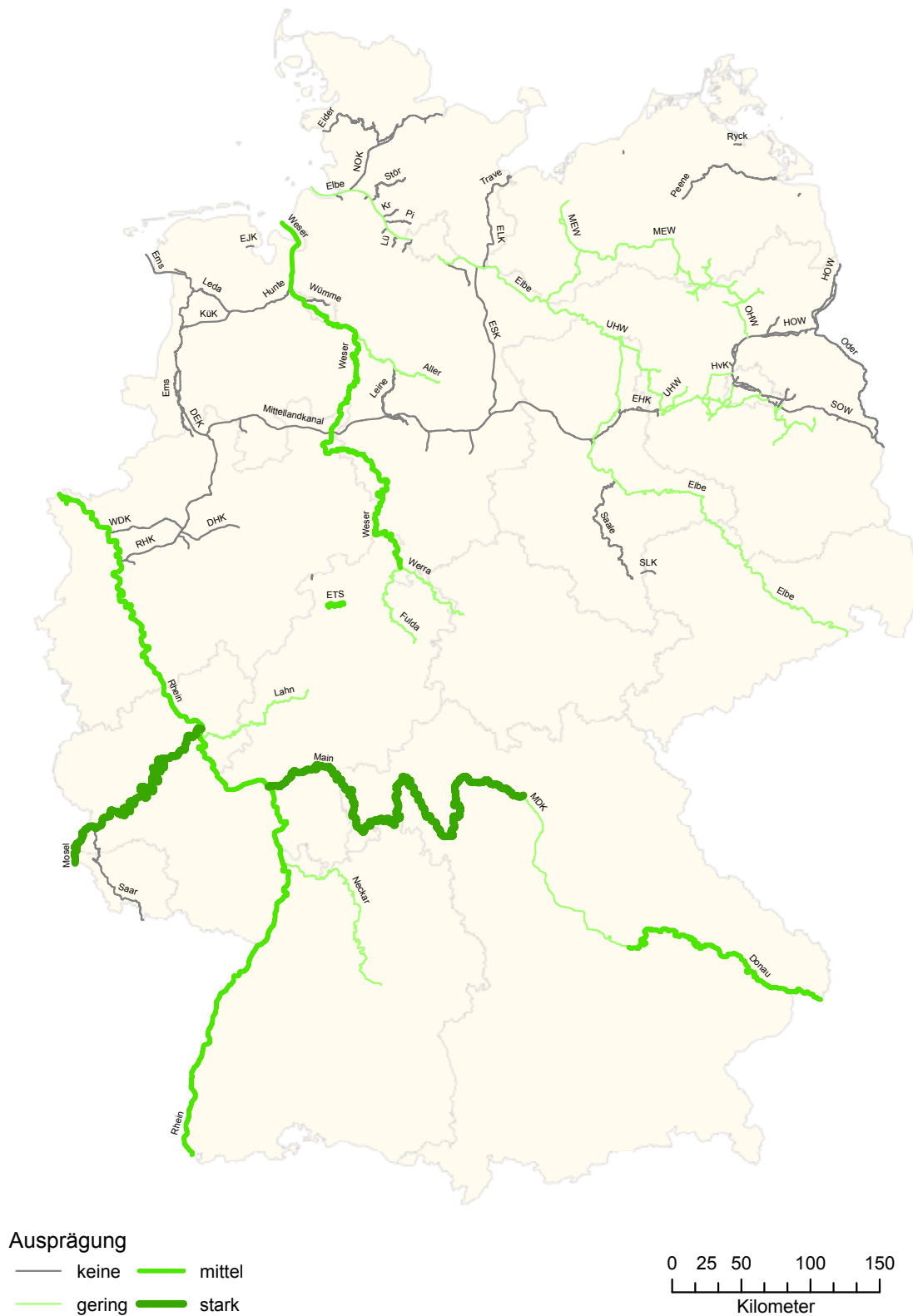
Die touristische Nachfrage in diesem Segment ist schwierig zu beziffern. Laut dem Deutschen Wasserski- und Wakeboardverband e.V. (DWWV) gibt es derzeit 55 Vereine mit knapp 3.000 Mitgliedern in Deutschland. Die tatsächliche Anzahl an Nutzern wird um ein Vielfaches höher liegen, denn das Segment der sogenannten „Funsportarten“ ist ein erheblicher Wachstumsmarkt und weniger als die Hälfte der Nutzer ist in Vereinen organisiert. In Deutschland gibt es ca. 70 freigegebene Wasserskistrecken, die sich auf Bundeswasserstraßen befinden und für Wasserski und Wakeboarden genutzt werden.

Ist-Situation Funsportarten:

- ✓ **Funsportarten im Wassertourismus** sind Wasserski, Wakeboard und Windsurfen; Letzteres hat für Bundeswasserstraßen kaum eine Bedeutung. **Für Wakeboard und Wasserski** sind Gewässerabschnitte gesondert ausgewiesen und nur bei Tag und guter Sicht zu befahren.
- ✓ **Bundeswasserstraßen mit einer starken Ausprägung für Wasserski** sind Main und Mosel. **Für Wasserski und Wakeboard** gibt es keine belegbaren Daten hinsichtlich der touristischen Nachfrage und des Angebots. Es existieren derzeit 55 Vereine mit knapp 3.000 Mitgliedern – die tatsächliche Nutzerzahl wird um ein Vielfaches höher geschätzt. Die durchschnittliche Nutzungsdauer liegt bei 8 Tagen im Jahr.

11 Dort wurde befragt, wie oft in den letzten zwei Jahren Wasserskifahren ausgeübt wurde. Die durchschnittliche Nutzungsdauer in Tagen pro Jahr ergibt sich durch die Division durch 2 (ADAC, 2008).

Abb. 7: Ist-Situationsanalyse zum Wasserskifahren auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)



5.5 Angeln

Die Angelfischerei ist eine beliebte Freizeitbeschäftigung in Deutschland: Bei der Befragung im Rahmen der Marketinginitiative Wassertourismus gaben 17 Prozent (ca. 10,4 Mio.) der deutschen Bevölkerung zwischen 14 und 70 Jahren an, dass sie in den letzten fünf Jahren im Alltag oder im Urlaub geangelt haben (BMW, 2012, S. 6, 16 f).

EXKURS Angeln

Das Angeln ist die Freizeitfischerei, meist per Handangel. Diese besteht aus der Angelrute, der Angelrolle zum Aufrollen der Schnur und dem sogenannten Vorfach, einer Schnur zwischen Hauptschnur und Haken.

Die Studie „Angelfischerei in Deutschland – eine soziale und ökonomische Analyse“, die im Auftrag des Leibniz-Instituts für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) 2004 erstellt wurde, ist die bisher umfangreichste Untersuchung zum Segment Angelfischerei in Deutschland (IGB, 2004). Diese dient als Grundlage für die weiteren Betrachtungen.

Touristische Nachfrage

In der o.g. Studie wird die Zahl der aktiven Angler ab 14 Jahren, die mindestens einmal pro Jahr in Deutschland oder im Ausland angeln, auf etwa 3,3 Millionen Menschen geschätzt (für das Jahr 2002) (IGB, 2004, S. 37). Geht man (wie bei den anderen Wassersportaktivitäten) davon aus,

dass 50 % an Bundeswasserstraßen angeln, ergibt das ca. 1,65 Mio. Angler. Rund 50 % der aktiven Angler sind in Vereinen oder in Ortsgruppen organisiert (IGB, 2004, S. 67). Der Deutsche Angelfischerverband e.V. (DAFV) vertritt rund 620.000 Mitglieder.

Insgesamt wurde in Deutschland im Jahr 2002 durchschnittlich 31,2 Tage im Jahr geangelt, meistens an Fließgewässern und natürlichen Standgewässern (IGB, 2004, S. 69). Die Angelfischerei kann auf nahezu jedem Gewässer ausgeführt werden, bedarf jedoch einer Erlaubnis. Diese wird in jedem Bundesland über das Landesfischereigesetz geregelt. Demnach erhält die Fischereibefugnis, wer Inhaber einer Fischereierlaubnis für ein Gewässer ist und einen Fischereischein besitzt. In einigen Bundesländern wie z. B. Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein gibt es seit einigen Jahren zeitlich befristete Touristenfischereischeine, die es Gästen auf bestimmte Zeit ermöglichen zu angeln, ohne zuvor die Fischereischeinprüfung ablegen zu müssen. Am beliebtesten ist das Angeln in den nördlichen Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Berlin, Niedersachsen und Hamburg (IGB, 2004, S. 39).

Die Ist-Situation des Segments Angeln wurde durch die Gegenüberstellung der Vereins- und Verbandsdichte mit der Eignung anhand des Bestands typischer Angelfischarten in Flüssen (Aal, Flussbarsch, Regenbogenforelle, Hecht und Rotaugen) bewertet¹². Bei hoher Vereinsdichte und hohem Fischbestand ist die Ist-Situation als hoch einzuschätzen.

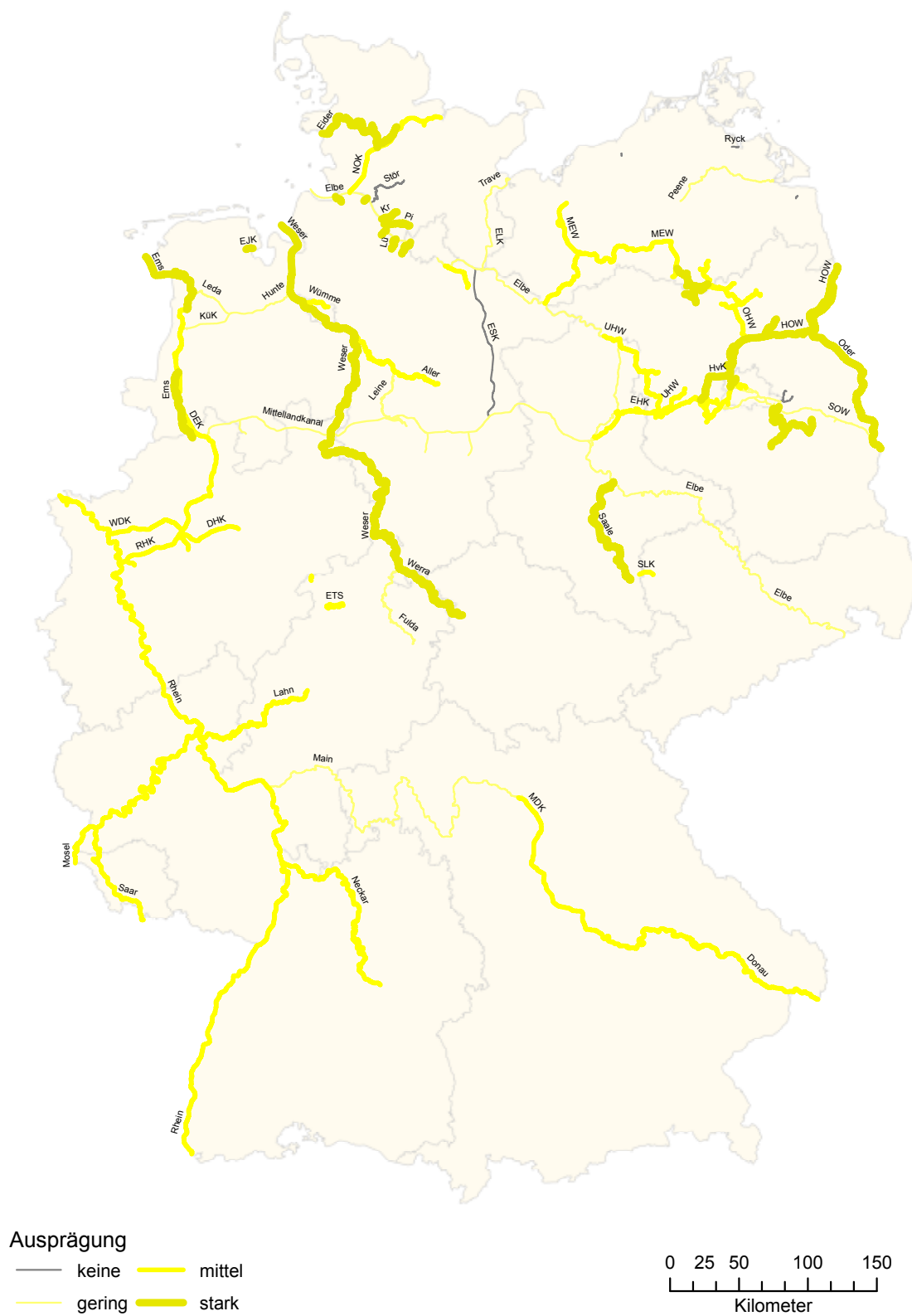
12 vgl. <http://www.anglermap.de/fischportal/fischbestand.php>, großes Informationsportal für Angler und Fischer, Sammlung seit 2008, letzte Aktualisierung 19. März 2016; Angelreviere: 13.979; Anzahl Treffer bei Eingabe des Flussnamens auf <http://www.anglermap.de/> je Flusskilometer



Ist-Situation Angeln:

- ✓ **Zur Angelfischerei** existiert eine detaillierte Untersuchung aus dem Jahr 2004, jedoch gibt diese wenig Aufschluss über die Angelfischerei an Bundeswasserstraßen. Es wird geschätzt, dass etwa 1,65 Mio. Angler an Bundeswasserstraßen mit einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 31,2 Tagen aktiv sind.
- ✓ **Zeitlich befristete Touristenfischereischeine**, welche bereits in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein vergeben werden, können auch für andere Regionen wirtschaftlich interessant sein. Dabei sollte jedoch beachtet werden, dass Naturschutzrichtlinien und ein gewisses Grundwissen im Vorfeld vermittelt werden.
- ✓ **Beliebte Regionen** sind Bundesländer wie Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Berlin, Niedersachsen und Hamburg. An der Dahme-Wasserstraße, an den Wasserstraßen *Eider / Sorge / Gieselaukanal*, der *Ems / dem Ems-Seitenkanal* sowie *Ems-Jade-Kanal*, Havel-Oder-Wasserstraße, *Havelkanal*, *Müritz-Havel-Wasserstraße*, *Oder* und *Saale* besteht eine starke Ausprägung der Angelfischerei.
- ✓ **Auswirkungen der Wasserstraßenreform:** Geangelt wird nicht nur an den Ufern von Bundeswasserstraßen. Eine kaum zu quantifizierende Anzahl von aktiven Angelvereinen beherbergt eine große Anzahl von überwiegend motorisierten Angelsportbooten, die zum Teil mit Kajüten und vielem elektronischen Zubehör ausgestattet sind. Die wachsende Anzahl von Sportbooten (Daycruisern), mit bis zu 15 PS führerscheinfrei motorisiert, wird auch für das Angeln genutzt. Hierfür sind die Bundeswasserstraßen in den von der Berufsschiffahrt kaum noch genutzten Gewässern prädestiniert. Zudem befürchtet der DAFV mögliche naturschutzrechtliche Einschränkungen auf entwidmeten Gewässern.

Abb. 8: Ist-Situationsanalyse zum Angeln auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)



5.6 Sonstige Wassersportarten

5.6.1 Stand Up Paddling

EXKURS Stand Up Paddling

Das Stand Up Paddling, auf Deutsch auch Stehpaddeln genannt, ist eine Wassersportart, bei der der Sportler aufrecht auf einer Art Surfbrett steht und sich mit einem langen Stechpaddel fortbewegt. Hierbei werden Elemente des Windsurfens, Paddelns und Wellenreitens miteinander verknüpft.

SUP als neue Trendsportart ist seit etwa 2007 in Deutschland stark verbreitet und wird sowohl an den meisten Kanustationen als auch Surfschulen angeboten. Die einfache Nutzung erklärt die Beliebtheit des Sports, ebenso die vielfältigen Möglichkeiten – zum Beispiel kann man bei SUP-Touren die Natur erleben, Yoga auf dem Board praktizieren, an Rennen teilnehmen oder auch wellenreiten. Beim SUP können Tagesstrecken von bis zu 30 km Länge zurückgelegt werden. Der DKV bietet SUP über einige Mitgliedsvereine bereits als eigene Disziplin an (DKV Infobroschüre 2015).

Touristische Nachfrage

Das VDWS-Magazin (Verband deutscher Wassersport Schulen) vom Dezember 2015 informiert zu den neuesten Trends im Wassersport. Dabei ist der SUP-Trend unverkennbar: Bei einer Umfrage gaben 19 von 25 Anbietern eine steigende Nachfrage bei SUPs an. Bei der jährlichen Saisonumfrage schätzten 58 % der Teilnehmer die Saison besser als zur vorangegangenen Saison ein. Bei der Frage, wie zufrieden die teilnehmenden Unternehmen mit dem Saisonverlauf generell seien, waren 46 % zufrieden, weitere 46 % sogar sehr zufrieden. Auf die Frage nach ihrer Prognose für 2016 gab der Großteil der Befragten SUP als Wachstumsmarkt an (VDWS, 2015, Saisonumfrage 2015, Teil 1, S. 23 ff).

Es kann auf nahezu allen Gewässern und Flussläufen, wo auch Kanufahren erlaubt ist, ausgeübt werden. SUP bedarf keiner größeren Infrastruktur oder Voraussetzungen und wird mittlerweile überall im Binnenbereich angeboten und ausgeführt. Aktuell wird jedoch ein Verbot von SUP auf Kanälen in Berlin diskutiert.

5.6.2 Tauchen

EXKURS Tauchen

Das Sporttauchen wird vor allem als Gerätetauchen ausgeführt. Mit spezieller Tauchausrüstung wird es dem Menschen ermöglicht, sich an die besonderen Gegebenheiten unter Wasser anzupassen, um so einige Minuten bis zu einer Stunde unter Wasser bleiben zu können.

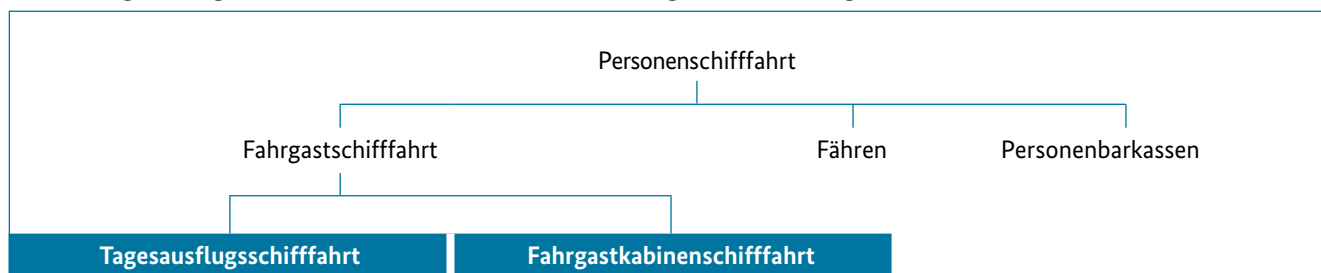
Bezüglich der geografischen Lage ist festzustellen, dass die Bundesländer Brandenburg, Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern und Bayern die meisten Gewässer, vor allem aber Seen, als Tauchreviere ausweisen. Aussagekräftige Daten zu Tauchrevieren an deutschen Bundeswasserstraßen konnten nicht herangezogen werden, da das Tauchen mit Atemgerät nur an wenigen ausgewiesenen Gewässerabschnitten gestattet ist. Demnach spielt Sporttauchen als touristische Aktivität auf Bundeswasserstraßen nur eine untergeordnete Rolle.

Ist-Situation sonstige Wassersportarten:

- ✓ Stand Up Paddeln als vielfältige und neue Trendsportart verbreitet sich in Deutschland immer stärker, dies bekräftigt eine Umfrage bei Anbietern für SUP aus dem Jahr 2015.
- ✓ Sporttauchen als touristische Aktivität spielt an Bundeswasserstraßen nur eine untergeordnete Rolle, da Tauchen mit Atemgerät nur an wenigen ausgewiesenen Gewässerabschnitten gestattet ist.

5.7 Personenschiffahrt

Abb. 9: Abgrenzung der Personenschiffahrt (mediamare, eigene Darstellung, 2015)



Die Personenbeförderung auf den deutschen Binnengewässern bietet ein breites Spektrum an Freizeitdienstleistungen: von Tagestouren bis hin zu mehrtägigen Flusskreuzfahrten. Zur Bestimmung der touristischen Bedeutung der Personenschiffahrt auf Bundeswasserstraßen ist im Vorfeld eine Eingrenzung der Begrifflichkeiten vorzunehmen. Bei der Untersuchung sind folgende Termini erfasst und im Weiteren verwendet worden:

EXKURS Personenschiffahrt

Nach § 1.01 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung ist ein Fahrgastschiff „ein Fahrzeug, das zur Beförderung von Fahrgästen gebaut und eingerichtet ist“. Eine Fähre ist „ein Fahrzeug, das dem Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen auf der Wasserstraße dient und von der zuständigen Behörde als Fähre behandelt wird“. Wobei nur durch eine direkte Befragung festgestellt werden kann, inwiefern eine touristische Motivation hinter der Nutzung der Fähr-Dienstleistung steht. Eine Personenbarkasse ist nach Binnenschiffsuntersuchungsordnung ein „zugelassenes Fahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen gegen Entgelt“. Fahrgastkabinenschiffe, auch Flusskreuzfahrtschiffe, besitzen im Gegensatz zu Tagesausflugsschiffen Übernachtungsmöglichkeiten in Form von Kabinen an Bord des Schiffes.

Im Folgenden werden die Tagesausflugsschiffahrt und die Fahrgastkabinenschiffahrt näher betrachtet, da sie für die wassertouristische Wertschöpfung eine bedeutende Rolle spielen.

5.7.1 Tagesausflugsschiffahrt

Die Tagesausflugsschiffahrt bietet zahlreiche Angebote von Linienfahrten, Tagesausflugsfahrten, Rundfahrten, Eventfahrten bis hin zu fahrplanunabhängigen Charterfahrten für Gruppen an.

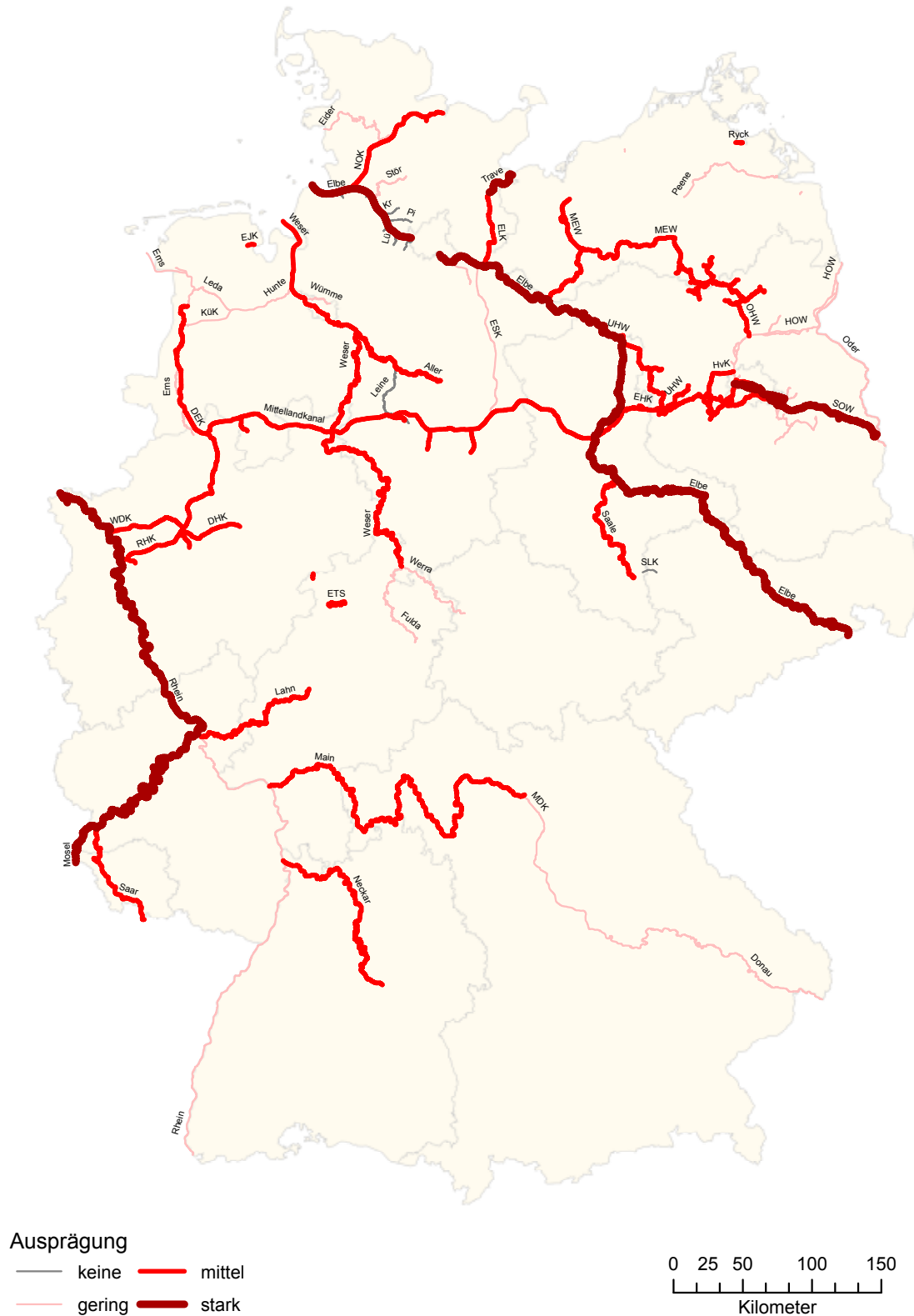
Touristische Nachfrage

Für Aussagen zum Verkehrsaufkommen auf Bundeswasserstraßen stehen die Schleusenstatistiken der WSD zur Verfügung. Laut Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zählte die deutsche Binnenflotte im Jahr 2014 943 Tagesausflugsschiffe mit einer Personenkapazität von 201.900 (WSV, 2014b, S. 7).

Daten bezüglich des tatsächlichen Personenaufkommens auf Tagesausflugsschiffen, beispielsweise anhand von verkauften Tagestickets, durchschnittlicher Auslastung der Schiffe oder Zahlen der getätigten Fahrten pro Jahr liegen nicht vor.

Für Aussagen zur touristischen Nachfrage wird an dieser Stelle repräsentativ auf die Studie von Project M aus dem Jahr 2015 als Referenzgröße zurückgegriffen. Nimmt man die Angaben von 115 Passagieren je Platz als durchschnittliche jährliche Belegung auf Fahrgastschiffen (nach Project M, 2015, S. 39) als Basis, so ergibt sich bei einer Fahrgastkapazität von 201.900 ein jährliches Passagieraufkommen von etwa 23,218 Mio. Personen in der Tagesausflugsschiffahrt. Schätzungen zufolge liegt diese Zahl jedoch weit unter den tatsächlichen Tagesausflugspassagieren in Deutschland und wird als Mindestwert in Ansatz gebracht.

**Abb. 10: Ist-Situationsanalyse zur Tagesausflugsschiffahrt auf Bundeswasserstraßen 2015
(mediamare consulting 2016)**



5.7.2 Fahrgastkabinenschiffahrt

Flüsse wie Donau, Rhein und Elbe sind neben dem Nil für nationale und internationale Touristen die wichtigsten Reiseziele für Flusskreuzfahrten. Bis 2009 lässt sich ein allgemeiner Zuwachs der Passagierzahlen innerhalb der Branche feststellen. Nach Angaben des Deutschen Reiseverbandes DRV wächst der deutsche Flusskreuzfahrtmarkt nach zwei schwierigen Jahren erstmalig wieder seit 2011 (ZKR, 2010, S. 23 f; DRV, 2016).

Touristische Nachfrage

Im Gegensatz zur Tagesausflugsschiffahrt ist der Wirtschaftszweig der Flusskreuzschiffahrten von komplexen internationalen Unternehmungsverflechtungen und von international ausgerichteten und meist größeren Unternehmen geprägt.

Laut BDB beziffert sich die Zahl der Fahrgastkabinenschiffe innerhalb der deutschen Binnenflotte auf 61 Fahrgastkabi-

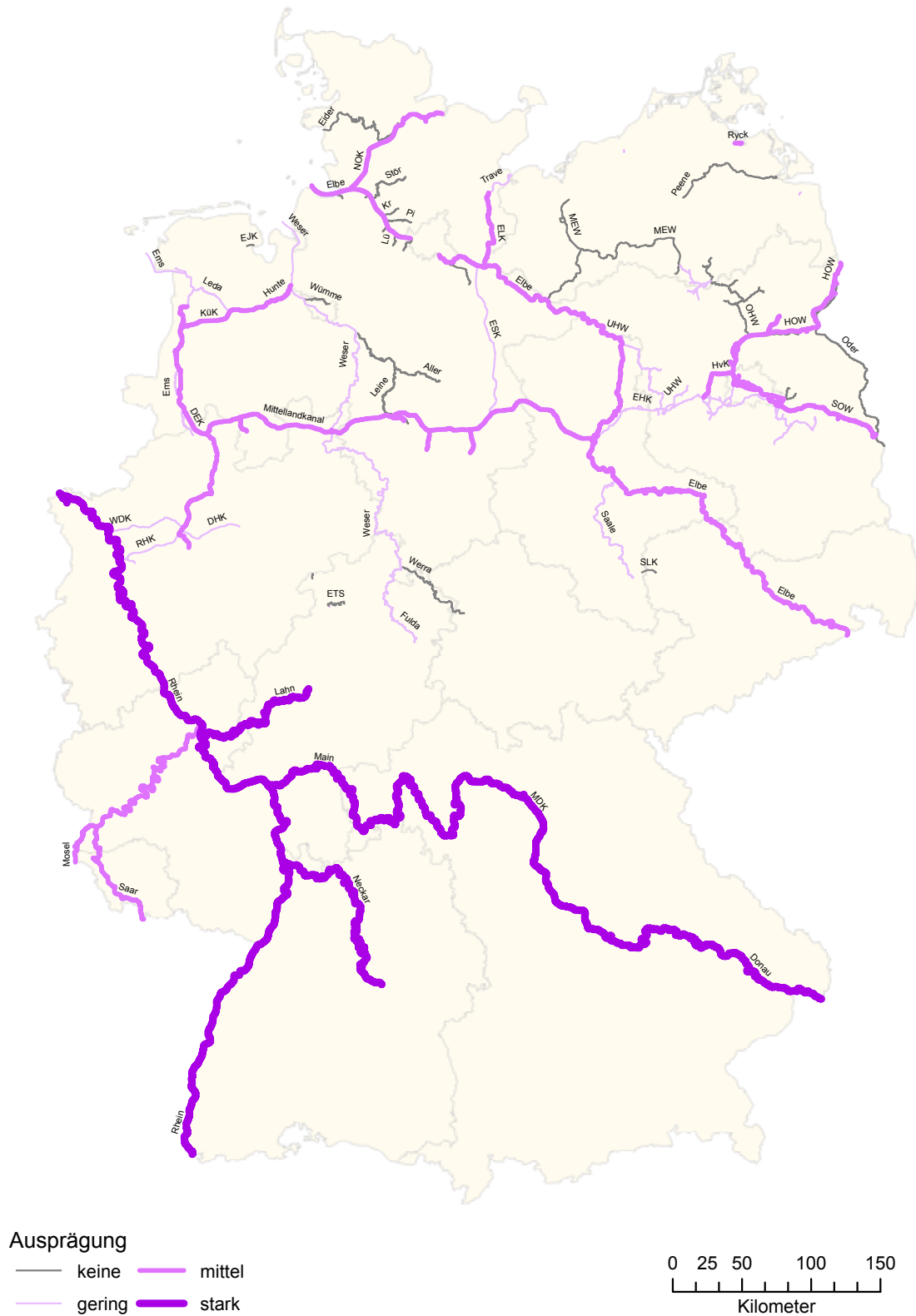
nenschiffe. Im Vergleich zur Tagesausflugsschiffahrt ist die Kapazität von 8.704 Betten gering (Stand 2014; BDB, 2016). Die durchschnittliche Auslastung wird mit 60 % angenommen (v. a. saisonal). Daraus ergeben sich 219 Nutzertage pro Jahr und Schiff und ca. 5.220 Nutzer pro Tag.



Ist-Situation Personenschiffahrt:

- ✓ **Sowohl die Tagesausflugsschiffahrt als auch die Fahrgastkabinenschiffahrt** sind vergleichsweise mit anderen Wassertourismussegmenten von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Belastbare Daten bezüglich verkaufter Tickets oder Tagesausgaben liegen nicht vor. Deshalb wurden Daten zu Kapazität und Auslastung zur Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte herangezogen.
- ✓ **Mit 943 Tagesausflugsschiffen** ist ein stetiges Wachstum seit 1969, abgesehen von den Jahren 2005 bis 2009, zu verzeichnen. Für das Jahr 2014 wird ein Passagieraufkommen von etwa 23,2 Mio. Personen geschätzt.
- ✓ **Mit 61 Fahrgastkabinenschiffen** im Jahr 2014 ist innerhalb der deutschen Binnenflotte seit 1991 ebenfalls ein stetiges Wachstum zu verzeichnen. Nach einem zeitweiligen wirtschaftlichen Einbruch der Branche erhöht sich seit 2011 das Aufkommen wieder. Vor allem zahlreiche Anliegerstädte profitieren landseitig von den Touristen der Flusskreuzfahrter.
- ✓ **Das höchste Verkehrsaufkommen** an Tagesschiffahrten ist entlang der Elbe, der Mosel, des Rheins und der Trave zu verzeichnen – zahlreiche andere Gewässer weisen eine mittlere bis starke Ausprägung aus. Gründe sind u. a. die gute Vernetzung der Gewässer mit landseitigen attraktiven Angeboten, beispielsweise der Elbe mit dem historischen Stadtzentrum Dresdens oder der modernen Cityline der Hamburger Großstadt.
- ✓ Das Segment Fahrgastkabinenschiffahrt ist entlang von Donau, Rhein, *Lahn*, Main, Main-Donau-Kanal, Neckar und Trave stark ausgeprägt. Grund dafür ist beispielsweise die Verbindungsachse von Rhein über Main, Main-Donau-Kanal bis hin zur Donau. Aber auch andere Regionen in Deutschland, wie beispielsweise das Gewässernetz um Berlin und Brandenburg, sind derzeit stark frequentiert.

Abb. 11: Ist-Situationsanalyse zur Fahrgastkabinenschifffahrt auf Bundeswasserstraßen 2015
(mediamare consulting 2016)



6 Nachfragepotenziale des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen



Wassertourismus liegt in Deutschland in nahezu allen untersuchten Segmenten im Trend und verzeichnet steigende Nachfrage.

Grundlage der revierspezifischen Bewertung der Nachfragepotenziale auf Bundeswasserstraßen¹³ sind die vorangegangene Ist-Situation und die Eignung der Gewässer für die jeweiligen Wassertourismussegmente. Das Potenzial ergibt sich aus der Differenz dieser Werte. Das bedeutet, bei hoher Eignung und gleichzeitiger geringer Nachfrage besteht ein hohes Potenzial. Die revierspezifischen Potenziale auf Bundeswasserstraßen sind im Folgenden nach Segmenten kartographisch dargestellt und beschreibend zusammengefasst.

Insbesondere die weit verzweigten und vernetzten Bundeswasserstraßen in Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern wurden in den letzten Jahrzehnten zu einer Wassertourismusdestination von internationaler Bedeutung entwickelt. Dreistellige Millionenbeträge wurden von der öffentlichen Hand in entsprechende Infrastrukturen investiert – private Investoren haben mit ihrem Engagement eine Vielzahl von qualifizierten Arbeitsplätzen und entsprechende Wertschöpfungsketten in diesen teils ländlichen, strukturschwachen Räumen geschaffen.

Diese Gesamtregion funktioniert nur als komplettes, durchlässiges Wasserstraßennetz. Würde auch nur eine verbindende Bundeswasserstraße als nicht mehr für den Wassersport befahrbar eingestuft, würden dieser Wassertourismusdestination die bisherigen Investitionen ad absurdum geführt und ein eminent wichtiger Wirtschaftszweig kollabieren. Denn an dieser touristischen Gesamtentwicklung hängt nicht nur die Wassersportbranche, sondern auch alle wassernahen touristischen Angebotsstrukturen (Rad, Wandern, Gastronomie, Hotellerie, Camping etc.) fußen darauf.

Die Bundeswasserstraße *Peene* zum Beispiel ist in dieser strukturschwachen, ländlichen Region Mecklenburg-Vorpommerns eine einzigartige Natur- und Gewässerlandschaft. Als Amazonas des Nordens preisgekrönt, hat sich dort eine nachhaltige land- und wassertouristische Struktur entwickelt, die jährliche Zuwächse generiert und eine Vielzahl von Arbeitsplätzen geschaffen hat. Durch erhebliche Investitionen der öffentlichen Hand etwa in Wasserwanderrastplätze steht dieses an die Boddengewässer angrenzende Revier für eine wirklich positive Entwicklung einer schwachen Gesamtregion.

13 Analysen der Gewässer sind Anhang 10.5 zu entnehmen.

Tab. 2: Nachfragepotenziale der wassertouristischen Segmente

Wassertourismussegment	Bewertung
Segeln	Leicht steigende Nachfrage bedingt durch: • Regattaaktivitäten • familienfreundlichere „Daysailer“¹⁴ • „Start-boating“-Kampagne der Wassersportspitzenverbände Wird eher auf Seen ausgeübt, seltener auf BWS, geringe Auswirkungen durch WSV-Reform erwartet
Motorbootfahren	Steigende Nachfrage bedingt durch: • Führerscheinfreiheit bis 15 PS • „Start-boating“-Kampagne der Wassersportspitzenverbände Vorwiegend auf BWS, stark von WSV-Reform betroffen
Charterboottourismus	Steigende Nachfrage durch: • Einführung und Erweiterung der Charterscheinregelung • starke Angebotsindividualisierung • demografischen Wandel • Diversifizierung von Wassersportfahrzeugen (z. B. motorisierte Flöße, Hausboote, Wohnboote) • Internationalisierung • „Start-boating“-Kampagne der Wassersportspitzenverbände Vorwiegend auf BWS, stark von WSV-Reform betroffen
Muskelbetriebenes Wasserwandern	Steigende Nachfrage bedingt durch: • anhaltenden Trend des naturverbundenen Tourismus • innovative Angebotsstrukturen (z. B. Paddel&Pedal, bed&paddel) • kostengünstige und familienfreundliche Freizeit-/Urlaubsform • SUP • „Start-boating“-Kampagne der Wassersportspitzenverbände Weniger von WSV-Reform betroffen, wobei Einschränkungen durch strengere Naturschutzregelungen erwartet werden
Wasserski	Leicht steigende Nachfrage bedingt durch: • steigende Zahl an Wasserskianlagen • Trendsportart Meist auf BWS, Einschränkungen durch strengere Naturschutzregelungen zu erwarten
Angeln	Steigende Nachfrage bedingt durch: • zunehmende Anzahl von Nutzern mit Sportbooten • steigende Zahl von touristischen Angelscheinen An allen Gewässertypen, geringe Betroffenheit von WSV-Reform
Tauchen	Kaum Nachfrage bedingt durch: • rechtliche Beschränkungen Wird hauptsächlich an klaren Seen ausgeübt, geringe Beeinträchtigung durch WSV-Reform zu erwarten
Fahrgastschiffahrt	Steigende Nachfrage durch: • partielle Modernisierung der Schiffsflotten • innovative Schiffstypen (z. B. Solarkatamarane, Panoramaschiffe) • Umrüstung auf Barrierefreiheit • innovative Angebotsstrukturen (gastronomische, kulturelle und sonstige Angebote) Meist auf BWS, stark von WSV-Reform betroffen
Fahrgastkabinenschiffahrt	Steigende Nachfrage durch: • demografischen Wandel • Ausbau der Kapazitäten • wachsende Schiffsflotten • attraktive Routen Meist auf BWS, sehr stark von WSV-Reform betroffen

14 Daysailer (engl.: Tagessegler): kleine Segelyachten, meist Boote für Tages- oder Wochenendausflüge mit verhältnismäßig großer Plicht, in der die ganze Crew sitzen kann, und mit einer kleinen Kajüte oder ganz ohne.

6.1 Segeln und Motorbootfahren

Nachfragepotenzial Segeln und Motorbootfahren:

- ✓ **Das Potenzial für Segelsport** auf deutschen Bundeswasserstraßen ist nicht stark ausgeprägt. Gründe sind vor allem die schwierigeren Bedingungen und die Erfordernisse, die beim Segeln an das Wassersportrevier gestellt werden (Winde, freie Wasserflächen, ausgiebige Tourenmöglichkeiten). Auch zu hoher Schiffsverkehr und starke Strömungen wie z. B. auf der Elbe und dem Rhein hemmen die Nachfragepotenziale.
- ✓ **Generell hat das Segment Segeln** nur auf größeren Seen, Stauseen und auf Küstenrevieren gute Entwicklungspotenziale. Für die Binnenwasserstraßen sind hier die *Müritz-Elde-Wasserstraße* und ihre Seen zu nennen.
- ✓ **Das Segment Motorbootfahren** hat auf nahezu allen Bundeswasserstraßen Potenzial. Besonders die Reviere *Donau, Ems-Jade-Kanal, Elbe, Finowkanal, Obere Havel-Wasserstraße, Rüdersdorfer Gewässer, Saale-Leipzig-Kanal, Spree-Oder-Wasserstraße* und *Untere Havel-Wasserstraße*. Diese Reviere sind gut vernetzt und bieten überwiegend eine gute wassertouristische Infrastruktur. Eine Erweiterung der Charterscheinregelung auf bisher noch nicht dafür vorgesehene Reviere könnte die Potenziale noch erhöhen.
- ✓ **Geringes Potenzial** wird u. a. den Gewässern *Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, Eider, Sorge, Gieselau, Lesum* und *Wümme, Stör* und *Warnow* zugeschrieben – kein Potenzial u. a. der *Leine* und der *Eder-Talsperre*. Gründe für das geringe Potenzial sind überwiegend die fehlende Vernetzung und die Funktion als sogenanntes Sackgassenrevier.

Abb. 12: Potenzialanalyse zum Segeln auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)

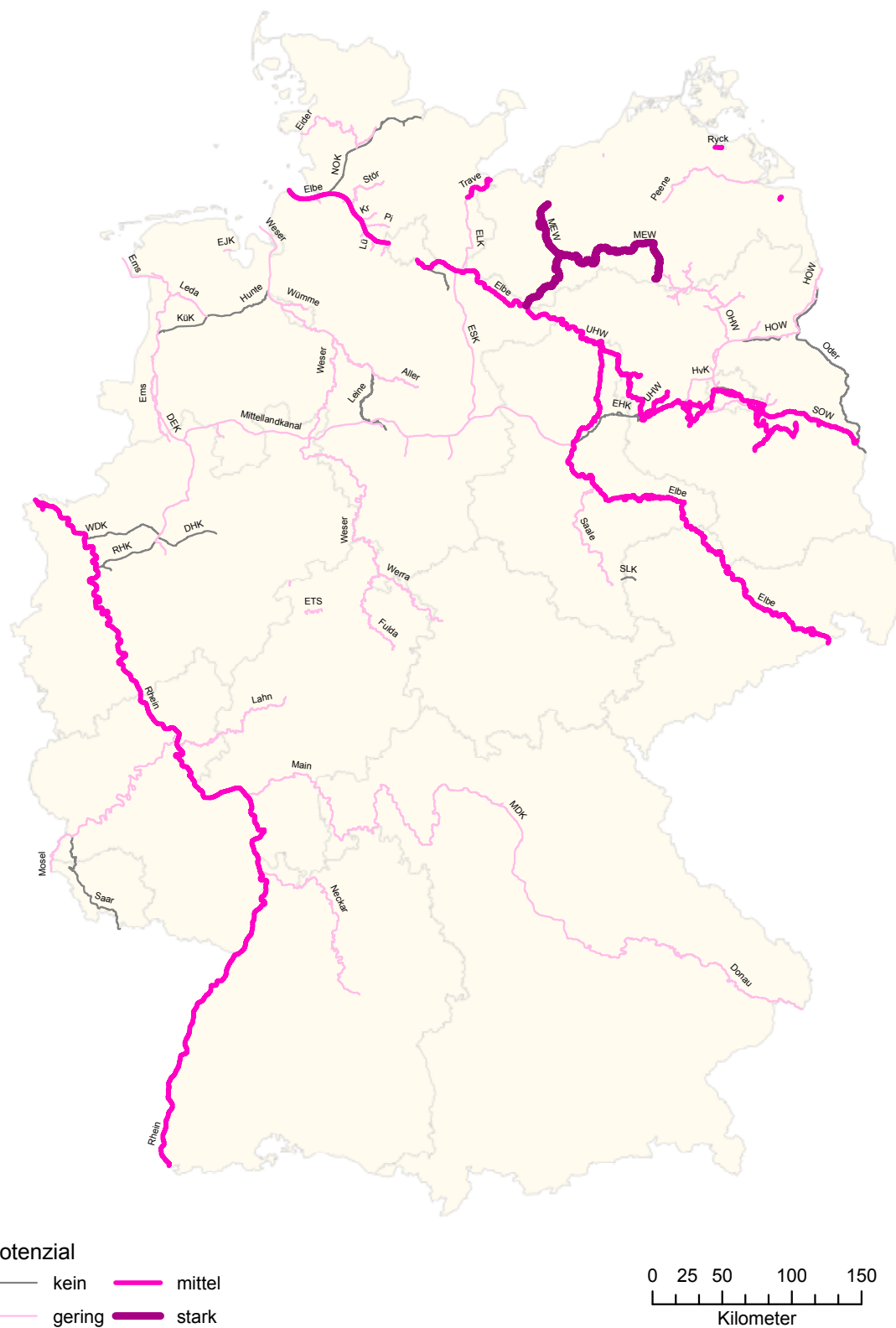
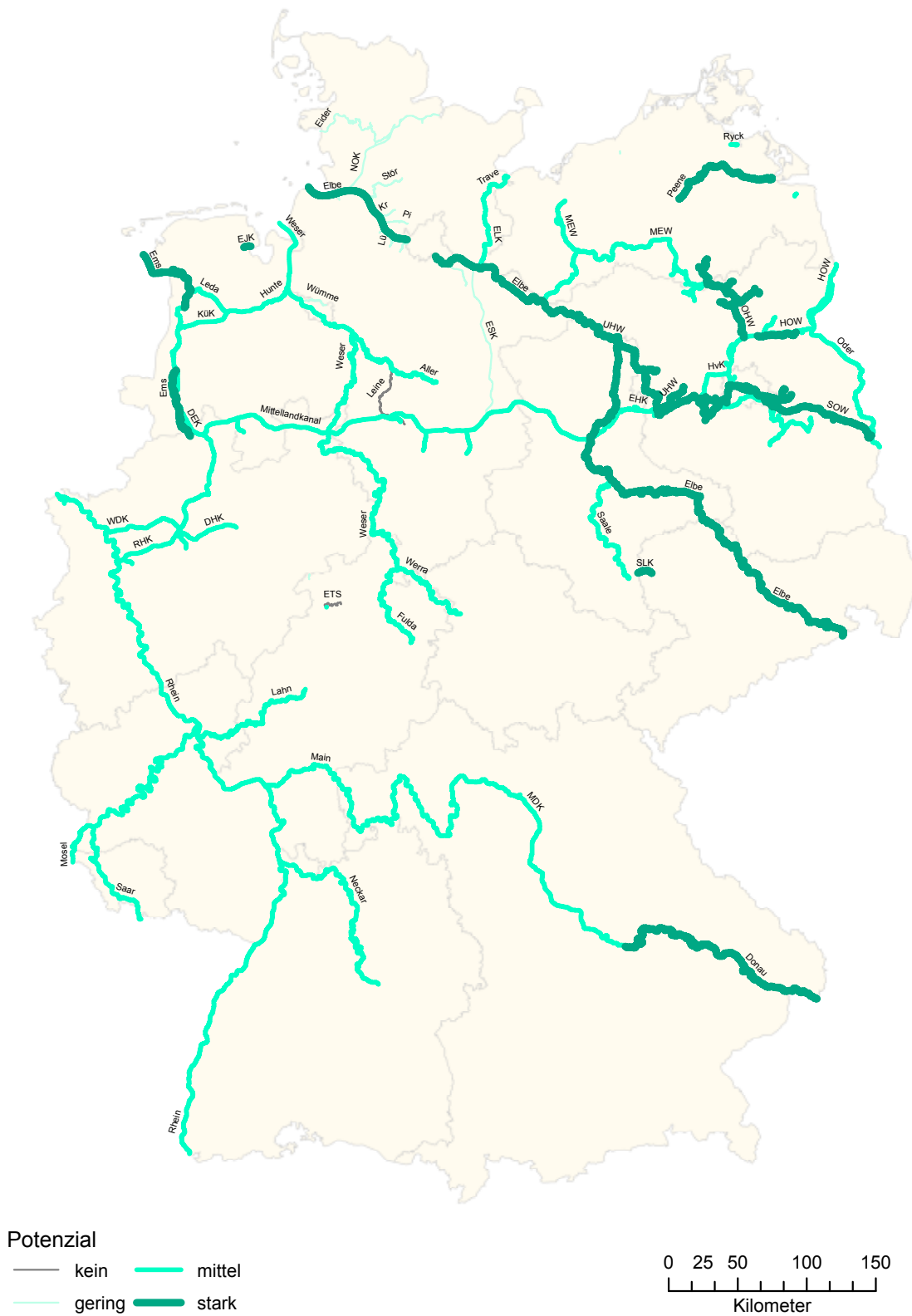


Abb. 13: Potenzialanalyse zum Motorbootfahren auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)



6.2 Charterboottourismus

Nachfragepotenzial Charters tourismus:

- ✓ **Der Charters tourismus** hat sich in den letzten Jahren bundesweit zu einem tragenden Segment im Wassertourismus entwickelt. Charterscheinregelungen, verbesserte infrastrukturelle Angebote, die Vernetzung von land- und wasserseitigen touristischen Offerten tragen dazu bei, dass dieses Segment auch in Zukunft weiter wachsen wird. Grundvoraussetzung für diese Entwicklung sind jedoch geeignete Gewässer und die Erschließung neuer, vernetzter Routen.
- ✓ **Große Potenziale** für den Charters tourismus weisen die Dahme-Wasserstraße, die *Obere Havel-Wasserstraße*, die *Rüdersdorfer Gewässer*, die *Peene* sowie die *Trave* auf.
- ✓ **Mittlere Potenziale** sind nahezu auf allen Bundeswasserstraßen zu verzeichnen.
- ✓ **Kaum oder gar keine Potenziale** weisen hingegen abgekoppelte Sackgassenreviere auf.

Abb. 14: Potenzialanalyse zum Charterboottourismus auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)

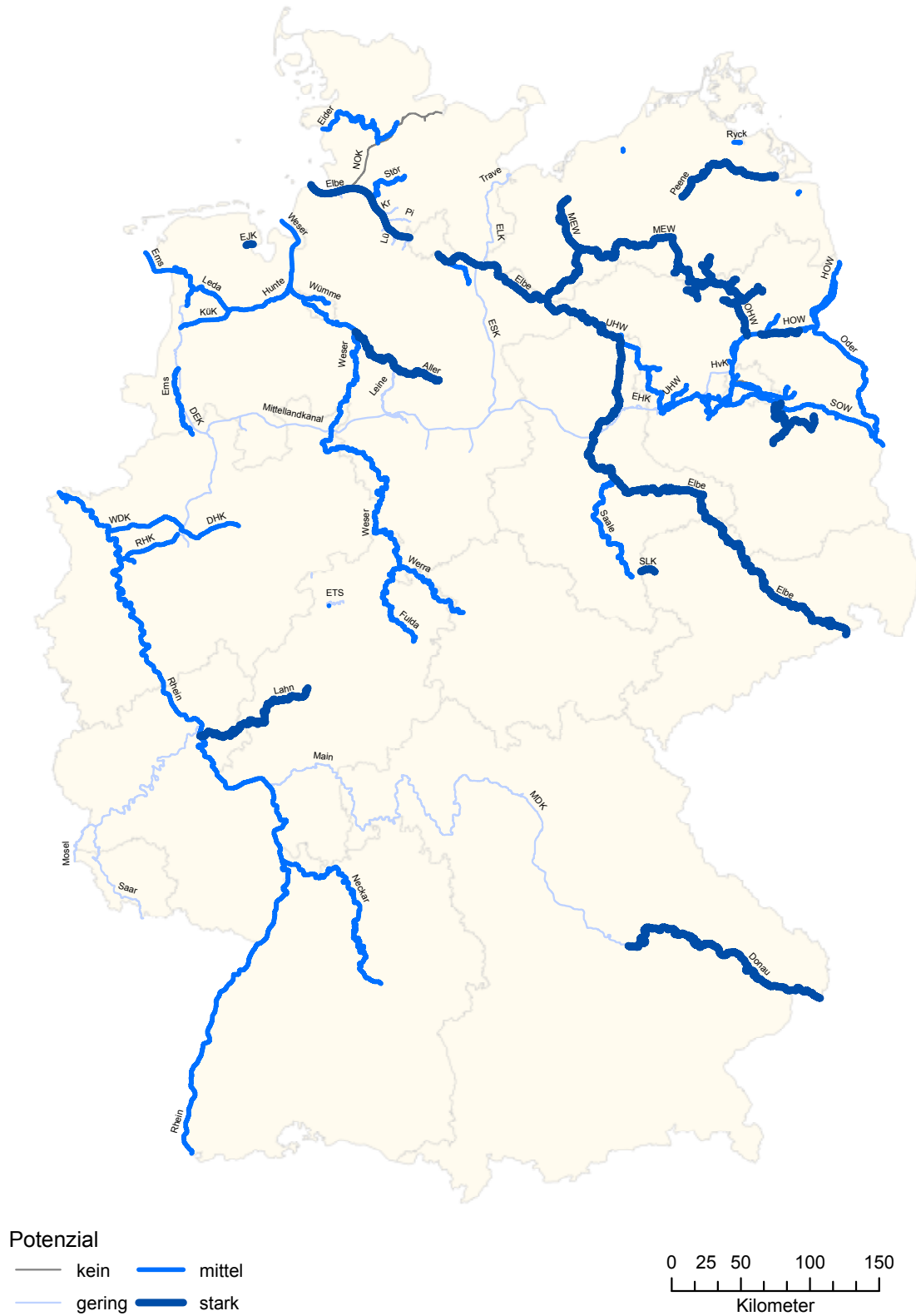


6.3 Muskelbetriebenes Wasserwandern

Nachfragepotenzial muskelbetriebenes Wasserwandern:

- ✓ **Das Segment muskelbetriebenes Wasserwandern** wird sich auf geeigneten Bundeswasserstraßen weiter entwickeln. Hierbei wirken sich zurückgehende Frachtschiffahrtshäufigkeiten durchaus positiv aus. Qualitativ hochwertige Angebotsstrukturen (organisierte Reisen), neue und erweiterte Reviere mit wassertouristischer Infrastruktur (Ein- und Ausstiegsstellen, Biwakplätze, Gastronomie etc.) und ein akzeptables Preisgefüge tragen weiter zum Wachstum dieses Segmentes bei.
- ✓ **Für das muskelbetriebene Wasserwandern** ergeben sich große Potenziale auf den Berlin-Brandenburger Gewässern, den Verbindungsgewässern in Mecklenburg-Vorpommern, auf der *Peene*, der *Elbe*, dem *Saale-Leipzig-Kanal*, der *Aller*, dem *Ems-Jade-Kanal*, der *Lahn* und auf der *Donau*.
- ✓ **Mittlere Potenziale** sind auf *Rhein*, *Neckar*, *Fulda*, *Werra*, *Weser*, *Ems*, *Wümme*, *Hunte*, *Leda*, *Saale* und *Oder* zu verzeichnen.
- ✓ **Geringe Potenziale** gibt es auf der *Mosel*, dem *Main*, dem *Mittellandkanal*, der *Leine* und der *Trave* sowie einigen Verbindungskanälen.

Abb. 15: Potenzialanalyse zum muskelbetriebenen Wasserwandern auf Bundeswasserstraßen 2015
(mediamare consulting 2016)

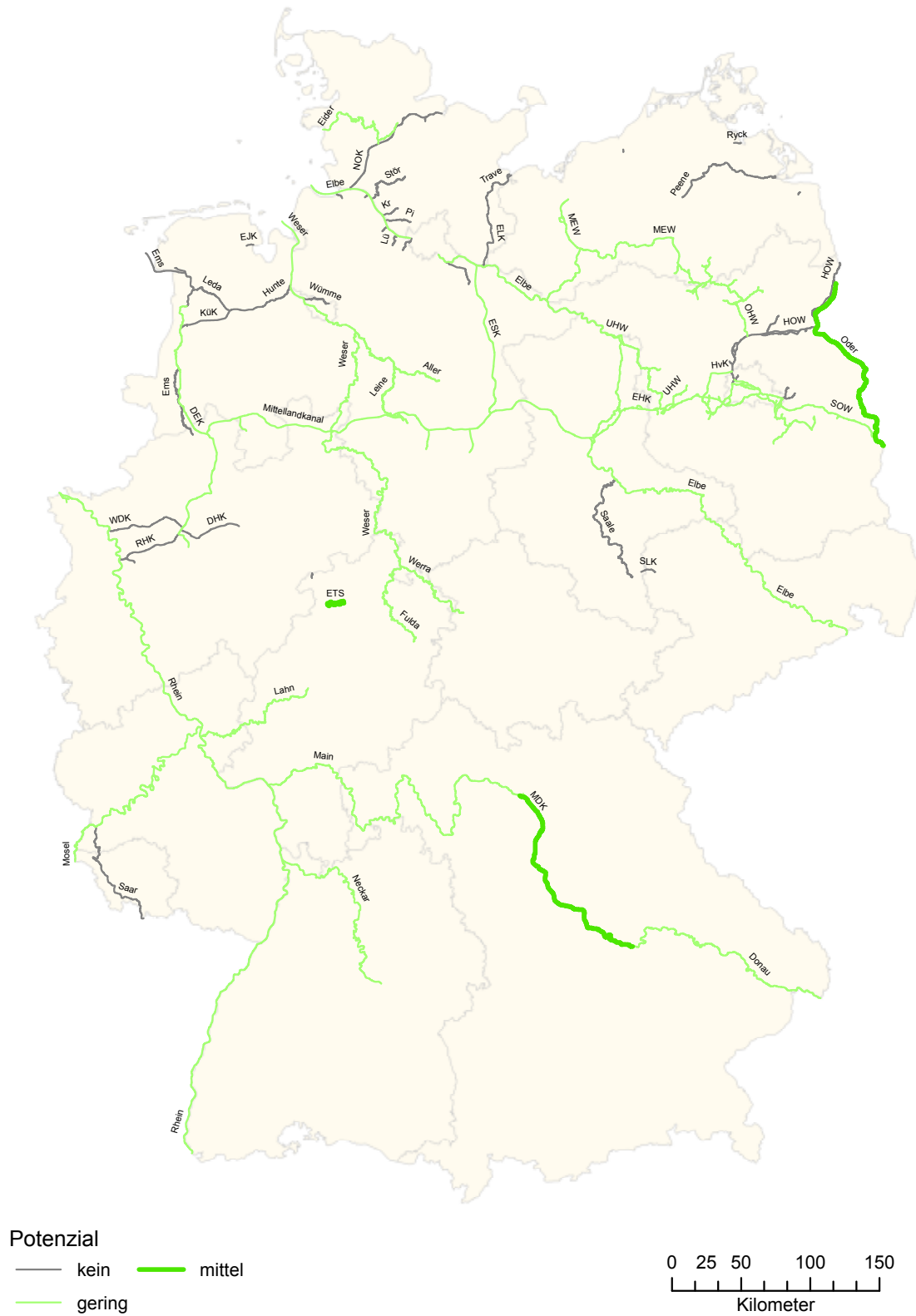


6.4 Funsportarten (Wasserski, Wakeboard)

Nachfragepotenzial Wasserski:

- ✓ **Für dieses Segment** können nur auf Bereichen der Strom-Oder und des Main-Donau-Kanals mittlere Potenziale lokalisiert werden. In Abhängigkeit von Wasserskivereinen und Wasserskischulen gibt es jedoch durchaus regionale Potenziale. Wasserskifahren wird zu den Trendsportarten gezählt, d. h. dass von einer steigenden Nachfrage ausgegangen werden kann.
- ✓ **Ausgewiesene Strecken**, wie z. B. auf dem Main und an der Mosel, gibt es bereits, dort sind keine weiteren Potenziale zu sehen.
- ✓ **Neue Wasserskianlagen oder -strecken** sind durch die üblichen Nutzerkonflikte kaum genehmigungsfähig.

Abb. 16: Potenzialanalyse zum Wasserskifahren auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)



6.5 Angeln

Nachfragepotenzial Angeln:

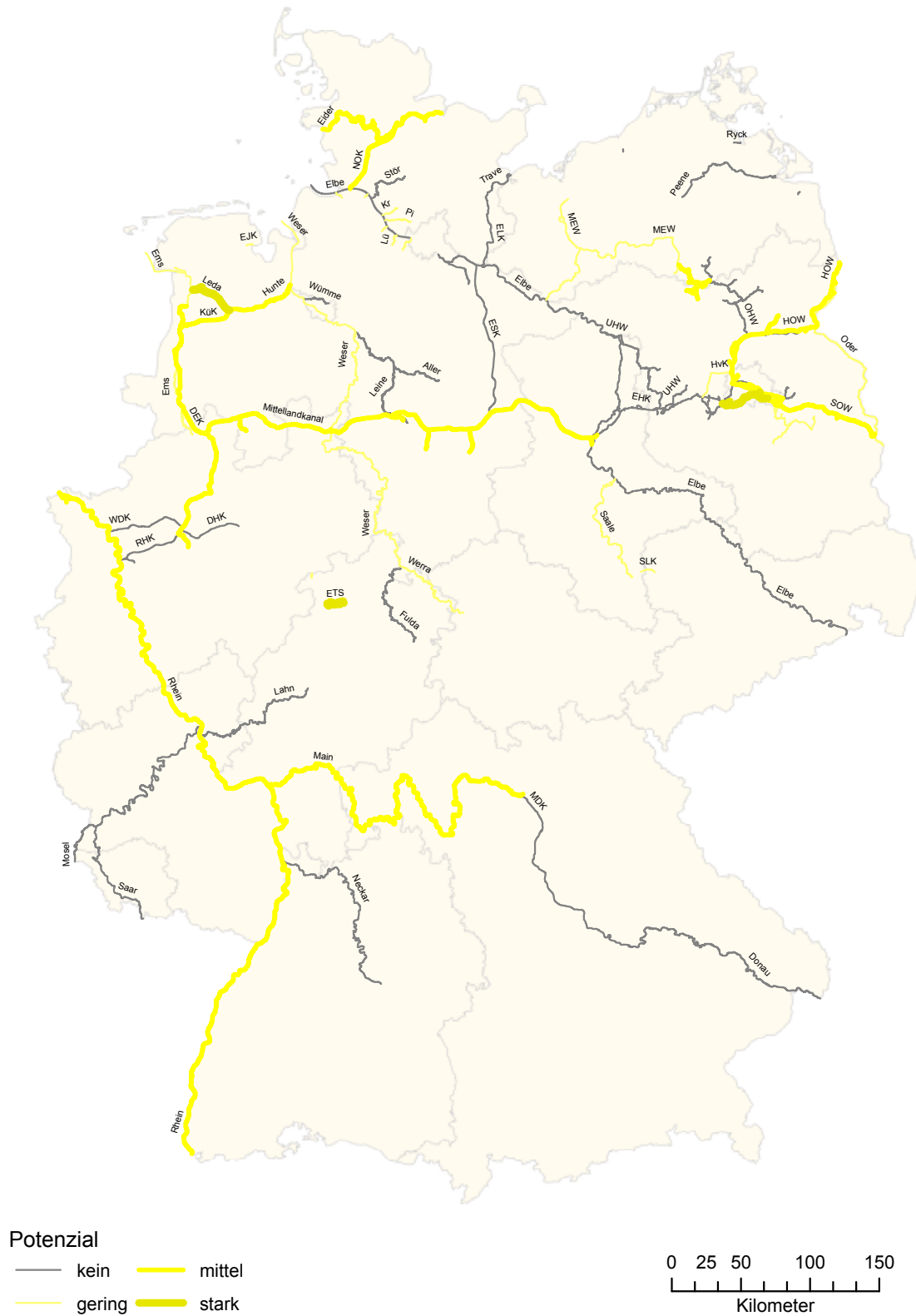
- ✓ **Für das Segment Angeln** ergeben sich große Potenziale auf der *Leda* und dem *Teltowkanal* wie auch an der *Eder-Talsperre*.
- ✓ **Mittlere Potenziale** sind auf Rhein, Main, Dortmund-Ems-Kanal, *Ems*, Mittellandkanal und auf einer Vielzahl von Berlin-Brandenburger Kanälen festzustellen.
- ✓ **Diese Entwicklung** wird unter anderem dadurch bedingt, dass es eine zunehmende Anzahl von Anglern mit eigenen Sportbooten gibt (Führerscheinfreiheit unter 15 PS) und eine steigende Zahl von touristischen Angelscheinern ausgestellt wird.
- ✓ **Zudem steigt die Eignung der meisten Gewässer** durch die Verbesserung der Wasserqualität und den erfolgreichen Schutz der Fischbestände und Lebensräume stetig.

6.6 Sonstige Wassersportarten

Stand Up Paddeln wird ein hohes Nachfragepotenzial zugeschrieben. Aufgrund der mangelnden Datenlage ist jedoch keine valide Aussage dazu möglich.

Sporttauchen wird auch weiterhin nur eine untergeordnete Rolle an Bundeswasserstraßen spielen, da in absehbarer Zeit nicht mehr Gewässerabschnitte für das Tauchen ausgewiesen werden.

Abb. 17: Potenzialanalyse zum Angeln auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)



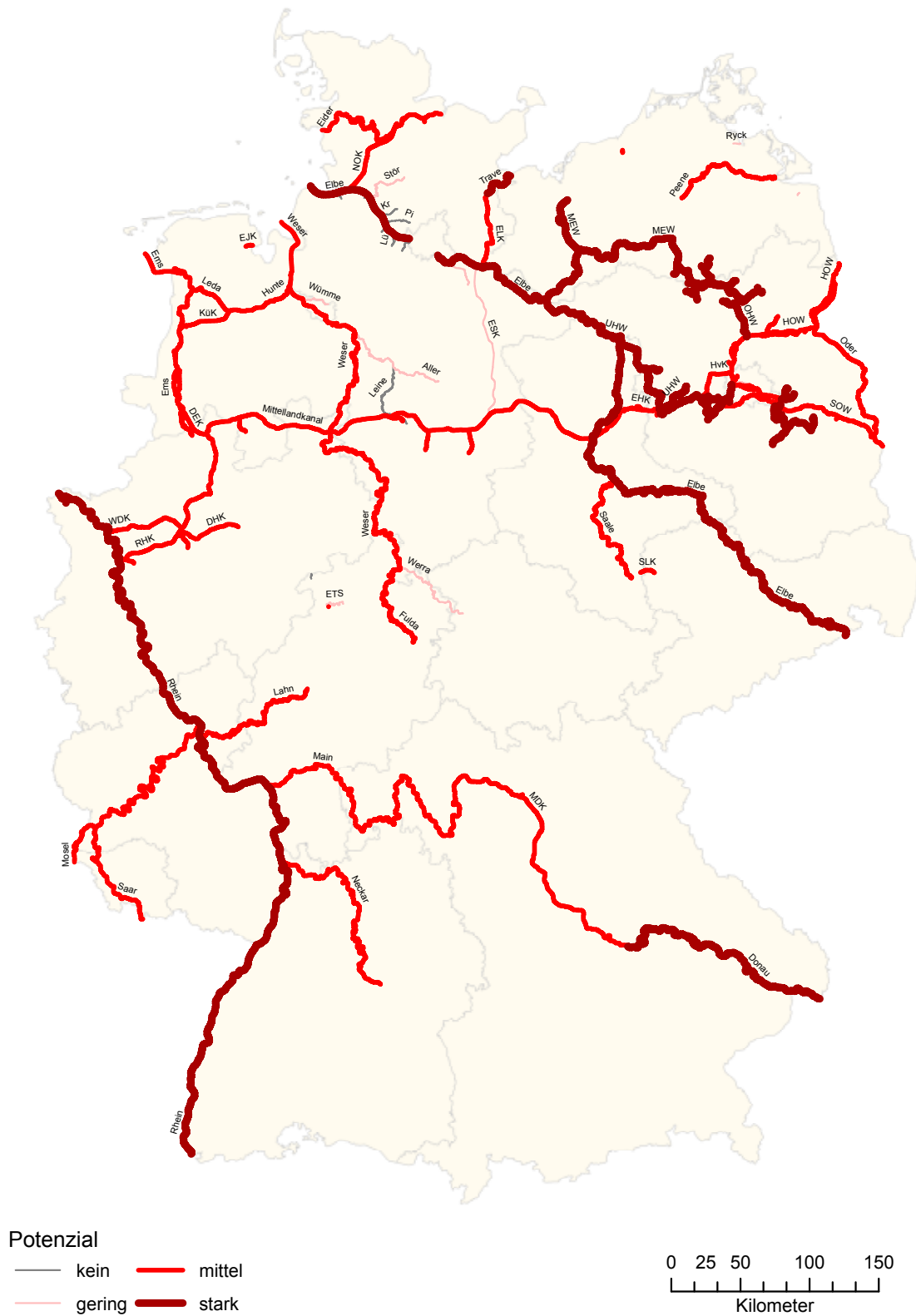
6.7 Personenschifffahrt

6.7.1 Tagesausflugsschifffahrt

Nachfragepotenzial Tagesausflugsschifffahrt:

- ✓ **Bedingt durch Modernisierungen** der Schiffsflotten, innovative Neubauten, Barrierefreiheit und neuartige Angebotsstrukturen wird die Fahrgastschifffahrt auf den Bundeswasserstraßen weitere Potenziale erschließen.
- ✓ **Große Potenziale** sind auf folgenden Gewässern lokalisiert: Rhein, Donau, Elbe, Trave, Müritz-Elde-Wasserstraße, Obere Havel-Wasserstraße, Untere Havel-Wasserstraße, Teupitzer, Storkower und Rüdersdorfer Gewässer.
- ✓ **Mittlere Potenziale** gibt es auf Saar, Mosel, Neckar, Main, Main-Donau-Kanal, Lahn, Kanälen des Ruhrgebietes, Dortmund-Ems-Kanal, Fulda, Weser, Ems, Leda, Hunte, Küstenkanal, Ems-Jade-Kanal, Saale, Saale-Leipzig-Kanal, Mittellandkanal, Eider, Nord-Ostsee-Kanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Peene, Elbe-Havel-Kanal, Oder, Oder-Havel-Kanal, Oder-Spree-Kanal.

Abb. 18: Potenzialanalyse zur Fahrgastschifffahrt auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)

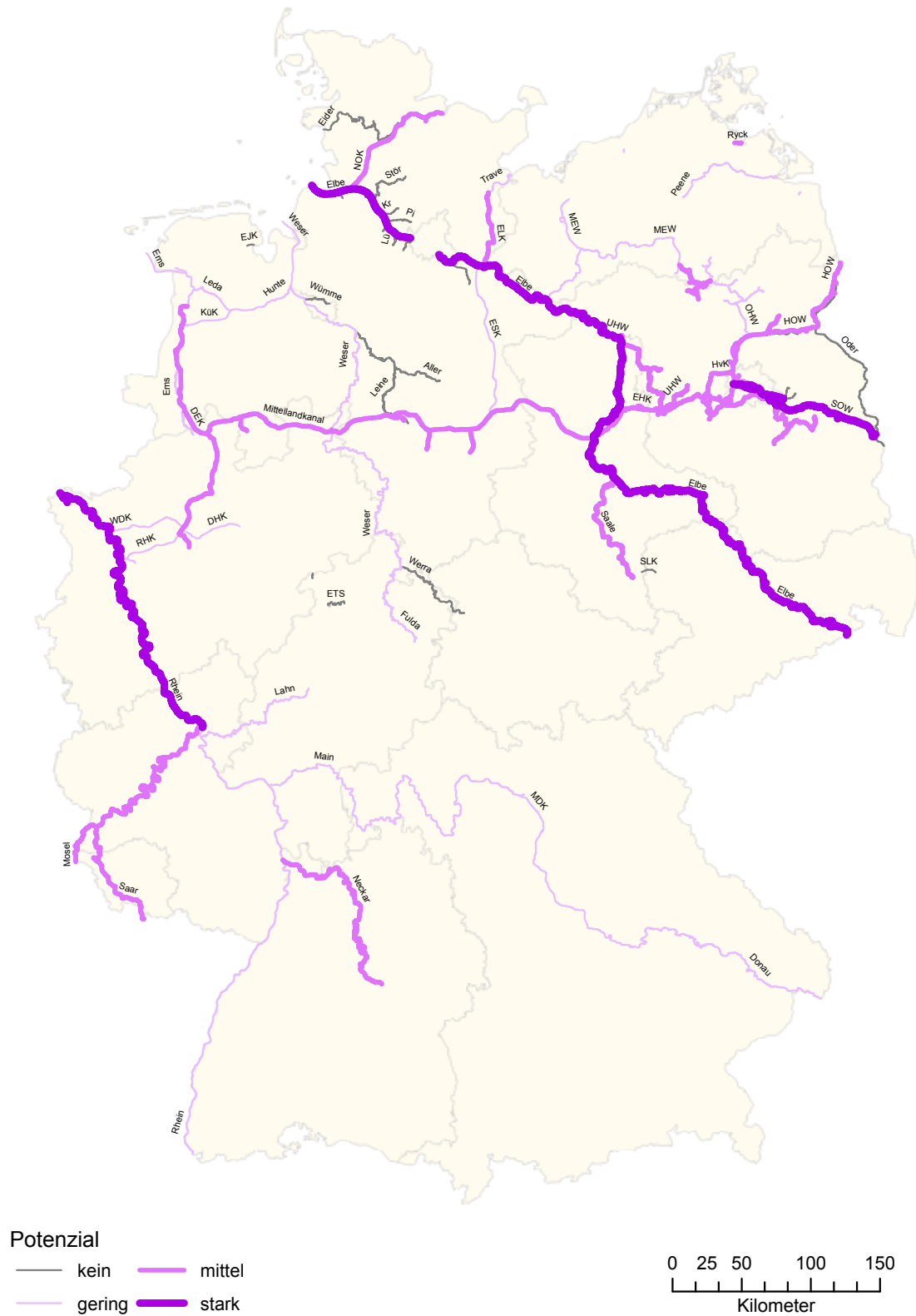


6.7.2 Fahrgastkabinenschifffahrt

Nachfragepotenzial Fahrgastkabinenschifffahrt:

- ✓ **Dieses Segment wird durch kontinuierlich steigende Nachfrage** geprägt. Die Potenziale werden durch den demografischen Wandel, den Ausbau der Kapazitäten, wachsende Schiffsflotten und neue, attraktive Routen bedingt.
- ✓ **Die Fahrgastkabinenschifffahrt weist große Potenziale** auf dem Rhein, der Elbe und dem Oder-Spree-Kanal auf.
- ✓ **Mittlere Potenziale** sind auf Mosel, Saar, Neckar, Dortmund-Ems-Kanal, Mittellandkanal, Nord-Ostsee-Kanal, Elbe-Seiten-Kanal, den Berlin-Brandenburger Gewässern und den *Ruppin-Rheinsberger Gewässern* zu verzeichnen.

Abb. 19: Potenzialanalyse zur Fahrgastkabinenschiffahrt auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)



7 Wirtschaftsfaktor Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen



Die Betrachtung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen erfolgt auf Grundlage der ermittelten wirtschaftlichen Kennzahlen zur touristischen Nachfrage (siehe Kapitel 5) und zum Ausgabeverhalten der Nutzer (nachfolgend beschrieben) für die untersuchten wassertouristischen Segmente. Die auf verschiedenen Sekundärquellen und Annahmen beruhenden Zahlen stellen dabei Durchschnittswerte dar und sind als absolute Mindestgrößen zu betrachten. Aktuelle bundesweite repräsentative Daten sind bislang nicht verfügbar. Um sich volkswirtschaftlichen Größenordnungen, die durch den Wassertourismus auf der Nachfrageseite ausgelöst werden, zu nähern, werden belastbare regionale Daten herangezogen und nach dem Verbraucherpreisindex für 2015 angesetzt.

Die aktuellsten und flächendeckendsten Studien zur Nachfrage und zum wirtschaftlichen Potenzial des Wassertourismus liegen derzeit für Berlin und Brandenburg vor („Befragung Wassertouristen, Ergebnis und Schlussfolgerungen für die weitere Entwicklung des Wassertourismus in Brandenburg“, Project M, 2010, und „Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus – Bootstourismus in Berlin und Brandenburg“, Project M, 2015). Da Wassertourismus in Berlin und Brandenburg zum großen Teil auf Bundeswasserstraßen stattfindet, werden die wirtschaftlichen Kennzahlen aus den genannten Studien größtenteils übernommen. Aufgrund der breiten Streuung der Befragungsstandorte über ganz Brandenburg, des Befragungszeitraumes von drei Monaten an Werktagen und an Wochenenden sowie der hohen Anzahl der Interviews (2.045) werden die Kennzahlen als belastbar angesehen (Project M, 2010, S. 7 f).

7.1 Ausgaben der Wassertouristen

Im Folgenden finden die Ausgaben Berücksichtigung, die unmittelbar am Aufenthaltsort von den Wassertouristen getätigt werden. Diese sind folgenden Wirtschaftszweigen zuzuschreiben:

- **Gastgewerbe**
Hierzu zählt die Verpflegung in Gastronomiebetrieben (z. B. Restaurants, Cafés, Biergärten, ggf. Übernachtung etc.).
- **Einzelhandel**
Hierzu zählen Einkäufe von Lebensmitteln und sonstigen Waren.
- **Dienstleistungen**
Darunter fallen beispielsweise Ausgaben für die Bereiche Freizeit und Unterhaltung, Kultur, Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, Liegegelder und Serviceleistungen in der Marina oder am Wasserwanderrastplatz (z. B. Fäkalienentsorgung, Reparaturen, Brötchenservice, Reinigung etc.).

Fahrtkosten für den Transfer oder etwa Ausgaben für die Reisevor- und -nachbereitung sind nicht enthalten.

7.1.1 Segeln und Motorbootfahren

In einer Befragung von 1.423 Urlaubern mit Motorboot (v.a. Motoryachten, Hausboote, Flöße etc.) und 196 Seglern in Brandenburg von 2009 wurde ermittelt, dass jeder Bootsurlauber mit eigenem Boot pro Reisetag ca. 22,80 Euro ausgibt (Project M, 2010, S. 55 f). Unter Berücksichtigung der gestiegenen Preise laut Verbraucherpreisindex wird für 2015 der Betrag von 24,62 Euro¹⁵ angesetzt. Enthalten sind Ausgaben für Gastgewerbe, Einzelhandel, Treibstoff und Dienstleistungssektor. Auch die Kosten für Unterkunft gehören in diese Kategorie, spielen aber in diesem Segment keine Rolle, da davon ausgegangen wird, dass die meisten Nutzer auf dem Boot übernachten.

Hinzu kommen die jährlich getätigten Investitionen für Eigner-Boote. Diese sind nur geringfügig abhängig vom Alter des Bootes und vom Alter des Eigners, jedoch unterscheiden sich die Investitionen nach Bootslänge und Liegeplatz-Regionen (Mell, 2015, S. 28 f). Die Analyse des Forschungsberichtes von 2015 ergab, dass die durchschnittlichen Investitionen der Eigner für ihr Boot pro Jahr rund 1.600 Euro (ohne Liegeplatzkosten und Winterlager) betragen. Bei einer durchschnittlichen Anzahl von 2,4 Personen pro Eigner-Boot und einer durchschnittlichen Nutzung von 20,9 Tagen pro Jahr (Project M, 2010, S. 25 und S. 32), werden entsprechend 31,89 Euro pro Person zu den Tagesausgaben addiert. Die durchschnittlichen Ausgaben eines Bootsurlaubers mit eigenem Boot betragen demnach **ca. 56,51 Euro**.

Ø Ausgaben im Gastgewerbe, Einzelhandel und für Dienstleistungen pro Person und Tag	+	Ø Investitionen für Eigner-Boote pro Jahr / Ø Anzahl Personen pro Eigner-Boot / Ø Nutzertage pro Jahr	=	Ø Ausgaben eines Bootstouristen mit Eigner-Boot pro Tag
24,62 Euro		31,89 Euro		56,51 Euro

7.1.2 Charterboottourismus

7.1.2.1 Charterboottourismus: Motor- & Segelyachten, Hausboote

Für Bootsurlauber mit gemieteten Booten werden die Tagesausgaben in der o.g. Befragung in Brandenburg mit 24,10 Euro ohne Bootsmiete angegeben (Project M, 2010, S. 55 f). Entsprechend dem Verbraucherpreisindex für 2015 ergibt sich daraus ein Betrag von ca. 26,02 Euro¹⁶.

Laut eigener Erhebung zur Situation des Charterboottourismus (Kapitel 5.2.1) ist der Charterpreis pro Boot und Tag mit rund 225,00 Euro anzusetzen. Charterboote sind meist größere Boote, auf denen durchschnittlich mehr Personen (Freunde und Bekannte) als auf Eigner-Booten mitfahren. Laut der o.g. Befragung werden durchschnittlich vier Personen pro Charter-Boot angesetzt (Project M, 2010, S. 25). Demnach können 56,25 Euro pro Person zu den Tagesausgaben addiert werden.

15 Angabe konjunkturbereinigt, Basisjahr 2010 = 100, Verbraucherpreisindex 2009 = 98,9, 2015 = 106,9 (destastis 2016)

16 Siehe Fußnote 15

Die durchschnittlichen Ausgaben eines Charterbooturlaubers betragen ca. **82,27 Euro** und setzen sich wie folgt zusammen:

Ø Ausgaben im Gastgewerbe, Einzelhandel und für Dienstleistungen pro Person und Tag	+	Ø Charterkosten pro Boot und Tag / Ø Anzahl Personen pro Boot	=	Ø Ausgaben eines Charterboot-touristen pro Tag
26,02 Euro		56,25 Euro		82,27 Euro

7.1.2.2 Charterboottourismus: Flöße

Für Bootsurlauber mit gemietetem Floß werden die gleichen Tagesausgaben zugrunde gelegt. Pro Reisetag ist durchschnittlich mit ca. 26,02 Euro¹⁷ zu rechnen (Project M, 2010, S. 55 f).

Laut eigener Erhebung zur Situation des Charterboottourismus (Kapitel 5.2.2) ist der Charterpreis pro Boot und Tag mit rund 118,00 Euro anzusetzen. Bei einer durchschnittlichen Anzahl von 4 Personen pro Floß können 29,50 Euro pro Person zu den Tagesausgaben addiert werden (Project M, 2010, S. 25). Die durchschnittlichen Ausgaben eines Charterfloßurlaubers pro Tag betragen zusammen ca. **55,52 Euro**.

Ø Ausgaben im Gastgewerbe, Einzelhandel und für Dienstleistungen pro Person und Tag	+	Ø Charterkosten pro Boot und Tag / Ø Anzahl Personen pro Boot	=	Ø Ausgaben eines Charterboot-touristen (Flöße) pro Tag
26,02 Euro		29,50 Euro		55,52 Euro

7.1.3 Muskelbetriebenes Wasserwandern

Allen muskelbetriebenen Wasserwanderern, sowohl Kanu-Bootseignern und Kanu-Mietern als auch Ruderern, kann im Allgemeinen ein ähnliches Ausgabeverhalten unterstellt werden. Demzufolge werden die Tagesausgaben aus der kanutouristischen Betrachtung „Grundlagenuntersuchung Kanutourismus Deutschland“ (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V., 2005) übernommen. Laut bundesweiter Erhebung geben Kanutouristen und Ruderer im Jahr 2005 im Schnitt 31,54 Euro pro Tag aus. Entsprechend dem Verbraucherpreisindex ergibt sich daraus der Betrag für 2015 von ca. 36,08 Euro¹⁸ pro Tag für 2015. Inbegriffen sind hier die Kosten für die Unterkunft von durchschnittlich 12,50 Euro pro Tag. Unter der Annahme, dass neben Hotels und Pensionen teilweise Jugendherbergen, Campingplätze oder Rastplätze in der Natur genutzt werden, ist dieser Wert als Mindestgröße angesetzt.

Hinzu kommen die jährlich getätigten Investitionen für die Eigner-Kanuboote und Ausrüstung von durchschnittlich 295,00 Euro (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V., 2005, S. 56). Für 2015 wird ein Betrag von 337,48 Euro¹⁹ angesetzt. Bei einer durchschnittlichen Anzahl von 2,4 Personen pro Eigner-Boot und einer durchschnittlichen Nutzung von 10,8 Tagen pro Jahr (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V., 2005, S. 54), werden entsprechend 13,02 Euro pro Person zu den Tagesausgaben addiert. Die durchschnittlichen Ausgaben eines Bootsurlaubers mit eigenem Kanuboot betragen demnach **ca. 49,10 Euro**. Ruderern wird das gleiche Ausgabeverhalten unterstellt.

¹⁷ Angabe konjunkturbereinigt, Basisjahr 2010 = 100, Verbraucherpreisindex 2009 = 98,9, 2015 = 106,9 (destastis 2016)

¹⁸ Angabe konjunkturbereinigt, Basisjahr 2010 = 100, Verbraucherpreisindex 2005 = 92,5, 2015 = 106,9 (destastis 2016)

¹⁹ Siehe Fußnote 15

Ø Ausgaben eines Kanutouristen mit Eigner-Boot pro Tag	+	Ø Investitionen für Eigner-Boote pro Jahr / Ø Anzahl Personen pro Eigner-Boot / Ø Nutzertage pro Jahr	=	Ø Ausgaben eines Kanutouristen / Ruderers mit Eigner-Boot pro Tag
36,08 Euro		13,02 Euro		49,10 Euro

Bei Mietkanus wird der Mietpreis pro Boot und Tag mit rund 27,50 Euro angesetzt. Besetzt ist ein Mietkanu mit durchschnittlich 2,2 Personen. Damit können 12,50 Euro pro Person zu den Tagesausgaben addiert werden (Project M, 2010, S. 25). Die durchschnittlichen Ausgaben eines Kanutouristen mit gemietetem Boot pro Tag betragen zusammen **ca. 48,58 Euro**.

Ø Ausgaben eines Kanutouristen mit Miet-Boot pro Tag	+	Ø Mietkosten pro Boot und Tag / Ø Anzahl Personen pro Boot	=	Ø Ausgaben eines Mietkanutouristen pro Tag
36,08 Euro		12,50 Euro		48,58 Euro

7.1.4 Funsportarten (Wasserski, Wakeboarden)

Im Gegensatz zu anderen Wassertourismussegmenten sind Wasserskifahrer auf eine vorhandene Infrastruktur, entweder seitens eines Anbieters oder mit einem Privatboot, angewiesen. Bei der Nutzung von Wasserskianlagen werden für den Eintritt ca. 40 Euro für eine 3-stündige Nutzung inkl. des Equipments gerechnet (eigene Erhebung 2015). Zusätzlich können 10 Euro für Verpflegung und sonstige touristische Artikel gerechnet werden. Die touristischen Tagesausgaben von Wasserskifahrern werden mit durchschnittlich **50 Euro** pro Person und Tag angesetzt.

Ø Ausgaben im Gastgewerbe und für Dienstleistungen pro Person und Tag	+	Ø Eintrittskosten und Equipment pro Person und Tag	=	Ø Ausgaben für Wasserski pro Tag
10,00 Euro		40,00 Euro		50,00 Euro

7.1.5 Angeln

Der Studie „Angelfischerei in Deutschland – eine soziale und ökonomische Analyse“ (IGB, 2004) ist zu entnehmen, dass Angler pro Tag rund 13,60 Euro ausgeben. Unter Berücksichtigung der gestiegenen Preise laut Verbraucherpreisindex wird für 2015 der Betrag von 15,76 Euro²⁰ angesetzt. Es sind variable Ausgabeposten und enthalten z.B. die Fahrt, Köder, Verschleißmaterial wie Haken oder Blei (IGB, 2004, S. 50 f).

20 Angabe konjunkturbereinigt, Basisjahr 2010 = 100, Verbraucherpreisindex 2004 = 91, 2015 = 106,9 (destatis 2016)

Hinzu kommen die jährlich getätigten fixen Ausgaben von durchschnittlich 495,46 Euro, die relativ unabhängig von der Angelfrequenz entstehen (z. B. länger haltbare Ausrüstungsgegenstände wie Ruten, Bekleidung, Angelbeiträge, Medien). Für 2015 wird der Betrag von 574,23 Euro²¹ angesetzt. Bei durchschnittlich 31,2 Anglertagen pro Person im Jahr werden dementsprechend 18,40 Euro pro Person zu den Tagesausgaben addiert (IGB, 2004, S. 50 f). Die durchschnittlichen Ausgaben eines Anglers pro Tag betragen **ca. 34,16 Euro**.

Ø Ausgaben im Gastgewerbe, Einzelhandel und für Dienstleistungen pro Person und Tag	+	Ø Investitionen für Zubehör pro Jahr / Ø Nutzertage pro Jahr	=	Ø Ausgaben eines Anglers pro Tag
15,76 Euro		18,40 Euro		34,16 Euro

7.1.6 Sonstige Wassersportarten

Für die Segmente Stand Up Paddling und Tauchen sind keine wirtschaftlichen Kennzahlen zur touristischen Nachfrage und zum Ausgabeverhalten der Nutzer verfügbar.

7.1.7 Personenschiffahrt

7.1.7.1 Tagesausflugsschiffahrt

Tagesausflugsschiffahrt findet meist als Teil einer touristischen Unternehmung statt. Aufschlüsselungen über Ausgabehöhen und Ausgabearten liegen nicht vor. Als durchschnittliche Ausgabe wird der durchschnittliche Preis eines Passagiertickets von 26,50 Euro für eine Tagesausflugsschiffahrt als Mindestgröße angesetzt (eigene Erhebung 2015).

Ø Preis für Tagesausflugsschiffahrt pro Tag und Person
26,50 Euro

7.1.7.2 Fahrgastkabinenschiffahrt

Wie bei der Tagesausflugsschiffahrt liegen für die Fahrgastkabinenschiffahrt keine Angaben zu Ausgabehöhen und Ausgabearten vor. Hier werden die durchschnittlichen Kosten für die Schiffahrt von durchschnittlich 142 Euro pro Person und Tag als Mindestgröße angesetzt (eigene Erhebung 2015).

Ø Preis für Fahrgastkabinenschiffahrt pro Tag und Person
142,00 Euro

21 Siehe Fußnote 18

7.2 Bruttoumsätze durch den Wassertourismus

Grundlage für die Berechnung der direkten Bruttoumsätze, die durch den Wassertourismus generiert werden, sind die vorangestellten Daten zu Nachfrageumfang, durchschnittliche Nutzertage, Tagesausgaben pro Person und Wassersportsegment, sowie die getätigten Investitionen für Ausstattung und Zubehör.

Die nachfrageseitigen **Bruttoumsätze** aller Wassertourismussegmente belaufen sich auf **über 4,215 Mrd. Euro** (4.215.243.125 Euro) **pro Jahr**. Die Umsätze je Wassertourismussegment lassen sich den nachfolgenden Aufstellungen entnehmen.

7.2.1 Segeln und Motorbootfahren

Insgesamt ist von einem direkten Bruttoumsatz im Segment Motor- und Segelboottourismus auf Bundeswasserstraßen von **ca. 1,205 Mrd. Euro** pro Jahr auszugehen. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl Boote	x	Ø Anzahl Personen pro Boot	x	Ø Nutzungstage pro Jahr	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
425.000		2,4		20,9		56,51 Euro		1.204.680.180 Euro

7.2.2 Charterboottourismus

7.2.2.1 Charterboottourismus: Motor- und Segelyachten, Hausboote

Insgesamt ist von einem direkten Bruttoumsatz im Segment Charterboottourismus für Motor- und Segelyachten und Hausboote auf Bundeswasserstraßen von **ca. 29,965 Mio. Euro pro Jahr** auszugehen.

Dieser setzt sich zusammen aus den Ausgaben der Wassertouristen während der Bootstour:

Anzahl Boote	x	Ø Anzahl Personen pro Boot	x	Ø Nutzungstage pro Jahr	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
1.000		4		7,3		82,27 Euro		2.402.284 Euro

Sowie den Umsätzen aus der Vermietung der Boote:

Anzahl Boote	x	Ø Auslastung in Tagen	x	Ø Charterpreis pro Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
1.000		122,5		225,00 Euro		27.562.500 Euro

7.2.2.2 Charterboottourismus: Flöße

Insgesamt ist von einem direkten Bruttoumsatz im Segment Charterboottourismus für Flöße auf Bundeswasserstraßen von **ca. 2,009 Mio. Euro** pro Jahr auszugehen.

Die Ausgaben der Wassertouristen während der Bootstour setzen sich wie folgt zusammen:

Anzahl Boote	x	Ø Anzahl Personen pro Boot	x	Ø Nutzungstage pro Jahr	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
130		4		7,3		55,52 Euro		210.754 Euro

Aus der Vermietung von Flößen wird folgender Bruttoumsatz pro Jahr generiert:

Anzahl Boote	x	Ø Auslastung in Tagen ²²	x	Ø Charterpreis pro Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
130		117,25		118,00 Euro		1.798.615 Euro

7.2.3 Muskelbetriebenes Wasserwandern

7.2.3.1 Kanu

Insgesamt ist von einem direkten Bruttoumsatz im Segment muskelbetriebenes Wasserwandern/ Kanu auf Bundeswasserstraßen von **ca. 329,8 Mio. Euro** pro Jahr auszugehen. Dieser setzt sich zusammen aus Ausgaben der Kanueigner:

Anzahl der Kanuten (Eigner)	x	Ø Nutzungstage pro Jahr	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
414.604		10,8		49,10 Euro		219.856.209 Euro

Der Bruttoumsatz für Kanumieter wird dazugerechnet:

Anzahl der Kanuten (Mieter)	x	Ø Nutzungstage pro Jahr	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
282.896		8		48,58 Euro		109.944.701 Euro

22 Saison von April bis Oktober, 60 %

7.2.3.2 Rudern

Insgesamt ist von einem direkten Bruttoumsatz im Segment muskelbetriebenes Wasserwandern/ Rudern auf Bundeswasserstraßen von **ca. 3,064 Mio. Euro** pro Jahr auszugehen. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl der Ruderer	x	Ø Nutzungstage pro Jahr	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
26.000		2,4		49,10 Euro		3.063.840 Euro

7.2.4 Wasserski

Insgesamt ist von einem direkten Bruttoumsatz im Segment Wasserski auf Bundeswasserstraßen von **ca. 1,2 Mio. Euro** pro Jahr auszugehen. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl der Nutzer	x	Ø Nutzungstage pro Jahr	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
3.000		8		50,00 Euro		1.200.000 Euro

7.2.5 Angeln

Insgesamt ist von einem direkten Bruttoumsatz im Segment Angeln auf Bundeswasserstraßen von **ca. 1,759 Mrd. Euro** pro Jahr auszugehen. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Anzahl der Nutzer	x	Ø Nutzungstage pro Jahr	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
1,65 Mio.		31,2		34,16 Euro		1.758.556.800 Euro

7.2.6 Personenschiffahrt

7.2.6.1 Tagesausflugsschiffahrt

Insgesamt ist von einem direkten Bruttoumsatz im Segment Tagesausflugsschiffahrt auf Bundeswasserstraßen von **ca. 615,290 Mio. Euro** pro Jahr auszugehen. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Personenkapazität pro Boot	x	Ø jährliche Belegung je Platz	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
201.900		115		26,50 Euro		615.290.250 Euro

7.2.6.2 Fahrgastkabinenschiffahrt

Insgesamt ist von einem direkten Bruttoumsatz im Segment Fahrgastkabinenschiffahrt auf Bundeswasserstraßen von **ca. 270,677 Mio. Euro** pro Jahr auszugehen. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Personenkapazität pro Boot	x	Ø Nutzungstage pro Jahr	x	Ø touristische Ausgaben pro Kopf und Tag	=	Bruttoumsätze pro Jahr
8.704		219		142,00 Euro		270.676.992 Euro

7.3 Ermittlung der jährlichen Nettoumsätze

In dem touristischen Bruttoumsatz ist die gesetzliche Umsatzsteuer enthalten. Für die Berechnung der Einkommenswirkungen ist jedoch der Nettoumsatz maßgebend. Auf die verschiedenen Ausgabarten fallen unterschiedliche Umsatzsteuersätze an (z. B. Lebensmittel und Bücher 7 %, Gastronomie, Zubehör und Dienstleistungen 19 %). Je detaillierter nach Art der Ausgaben befragt wird, desto genauer lässt sich der jeweils anzusetzende Umsatzsteuersatz ermitteln. Da jedoch keine Primärdaten erhoben wurden, wird auf die bundesweite Erhebung der Kanutouristen und deren Ausgabeverhalten zurückgegriffen, wo die verschiedenen Kostenarten für den Wassertourismus genau untersucht wurden.

Das Ausgabeverhalten der Wassertouristen wird als ähnlich angenommen, da ähnliche touristische Angebote am Wasser genutzt werden. Die unterschiedlichen Umsatzsteuersätze werden anteilig auf die Kostenarten berechnet. Dadurch ergibt sich ein **durchschnittlicher Umsatzsteuersatz von 16,6 %**²³. Dieser setzt sich zusammen aus 63 % Gastgewerbe, 30 % Einzelhandel und 7 % Dienstleistung (Bundesvereinigung Kanutouristik e.V., 2005, S. 54-58).

Tab. 3 Brutto- und Nettoumsätze der Wassertourismussegmente (Bezugsjahr 2015)

Wassertourismussegment	Bruttoumsatz pro Jahr in Euro	Nettoumsatz pro Jahr in Euro
Segeln & Motorbootfahren	1.204.680.180	1.033.173.396
Charterboottourismus – Motor- & Segelyachten, Hausboote	29.964.784	25.698.786
Charterboottourismus – Flöße	2.009.368	1.723.300
Muskelbetriebenes Wasserwandern – Kanu	329.800.910	282.848.122
Muskelbetriebenes Wasserwandern – Rudern	3.063.840	2.627.650
Wasserski	1.200.000	1.029.160
Angeln	1.758.556.800	1.508.196.226
Tagesausflugsschiffahrt	615.290.250	527.693.182
Fahrgastkabinenschiffahrt	270.676.992	232.141.503
Gesamt	4.215.243.124	3.615.131.324

23 Die Anpassung des Steuersatzes von 16 % auf 19 % wurde berücksichtigt (vgl. durchschnittlicher Umsatzsteuersatz Fahrradtouristen = 15,7 % BMWi, 2009a, S. 30).

Der Nettoumsatz durch Ausgaben der Wassertouristen und Umsätze aus der Vermietung der Boote beläuft sich auf über **3,615 Mrd. Euro pro Jahr**.

7.4 Ermittlung der jährlichen Einkommenswirkungen 1. Umsatzstufe

Die Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe setzen sich aus den direkten Ausgaben der Wassertouristen zusammen. Das Einkommen generiert Löhne, Gehälter und Gewinne. Dabei wird jedoch nicht der gesamte Nettoumsatz als Einkommen generiert, sondern nur die sogenannte Wertschöpfungsquote. Für die drei übergeordneten Ausgabenbereiche (Gastgewerbe, Einzelhandel und sonstige Dienstleistungen) wird mit einer durchschnittlichen Wertschöpfungsquote von 30 % gerechnet. Diese stellt aus Gründen kaufmännischer Vorsicht eine Mindestwertschöpfungsquote dar, da keine Aufteilung der Ausgabebeträge auf einzelne Bereiche möglich ist.

Aus dem Nettoumsatz durch die Ausgaben der Wassertouristen vor Ort und Investitionen (3,615 Mrd. Euro) ergeben sich mit 30 % **1,085 Mrd. Euro** (1.084.539.397 Euro) **Einkommen** (nach BMWi, 2010, S. 23 f).

7.5 Ermittlung der jährlichen Einkommenswirkungen 2. Umsatzstufe

Ein anderer Teil des Nettoumsatzes wird von den direkten Profiteuren wieder ausgegeben und kommt den vor- und nachgelagerten Wirtschaftszweigen zugute (z. B. Bäcker, Instandhaltung etc.). Eine durchschnittliche Wertschöpfungsquote von 30 % wird hier ebenfalls zugrunde gelegt. Demnach ergeben sich aus der **2. Umsatzstufe Einkommenswirkungen in Höhe von 759,178 Mio. Euro²⁴**.

7.6 Beschäftigungsäquivalente

Die Grundlagen für die Berechnung der Beschäftigungsäquivalente sind die zuvor errechneten Einkommenswirkungen der 1. und 2. Umsatzstufe (1.084.539.397 Euro + 759.177.578 Euro = 1.843.716.975 Euro) und das durchschnittliche Volkseinkommen der privaten Haushalte Deutschlands. Laut Statistischem Bundesamt beträgt dieses für 2015 27.717 Euro pro Kopf und Jahr.

Daraus lässt sich ein theoretisches **Äquivalent von 66.519 Personen** ableiten, die durch die Wassertouristen beschäftigt sind.

24 $3.615.131.324 \text{ Euro Nettoumsatz} - 1.084.539.397 \text{ Euro 1. Einkommenswirkung} = 2.530.591.927 \text{ Euro} \times 30\% = 759.177.578 \text{ Euro}$

8 Fazit

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist, die wirtschaftliche Bedeutung des Wassertourismus und dessen Potenziale auf Bundeswasserstraßen (Binnen) in Deutschland zu erfassen und zu bewerten. Zu diesem Zweck wurde die Ist-Situation von relevanten Wassertourismussegmenten auf Bundeswasserstraßen revierbezogen analysiert und deren Nachfragepotenziale bewertet. Daneben wurde der Wassertourismus als Wirtschaftsfaktor quantifiziert.

Mit rund 4,215 Mrd. Euro Bruttoumsätzen, die durch den Wassertourismus generiert werden, besitzt der Wassertourismus in Deutschland sowohl direkt als auch über volkswirtschaftliche Effekte eine erhebliche ökonomische Bedeutung. Die Bedeutung des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen kann als ein wichtiges und ökonomisch wachsendes Marktsegment deutlich herausgestellt werden.

Was die Abkopplung nicht rentabler Wasserstraßen vor dem Hintergrund der aktuellen Reformbestrebungen der Bundesregierung betrifft, so konnte anhand der ermittelten Daten gezeigt werden, dass die erhobenen Zahlen deutlich für die gezielte weiterführende Unterhaltung aller Bundeswasserstraßen sprechen. Der oft zitierte Finanzbedarf für notwendige Investitionen für den Erhalt und den Ausbau der Wasserstraßen von etwa 1,3 Mrd. Euro jährlich steht den durch den Wassertourismus generierten Umsätzen gegenüber. Damit ist der Güterverkehr nicht mehr nur als alleinige Wertschöpfungsquelle für die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen zu nennen.

Andererseits musste festgestellt werden, dass die wassertouristische Bedeutung bundesweit nicht gleichmäßig verteilt ist. Vor allem in bestimmten ländlichen Regionen bietet der Wassertourismus wirtschaftliche Chancen und ist ein wichtiger Bestandteil der Regionalentwicklung geworden. Er bietet eine breite Palette an Beschäftigungsmöglichkeiten und es werden direkt und indirekt Einnahmen von Bürgern und Kommunen realisiert. In ganz Deutschland entstehen durch den Tourismus Infrastrukturen in strukturschwachen ländlichen Regionen, die wiederum den Einwohnern zugutekommen. Dadurch werden die



Attraktivität dieser Landesteile gesteigert und Perspektiven gesichert. Gerade in den gewässerreichen Bundesländern im Norden und Osten erfüllt der Wassertourismus eine wichtige Funktion für den Erhalt und die weitere Schaffung von Arbeitsplätzen.

Abschließend kann festgestellt werden, dass durch die Untersuchung trotz schwieriger Datenlage eine nachvollziehbare Einschätzung der Bedeutung des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen gegeben werden konnte. Die dargestellten Kennzahlen zeigen deutlich den großen ökonomischen Wert des Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen. Da die Untersuchung einen unabhängigen und konservativen Anspruch bezüglich der Datenanalyse verfolgt, sind die angegebenen Werte zur Bedeutung sogar als unterschätzt anzunehmen.

In Zukunft sind der Erhalt und der naturverträgliche Ausbau der Bundeswasserstraßen für einen erfolgreichen Wassertourismus ebenso Grundvoraussetzung wie eine attraktive naturnahe Landschaft.

9 Literaturverzeichnis

ADAC. 2008. *Grundlagenstudie „Wassertourismus“.* 2008.

ADAC, Wassertouristik & Sportschifffahrt. 2013. *Info für Wassersportler Deutschland.* 2013.

Aster, Detlef. 2015. *Das „Blaue Band“ als Chance für die Bundeswasserstraßen.* Bonn: s.n. 2015.

BDB. 2014. *Aufteilung der Binnenflotte nach Wasserstraßengebiet.* 2014.

–. **2016.** *Daten und Fakten 2014 & 2015.* Duisburg: s.n. 2016.

–. **2015.** *Entwicklung der deutschen Binnenflotte.* 2015.

BMVBS. 2011. *Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur. Abschlussbericht – 2. Band.* 2011.

BMVI. 2014. *Sicherheit auf dem Wasser – Wichtige Regeln und Tipps für Wassersportler.* Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. 2014.

–. **2011.** *Umsetzung der Bundestagsinitiative „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ – Zwischenbericht an den Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestags.* Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. 2011.

BMVI und BMUB. 2015. *Bundesprogramm Blaues Band Deutschland – Ein neuer Blick auf unsere Wasserstraßen und Auen.* Eggenstein-Leopoldshafen: Stober GmbH. 2015.

BMWi. 2010. *Der Campingmarkt in Deutschland 2009/2010.* 2010.

–. **2010.** *Der Campingmarkt in Deutschland 2009/2010 – Endbericht.* Niestetal: s.n. 2010.

–. **2009.** *Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland.* Niestetal: s.n. 2009.

–. **2013.** *Tourismusperspektiven in ländlichen Räumen – Handlungsempfehlungen zur Förderung des Tourismus in ländlichen Räumen.* Berlin: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. PROJECT M GmbH. 2013.

–. **2012.** *Wassertourismus in Deutschland – Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine.* Berlin: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. BTE Tourismusmanagement, Regionalentwicklung; PROJEKT M; NIT; DTV; TMV. 2012.

BTE. 2013. *Effekte des verbesserten Zugangs zum Nordgeorgsfehnkanal – Potenzialanalyse.* Hannover: s.n. 2013.

BTE, dwif 2003. *Grundlagenuntersuchung Wassertourismus – Ist-Zustand und Entwicklungsmöglichkeiten.* Berlin: Deutscher Tourismusverband e.V.; Hamburg Messe und Congress GmbH. 2003.

Bundestagsdrucksache 18/7779. 2016. *Zustand der Schleusen, Wehre und Brücken an BWS in Norddeutschland.* [Online] 2016. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/077/1807779.pdf>.

Bundesvereinigung Kanutouristik e.V. 2005. *Grundlagenuntersuchung zur Bedeutung und Entwicklung des Kanutourismus in Deutschland.* 2005.

- BVWW. 2014.** Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. *Marktinformationen Wassersportmarkt*. [Online] 2014. [Zitat vom: 12.11.2015.] <http://www.bvww.org/mitgliederservice/marktinformationen/statistiken/wassersportmarkt.html> (Link für Mitglieder verfügbar).
- . **2015.** *Maritime Wirtschaft auf Wachstumskurs – Die Branche blickt mit Optimismus in die Zukunft*. [Online] 2015. [Zitat vom: 23. 02 2016.] [https://www.bvww.org/detail-news-startseite/?tx_bvwwnews_pi1\[uid\]=1222](https://www.bvww.org/detail-news-startseite/?tx_bvwwnews_pi1[uid]=1222).
- Deutsche Gesellschaft für Umwelterziehung. 2015.** *Blaue Flagge*. [Online] 2015. [Zitat vom: 22.. Dezember 2015.] <http://www.blaue-flagge.de/>.
- Deutscher Boots- und Schiffbauerverband e.V. 2015.** *Konjunkturbarometer*. 2015.
- DKV, Deutscher Kanuverband.** *Stand-Up-Paddling. Infobroschüre*.
- DMYV, Deutscher Motoryachtverband e.V. 2015.** *Wassersportler wollen Wasserstraßen*. Duisburg: s.n. 2015.
- DRV. 2016.** Deutscher Reiseverband e.V. [Online] 3. März 2016. <https://www.driv.de/fachthemen/schiff/detail/flusskreuzfahrt-in-europa-erneut-auf-rekordniveau.html>.
- dwif-consulting GmbH. 2013.** *Tagesreisen der Deutschen*. München: s.n. 2013.
- Forschungskreis Tourismus Management Trier e.V. 2002.** *Die Wertschöpfung des Tourismus in der Region Trier*. s.n. 2002.
- Höpner, Axel und Schlautmann, Christoph. 2015.** *Handelsblatt*. [Online] 2015. <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/boom-der-flusskreuzfahrten-wuerzburg-ist-das-neue-venedig/11930578.html>.
- IGB. 2004.** *Angelfischerei in Deutschland – eine soziale und ökonomische Analyse*. [Buchverf.] Robert Arlinghaus. Berlin: s.n. 2004.
- ITB Academy Webinar. 2015.** *Reiseanalyse 2015*. 2015.
- Koch, Joachim und Mahle, Stefan. 2012.** *Management Summary – Vorschläge zur Bewertung der Bundeswasserstraßen unter Berücksichtigung der Aspekte Netzfunktion und volkswirtschaftliche Wertschöpfung*. Wiesbaden: Railistics GmbH. 2012.
- Kohlbeck, Felix und Rauscher, Marion. 2012.** *Wertschöpfung im Tourismus – Begriffliche Grundlagen aus der Betriebswirtschaftslehre*. [Hrsg.] Hochschule München, Fakultät für Tourismus. *Tourismus Management Passport*. VMM Wirtschaftsverlag. 2012.
- Mell, Wolf-Dieter. 2015.** *Marktpotentiale Deutschland 2015*. [Hrsg.] FVSF. *FVSF-Forschungsbericht Nr. 6*. Köln: s.n. 2015.
- . **2008.** *Strukturen im Bootsmarkt*. [Hrsg.] FVSF. Köln: s.n. 2008.
- . **2010.** *Tauchen in Zukunft*. [Hrsg.] FVSF. *FVSF-Forschungsbericht Nr. 3*. Köln: s.n. 2010.
- Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern. 2014.** *Landeswassertourismuskonzept*. [Buchverf.] BTE Tourismus- und Regionalberatung. *Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern*. Berlin: s.n. 2014.
- NABU e.V. 2014.** *Das Blaue Band – Naturschutz als Chance für die Wasserstraßenreform*. 2014.

Nord, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle. 2014. *Zehn Regeln für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur.* Kiel: s.n. 2014.

Osterthun, Manuela. 2015. Bundesanstalt für Gewässerkunde. [Online] 19. Juni 2015. http://www.bafg.de/DE/05_Wissen/02_Veranst/2015/2015_06_11_osterthun.pdf;jsessionid=E6EF3E8A4BD25848C768C815FB2BE6A4.live11294?_blob=publicationFile.

Project M. 2010. *Befragung Wassertouristen, Ergebnis und Schlussfolgerungen für die weitere Entwicklung des Wassertourismus in Brandenburg.* Berlin: s.n. 2010.

–. **2015.** *Wirtschaftliche Effekte im Wassertourismus – Bootstourismus in Berlin und Brandenburg.* Berlin: s.n. 2015.

Raulf, Andreas. 2002. *Bootsferien in Deutschland, Top-Revier Band 1.* 2002.

Schrahe, Christoph und Baltin, Julia. 2010. *Analyse der touristischen Wertschöpfung in der Metropolregion Bremen-Oldenburg – Touristische Nachfrage, Umsätze, Wertschöpfung und Beschäftigung.* Köln: ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH. 2010.

Schröder, Silja. 2013. *Forschungsreport – Der Charterbootmarkt in Deutschland – Teil 1.* Sciamus – Sport und Management. 2013, 02/2013, S. 19 ff.

Statista. 2016. *Mitgliederzahlen des VDST zwischen 2002 und 2015.* 2016.

Sukowski, Julian. 2010. *Wassertourismus in Deutschland – Ein Situationsanalyse unter besonderer Berücksichtigung des Hausboottourismus.* Katholische Universität Eichstätt-Ingolstadt. Eichstätt-Ingolstadt: s.n. 2010.

Topreviere, Band 2. 2004. *Bootsferien in Deutschland, Topreviere Band 2.* 2004.

VDWS. 2015. *Saisonumfrage 2015.* VDWS International. Magazin. 2015, Dezember 2015.

VRRN, Verband Region Rhein-Neckar. 2014. *Metropolregion Rhein-Neckar – Tourismus als Wirtschaftsfaktor.* Mannheim: s.n. 2014.

VSM. 2015a. *Binnenschiffbau in Deutschland 2015 – Wirtschaftsdaten und Themen.* 2015a.

–. **2015b.** *Jahresbericht 2014/2015.* Hamburg: VSM, 2015b.

WSD-Südwest. 2012. *Verkehrsbericht.* 2012.

WSV. o.J. www.bmwi.de. [Online] o.J. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/wsv-reform-sechster-bericht.pdf?_blob=publicationFile.

–. **2014.** Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. *Wasserstraßen/Bundeswasserstraßen.* [Online] 2014. [Zitat vom: 11.11.2015.] <https://www.wsv.de/wasserstrassen/index.html>.

–. **2015.** Detlef Aster, *Das „Blaue Band“ als Chance für die Bundeswasserstraßen* – Präsentation Statuskonferenz Bundesprogramm am 08.12.2015 in Bonn.

–. **2016.** *Wir über uns.* [Online] 2016. Stand: 09. Juni 2016. https://www.wsv.de/Wir_ueber_uns/index.html.

ZKR. 2010. *Europäische Binnenschifffahrt – Marktbeobachtung. Situation von Angebot und Nachfrage im Jahr 2009 und Analyse der Konjunktur Mitte 2010.* [Hrsg.] Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ZKR. Juni 2010. Bd. Nr. 11.

10 Anhang

10.1 Verzeichnis der Abkürzungen

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
BDB	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BSFS	Binnenschifffahrtsstraße
BVK	Bundesverband Kanu e.V.
BVWW	Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.
BWS	Bundeswasserstraße(n)
DAFV	Deutscher Angelfischerverband e.V.
DBSV	Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband e.V.
DKV	Deutscher Kanu-Verband e.V.
DMYV	Deutscher Motoryachtverband e.V.
DOSB	Deutscher Olympischer Sportbund e.V.
DRV	Deutscher Reiseverband e.V.
DSV	Deutscher Seglerverband e.V.
DTV	Deutscher Tourismusverband e.V.
DWWV	Deutscher Wasserski- & Wakeboardverband e.V.
FVSF	Forschungsvereinigung für die Sport- und Freizeitschifffahrt e.V.
IGB	Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei
SSFS	Seeschifffahrtstraße
SUP	Stand Up Paddling
VDST	Verband Deutscher Sporttaucher e.V.
VDWS	Verband deutscher Wassersport Schulen e.V.
VSM	Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZKR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

10.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Netz der Bundeswasserstraßen (Hauptwasserstraßen blau, Nebenwasserstraßen orange hervorgehoben, eigene Darstellung, BMWi, 2014)
Abbildung 2	Untersuchungsrahmen Wassertourismus (angelehnt an Wassertourismusdefinition von BTE, dwif, 2003; mediamare consulting 2016)
Abbildung 3	Ist-Situationsanalyse zum Segeln auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 4	Ist-Situationsanalyse zum Motorbootfahren auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 5	Ist-Situationsanalyse zum Charterboottourismus auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 6	Ist-Situationsanalyse zum muskelbetriebenen Wasserwandern auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 7	Ist-Situationsanalyse zum Wasserskifahren auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 8	Ist-Situationsanalyse zum Angeln auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 9	Abgrenzung der Personenschiffahrt (mediamare, eigene Darstellung, 2015)
Abbildung 10	Ist-Situationsanalyse zur Tagesausflugsschiffahrt auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 11	Ist-Situationsanalyse zur Fahrgastkabinenschiffahrt auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 12	Potenzialanalyse zum Segeln auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 13	Potenzialanalyse zum Motorbootfahren auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 14	Potenzialanalyse zum Charterboottourismus auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 15	Potenzialanalyse zum muskelbetriebenen Wasserwandern auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 16	Potenzialanalyse zum Wasserskifahren auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 17	Potenzialanalyse zum Angeln auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 18	Potenzialanalyse zur Fahrgastschiffahrt auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)
Abbildung 19	Potenzialanalyse zur Fahrgastkabinenschiffahrt auf Bundeswasserstraßen 2015 (mediamare consulting 2016)

10.3 Kontaktliste Fachbeirat

Auflistung nach alphabetischer Reihenfolge der Institutionen:

Institution	Vertreter	Adresse	Webadresse
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), Sportschiffahrt	Herr Dr. Häbich	Hansastraße 19 80686 München	www.adac.de/ sportschiffahrt
Bundesverband Kanu e.V. (BVK)	Herr Krebs	Bövenmannstr. 1 48268 Greven	www.bvkanu.de
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BVWW)	Herr Tracht	Gunther-Plüschow-Straße 8 50829 Köln	www.bvww.org
Deutscher Angelfischerverband e.V. (DAFV), Geschäftsstelle Berlin	Herr Freudenberg	Weißenseer Weg 110 10369 Berlin	www.dafv.de
Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV)	Herr Meyer	Sternstraße 108 20357 Hamburg	www.dbsv.de
Deutscher Kanu-Verband e.V. (DKV)	Herr Clausing	Bertaallee 8 47055 Duisburg	www.kanu.de
Deutscher Motoryachtverband e.V. (DMYV)	Herr Röcker	Vinckeufer 12-14 47119 Duisburg	www.dmyv.de
Deutscher Olympischer Sportbund e.V. (DOSB)	Herr Roeder	Behrenstr. 24 10117 Berlin	www.dosb.de
Deutscher Ruderverband e.V. (DRV)	Herr Stoffels	Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg 10 30169 Hannover	www.rudern.de
Deutscher Segler-Verband e.V. (DSV)	Herr Süß	Gründgensstr. 18 22309 Hamburg	www.dsv.org
Deutscher Wasserski- & Wakeboardverband e.V. (DWWV)	Herr Hüller	Siemensstr. 12A 63263 Neu-Isenburg	www.dwwv.de
Verband Deutscher Sporttaucher e.V. (VDST)	Herr Niederhöfer	Berliner Str. 312 63067 Offenbach	www.vdst.de
Verband Deutscher Wassersport Schulen (VDWS)	Herr Weinhardt	Dr.-Karl-Slevogt-Str. 5 82362 Weilheim	www.vdws.de
Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM)	Herr Schwefel	Reinhardtstr. 27c 10117 Berlin	www.vsm.de

10.4 Gewässerbeschreibungen

Die Beschreibung der Gewässer erfolgt nach alphabetischer Reihenfolge. Teilweise wurden kleinere, benachbarte Gewässer mit ähnlichen Eigenschaften und Nutzungsverhalten zusammengefasst. Eine Zuordnung zu einzelnen Bundesländern oder Regionen ist nicht sinnvoll, da der Verlauf der Gewässer überwiegend länderübergreifend ist.

Die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist noch nicht final abgeschlossen. Die unter „Künftige Wasserstraßenkategorie“ aufgeführte Kategorie folgt der Präsentation von Detlef Aster, Das „Blaue Band“ als Chance für die Bundeswasserstraßen; auf der Statuskonferenz des Bundesprogramms am 08.12.2015 in Bonn.

Demnach wird das Wasserstraßennetz in Haupt- und Nebenwasserstraßen unterschieden. Für die Priorisierung der Ressourcen gilt demnach:

Kernnetz/ergänzendes Kernnetz (Hauptnetz)

Kategorie A (≥ 5 Mio. t/a):

Ersatz-, Ausbauinvestitionen

Kategorie B (3 Mio. t/a bis < 5 Mio. t/a):

Ersatzinvestitionen mit Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen

Kategorie C (0,6 Mio. t/a bis 3 Mio. t/a):

Bestandserhaltung, keine Ausbaumaßnahmen

↳ = sogenannte Hauptwasserstraßen

Nebennetz

Nebennetz ($< 0,6$ Mio. t/a):

Bestandserhaltung, keine Ausbaumaßnahmen

Wasserstraßen ohne gewerblichen Güterverkehr

Bestandserhaltung, keine Ausbaumaßnahmen

↳ = sogenannte Nebenwasserstraßen



Aller	
Flusslänge gesamt in km	260
Länge der Bundeswasserstraße in km	108
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	4
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	II
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße
Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal	
Flusslänge gesamt in km	11,8
Länge der Bundeswasserstraße in km	11,8
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	1
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße
Dahme-Wasserstraße	
Flusslänge gesamt in km	26,5
Länge der Bundeswasserstraße in km	26,5
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	7
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße
Datteln-Hamm-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Ruhr, Wesel-Datteln-Kanal	
Flusslänge gesamt in km	372,3
Länge der Bundeswasserstraße in km	165,5
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	21
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV-V b
Künftige Wasserstraßenkategorie	A, B
Diemeltalsperre	
Flusslänge gesamt in km	4,1
Länge der Bundeswasserstraße in km	4,1
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	n.k.Bin
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Donau

Flusslänge gesamt in km	2857
Länge der Bundeswasserstraße in km	253
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	8
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	V b, VI a, VI b
Künftige Wasserstraßenkategorie	A, Kategorisierung nach Abschluss der laufenden Gutachten/Gesamtkonzept

Dortmund-Ems-Kanal

Flusslänge gesamt in km	223,5
Länge der Bundeswasserstraße in km	223,5
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	32
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	B

Eder-Talsperre

Flusslänge gesamt in km	23,6
Länge der Bundeswasserstraße in km	23,6
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	n.k.Bin
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Eider, Sorge, Gieselaukanal

Flusslänge gesamt in km	223,9
Länge der Bundeswasserstraße in km	120
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	3
Kanalisiert	Teilweise
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	n.k.Bin
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Elbe

Flusslänge gesamt in km	1094
Länge der Bundeswasserstraße in km	699
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	1
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	V a, VI b
Künftige Wasserstraßenkategorie	Kategorisierung nach Abschluss der laufenden Gutachten/Gesamtkonzept

Elbe-Havel-Kanal

Flusslänge gesamt in km	55
Länge der Bundeswasserstraße in km	55
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	4
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV, V b
Künftige Wasserstraßenkategorie	B

Elbe-Lübeck-Kanal

Flusslänge gesamt in km	61,5
Länge der Bundeswasserstraße in km	61,5
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	7
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	III
Künftige Wasserstraßenkategorie	C

Elbe-Seitenkanal

Flusslänge gesamt in km	115,1
Länge der Bundeswasserstraße in km	115,1
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	2
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	V b
Künftige Wasserstraßenkategorie	A

Elisabethfehnkanal, Leda

Flusslänge gesamt in km	89,8
Länge der Bundeswasserstraße in km	39,6
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	4
Kanalisiert	Teilweise
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	n.k.Bin
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Ems, Ems-Seitenkanal

Flusslänge gesamt in km	380
Länge der Bundeswasserstraße in km	153,3
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	5
Kanalisiert	Teilweise
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	B, Nebenwasserstraße

Ems-Jade-Kanal

Flusslänge gesamt in km	72,3
Länge der Bundeswasserstraße in km	5,5
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	Delegationsstrecke
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Este, Freiburger Hafenpriel, Krückau, Lühe, Oste, Pinnau, Schwinge

Flusslänge gesamt in km	333,1
Länge der Bundeswasserstraße in km	78,2
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS, IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Finowkanal

Flusslänge gesamt in km	32
Länge der Bundeswasserstraße in km	32
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	12
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Fulda

Flusslänge gesamt in km	220,7
Länge der Bundeswasserstraße in km	109,8
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	9
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Havelkanal

Flusslänge gesamt in km	34,2
Länge der Bundeswasserstraße in km	34,2
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	1
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	C, Nebenwasserstraße

Havel-Oder-Wasserstraße

Flusslänge gesamt in km	203,6
Länge der Bundeswasserstraße in km	203,6
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	21
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	C, Nebenwasserstraße

Ilmenau

Flusslänge gesamt in km	109
Länge der Bundeswasserstraße in km	28,8
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	3
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	I, III
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Küstenkanal, Hunte

Flusslänge gesamt in km	258,6
Länge der Bundeswasserstraße in km	95,3
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	2
Kanalisiert	Teilweise
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	C

Lahn

Flusslänge gesamt in km	245,6
Länge der Bundeswasserstraße in km	145,9
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	23
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	n.k.Bin
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Leine

Flusslänge gesamt in km	280
Länge der Bundeswasserstraße in km	94,4
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	2
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	n.k.Bin
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Lesum, Wümme

Flusslänge gesamt in km	131
Länge der Bundeswasserstraße in km	28,8
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	n.k.Bin, III
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Main

Flusslänge gesamt in km	384,5
Länge der Bundeswasserstraße in km	384,5
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	35
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	V, V a
Künftige Wasserstraßenkategorie	A

Main-Donau-Kanal

Flusslänge gesamt in km	170,7
Länge der Bundeswasserstraße in km	170,7
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	16
Kanalisiert	Teilweise
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	V b
Künftige Wasserstraßenkategorie	A

Mittellandkanal

Flusslänge gesamt in km	393,3
Länge der Bundeswasserstraße in km	393,3
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	14
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	III, V b
Künftige Wasserstraßenkategorie	A

Mosel

Flusslänge gesamt in km	242
Länge der Bundeswasserstraße in km	242
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	16
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	V b
Künftige Wasserstraßenkategorie	A

Müritz-Elde-Wasserstraße

Flusslänge gesamt in km	234,5
Länge der Bundeswasserstraße in km	234,5
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	18
Kanalisiert	Teilweise
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	I
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Müritz-Havel-Wasserstraße

Flusslänge gesamt in km	70,9
Länge der Bundeswasserstraße in km	70,9
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	5
Kanalisiert	Teilweise
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	I
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Neckar

Flusslänge gesamt in km	203,9
Länge der Bundeswasserstraße in km	203,9
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	27
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	V a
Künftige Wasserstraßenkategorie	A, B

Nördlicher Rhein

Flusslänge gesamt in km	1239
Länge der Bundeswasserstraße in km	284
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	1
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	VI c
Künftige Wasserstraßenkategorie	A

Nord-Ostsee-Kanal

Flusslänge gesamt in km	107,5
Länge der Bundeswasserstraße in km	107,5
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	4
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Grenzstrecke Rhein D/F

Obere Havel-Wasserstraße

Flusslänge gesamt in km	154,6
Länge der Bundeswasserstraße in km	154,6
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	15
Kanalisiert	Teilweise
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	I, II, SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Oder

Flusslänge gesamt in km	866
Länge der Bundeswasserstraße in km	163
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Peene

Flusslänge gesamt in km	136
Länge der Bundeswasserstraße in km	98
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	III, IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Rüdersdorfer Gewässer

Flusslänge gesamt in km	23,3
Länge der Bundeswasserstraße in km	23,3
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	1
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	II
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Ryck

Flusslänge gesamt in km	30,6
Länge der Bundeswasserstraße in km	5,5
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Saale

Flusslänge gesamt in km	413
Länge der Bundeswasserstraße in km	124,3
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	12
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	I, IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Saale-Leipzig-Kanal

Flusslänge gesamt in km	11,2
Länge der Bundeswasserstraße in km	11,2
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Spree-Oder-Wasserstraße

Flusslänge gesamt in km	173,7
Länge der Bundeswasserstraße in km	173,7
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	10
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Stör

Flusslänge gesamt in km	87
Länge der Bundeswasserstraße in km	52,6
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Südlicher Rhein

Flusslänge gesamt in km	1239
Länge der Bundeswasserstraße in km	420,3
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	3
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	VI b
Künftige Wasserstraßenkategorie	A

Teltowkanal

Flusslänge gesamt in km	47,1
Länge der Bundeswasserstraße in km	47,1
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	1
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Trave

Flusslänge gesamt in km	113,6
Länge der Bundeswasserstraße in km	30,1
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Grenzstrecke Rhein D/F

Uecker

Flusslänge gesamt in km	98
Länge der Bundeswasserstraße in km	2,7
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Untere Havel-Wasserstraße

Flusslänge gesamt in km	290,7
Länge der Bundeswasserstraße in km	290,7
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	2
Kanalisiert	Ja
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV
Künftige Wasserstraßenkategorie	B, Nebenwasserstraße

Warnow

Flusslänge gesamt in km	155,4
Länge der Bundeswasserstraße in km	2
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	0
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	I
Künftige Wasserstraßenkategorie	Grenzstrecke Rhein D/F

Werra

Flusslänge gesamt in km	299,6
Länge der Bundeswasserstraße in km	88,1
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	5
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	SSFS o. BSFS
Künftige Wasserstraßenkategorie	Nebenwasserstraße

Weser

Flusslänge gesamt in km	452
Länge der Bundeswasserstraße in km	452
Anzahl der Staustufen (Schleusen)	7
Kanalisiert	Nein
Aktuelle Wasserstraßenkategorie	IV, V b
Künftige Wasserstraßenkategorie	B, Nebenwasserstraße

10.5 Analyse der Gewässer

Die folgende Analyse der einzelnen Gewässer wird in alphabetischer Reihenfolge dokumentiert. Eine Zuordnung zu einzelnen Bundesländern oder Regionen ist nicht sinnvoll, da der Verlauf der Gewässer überwiegend länderübergreifend ist. Eine Bewertung der „Betroffenheit“ von Bundeswasserstraßen, insbesondere Nebenwasserstraßen, aufgrund der WSV-Reform wird nicht gegeben. Aus den jeweiligen Bewertungen der Ist-Situation, der Gewässereignung, der Potenziale und der regionalwirtschaftlichen Bedeutung kann für jedes der beschriebenen Gewässer eine entsprechende Gesamteinschätzung abgeleitet werden.

Für die Potenzialanalyse wurden die Bundeswasserstraßen nach vorliegendem Schema bewertet:

Gewässername(n) (Abkürzung)	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
0	keine Ausprägung	nicht geeignet	kein	keine
X	geringe Ausprägung	kaum geeignet	geringes	geringe
XX	mittlere Ausprägung	gut geeignet	mittleres	mittlere
XXX	starke Ausprägung	sehr gut geeignet	starkes	starke

Jede Bundeswasserstraße (teilweise wurden kleinere, benachbarte Gewässer mit ähnlichen Eigenschaften und Nutzungsverhalten zusammengefasst) wurde nach o. g. Schema zu jedem Wassersportsegment analysiert. Im Folgenden sind die Ergebnisse tabellarisch aufgelistet. Zusammengefasst sind die Ist-Situation und die Potenziale der einzelnen Wassersportsegmente in kartographischer Darstellung in den Kapiteln 5 und 6 zu finden.



	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Aller				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XX	XX	XX
muskelbetrieben	XXX	XXX	XXX	XX
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	X	X	X	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	X	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	XX	XX	X	0
muskelbetrieben	0	0	0	0
Wasserski	0	X	X	X
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	X	XX	X	XX
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	X	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XX	XX	X
Dahme-Wasserstraße				
Segeln	XX	XX	XX	XX
Motorbootfahren	XXX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	XX	XX	XXX	XX
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XXX	X	X	XXX
Charterboottourismus	XX	XXX	XXX	XX
Fahrgastschiffahrt	X	XXX	XXX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	XX	X
Datteln-Hamm-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Ruhr, Wesel-Datteln-Kanal				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	XX	XX	XX	XX
muskelbetrieben	X	XX	XX	X
Wasserski	0	X	0	0
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	X	X

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Diemeltalsperre/Diemelsee				
Segeln	XX	XX	X	X
Motorbootfahren	X	X	X	X
muskelbetrieben	XX	XX	X	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XX	X	X	XX
Charterboottourismus	X	X	X	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	0	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Donau				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XX	XXX	XX
muskelbetrieben	X	XX	XXX	X
Wasserski	XX	X	X	X
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	X	XXX	XXX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XXX	XXX	X	XXX
Dortmund-Ems-Kanal				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XX	XX	XX
muskelbetrieben	X	X	X	X
Wasserski	0	X	X	0
Angelfischerei	XX	XXX	XX	XXX
Charterboottourismus	X	X	X	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XX	XX	XX
Eder-Talsperre				
Segeln	XXX	XXX	X	XX
Motorbootfahren	0	0	0	0
muskelbetrieben	X	XX	X	X
Wasserski	XX	XX	XX	XX
Angelfischerei	XX	XX	XXX	XX
Charterboottourismus	X	0	0	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	X	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Eider, Sorge, Gieselaukanal				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XX	X	X
muskelbetrieben	X	XX	XX	X
Wasserski	0	X	X	0
Angelfischerei	XXX	XX	XX	XXX
Charterboottourismus	X	X	X	X
Fahrgastschiffahrt	X	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Elbe				
Segeln	XX	X	XX	X
Motorbootfahren	XX	XX	XXX	XX
muskelbetrieben	XX	XX	XXX	X
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	X	0	0	X
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XXX	XXX	XXX	XXX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XX	XXX	XX
Elbe-Havel-Kanal				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	XX	XX	XX	XX
muskelbetrieben	X	X	X	X
Wasserski	0	X	X	X
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	XX	XX	X	XX
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	XX	X
Elbe-Lübeck-Kanal				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	X	X	X	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	X	0	0	X
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XX	XX	XX

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Elbe-Seiten-Kanal				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	X	X
muskelbetrieben	X	X	X	X
Wasserski	0	X	X	X
Angelfischerei	0	0	0	0
Charterboottourismus	0	0	0	0
Fahrgastschiffahrt	X	XX	X	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	X	X
Elisabethfehnkanal, Leda				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	X	XX	XX	X
Wasserski	0	X	0	0
Angelfischerei	X	XXX	XXX	XX
Charterboottourismus	0	X	X	0
Fahrgastschiffahrt	X	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	X	X
Ems, Ems-Seiten-Kanal				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XXX	XX
muskelbetrieben	XX	XX	XX	XX
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XXX	XXX	X	XXX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	X	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	X	X	X
Ems-Jade-Kanal				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XXX	XX
muskelbetrieben	XX	XXX	XXX	XX
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XXX	XXX	X	XXX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Este, Freiburger Hafenpriel, Krückau, Lühe, Oste, Pinnau, Schwinge				
Segeln	XX	X	X	XX
Motorbootfahren	XX	X	X	XX
muskelbetrieben	XX	X	X	XX
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XXX	X	X	XXX
Charterboottourismus	0	0	0	0
Fahrgastschiffahrt	0	0	0	0
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Finowkanal				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	XX	XXX	XXX	XX
muskelbetrieben	XX	XXX	XXX	XX
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	0	0	0	0
Charterboottourismus	X	X	X	X
Fahrgastschiffahrt	X	XXX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Fulda				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XX	XX	XX
muskelbetrieben	XX	XX	XX	XX
Wasserski	X	X	X	0
Angelfischerei	X	0	0	X
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	X	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	X	X	X
Havelkanal				
Segeln	0	X	X	0
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	X	X	X	X
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XXX	X	X	XXX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XXX	XX	XX

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Havel-Oder-Wasserstraße				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	X	XX	XX	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XXX	XX	XX	XXX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	X	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XX	XX	X
Ilmenau				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	X	XX	XX	X
muskelbetrieben	XX	XX	XX	XX
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	0	X	X	0
Fahrgastschiffahrt	X	X	X	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Küstenkanal, Hunte				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	X	XX	XX	X
Wasserski	0	X	0	0
Angelfischerei	X	X	XX	X
Charterboottourismus	X	XX	X	X
Fahrgastschiffahrt	X	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XX	X	X
Lahn				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	X
muskelbetrieben	XXX	XXX	XXX	XXX
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	X	XXX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XXX	XXX	X	XX

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Leine				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	0	0	0	0
muskelbetrieben	XX	XX	X	XX
Wasserski	0	X	X	0
Angelfischerei	X	0	0	X
Charterboottourismus	0	0	0	0
Fahrgastschiffahrt	0	0	0	0
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Lesum, Wümme				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XX	X	XX
muskelbetrieben	X	XX	XX	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	0	X	X	0
Fahrgastschiffahrt	X	XX	X	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Main				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	X	X	X	X
Wasserski	XXX	XXX	X	XX
Angelfischerei	X	X	XX	XX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XXX	XX	X	XXX
Main-Donau-Kanal				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	X	X	X	X
Wasserski	X	XX	XX	X
Angelfischerei	0	0	0	0
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	X	XXX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XXX	XXX	X	XXX

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Mittellandkanal				
Segeln	0	X	X	0
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	X	X	X	X
Wasserski	0	X	X	X
Angelfischerei	X	X	XX	X
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XXX	XX	XX
Mosel				
Segeln	X	XX	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XXX
muskelbetrieben	XX	XX	X	XX
Wasserski	XXX	XX	X	XX
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	XX	XXX	XX	XX
Fahrgastschiffahrt	XXX	XXX	XX	XXX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XXX	XX	XX
Müritz-Elde-Wasserstraße				
Segeln	XX	XXX	XXX	XX
Motorbootfahren	XXX	XXX	XX	XXX
muskelbetrieben	XXX	XX	XXX	XX
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XX	XX	X	XXX
Charterboottourismus	XXX	XXX	XX	XXX
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XXX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	X	X	0
Müritz-Havel-Wasserstraße				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XXX	XXX	XX	XXX
muskelbetrieben	XXX	XXX	XXX	XXX
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XXX	XX	XX	XXX
Charterboottourismus	XXX	XXX	XX	XXX
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XXX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	XX	X

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Neckar				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	XX	XX	XX	X
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XXX	XX	XX	XXX
Nord-Ostsee-Kanal				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	X	XX	X	X
muskelbetrieben	0	0	0	0
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	X	X	XX	XX
Charterboottourismus	0	0	0	0
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XX	XX	X
Nördlicher Rhein				
Segeln	XX	X	XX	XX
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	XX	X	XX	X
Wasserski	XX	XX	X	X
Angelfischerei	XX	XXX	XX	XXX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XXX	XXX	XXX	XXX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XXX	XXX	XXX	XXX
Obere Havel-Wasserstraße				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XXX	XXX	XXX	XXX
muskelbetrieben	XXX	XXX	XXX	XXX
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	XXX	XXX	XXX	XXX
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XXX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	X	X	0

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Oder				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	X	XX	XX	X
muskelbetrieben	X	XX	XX	X
Wasserski	0	XX	XX	0
Angelfischerei	XXX	X	X	XXX
Charterboottourismus	0	0	0	0
Fahrgastschiffahrt	X	X	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Peene				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XXX	XX
muskelbetrieben	XX	XXX	XXX	XX
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	X	0	0	X
Charterboottourismus	XX	XXX	XXX	XX
Fahrgastschiffahrt	X	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	X	X	X
Rüdersdorfer Gewässer				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XXX	X
muskelbetrieben	XX	XX	XX	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	0	0	0	0
Charterboottourismus	XX	XXX	XXX	X
Fahrgastschiffahrt	X	XXX	XXX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Ryck				
Segeln	XX	XX	XX	XX
Motorbootfahren	XX	XX	XX	XX
muskelbetrieben	X	XX	XX	XX
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	0	0	0	0
Charterboottourismus	XX	XX	XX	XX
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	X	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XX	XX	XX

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Saale				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XX	XX	X
muskelbetrieben	XX	XX	XX	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XXX	X	X	XXX
Charterboottourismus	0	X	X	0
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	XX	X
Saale-Leipzig-Kanal				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	0	XXX	XXX	0
muskelbetrieben	0	XXX	XXX	0
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XX	X	X	0
Charterboottourismus	0	XX	XX	0
Fahrgastschiffahrt	0	XX	XX	0
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Saar				
Segeln	0	0	0	0
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	XX	XX	X	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XX	XX	XX
Spree-Oder-Wasserstraße				
Segeln	XX	XX	XX	X
Motorbootfahren	XXX	XXX	XXX	XX
muskelbetrieben	XX	XX	XX	XX
Wasserski	0	X	X	X
Angelfischerei	X	XX	XX	XX
Charterboottourismus	X	XX	XX	X
Fahrgastschiffahrt	XXX	XXX	XX	XXX
Fahrgastkabinenschiffahrt	XX	XXX	XXX	XXX

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Stör				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XX	X	X
muskelbetrieben	XX	XX	XX	XX
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	0	0	0	0
Charterboottourismus	0	X	X	X
Fahrgastschiffahrt	X	X	X	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0
Südlicher Rhein				
Segeln	XX	X	XX	X
Motorbootfahren	XX	XX	XX	XX
muskelbetrieben	XX	X	XX	X
Wasserski	XX	XX	X	XX
Angelfischerei	XX	XXX	XX	XXX
Charterboottourismus	X	XX	X	X
Fahrgastschiffahrt	X	XXX	XXX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	XXX	XXX	X	XXX
Teltowkanal				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XX	XX	X
muskelbetrieben	X	XX	XX	X
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	X	XXX	XXX	XX
Charterboottourismus	X	X	X	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	XX	X
Trave				
Segeln	XXX	XX	XX	XXX
Motorbootfahren	XX	XX	XX	XX
muskelbetrieben	X	X	X	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	X	0	0	X
Charterboottourismus	XXX	XXX	XXX	XXX
Fahrgastschiffahrt	XXX	XXX	XXX	XXX
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	X	X	X

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Uecker				
Segeln	XX	XX	XX	XX
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	X	XX	XX	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	0	0	0	0
Charterboottourismus	XX	XX	XX	XX
Fahrgastschiffahrt	X	XX	X	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	X	X	X
Untere Havel-Wasserstraße				
Segeln	XX	XX	XX	X
Motorbootfahren	XXX	XXX	XXX	XXX
muskelbetrieben	XX	XX	XX	X
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XX	0	0	XX
Charterboottourismus	XX	XXX	XX	XX
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XXX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	XX	X
Warnow				
Segeln	X	XX	X	XX
Motorbootfahren	X	XX	X	X
muskelbetrieben	XX	XX	XX	X
Wasserski	0	0	0	0
Angelfischerei	0	0	0	0
Charterboottourismus	XX	XX	X	XX
Fahrgastschiffahrt	X	XX	XX	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	X	X	X
Werra				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	XX	XXX	XX	XX
Wasserski	X	X	X	X
Angelfischerei	XXX	X	X	XXX
Charterboottourismus	X	X	X	X
Fahrgastschiffahrt	X	XX	X	X
Fahrgastkabinenschiffahrt	0	0	0	0

	Ist-Situation	Gewässereignung	Potenzial	Regionalwirtschaftl. Bedeutung
Weser				
Segeln	X	X	X	X
Motorbootfahren	XX	XXX	XX	XX
muskelbetrieben	XX	XX	XX	XX
Wasserski	XX	X	X	X
Angelfischerei	XXX	XXX	X	XXX
Charterboottourismus	X	X	X	X
Fahrgastschiffahrt	XX	XXX	XX	XX
Fahrgastkabinenschiffahrt	X	XX	X	X

