



BAYERISCHER MOTOR YACHT VERBAND e.V.

IM DMYV UND BLSV



Newsletter Nr. 70 - 27.05.2011

Hier informieren wir Sie über aktuelle Informationen rund um den Wassersport



Themen:

**Resolution des Verbandstages
des Deutschen Motoryachtverbandes e.V.
zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
und zum Wassertourismuskonzept**



**Stellungnahme des „Forum Wassersport“ des DOSB
und der darin vertretenen sieben Wassersportspitzenverbände**



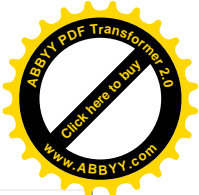
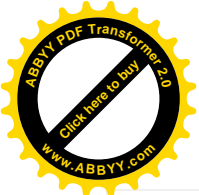
**Zeitungsartikel aus "Main Echo":
"Sportbootfahrer planen Protest"**



**Resolution des Verbandstages
des Deutschen Motoryachtverbandes e.V.
zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
und zum Wassertourismuskonzept**

Die Mitglieder des Deutschen Motoryachtverbandes e.V. fordern auf ihrem Verbandstag am 08.05.2011 in Dresden die Bundesregierung und alle zuständigen Ministerien auf,

- die im Reformpapier aufgeführten Restwasserstraßen gemäß der Gütertransport



Prognose 2025, welche für die Sportschifffahrt, die dort anliegenden Vereine und den Wassertourismus bedeutsam sind, in das Wassertourismusnetz aufzunehmen,

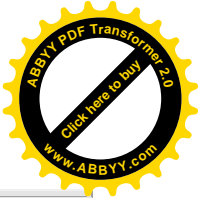
- dass die Wasserstraßen mit touristischer Nutzung weiter als Bundeswasserstraßen geführt werden, da wir sonst befürchten, dass diese Bundeswasserstraßen der Entwidmung und damit der Privatisierung und Renaturierung unterliegen. Hierdurch werden viele im ehrenamtlichen Engagement geführten Vereine in ihrer Existenz bedroht und die Grundlage für die Ausübung ihres Sportes ist nicht mehr gegeben,
- dass keine Mittelkürzungen vorgenommen werden und der Erhalt dieser Schifffahrtswege sichergestellt ist. Die beabsichtigte Reform widerspricht darüber hinaus der Initiative des Bundestages, den Wassertourismus zu fördern.

Wir fordern die Bundesregierung und alle zuständigen Ministerien auf, Wasserstraßen mit touristischer Nutzung als Bundeswasserstraßen zu erhalten und zu unterhalten.



**Stellungnahme des „Forum Wassersport“ des DOSB
und der darin vertretenen sieben Wassersportspitzenverbände**





24.05.11

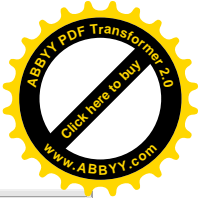
Stellungnahme des „Forum Wassersport“ des DOSB und der darin vertretenen sieben Wassersportspitzenverbände

Stellungnahme zum Reformvorhaben WSV des BMVBS

Derzeit konkretisieren sich Überlegungen des BMVBS, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und das Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen von Grund auf neu zu strukturieren. Investitionsmittel und Personal sollen dabei künftig auf die Teile der Bundeswasserstraßen „konzentriert“ werden, die über ein hohes Verkehrsaufkommen verfügen. Maßstab des Verkehrsaufkommens soll dabei im wesentlichen jeweilige Gütertransportvolumen auf diesen Strecken sein. - Hiergegen bestehen seitens des organisierte Wassersport erhebliche Bedenken. Der organisierte Wassersport in Deutschland, zusammengeschlossen in den sieben Wassersportspitzenverbänden – dem Deutschen Segler-Verband e.V. (DSV), dem Deutschen Motoryachtverband e.V. (DMYV), dem Deutschen Kanu-Verband e.V. (DKV), dem Deutschen Ruderverband e.V. (DRV), dem Verband Deutscher Sporttaucher e.V. (VDSt), der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft e.V. (DLRG) und dem Deutschen Wasserski- und Wakeboardverband e.V. (DWWV) - unter dem Dach des DOSB als „Forum Wassersport“, verfolgt diese Entwicklung mit großer Sorge. Er sieht für sich und seine zahlreichen gemeinnützigen Vereine erhebliche Nachteile, die im Zuge einer solchen Neustrukturierung drohen.

1. Die Reform der WSV missachtet die Belange der Sport- und Freizeitschifffahrt.

Der organisierte Wassersport in Deutschland mit seinen über 5.000 Mitgliedsvereinen und über 800.000 Mitgliedern findet im Reformvorhaben keine adäquate Berücksichtigung oder gar Erwähnung. Die Sport- und Freizeitschifffahrt wird im Reformvorhaben offenbar unter „Wassertourismus“ mit subsumiert. Es versteht sich, dass der organisierte Wassersport Partner des Wassertourismus ist, sich aber nicht ausschließlich darüber definiert. Die Vereine des Wassersports erfüllen, wie alle gemeinnützigen Sportvereine, über den Sport hinaus weitergehende wichtige Aufgaben für die Gesellschaft und sind nicht lediglich ‚Wassertourismusvereine‘. Das Reformvorhaben sieht vor, dass die mit dem erforderlichen Fachpersonal ausgestattete WSV des Bundes sich aus der für die Befahrbarkeit unabdingbaren Unterhaltung von Schleusen, Anlegestellen, Häfen, Uferbefestigungen und Fahrwassertiefen zurückzieht. Notwendige Erhaltungsinvestitionen in diesem Teil des deutschen Wasserverkehrsnetzes unterbleiben. Dies gilt insbesondere für die für die Sport- und Freizeitschifffahrt bedeutsamen sog. Neben- sowie Restwasserstraßen. Aus der Sicht der Wassersport- und Wassertourismusentwicklung bedeutsame Strecken des deutschen Wasserstraßennetzes werden entwidmet, renaturiert und damit der Nutzung entzogen. Vereine, die Anlieger eines Wasserstraßenabschnitts sind, der entwidmet werden soll, verlieren zudem ihre Existenzgrundlage, wenn sie ihre Sportart vor Ort nicht mehr ausüben können. Es steht zu befürchten, dass die verminderte oder gar eingestellte Betreuung von sog. „Neben- und Restwasserstraßen“ durch die WSV dazu führt, dass unzählige Investitionen in Sportboothafen- und



Vereinsanlagen wirtschaftlich wie verkehrstechnisch entwertet werden, sobald sie von der bundesweiten wie europäischen Infrastruktur abgekoppelt werden. Hinzuweisen ist, dass die Wassersportspitzenverbände und deren Mitgliedsvereine in den zurückliegenden Jahrzehnten stets vorausschauende Mitverantwortung für Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs übernommen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu der bisher außerordentlich positiven Entwicklung in Deutschland beigetragen haben. DSV und DMVYV entrichten bereits seit 1985 jährlich pauschale Zahlungen für die Nutzung von Schleusen- und Hebewerken durch die Sport- und Freizeitschifffahrt, von der auch nicht-organisierte Mitglieder, Wassersporturlauber und Charterer profitieren.

2. Das System erfordert eine ganzheitliche Betrachtung und Betreuung.

Nach unserer fachlichen Einschätzung erfordert das System der deutschen Bundeswasserstraßen eine ganzheitliche Betrachtung und Betreuung in allen seinen Funktionen einschließlich der Wechselbeziehung zum europäischen Wasserwegenetz und zu den landeseigenen und örtlichen Gewässern. Die Ausrichtung der neuen WSV (fast) ausschließlich nach Maßgabe der Belange der gewerblichen Schifffahrt verkennt die Bedeutung des Infrastrukturnetzes der Wasserwege. Deutschland hat aufgrund seiner zentralen Lage in Europa eine herausragende Verantwortung für dieses System.

Die verfassungsrechtliche Grundlage für diese Verantwortung des Bundes ergibt sich aus Artikel 87 und 89 des Grundgesetzes. Danach verwaltet der Bund die Bundeswasserstraßen durch eigene Behörden. Er nimmt über den Bereich eines Landes hinausgehende Aufgaben der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt hoheitlich wahr. Die Verfassung sieht nicht vor, bei der Betreuung der Binnen- und Seeschifffahrt – sie umfasst u.a. Berufsschifffahrt, Passagierschifffahrt, Fischerei- und Fährschifffahrt sowie Sport- und Freizeitschifffahrt - einzelne Verkehrsfunktionen (wie etwa den Gütertransport) herauszugreifen. Eine solche isolierte Verkehrswegebetreuung nur für einzelne Verkehrsfunktionen (wie etwa Frachttransport) ist auch im Straßen, Luft- und Schienen und Luftverkehr völlig unbekannt.

Ebenso wie die Verkehrswege im Straßen- und Luftraum dienen die Wasserstraßen vielmehr allen Verkehrsteilnehmern - unabhängig vom Befahrungszweck der einzelnen Wasser-, Land-, oder Luftfahrzeuge.

3. Wasserstraßen haben viele Funktionen.

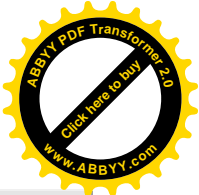
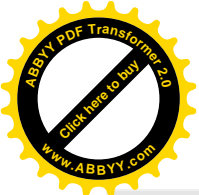
Die Wasserstraßen sind wertvoller Teil der europäischen Kulturlandschaft. Flüsse, Seen und Kanäle sind unverzichtbare multifunktionale Verkehrswege und zugleich Lebens-, Erholungs-, Sport- und Freizeitraum für Millionen Menschen. Sie stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang zum Wasserwegenetz in Europa.

Das bestehende Netzwerk der deutschen Wasserwege erfüllt Infrastrukturfunktionen, die weit über den Fracht- und Massenguttransport hinausgehen. Bei einer „Konzentration“ der WSV des Bundes auf Strecken mit hoher Tonnage droht eine unwiederbringliche Vernachlässigung wichtiger netzrelevanter Teile der deutschen Verkehrsinfrastruktur.

Allein der organisierte Wassersport nutzt das deutsche Netzwerk der Flüsse, Seen und Kanäle. Die Wassersportvereine sind als „Anlieger“ unmittelbar abhängig von der Erhaltung, Pflege und zeitgemäßen Weiterentwicklung dieser Wasserwege, ihrer Anlagen und Einrichtungen und ihrer Verbindung zum europäischen Wasserstraßennetz.

4. Vernachlässigung vermeintlicher „Nebenstrecken“ gefährdet das Netzwerk.

Die durchgehende Befahrbarkeit – elementare Voraussetzung für die vom Deutschen Bundestag beschlossene Entwicklung des Wassersports und Wassertourismus in Deutschland - wird in Frage gestellt.



Wird das Gesamtsystem der Bundeswasserstraßen nicht mehr einheitlich von einer hierfür personell und finanziell ausgestatteten Bundesverwaltung betreut, ist absehbar, dass es in der Peripherie und damit in der Gesamtfunktionalität Schaden nimmt. Dabei können bereits geringe Schäden große Wirkung haben.

Wasserstraßen haben in aller Regel keine Umfahrung. Ein einzelnes defektes Schleusentor, eine abgerutschte Böschung, eine versandete Teilstrecke kann bewirken, dass eine ganze Wasserstraße unpassierbar wird und damit eine ganze Region vom übrigen System der Wasserwege abgeschnitten ist. Hochwasserereignisse oder Eisgang können Schäden an Ufern, Anlagen und Fahrzeugen anrichten, wenn ein Wasserweg nicht mehr ordnungsgemäß unterhalten und von Treibgut frei gehalten wird. Für die Sicherheit der Schifffahrt können erhebliche Gefahren entstehen, wenn Schifffahrtshindernisse nicht schnell gemeldet, gekennzeichnet und von einer kompetenten und hierfür ausgestatteten Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beseitigt werden.

5. Im Vertrauen auf das bundesweite „Netzwerk“ wurde viel investiert.

Gemeinnützige Wassersportvereine haben im Vertrauen auf die Funktionalität der Infrastruktur in den zurückliegenden Jahrzehnten tausende von mitgliederfinanzierten und in Eigenleistung betreuten Sportboothäfen im Wert von mehreren hundert Millionen Euro innerhalb des Netzwerks der deutschen Wasserwege angelegt.

Wichtige Wasserstraßen wurden im Zuge des Aufbau Ost wieder geöffnet, ausgebaut und mit modernen Infrastruktureinrichtungen wie Schleusen, Anlegestellen, Wasserwanderratsplätzen usw. versehen. Sie wurden für die Passagier-, Sport- und Freizeitschifffahrt zugänglich gemacht und haben viele Kommunen ihrerseits veranlasst, in kommunale Häfen und Anlegestellen zu investieren. Anlagen und Gebäude wurden modernisiert. Unzählige Unternehmen, öffentliche und gemeinnützige Träger haben sich mit ihren Aktivitäten und Investitionen zum Wasser ausgerichtet und im Vertrauen auf den Wasserweg als verbindende Infrastruktur investiert.

6. Verkehre verlagern sich.

Wenn Wasserstraßen durch Entwidmung der Verkehrsnutzung entzogen werden und damit das Verkehrsnetz ausgedünnt wird, droht eine Verlagerung der Sport- und Freizeitverkehre auf die ohnehin bereits von der gewerblichen Schifffahrt stark frequentierten Schifffahrtsstraßen des Bundes.

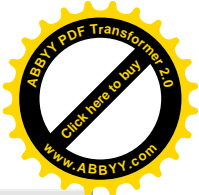
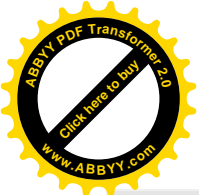
7. Reform gefährdet Entwicklung des maritimen Tourismus.

Anzuführen ist, dass die Konsequenzen aus dem Reformvorhaben der WSV und der geplanten Kategorisierung der Wasserstraßen aus obigen Erwägungen auch mit den Zielsetzungen der „Initiative der Bundesregierung zur Förderung des Wassertourismus“ nicht vereinbar sind. Das „Forum Wassersport“ verlangt daher, dass bei einer Reform der WSV folgende Aspekte einfließen müssen bzw. zu berücksichtigen sind:

eine ganzheitliche Analyse und Bewertung aller wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Funktionen des gesamten deutschen Systems der Bundeswasserstraßen einschließlich ihrer Wechselbezüge zu den Wasserwegenetzen der angrenzenden europäischen Länder sowie der innerdeutschen Landes- und Kommunalgewässer, dies gerade auch unter Einbeziehung der Sport- und Freizeitschifffahrt in Deutschland;

eine Analyse des technischen, personellen und investiven Gesamt-Betreuungsbedarfs der deutschen Wasserwege in ihrer multifunktionalen Bedeutung für den Wirtschafts-, Tourismus-, Sport- und Freizeitstandort Deutschland,

ein ganzheitliches Konzept für die künftige personelle, technische und investive Betreuung und Weiterentwicklung der deutschen Wasserwege unter Berücksichtigung der Prognosen für die

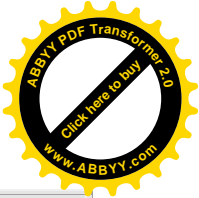


Frachtschiffahrt u n d die übrige Schifffahrt einschließlich des vom Deutschen Bundestag mehrfach festgestellten Entwicklungspotenzials im Wassersport und Wassertourismus,
die ausdrückliche Nennung der Sport- und Freizeitschiffahrt als weiterer relevanter Faktor aller Planungen und Entscheidungen,
die Beteiligung des Deutschen Olympischen Sportbundes und der im „Forum Wassersport“ zusammengeschlossenen Wassersportspitzenverbände an den weiteren Fachberatungen zur Reform der WSV und zur künftigen Strukturierung und Betreuung der Bundeswasserstraßen.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER OLYMPISCHER SPORTBUND

Bernd Roeder
Justitiar und Beauftragter für den Wassersport



[Zur besseren Lesbarkeit hier klicken und als pdf-Datei downloaden](#)

Sportbootfahrer planen Protest

Wassersportforum: Ärger über Vignetten-Kauf und möglichen Stopp beim Main-Tourismus – Mehr Rücksicht gewünscht

ASCHAFFENBURG. Kommt es demnächst am Aschaffener Floßhafen zur bundesweit ersten Demonstration der Sportbootfahrer? »Das Maß ist voll!«, begründete Klaus Weber (Offenbach), der Präsident des bayerischen Motor-yachtverbands, den geplanten Protest. Unterstützung bekam er von den 70 Besuchern des fünften Aschaffener Wassersportforums, das in den Räumen des Ruder-Clubs stattfand.

Die Skipper, so Weber, fühlten sich von der »unberechenbaren und arroganten« Politik in Berlin betrogen. Konkret geht es um Gedankenspiele, etwa 35 Gewässer in Deutschland, darunter auch den Main, touristisch nicht weiter zu fördern, die bestehende Infrastruktur höchstens zu erhalten, auf keinen Fall weiter auszubauen. Dabei hatte der Bundestag erst jüngst beschlossen, den Wassertourismus in Deutschland zu fördern.

Hinzu kommen Vorschläge aus dem Bundesverkehrsministerium, die Nutzung der Gewässer vom Kauf einer Vignette abhängig zu machen – im Fachjargon »nutzerorientierte Finanzierung«. Diese Mittel, befürchtet Weber, »werden wieder gezielt in den Häfen von Mecklenburg-Vorpommern eingesetzt, die sowieso schon mit EU-Geldern finanziert wurden«. Nach Bayern, wo laut Weber 90 Prozent der Sportboothäfen von den Vereinen oh-



Noch plätschern die Boote friedlich im Floßhafen: Doch die Skipper wollen sich gegen mögliche politische Entscheidungen zulasten ihres Freizeitreviers Main wehren. Foto: Cornelia Müller

ne staatliche Zuschüsse eingerichtet wurden, flössen dagegen keine Mittel. Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) verweigere jeden direkten Kontakt. »Alle wollen bei einer Demo mitmachen!«, ist das Fazit, das Weber nach dem Wassersportforum gezogen hat. Einen genauen Termin konnte er noch nicht nennen, man wolle die laufenden Ausschusstagungen abwarten.

»Schlichte Rücksichtslosigkeit«

Thomas Daniel, Leiter der Aschaffener Wasserschutzpolizei und Initiator des Forums, hatte weitere Themen auf der Agenda: Ein verstärktes Augenmerk werde die Polizei auf Sportbootfahrer werfen, die durch

»ungünstige Fahrweise oder schlichte Rücksichtslosigkeit« gefährlichen Sog- und Wellenschlag auslösen.

Wer mit seinem Motorboot andere Wassernutzer gefährde und zudem an den Anlegestellen Schäden verursache, werde angezeigt und müsse mit Bußgeldern rechnen, zeigte Daniels den schwarzen Schafen unter den Sportbootfahrern die rote Karte.

Die Motorbootfahrer hingegen wünschten sich mehr Umsicht von Rudern und Kanuten, wenn diese rückwärts fahren: So soll ein Ruderboot bereits gegen ein still liegendes Sportboot geknallt sein.

Daniel wies erneut auf die Gefahren hin, die durch den toten Winkel am Bug

von Güterschiffen entstehen. »Es ist extrem gefährlich, sich als Ruderer oder Bootsfahrer in diesem Sichtschatten zu bewegen.« Auch das Verhalten an den Schleusen erfordere Fingerspitzengefühl und Erfahrung, insbesondere bei der Einfahrt in Großschiffahrtsschleusen.

Paul Schäfer, stellvertretender Amtsleiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Aschaffenburg, und sein Kollege Günther Weber berichteten über die Fernsteuerung von zwölf Schleusen auf dem Main, die noch in diesem Jahr an den Start gehe.

Die beiden WSV-Mitarbeiter nahmen auch den Wunsch der Besucher mit, die Liegestellen im Bereich der Schleusen weiter auszubauen. Derzeit seien die Plätze einfach nicht ausreichend.

Positive Bilanz zog Hauptkommissar Daniel beim Thema Diebstähle: Dank vielfacher Präventionsmaßnahmen – etwa der Motorcodierung – sowie aufmerksamer Mitbürger sei im vergangenen Jahr kein einziger Diebstahl an den Aschaffener Liegeplätzen gemeldet worden – im Gegensatz zum Süden Bayerns, wo die Quote sprunghaft gestiegen sei. Cornelia Müller

Nächster Präventionstag:
Samstag, 18. Juni, ab 13 Uhr, Floßhafen, in Höhe der Wassersportfreunde Neptun



Impressum

Der BMYV bemüht sich im Rahmen des Möglichen, in diesem Newsletter richtige und vollständige Informationen zur Verfügung zu stellen.

Der BMYV übernimmt jedoch keine Haftung oder Garantie für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der in diesem Newsletter bereitgestellten Informationen.

Bayerischer Motoryachtverband e.V.
Bierbrauerweg 32
63071 Offenbach

Präsident:
Klaus-Michael Weber

Vereinsregister-Nr.: VR 13 251
Gerichtsstand: Amtsgericht München

Noch ein wichtiger Hinweis:

Das Landgericht Hamburg hat mit dem Urteil vom 12.05.98 entschieden, daß man durch die Ausbringung eines Links die Inhalte der gelinkten Seite ggf. mit zu verantworten hat.

Dies kann man laut Landgericht nur dadurch verhindern, daß man sich ausdrücklich von diesen Inhalten distanzieret.

Also: Für alle Links dieses Webangebots und seiner Unterseiten gilt:

"Wir haben keinerlei Einfluß auf die Gestaltung und die Inhalte der gelinkten Seiten. Deshalb distanzieren wir uns hiermit ausdrücklich von allen Inhalten aller gelinkter (Text, Banner...) Seiten."