
Machbarkeitsstudie

- veröffentlichte Fassung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(BMVBS) Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn

Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen
Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infra-
struktur

Auftrag: 0.0578591.001

PricewaterhouseCoopers refers to the network of member firms
of PricewaterhouseCoopers International Limited, each of which is a separate and independent legal entity.

PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
ist Mitglied der unter PricewaterhouseCoopers International Limited kooperierenden eigenständigen und
rechtlich unabhängigen Mitgliedsfirmen des internationalen PricewaterhouseCoopers-Netzwerks.

Inhaltsverzeichnis	Seite
A. Einführung	8
B. Zusammenfassung der Ergebnisse	11
C. Wasserstraßen und Reviere.....	16
D. Rechtliche Rahmenbedingungen.....	20
E. Entwicklungspotenziale	23
I. Investitionskostenschätzung.....	23
II. Gesamtwirtschaftliche Abschätzung.....	25
F. Refinanzierungsmöglichkeiten.....	29
I. Schwachstellenanalyse und Refinanzierungspotentiale betreffend die Bundeswasserstraßen	29
II. Schwachstellenanalyse und Refinanzierungspotentiale betreffend die Liegenschaften.....	32
III. Abschätzung des dauerhaften Zuschussbedarfs für die wassertouristische Infrastruktur.....	34
G. Darstellung alternativer Geschäftsmodelle für die Musterreviere.....	37
I. Bundesweite Koordinationsstelle für den Wassertourismus.....	37
II. Leistungsorientiertes Betriebsführungsmodell für Reviertyp H+N.....	39
III. ÖÖP-Kooperationsmodell für Reviertyp N sowie Reviertyp H+N.....	40
IV. Ausgliederungsmodell für Reviertyp N	42
V. Exemplarische Zuordnung der alternativen Geschäftsmodelle zu den Musterrevieren	44
H. Fazit und Handlungsempfehlungen	46
I. Quellen und Literatur	49

Aus rechentechnischen Gründen können in den Tabellen
Rundungsdifferenzen in Höhe von \pm einer Einheit (€, % usw.) auftreten.

Abkürzungsverzeichnis

a	anno
abzgl.	abzüglich
BADV	Bundesamt für zentrale Dienste und offene Vermögensfragen, Berlin
BMI	Bundesministerium des Innern, Berlin
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn/Berlin
bspw.	beispielsweise
BVWW	Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DDR	Deutsch Demokratische Republik
d.h.	das heißt
DMYV	Deutscher Motoryachtverband e.V., Duisburg
DOSB	Deutscher Olympischer Sportbund, Frankfurt am Main
DSV	Deutscher Segler-Verband e.V., Hamburg
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
e.V.	eingetragener Verein
exkl.	exklusive
ff.	fort folgend
F&T	Freizeit & Tourismus
ggf.	gegebenenfalls
ggü.	gegenüber
gm.	gemäß
H	Hauptwasserstraße
H+N	Haupt- und Nebenwasserstraße
i.d.R.	in der Regel
i.H.v.	in Höhe von
inkl.	inklusive
k. A.	keine Angaben
KED	Knabe Enders Dührkop Ingenieure GmbH, vormals Knabe Beratende Ingenieure GmbH (KBI), Hamburg
km	Kilometer
lt.	laut
m	Meter
m ³	Kubikmeter
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden

MV	Mecklenburg-Vorpommern
N	Nebenwasserstraße
o.ä.	oder ähnliches
o.g.	oben genannt
ÖÖP	Öffentlich-öffentliche Partnerschaft
Planco	Planco Consulting Gesellschaft mbH, Essen
PPP	Public-Private Partnership
PwC	PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main
rd.	rund
RP/HE	Rheinland-Pfalz/Hessen
RT	Reviertyp
sog.	sogenannt
SRN	Stichting Recreatietoervaart Nederland, Driebergen
St.	Stück
s.u.	siehe unten
Tz.	Textziffer
u. a.	unter anderem
UmwG	Umwandlungsgesetz
v.a.	vor allem
WIN	Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg, Hennigsdorf
WSA/WSÄ	Wasser- und Schifffahrtsamt/-ämter
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Bonn
vgl.	vergleiche
VV	Verwaltungsvorschrift
z.B.	zum Beispiel

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zuordnung geeigneter alternativer Geschäftsmodelle zu den Musterrevieren 44

Abbildung 2: Umsetzungsphasen des Maßnahmenplans 48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Indikatoren zur Zuordnung „Bedeutung für Freizeitaktivitäten“ und „Touristische Bedeutung“	17
Tabelle 2: Kostenübersicht aller genannten Optimierungsmaßnahmen	24
Tabelle 3: Kostenübersicht der Optimierungsmaßnahmen je Reviertyp (ohne Vernetzungsmaßnahmen)	24
Tabelle 4: Kostenübersicht der Vernetzungsmaßnahmen je Reviertyp	25
Tabelle 5: Bandbreite barwertiger Investitionsvolumen in den Musterrevieren	27
Tabelle 6: Ermittlung des dauerhaften Zuschussbedarfs für die betrachteten Musterreviere nach Berücksichtigung der identifizierten Refinanzierungspotentiale	35
Tabelle 7: Sensitivität des dauerhaften Zuschussbedarfs in T€ in Abhängigkeit vom Tarifniveau einer Vignetten-Regelung sowie von der Nutzerzahlenentwicklung	36

A. Einführung

1. Der Wassertourismus in Deutschland umfasst eine Vielzahl verschiedenartiger Segmente wie das Segeln und Motorbootfahren einschließlich des Bootchartertourismus, das Wasserwandern z.B. den Kanutourismus, Surfen und Wasserski, Angeln und Fischen und Trendsports wie das Rafting. Auch Bereiche der Schifffahrt wie der Fahrgastschifffahrt, Flusskreuzschifffahren und die Fährschifffahrt kann zum Wassertourismus gezählt werden.
2. Das deutsche Bundeswasserstraßennetz mit einer Länge von 7.300 km umfasst sehr abwechslungsreiche Fluss- und Seenlandschaften im Zentrum Europas. Diese Wassersportregionen ziehen jährlich etwa 6,5 Millionen Besucherinnen und Besucher an. Für viele Regionen Deutschlands ist der Wassertourismus seit Jahren ein Wachstumsmarkt mit zunehmender wirtschaftlicher Bedeutung.
3. Die Bundeswasserstraßen stellen den wichtigsten Teil der Infrastruktur für Freizeit- und Sportbootverkehr in Deutschland dar. Die dem Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ist Eigentümer der Bundeswasserstraßen und verwaltet neben den Hauptwasserstraßen auch eine große Anzahl von Nebenwasserstraßen, welche heute - teilweise sogar ausschließlich - von der Sport- und Fahrgastschifffahrt genutzt werden.
4. Die derzeitige Struktur der Verwaltung und Finanzierung der wassertouristischen Infrastruktur stehen der Nutzung der wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus im Wege. Vor dem Hintergrund der föderalen Aufgabenverteilung, der gesetzlichen Aufgaben des Bundes hinsichtlich der Bundeswasserstraßen und der begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen werden der Erhalt und die Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) restriktiv gehandhabt. Die für Tourismus zuständigen Länder halten sich wegen der angespannten Haushaltslage zurück. Für den weiteren Ausbau des Wassertourismus fehlen die erforderlichen Mittel und es besteht darüber hinaus die Gefahr, dass die Unterhaltung der Anlagen zukünftig nicht mehr im für die Tourismuswirtschaft erforderlichen Umfang erfolgen kann.
5. Die in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie "Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur einschließlich Maßnahmenprogramm" (im Folgenden "Machbarkeitsstudie") verfolgt daher das Ziel, Handlungsanweisungen zur Gestaltung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zu geben, unter denen eine Verbesserung der Infrastruktur für den Wassertourismus ermöglicht wird, ohne dass ein Engagement des Bundes zu Lasten der dringenden Aufgaben der WSV am Hauptnetz geht.
6. Das Vergabeverfahren für die Durchführung der Machbarkeitsstudie wurde durch Zuschlagserteilung an die PricewaterhouseCoopers AG WPG ("PwC") durch das Beschaffungssamt

(BeschA) des Bundesministeriums des Innern (BMI) zum 29. März 2010 zum Abschluss gebracht. Knabe Enders Dührkop Ingenieure GmbH, vormals Knabe Beratende Ingenieure GmbH, Hamburg (im Folgenden "KED") sowie Planco Consulting Gesellschaft mbH, Essen (im Folgenden "Planco") wurden als Unterauftragnehmer von PwC zur Durchführung und Erarbeitung ausgewählter Arbeitspakete beauftragt.

7. Die Machbarkeitsstudie wurde vom BMVBS auf Grundlage der Bundestagsinitiative "Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern" aus dem Jahre 2008 initiiert. Die Machbarkeitsstudie bildet von den verschiedenen aus der Bundestagsinitiative hervorgegangenen Untersuchungsaspekten den Bereich "Organisation, Betrieb" ab.
8. Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen PwC, dem BMVBS und dem Bundesamt für zentrale Dienste und offene Vermögensfragen (BADV). Die WSV wurde in regelmäßigen Abständen über die Zwischenergebnisse unterrichtet und die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Ein Großteil der verwendeten Datengrundlage wurde durch das BADV bei der WSV erhoben. Weitere Daten und Informationen erhielten BADV und PwC von Nutzerverbänden sowie von lokalen Wassertourismusinitiativen, insbesondere von der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg, Henningsdorf (WIN). Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie bearbeitete das BADV neben der Datenerhebung zum Status-Quo und der wassertouristischen Bewertung der Reviere auch das Themenfeld rechtliche Rahmenbedingungen. Die durch das BADV bearbeiteten Themenfelder wurden wörtlich in die vorliegende veröffentlichte Fassung zur Machbarkeitsstudie (Abschnitte C und D) aufgenommen.
9. Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie wurden
 - konkrete Konzepte zu alternativen Refinanzierungsmodellen, v. a. einer stärkeren Nutzerbeteiligung,
 - eine Priorisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten - vorbehaltlich einer spezifischen Einzelprüfung von Maßnahmen, sowie
 - Ansätze zu alternativen Betriebsformen für die Verwaltung und Förderung der wassertouristischen Infrastrukturdargestellt.
10. Es bleibt festzuhalten, dass die erarbeiteten Konzepte auf Niveau einer Machbarkeitsstudie zu betrachten sind. Dies gilt im Besonderen für quantitative Angaben in den jeweiligen Themenfeldern. Quantifizierungen, z. B. im Bereich der gesamtwirtschaftlich sinnvollen Investitionsmaßnahmen in die wassertouristische Infrastruktur und im Bereich der Refinanzierungspotentiale, sind an dieser Stelle ausdrücklich als kalkulatorische Aussagen zur Verdeutlichung von Tendenzen und Größenordnungen zu verstehen. Im Zuge der Umsetzungsphase im Anschluss an diese Machbarkeitsstudie ist eine Vervollständigung und weitere Detaillierung der Daten-

basis erforderlich, um gesicherte quantitative Aussagen in den verschiedenen Bereichen treffen zu können.

11. Im Zusammenhang mit der Nutzung der durch PwC im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Ergebnisse verweisen wir auf § 12 "Nutzungsrechte" des Vertrags zwischen dem Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern (BMI) und PwC vom 11. Mai 2010.

B. Zusammenfassung der Ergebnisse

12. Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgte innerhalb der Themenfelder "Wasserstraßen und Reviere", "Rechtliche Rahmenbedingungen", "Entwicklungspotenziale", "Refinanzierungsmöglichkeiten" sowie "Alternative Geschäftsmodelle und Organisationsformen".
13. Um eine Grundlage für die Machbarkeitsstudie zu schaffen wurden die Bundeswasserstraßen im Rahmen des vom BADV bearbeiteten Themenfeldes "Wasserstraßen und Reviere" zunächst hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Wassertourismus sowie die Berufsschifffahrt bewertet.¹ Es wurden verschiedene Kriterien bzw. Indikatoren zugrunde gelegt, um mithilfe der verfügbaren Daten eine entsprechende vorläufige Kategorisierung sämtlicher Bundeswasserstraßen zu ermöglichen. Im Anschluss wurden die Bundeswasserstraßen zu Revieren zusammengefasst und folgenden Reviertypen zugeordnet:
 - Hauptwasserstraßen (H-Revier: überwiegend Berufsschifffahrt),
 - Nebenwasserstraßen (N-Revier: überwiegend Freizeitschifffahrt) sowie
 - Haupt- und Nebenwasserstraßen (Mischrevier: Berufs- und Freizeitschifffahrt)
14. Einzelne Fragestellungen innerhalb der Themenfelder wurden für ausgewählte wassertouristische Reviere weiter detailliert. Zur Definition dieser sog. Musterreviere wurde zu Beginn der Untersuchung aus den durch das BADV definierten insgesamt 19 Revieren (vgl. Anlage 1) in Deutschland eine Auswahl von fünf repräsentativen wassertouristischen Revieren vorgenommen. Die Musterreviere umfassen
 - Mosel+Saar (H-Revier mit hoher touristischer Bedeutung),
 - Berlin-Brandenburg (Mischrevier mit hoher touristischer Bedeutung),
 - WIN-Region (Mischrevier mit hoher touristischer Bedeutung),
 - Aller+Leine+Mittelweser (Mischrevier mit mittlerer touristischer Bedeutung),
 - Mecklenburg Vorpommern, Brandenburg (N-Revier mit hoher touristischer Bedeutung),
 - Lahn (N-Revier mit mittlerer touristischer Bedeutung).
15. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden durch das BADV die verfassungsrechtlichen Möglichkeiten und Grenzen alternativer Betriebsformen herausgearbeitet.² Die hier in Rede stehenden Bundeswasserstraßen mit vorwiegend touristischer Nutzung sind danach grundsätzlich nicht zwingend in der unmittelbaren Verwaltung des Bundes zu verwalten, vielmehr ste-

¹ Untersuchung des BADV zu "Wasserstraßen und Reviere" im Rahmen der Machbarkeitsstudie

² Untersuchung des BADV zu "Rechtlichen Rahmenbedingungen" im Rahmen der Machbarkeitsstudie

hen sie auch alternativen Formen der Bundesverwaltung offen. Deren Zulässigkeit richtet sich nach allgemeinen Grundsätzen,³ insbesondere, dass sachliche organisatorische Gründe vorliegen und dass die Direktionsrechte des Bundes gewahrt bleiben müssen.

16. Die möglichen Formen alternativer Verwaltung der Bundeswasserstraßen mit touristischer Nutzung können in der mittelbaren Bundesverwaltung, in der Beleihung und in der Kooperation mit den Ländern (ÖÖP) gefunden werden.
17. Ein gesondertes Rechtsgutachten zur Verfassungskonformität alternativer Betriebsformen für überwiegend touristisch genutzte Bundeswasserstraßen wurde nach Abschluss der Machbarkeitsstudie durch das BADV in Auftrag gegeben.
18. Im Rahmen des Themenfelds "Entwicklungspotenziale" wurde zunächst eine Investitionskostenschätzung für die Umsetzung der durch die Nutzerverbände genannten und von KED plausibilisierten Verbesserungsmaßnahmen an wassertouristisch genutzten Binnenwasserstraßen durchgeführt. Aus der Investitionskostenschätzung ergibt sich bundesweit ein Investitionsbedarf von ca. 911 Mio. €. Dieser Betrag beinhaltet Verbesserungsmaßnahmen an Bauwerken (254 Mio. €) sowie Vernetzungsmaßnahmen (657 Mio. €) sowohl an Bundeswasserstraßen, als auch an Landesgewässern und Wasserstraßen im Verantwortungsbereich weiterer Dritter. Bei der Betrachtung von Wasserstraßen im Verantwortungsbereich der WSV ergibt sich ein Investitionsbedarf für Verbesserungsmaßnahmen von insgesamt ca. 182 Mio. € (davon 139 Mio. € für Bauwerke).
19. Für die Betrachtung auf Ebene der Musterreviere wurde eine Zuordnung der betreffenden Investitionsmaßnahmen vorgenommen. Danach ergibt sich für die fünf Musterreviere ein Investitionsbedarf von insgesamt ca. 234 Mio. €. Davon betreffen ca. 90 Mio. € Maßnahmen an Bundeswasserstraßen. Investitionen für Vernetzungsmaßnahmen fallen innerhalb der Musterreviere nicht in den Verantwortungsbereich der WSV. Der größte Anteil des Investitionsbedarfs an Bundeswasserstraßen innerhalb der Musterreviere entfällt mit 60 Mio. € auf das Musterrevier Mosel+Saar. Dies ist vor allem auf die Sanierung der Sportbootschleusen an der Mosel zurückzuführen.
20. Ausgehend vom ermittelten Investitionsbedarf zur Umsetzung aller Verbesserungsmaßnahmen für wassertouristische Infrastruktur wurde für die Musterreviere eine Einschätzung der zu erwartenden gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der genannten Investitionen vorgenommen. Die Ergebnisse aus der gesamtwirtschaftlichen Abschätzung wurden in der ergänzend durchgeführten direkten Befragung von Wassertouristen (Nutzerbefragung) im Wesentlichen bestätigt. Als tendenzielle Aussagen lassen sich bei Betrachtung der Musterreviere aus der gesamtwirtschaftlichen Abschätzung drei Hauptschlüsse ableiten:

³ dazu: Ibler in Maunz-Dürig, GG, Art. 86 Rn. 98 ff.

- Differenziert man nach den Wassersportrevieren, empfiehlt sich eine Fokussierung der Lenkung der Investitionen in die Reviere mit hoher bzw. sehr hoher touristischer Bedeutung, so etwa Mecklenburg-Vorpommern-Brandenburg, Berlin-Brandenburg oder die WIN-Region, aber auch in das Revier Lahn.
 - Berücksichtigt man die unterschiedlichen Maßnahmetypen, sind tendenziell kleinere Maßnahmen wie etwa die Errichtung von Liegeplätzen, Einsatzstellen sowie Bootsgassen und –schleppen gegenüber der Realisierung von aufwändigen Maßnahmen an Schleusen oder für Netzverbesserungen zu präferieren.
 - Gleichwohl können je nach Revier auch größere Investitionen (Schleusenmaßnahmen z.B. an der Lahn, Vernetzungsmaßnahmen) fallweise gesamtwirtschaftlich sinnvoll sein. Als letzte Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen bleibt - insbesondere bei größeren Investitionen - grundsätzlich die Einzelbewertung der Maßnahmen.
21. Investitionsmaßnahmen im Verantwortungsbereich der WSV innerhalb der Musterreviere, bei denen das Erreichen eines gesamtwirtschaftlich positiven Ergebnisses als realistisch zu betrachten ist (Stufe 1) umfassen demnach ein barwertiges Investitionsvolumen von 17 Mio. €. Investitionsmaßnahmen, für die ein gesamtwirtschaftlich positives Ergebnis möglicherweise erreichbar ist (Stufe 2), umfassen ein barwertiges Investitionsvolumen von 22 Mio. €. Für Investitionsmaßnahmen mit einem barwertigen Gesamtvolumen von 57 Mio. € wird das Erreichen eines gesamtwirtschaftlich positiven Ergebnisses als schwierig eingeschätzt. Insbesondere für Maßnahmen der Stufe 2 und Stufe 3 wird eine Einzelfallprüfung zur Abschätzung des zu erwartenden gesamtwirtschaftlichen Nutzens empfohlen.
22. Im Rahmen der Untersuchung zu Refinanzierungsmöglichkeiten wassertouristischer Infrastruktur wurde zunächst der derzeitige Refinanzierungsgrad über Nutzergebühren und -entgelte ermittelt. Demnach ist der aktuelle Beitrag der Nutzer zur Deckung des geschätzten Aufwands für die wassertouristische Infrastruktur der Bundeswasserstraßen sehr gering. Für den Betrieb und die bauliche Unterhaltung der Bundeswasserstraßen zur Ermöglichung und Aufrechterhaltung der Sport- und Freizeitschiffahrt ergeben sich innerhalb der Musterreviere Refinanzierungsgrade von lediglich 0,1 % bis 1,6 %. Es liegt somit eine erhebliche Kostendeckungslücke betreffend den Wassertourismus vor, die aus Steuermitteln des Bundes ausgeglichen werden muss. Verschiedene Schwachstellen wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie identifiziert und darauf basierend verschiedene Refinanzierungsmöglichkeiten qualitativ bewertet.
23. Unter Zugrundelegung sämtlicher Bewertungskriterien wie Nutzererfassung, Erhebungs- und Überwachungsaufwand, Umsetzbarkeit etc. erscheint im Ergebnis letztlich nur die Einführung einer allgemeinen Bootsvignettenpflicht die Schwachstellen zu beheben. Das im Rahmen der Machbarkeitsstudie vorgeschlagene Grobkonzept sieht vor, dass die Tarifstaffelung für Sportboote in Abhängigkeit von der Bootslänge vorgenommen wird. Bei den Berechnungen wurde

von einem Einstiegstarif von 40 € p.a. ausgegangen. Bei Überschreiten der Bootslänge von 4,0 m erhöht sich der Tarif entsprechend einer Staffelung von 20 € je 4,0 Metern Bootslänge bis zu einem Maximalbetrag von 120 € p.a.. Für Fahrgasttagesschiffe und Fahrgastkabinenschiffe wurde vereinfachend ein Pauschaltarif von 1.000 € bzw. 2.000 € unterstellt. Muskelbetriebene Sportboote sollten ebenfalls einer Vignettenpflicht unterliegen, die preislich nicht über dem Einstiegstarif für Motor- und Segelboote liegen sollte. Ein Mindesttarif von 20 € p.a. ist jedoch erforderlich, um die überschlägig geschätzten Fixkosten für die Erhebung und Überwachung der Vignette decken zu können. Unter Zugrundelegung der genannten Tarife ergäben sich bundesweit jährliche Nettoeinnahmen von ungefähr 11,4 Mio. €. Durch diese Einnahmen könnten beispielsweise die laufenden Kosten der seitens der Nutzer gewünschten Neuinvestitionen in die Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur vollständig abgedeckt werden, so dass kein erhöhter Zuschussbedarf des Bundes erforderlich wird.

24. Im Gegensatz zu den Schifffahrtsabgaben und Schleusungsgebühren basiert die Erhebung von Nutzungsentgelten für die Gewässerliegenschaften auf dem Abschluss privatwirtschaftlicher Mietverträge und ist detailliert in der Verwaltungsvorschrift VV-WSV 2604 geregelt. Aktuell gilt als Maßstab für die Entgeltbemessung das volle ortsübliche Entgelt für vergleichbare Objekte in dem durch Angebot und Nachfrage bestimmten Marktverkehr. Bei der derzeitigen Entgeltfestlegung auf Basis der VV-WSV 2604 sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie keine wesentlichen Schwachstellen erkennbar. Allerdings werden gerade der Sport- und Freizeitschifffahrt Sonderregelungen eingeräumt, die von der Entgeltfestlegung auf Basis des Marktpreises abweichen. Die verschiedenen Ausnahmeregelungen der VV-WSV 2604 sind auch unter dem Grundsatz der Gleichbehandlung kritisch zu sehen und sollten in eine deutschlandweit einheitliche Regelung für alle Nutzungsverträge überführt werden.
25. Unter den getroffenen Annahmen hinsichtlich der Vignetten-Regelung ergibt sich für die Musterreviere bei Umsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur ein dauerhafter jährlicher Zuschussbedarf von rd. 63,3 Mio. €. Verglichen mit dem derzeitigen Zuschussbedarf ohne Hebung der identifizierten Potenziale und ohne Umsetzung der von den Nutzern gewünschten Investitionsmaßnahmen i.H.v. rd. 64,7 Mio. €/a liegt der Zuschussbedarf somit - trotz Realisierung der Neubaumaßnahmen - um rd. 1,4 Mio. €/a niedriger. Sollten allerdings die Investitionsmaßnahmen durchgeführt werden, ohne dass eine Neugestaltung der Nutzerfinanzierung umgesetzt wird, stiege der jährliche Zuschussbedarf auf rd. 68,4 Mio. € bzw. um 3,7 Mio. €/a.
26. Im Themenfeld "Alternative Geschäftsmodelle und Organisationsformen" wurden - basierend auf den Schwachstellen innerhalb der derzeitigen Verwaltungspraxis der wassertouristischen Infrastruktur sowie unter Einbeziehung von Erkenntnissen aus dem Vergleich mit Verwaltungsstrukturen im benachbarten Ausland - mögliche alternative Betriebsformen dargestellt und exemplarisch für die Musterreviere hinsichtlich der rechtlichen Voraussetzungen und möglicher Organisationsformen weiter detailliert. Referenzmodell war hierbei eine hinsichtlich der Wahrnehmung wassertouristischer Aufgabenfelder "optimierte" WSV. Aus der ganzen

Bandbreite alternativer Geschäftsmodelle wurden in der weiteren Betrachtung nur diejenigen Modelle einbezogen, für die eine Umsetzung bei den für die wassertouristische Infrastruktur gegebenen Grundvoraussetzungen realistisch erscheint. Diese Modelle umfassen das Betriebsführungsmodell, die Öffentlich-öffentliche Partnerschaft (ÖÖP-Kooperationsmodell), die Ausgliederung sowie die bundesweite Koordinationsstelle.

27. Das Betriebsführungsmodell ist als eine Verbesserung der bestehenden Vergabepraxis der WSV zu betrachten. Durch die Bündelung der Vergaben sowie die vermehrte Übertragung der Verantwortung für die sachgemäße Durchführung der Leistungen auf den Betriebsführer ist im Vergleich zur heutigen Vergabepraxis eine Entlastung der WSV z. B. in den Bereichen Vertrags- und Qualitätscontrolling zu erwarten. Die Schwachstellen der Verwaltung wassertouristischer Infrastruktur, die sich aus der mangelnden Aufgabenzuordnung und Budgetierung innerhalb der WSV ergibt, bleiben jedoch erhalten. Weiterhin bleiben Potenziale, die bei einer Bündelung der Kompetenzen für wassertouristische Belange auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zu erwarten sind, ungenutzt.
28. Das ÖÖP-Kooperationsmodell lässt insbesondere in Revieren von hoher wassertouristischer Bedeutung, für die eine enge Verzahnung der Gewässerabschnitte von Landes- und Bundesgewässern charakteristisch ist, Vorteile erwarten. Eine enge Koordination der Aufgabenwahrnehmung der verschiedenen Entscheidungsebenen Bund, Länder, Landkreise und Gemeinden trägt zu einer beschleunigten Umsetzung von Maßnahmen zur Defizitbeseitigung an wassertouristischer Infrastruktur bei. Weiterhin können durch eine Bündelung von Aufgabenfeldern Synergien erzielt werden, da Doppelstrukturen in Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltungen für wassertouristisch relevante Aufgaben vermindert werden.
29. Das Ausgliederungsmodell stellt die dauerhafteste und umfassendste Ausgestaltung innerhalb der beschriebenen alternativen Geschäftsmodelle dar. Das Ausgliederungsmodell ermöglicht es, das Entwicklungspotenzial von Nebenwasserstraßen mit hoher wassertouristischer Bedeutung durch eine aktive und über die verschiedenen Verwaltungsebenen integrierte Aufgabenwahrnehmung besser zu nutzen und damit positive regionalwirtschaftliche Effekte zu erzielen. Das Ausgliederungsmodell entlastet die WSV insbesondere in den Aufgabenbereichen "Vorbereitung und Durchführung von Baumaßnahmen" und "Betrieb und Unterhaltung". Der personellen und finanziellen Entlastung der WSV steht der personelle und finanzielle Ausstattungsbedarf der zu gründenden Körperschaft gegenüber. Kosteneinsparpotenziale sind insbesondere zu erwarten, wenn die bisherigen wassertouristischen Kompetenzen und Aufgaben in Bundes-, Landes- und kommunalen Verwaltungen innerhalb der zu gründenden Körperschaft gebündelt werden.
30. Unabhängig von den Betrachtungen innerhalb der Wassertourismusreviere erscheint es sinnvoll, die Einrichtung einer "Koordinationsstelle für den Wassertourismus" auf Bundesebene zu prüfen. Sinn dieser Koordinationsstelle ist es, neben der Wahrnehmung überregionaler Aufgaben auch die Umsetzung von alternativen Geschäftsmodellen auf Revierebene voranzubringen.

C. Wasserstraßen und Reviere⁴

31. Das durch das BADV bearbeitete Themenfeld Wasserstraßen und Reviere stellt die Grundlage für die weiteren Themenfelder dar und beinhaltet zunächst die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen nach deren Funktion und Bedeutung für Freizeit und Tourismus.
32. In einem ersten Schritt wurden sämtliche Bundeswasserstraßen hinsichtlich ihrer Funktion bewertet bzw. untergliedert. Den Bundeswasserstraßen und Bundeswasserstraßenabschnitten wurden die Funktionen
 - Hauptwasserstraße (≥ 500.000 Tonnen Gütermengen pro Schleuse im Jahr, d. h. überwiegend Berufsschifffahrt)
 - Nebenwasserstraße (≤ 499.000 Tonnen Gütermengen pro Schleuse im Jahr, d. h. überwiegend Freizeitschifffahrt)

zugeordnet, um die mit den Funktionen verbundenen Besonderheiten bei der weiteren Bearbeitung der Machbarkeitsstudie berücksichtigen zu können.

33. Anschließend wurden die Bundeswasserstraßen auf ihre Bedeutung für Freizeit und Tourismus überprüft.⁵ Soweit Daten verfügbar waren, wurden die Bundeswasserstraßen auf Grundlage verschiedener Freizeit- bzw. Tourismus-Indikatoren bewertet. Dafür wurde zunächst ein Kriterienkatalog erarbeitet (Anlage 1).
34. In der folgenden Übersicht sind die letztlich ausgewählten Indikatoren, die jeweilige Zuordnung zu den Begriffen „Bedeutung für Freizeitaktivitäten“ und „Touristische Bedeutung“ sowie die Gewichtung⁶ dargestellt:

⁴ Abschnitt C gibt die Untersuchung des BADV zu " Wasserstraßen und Reviere" im Rahmen der Machbarkeitsstudie wieder und wurde wörtlich in die vorliegende veröffentlichte Fassung übernommen.

⁵ Gemäß Begriffsbestimmungen der Studie „Grundlagenuntersuchung Wasserstourismus in Deutschland. Ist-Zustand und Entwicklungsmöglichkeit“ der Arbeitsgemeinschaft BTE/dwif aus dem Jahr 2003 wurden nur die Bereiche „Wassertourismus im engeren Sinne“ und die „Schifffahrt“ betrachtet.

⁶ Als Gewichtungsaspekte zur Einordnung der Eigenschaften/Indikatoren wurden gesamtwirtschaftliche Umsätze der Freizeit- und Tourismus-Segmente „Privatnutzung“, „Gewerbliche Nutzung Personenschifffahrt“ und „Gewerbliche Nutzung Charterschifffahrt“ sowie die Datengüte bzw. Grad der Aussagekraft vorgeschlagen.

Eigenschaft / Indikator	„Bedeutung für Freizeitaktivitäten“	„Touristische Bedeutung“	Segment	Aussagekraft	Gewichtung 4 - sehr hoher Einfluss 3 - hoher Einfluss 2 - mittlerer Einfluss 1 - geringer Einfluss
1. Anzahl geschleuster Sportboote	x	(x) ⁷	Privatnutzung	hoch	4
2. Anzahl geschleuster FGS/FGKS		x	Gewerbliche Nutzung FGS/FGKS	hoch	3
3. Nutzungsdichte	x		alle	hoch	4
4. Anzahl Fahrgastschiffe		x	Gewerbliche Nutzung FGS/FGKS	geringer	2
5. Anzahl FGKS		x	Gewerbliche Nutzung FGS/FGKS	geringer	2
6. Anzahl Bootszeugnisse		x	Gewerbliche Nutzung Charter	geringer	1
7. Anzahl Charteranbieter		x	Gewerbliche Nutzung Charter	geringer	1
8. Anzahl Kanu-/Kajakanbieter		x	Gewerbliche Nutzung Charter	geringer	1

Tabelle 1: Indikatoren zur Zuordnung „Bedeutung für Freizeitaktivitäten“ und „Touristische Bedeutung“

35. Aufgrund der verfügbaren Daten konnte keine abschließende, sondern nur eine vorläufige Bewertung durchgeführt werden. Diese ermöglichte es jedoch, die eindeutig wassertouristisch relevanten Bundeswasserstraßen zu identifizieren bzw. deren Bedeutung für Freizeit und Tourismus näherungsweise nachzuweisen. Im Ergebnis liegt ein Gesamtkatalog sämtlicher Bundeswasserstraßen vor, der u.a. die Möglichkeit bietet, die Bundeswasserstraßen nach der jeweils zuständigen WSD, nach dem Merkmal „Haupt- oder Nebenwasserstraße“ sowie zusätzlich nach den verschiedenen Nutzerstrukturen zu filtern (Anlage 2).
36. Zudem besteht die Möglichkeit, die entsprechend der oben beschriebenen Indikatoren zum Thema „Bedeutung für Freizeit und Tourismus“ charakterisierten Bundeswasserstraßen⁸, inkl. weiterer Informationen zur Ausstattung etc. im Einzelnen zu betrachten.

⁷ Daten liegen zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor

⁸ Seewasserstraßen konnten nur z. T. charakterisiert werden, da hierzu kaum Daten vorlagen, diese aber auch nicht Schwerpunkt der Untersuchung sind.

37. Die jeweils erreichten Punktzahlen wurden auf der Ebene der Bundeswasserstraßen zusammengefasst. Zu jedem Indikator konnten maximal vier Punkte vergeben werden.
38. Im Anschluss an die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen wurden diese in Reviere gegliedert und den drei Reviertypen
 - Hauptwasserstraßen (H-Revier),
 - Nebenwasserstraßen (N-Revier) sowie
 - Haupt- und Nebenwasserstraßen bzw. (Mischrevier)zugeordnet.
39. Der Zuschnitt der insgesamt 19 Reviere erfolgte nach geografischen und v.a. nach organisatorischen Gesichtspunkten, d.h. neben dem Vernetzungskriterium wurden auch die bestehenden Außenbezirksgrenzen berücksichtigt. Die anschließende Zuordnung zu o.g. Reviertypen sollte die für die weiteren Themenfelder erforderliche Auswahl von geeigneten Beispielrevieren erleichtern. In der weiteren Betrachtung sollten exemplarisch Reviere aller drei Reviertypen Gegenstand der Analyse sein.
40. Die Reviere wurden anschließend im Hinblick auf die durchschnittliche Bedeutung für Freizeit und Tourismus bewertet. Dazu wurden die Punktwerte der einzelnen Bundeswasserstraßen i.d.R. gewichtet nach der Anzahl der jeweils zuständigen Außenbezirke bzw. enthaltenen Wasserstraßen zusammengefasst. Auf Grundlage der verfügbaren Daten war eine vorläufige Bewertung möglich, die für die weitere Bearbeitung der Machbarkeitsstudie ausreichte (Anlage 3).
41. Diese Bewertung der Reviere diente ebenfalls der Auswahl von Musterrevieren, die als repräsentatives Abbild für die übrigen Reviere mit Bedeutung für Freizeit und Tourismus in Deutschland als geeignet erschienen. Ausgewählte Fragestellungen innerhalb der Themenfelder konnten somit in einem höheren Detaillierungsgrad bearbeitet werden. Die Einteilung in Reviertypen ermöglicht es, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie gewonnenen Erkenntnisse aus den Musterrevieren anschließend auf weitere Wassertourismusreviere, die demselben Reviertyp zuzuordnen sind, zu übertragen.
42. Die Auswahl der Musterreviere erfolgte durch PwC in enger Abstimmung mit dem BADV und dem BMVBS. Aus den "Reviertypen", zum einen definiert nach der Art der Nutzung des betroffenen Wasserstraßenreviers (Hauptwasserstraßenrevier, Mischrevier, Nebenwasserstraßenrevier) und zum anderen nach deren Bedeutung für Tourismus und Freizeit, wurden folgende Musterreviere ausgewählt:
 - Mosel+Saar (H-Revier mit hoher touristischer Bedeutung)
 - Berlin-Brandenburg (Mischrevier mit hoher touristischer Bedeutung)

- WIN (Mischrevier mit hoher touristischer Bedeutung)
 - Aller+Leine+Mittelweser (Mischrevier mit mittlerer touristischer Bedeutung)
 - Mecklenburg Vorpommern, Brandenburg (N-Revier mit hoher touristischer Bedeutung)
 - Lahn (N-Revier mit mittlerer touristischer Bedeutung)
43. Als Abschluss des Themenfeldes „Wasserstraßen und Reviere“ wurden grundlegende Informationen zu dem aktuell an Bundeswasserstraßen anfallenden Aufwand für Freizeit und Tourismus erarbeitet. Der Aufwand für den Wassertourismus wurde für die Musterreviere kalkulatorisch ermittelt. Im Ergebnis liegt eine Abschätzung der Gesamtkosten hinsichtlich der wassertouristischen Infrastruktur vor, die als Datengrundlage für die weitere Untersuchung dient. Die Aufwandschätzungen für die Musterreviere ermöglichen die Berechnung der Refinanzierungsgrade und stellen die Grundlage für die Konzeption alternativer Refinanzierungsmöglichkeiten im Themenfeld Refinanzierung dar. Die Ergebnisse sowie die zugrundeliegenden Daten sind in einer Übersicht zusammengefasst (Anlage 4).

D. Rechtliche Rahmenbedingungen⁹

44. Art. 87 Abs. 1, 89 GG bestimmen für die Bundeswasserstraßen eine bundeseigene Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau durch eigene Behörden. In Ausführung dieser Bestimmungen wurde die „klassische“, dreistufig gegliederte Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geschaffen. Nach allgemeiner Auffassung beinhalten Art. 87 Abs. 1, Art. 89 Abs. 2 GG nicht nur eine Kompetenzabgrenzung zwischen Bund und Ländern, sondern auch die Verpflichtung des Bundes zu einer effektiven flächendeckenden Verwaltung in eigener Verantwortung.¹⁰ Dabei wird in der Regel angenommen, dass es dem Bund versagt sei, für das Bundeswasserstraßen-netz in seiner Gesamtheit eine andere Organisationsform als die der bundesunmittelbaren Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau einzurichten. Anders verhält es sich mit einzelnen Streckenabschnitten oder Revieren.¹¹
45. Unstreitig haben Art. 87 Abs. 1, Art. 89 Abs. 2 GG nicht den Sinn, den Status quo der „klassischen“ Verwaltungsorganisation zum Zeitpunkt der Verfassungsgebung bedingungslos zu erhalten. Vielmehr zielen sie auf die wirksame Erledigung bestimmter Aufgaben in bundeseigener Verwaltung unter Berücksichtigung deren Entwicklungsoffenheit und notwendigen organisatorischen Modernisierung. Vor diesem Hintergrund sind Art. 87 Abs. 1, Art. 89 Abs. 2 GG einschränkend dahin auszulegen, dass das Erfordernis der bundesunmittelbaren Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau nur für den Kernbereich der Bundeswasserstraßenverwaltung gilt.¹²
46. Der Kernbereich der Bundeswasserstraßenverwaltung wird in dieser Machbarkeitsstudie nach regionalen Gesichtspunkten bestimmt: Bei einer regionalen Betrachtung ist der Kernbereich gleich dem Kernnetz. Einzelne Wasserstraßen und/oder Reviere werden als nicht diesem Kernbereich zugehörig und aus der bundesunmittelbaren Verwaltung herauslösbar angesehen. Ausgangspunkt für eine solche Betrachtungsweise ist die Kompetenzbegründung des Grundgesetzes: Dem Bund sind die Kompetenzen auf dem Gebiet der Wasserstraßen deshalb eingeräumt, damit er eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur gewährleistet. Demnach gehören nur Wasserstraßen, die gerade diesem Ziel dienen, zum Kernbereich – nicht aber Wasserstraßen, die durch ihre touristische Nutzung geprägt werden und bei denen die verkehrstechnische

⁹ Abschnitt D gibt die Untersuchung des BADV zu "Rechtliche Rahmenbedingungen" im Rahmen der Machbarkeitsstudie wider und wurde wörtlich in die vorliegende veröffentlichte Fassung übernommen.

¹⁰ vgl. zum Meinungsstand: Hermes in Dreier GG, Art. 89, Rn 20 m. w. Nw.

¹¹ beispielhaft: Gröpl in Maunz-Dürig, GG, Art. 89, Rn 91 zur formellen Privatisierung, derselbe aber differenziert zur funktionalen Privatisierung, ebd. Rn 99

¹² Hermes in Dreier GG, Art. 87, Rn 22 ff. (24)

Funktion hinter der Tourismusfunktion zurücktritt. Die Frage, ob und wann dies der Fall ist, ist anhand der tatsächlichen Nutzungen und der Nutzungsansprüche zu beantworten.

47. Die hier in Rede stehenden Bundeswasserstraßen mit touristischer Nutzung sind danach nicht zwingend in der unmittelbaren Verwaltung des Bundes zu verwalten, vielmehr stehen sie auch alternativen Formen der Bundesverwaltung offen. Deren Zulässigkeit richtet sich nach allgemeinen Grundsätzen.¹³ Dies bedeutet insbesondere, dass sachliche organisatorische Gründe vorliegen und dass die Direktionsrechte des Bundes gewahrt bleiben müssen.
48. Die möglichen Formen alternativer Verwaltung der Bundeswasserstraßen mit touristischer Nutzung können in der mittelbaren Bundesverwaltung, in der Beleihung, in der Privatisierung und in der Kooperation mit den Ländern (ÖÖP) gefunden werden.
49. Mittelbare Bundesverwaltung bezeichnet die Wahrnehmung öffentlicher Verwaltungsaufgaben durch besondere rechtlich selbständige juristische Personen des öffentlichen Rechts, nämlich Körperschaften, Anstalten oder Stiftungen des öffentlichen Rechts. Diese werden vom Bund geschaffen und unterstehen seiner Aufsicht (Direktionsmacht). Bei der Organisation der Bundesverwaltung besteht verfassungsrechtlich ein weiterer Gestaltungsrahmen; verfassungsrechtliche Grenzen außerhalb Art. 87 Abs. 1, Art. 89 Abs. 2 GG bestehen nicht. Damit ist eine mittelbare Bundesverwaltung außerhalb des durch Art. 87 Abs. 1, Art. 89 Abs. 2 GG erfassten Kernbereichs der Bundeswasserstraßenverwaltung, also bei der Verwaltung von Bundeswasserstraßen mit überwiegend touristischer Nutzung, zulässig. Körperschaften, Anstalten oder Stiftungen des öffentlichen Rechts können unter Aufsicht des Bundes für die Verwaltung solcher Bundeswasserstraßen eingerichtet werden.
50. Bei der Beleihung beauftragt und ermächtigt der Staat durch Gesetz oder auf Grund gesetzlicher Ermächtigung natürliche Personen oder juristische Personen des Privatrechts dazu, selbständig, aber unter staatlicher Aufsicht, und im eigenen Namen bestimmte Aufgaben der öffentlichen Verwaltung mit hoheitlichen Befugnissen wahrzunehmen. Die Einordnung der Beleihung ist uneinheitlich. Teils wird sie als Form der Privatisierung, teils als Form der mittelbaren Bundesverwaltung gesehen¹⁴ Die Beliehenen dürfen die Handlungsformen des öffentlichen Rechts nutzen. Soweit ihr hoheitlicher Aufgaben- und Kompetenzbereich reicht, sind sie Verwaltungsträger und handeln als Behörden i. S. des VwVfG. Für die Zulässigkeit von Beleihungen im Bereich der Bundeswasserstraßen mit überwiegend touristischer Nutzung gilt das oben Ausgeführte entsprechend.

¹³ dazu: Ibler in Maunz-Dürig, GG, Art. 86 Rn. 98 ff.

¹⁴ Meinungsstand z. B. bei: Ibler in Maunz-Dürig, GG, Art. 86, Rn 75 ff.).

51. Unter dem Begriff der Privatisierung werden rechtlich sehr unterschiedliche Sachverhalte erfasst. Im Wesentlichen ist zu unterscheiden zwischen formeller, funktionaler und materieller Privatisierung.¹⁵
52. Bei der formellen Privatisierung (Organisationsprivatisierung) nimmt ein Verwaltungsträger eine ihm obliegende öffentlich-rechtliche Aufgabe in privatrechtlicher Form wahr, etwa durch eine Gesellschaft (des privaten Gesellschaftsrechts, insbesondere AG und GmbH), deren Anteile sich ausschließlich oder überwiegend in seiner Hand befinden. Grenzen der formellen Privatisierung ergeben sich hier nur aus Art. 87 Abs. 1, Art. 87 Abs. 2 GG, für ihre Zulässigkeit gilt das oben Gesagte entsprechend. Wenn Befugnisse zum hoheitlichen Handeln dem Privaten mit übertragen werden sollten, bedarf es der Beleihung.
53. Die funktionale Privatisierung (Erfüllungsprivatisierung) ist ein Oberbegriff für die Einbindung von Privaten in die Erfüllung öffentlich-rechtlich organisierter Aufgaben. Kennzeichen ist, dass die Aufgabenzuständigkeit und –verantwortung bei dem Träger der öffentlichen Verwaltung bleibt, die Planung, der Vollzug (hier: Bau und Unterhaltung) oder die Finanzierung der Aufgabe ganz oder teilweise einem Privaten übertragen wird. Anwendungsfall ist die öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP oder PPP). Als Grundtypen lassen sich das Betreibermodell und das Konzessionsmodell sowie die Kombinationen dieser Modelle identifizieren.
54. Die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der verschiedenen Formen der funktionalen Privatisierung richten sich nach Art. 87 Abs. 1, Art. 89 Abs. 2 GG, auch insoweit gilt das oben Ausgeführte entsprechend. Wenn Befugnisse zum hoheitlichen Handeln dem Privaten mit übertragen werden sollen, bedarf es der Beleihung.
55. Bei der materiellen Privatisierung (Aufgabenprivatisierung) – als der weitestgehenden Form der Privatisierung - gibt der Staat eine Aufgabe insgesamt an Private ab und hört auf, die bislang von ihm in Anspruch genommene Kompetenz wahrzunehmen. Die materielle Privatisierung wird in dieser Machbarkeitsstudie nicht behandelt.
56. Die Bedeutung der Art. 87 Abs. 1, Art. 89 Abs. 2 GG liegt darin, dass sie eine Verwaltungstätigkeit der Länder im Kernbereich der Bundeswasserstraßen grundsätzlich ausschließen. Die Möglichkeit einer Kooperation mit den Ländern oder anderen Verwaltungsträgern ist im Bereich der Bundeswassernebenstraßen mit touristischer Bedeutung, insbesondere etwa im Rahmen von ÖÖP, für den Bereich der Nebenwasserstraßen bleibt zulässig.¹⁶

¹⁵ nachfolgendes nach Gröpl in Maunz-Dürig, GG, Art. 89 Rn 89 ff.).

¹⁶ vgl. Hermes in Dreier, GG, Art 87, Rn 21

E. Entwicklungspotenziale

I. Investitionskostenschätzung

57. Im Rahmen des Themenfelds "Entwicklungspotenziale" wurde zunächst der Investitionsbedarf für die Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen an den wassertouristisch genutzten Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet abgeschätzt. Grundlage für die Investitionskostenschätzung war eine Liste mit bestehenden Infrastrukturdefiziten und erforderlichen Optimierungsmaßnahmen an der wassertouristischen Infrastruktur, die durch das BADV als Ergebnis einer umfassenden Befragung der Nutzerverbände erstellt worden war.
58. Die aufgeführten Verbesserungsmaßnahmen wurden durch KED unter Einbeziehung weiterer Daten und Informationen (Befragung der WSÄ, Einschätzung der baulichen Umsetzung unter Einbeziehung der Standorteigenschaften etc.) zunächst einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. In die Investitionskostenschätzung flossen danach alle Verbesserungsmaßnahmen ein, die bei der Plausibilitätsprüfung als plausibel, realisierbar oder bereits in Planung befindlich eingestuft wurden. (vgl. Anlagen 5-9)
59. Für die erforderlichen baulichen Verbesserungsmaßnahmen wurde im Rahmen der Investitionskostenschätzung eine Strukturierung nach Kostenmodulen (Neubau Sportbootsschleuse, Automatisierung Sportbootsschleuse, Neubau Uferneubau, Neubau Bootsgasse etc.) vorgenommen. Für jedes Kostenmodul wurde der Einheitspreis auf Grundlage von technischen Empfehlungen und Richtlinien für Wasserbauwerke sowie von Erfahrungswerten aus Referenzprojekten unter Berücksichtigung von Sicherheitsfaktoren (Bauleitungssatz, Baustelleneinrichtung, Sicherheit) geschätzt.
60. Aus der Investitionskostenschätzung ergibt sich bundesweit ein Investitionsbedarf von ca. 911 Mio. €. Davon entfallen 254 Mio. € auf Investitionen an Bauwerken, 657 Mio. € betreffen Vernetzungsmaßnahmen, d. h. Reaktivierungen oder der Neubau von Wasserstraßen. Diese Beträge beinhalten Verbesserungsmaßnahmen sowohl an Bundeswasserstraßen, als auch an Landesgewässern und Wasserstraßen im Verantwortungsbereich weiterer Dritter. Bei der Betrachtung von Wasserstraßen im Verantwortungsbereich der WSV ergibt sich ein Investitionsbedarf für Optimierungsmaßnahmen von insgesamt ca. 182 Mio. €, davon entfallen 139 Mio. € auf Bauwerke und lediglich 44 Mio. € auf Vernetzungsmaßnahmen.

Optimierungsmaßnahmen	Dritte [€]	WSV [€]	Gesamt [€]
- an Schleusen, Ruderer/Kanuten	322.000	118.589.100	118.911.100
- an Schleusen, Motorboot/Segler	2.360.000	19.711.000	22.071.000
- außerhalb v. Schleusen, Ruderer/Kanuten	757.500	310.800	1.068.300
- außerhalb von Schleusen, Motorboot/Segler	112.004.700	0	112.004.700
	115.444.200	138.610.900	254.055.100
Vernetzungsmaßnahmen	613.277.750	43.743.000	657.020.750
	728.721.950	182.353.900	911.075.850

Tabelle 2: Kostenübersicht aller genannten Optimierungsmaßnahmen

Quelle: KED

61. Für die Betrachtung auf Ebene der Musterreviere wurde eine Zuordnung der betreffenden Investitionsmaßnahmen vorgenommen. Danach ergibt sich für die fünf Musterreviere ein Investitionsbedarf von insgesamt ca. 234 Mio. €, davon betreffen 90 Mio. € Maßnahmen an Bundeswasserstraßen. Für Bauwerke innerhalb der Musterreviere beträgt das Investitionsvolumen 118 Mio. €. Die höchsten Investitionskosten für Bauwerke liegen dabei im Revier Mosel+Saar vor. Diese Kosten sind vor allem auf die Sanierung der Sportbootschleusen an der Mosel zurückzuführen. In Mecklenburg-Vorpommern und Berlin-Brandenburg resultieren hingegen die Neubaukosten weitestgehend aus der Herstellung von zusätzlichen Bootsgassen und Steganlagen, insbesondere als Wartestellen vor Schleusenbauwerken.

Reviertyp	Dritte [€]	WSV [€]	Gesamt [€]
RT 1.2 Mosel+Saar	13.796.100	59.709.000	73.505.100
RT 2.1 Berlin- Brandenburg	3.423.900	13.226.500	16.650.400
RT 2.2 Aller+Leine+Mittelweser	0	0	0
RT 3.1 Mecklenburg- Vorpommern,Brandenbur	11.333.800	3.713.900	15.047.700
RT 3.2 Lahn	115.800	13.010.000	13.125.800
	28.669.600	89.659.400	118.329.000

Tabelle 3: Kostenübersicht der Optimierungsmaßnahmen je Reviertyp (ohne Vernetzungsmaßnahmen)

Quelle: KED

62. Die Investitionskosten für die Vernetzungsmaßnahmen in den Musterreviere belaufen sich auf ca. 116 Mio. € und betreffen die Reviere Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg und Berlin-Brandenburg. Bei den betreffenden Gewässerabschnitten handelt es sich nicht um Wasserstraßen im Verantwortungsbereich der WSV.

Reviertyp	Dritte [€]	WSV [€]	Gesamt [€]
RT 1.2 Mosel+Saar	0	0	0
RT 2.1 Berlin- Brandenburg	84.475.000	0	84.475.000
RT 2.2 Aller+Leine+Mittelweser	0	0	0
RT 3.1 Mecklenburg- Vorpommern, Brandenbu	31.333.750	0	31.333.750
RT 3.2 Lahn	0	0	0
	115.808.750	0	115.808.750

Tabelle 4: Kostenübersicht der Vernetzungsmaßnahmen je Reviertyp

Quelle: KED

II. Gesamtwirtschaftliche Abschätzung

63. Aufbauend auf der Investitionskostenschätzung wurde durch Planco für die Musterreviere eine gesamtwirtschaftliche Abschätzung der aufgeführten Maßnahmen durchgeführt. Ziel der Abschätzung war eine beispielhafte Darstellung von gesamtwirtschaftlichen Wirkungen für ausgewählte Maßnahmetypen (Einsetzstellen, Bootsgassen, Liegeplätze, Automatisierung und Neubau von Schleusen, Vernetzungsmaßnahmen etc.). Hierzu wurde anhand von Beispielrechnungen der erwartete Nutzen der Maßnahmetypen den geschätzten Kosten gegenübergestellt. Die gesamtwirtschaftliche Abschätzung ermöglicht tendenzielle Aussagen zu den in den jeweiligen Musterrevieren sinnvollen Investitionsschwerpunkten sowie zu den Größenordnungen der für die Umsetzung dieser Maßnahmen erforderlichen Investitionen.
64. Für kleinere Investitionsmaßnahmen (Einsetzstellen, Bootsgassen, Bootsschleppen, Liegeplätze) wurden allgemeine Kennziffern entwickelt, mit deren Hilfe eine Einschätzung darüber erfolgte, wie realistisch das Erreichen einer Wirtschaftlichkeitsgrenze ist. Diese Kennziffern beziehen sich vor allem auf die Nutzerzahlen in den jeweiligen Revieren. Der Nutzen der zusätzlichen Urlauber entsteht durch deren Ausgaben in der Region und den daraus folgenden gesamtwirtschaftlichen Wirkungen auf Wertschöpfung und Beschäftigung. Für beispielhafte Investitionsmaßnahmen an Schleusen und Vernetzungsmaßnahmen wurden unter vereinfachenden Annahmen Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchgeführt, die sich an der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung orientierten.
65. Aus der gesamtwirtschaftlichen Abschätzung lassen sich folgende Hauptschlüsse ableiten:
- a. Differenziert man nach den betrachteten Wassersportrevieren, empfiehlt sich eine Fokussierung der Lenkung der Investitionen in die Reviere mit hoher bzw. sehr hoher touristischer Bedeutung, so etwa Mecklenburg-Vorpommern-Brandenburg, Berlin-Brandenburg oder die WIN-Region, aber auch in das Revier Lahn.
 - b. Berücksichtigt man die unterschiedlichen Maßnahmetypen, sind tendenziell kleinere Maßnahmen wie etwa die Errichtung von Liegeplätzen, Einsetzstellen

sowie Bootsgassen und –schleppen gegenüber der Realisierung von aufwändigen Maßnahmen an Schleusen oder für Netzverbesserungen zu präferieren.

- c. Gleichwohl können je nach Revier auch größere Investitionen (Schleusenmaßnahmen z.B. an der Lahn, Vernetzungsmaßnahmen) fallweise gesamtwirtschaftlich sinnvoll sein. Als letzte Entscheidungsgrundlage bleibt grundsätzlich eine Einzelbewertung der betrachteten Maßnahmen unabdingbar.

66. Ausgehend von dem zu erwartenden gesamtwirtschaftlichen Nutzen der Verbesserungsmaßnahmen wurden Bandbreiten von Investitionsvolumina ermittelt. Hierbei wurden die Maßnahmen in verschiedene Stufen eingeteilt:

Stufe 1 stellt die untere Grenze der Bandbreite dar. Sie bezeichnet dabei die Bündel von Maßnahmen, bei denen im jeweilig betrachteten Revier die notwendigen Zuwächse an Nutzern als realistisch zu bewerten sind. Diese Maßnahmenbündel können gegebenenfalls ohne weitere Einzelprüfungen durchgeführt werden.

Stufe 2 bezeichnet die Bündel von Maßnahmen, bei denen eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit zumindest denkbar ist. Die notwendigen Steigerungsraten an Nutzern sind möglicherweise erreichbar. Es wird empfohlen, der Umsetzung dieser Maßnahmen allerdings eine umfassende Einzelfallprüfung voranzustellen.

Stufe 3 bezeichnet die Maßnahmen, bei denen aufgrund der hohen notwendigen Steigerungsraten an Nutzern eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nur schwierig erreichbar sein dürfte. Letztlich kann allerdings nur nach Durchführung einer umfassenden Einzelfallprüfung entschieden werden, ob die individuellen Maßnahmen sinnvoll sind oder nicht.

Für alle beispielhaften Darstellungen der gesamtwirtschaftlichen Wirkungen wurden alle während der gesamten Lebensdauer der jeweiligen Maßnahme anfallenden Nutzen und Kosten als Barwert dargestellt, d.h. auf einen einheitlichen Bezugszeitpunkt bezogen und abdiskontiert (Diskontsatz 3%). Die obere Bandbreite ist die Summe aus den Barwerten der Investitionsvolumina der drei Einzelstufen und beinhaltet daher alle im Rahmen der Investitionskostenschätzung als plausibel bewerteten Investitionsmaßnahmen. Von den insgesamt im Rahmen der Kostenschätzung (WSV + Dritte) veranschlagten ca. 118,3 Mio. Euro, die zur Realisierung aller genannter Maßnahmen (exkl. der Vernetzungsmaßnahmen) aufgebracht werden müssten, entfallen ca. 89,7 Mio. Euro auf die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Die zu-

sammenfassende Darstellung bezieht sich daher auf die für die WSV relevanten 89,7 Mio.¹⁷ Die Bandbreiten des zu berücksichtigenden Investitionsvolumens in den betrachteten Musterrevieren sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt (Barwerte in €):

Bandbreite sinnvoller Investitionsvolumina (Barwerte in Euro)	Realisierbarkeit kleinerer Investitionen			
	1. Stufe	2. Stufe	3. Stufe	Obere Bandbreite
MV-Brandenburg	464.633	0	0	464.633
Berlin-Brandenburg	0	8.262.396	0	8.262.396
Lahn	1.468.301	0	0	1.468.301
Mosel und Saar	0	2.078.286	0	2.078.286
Aller, Leine und Mittelweser	0	0	0	0
WIN-Region	3.963.723	0	0	3.963.723
SUMME	5.896.657	10.340.682	0	16.237.339
Bandbreite sinnvoller Investitionsvolumina (Barwerte in Euro)	Realisierbarkeit von Schleusenmaßnahmen			
	1. Stufe	2. Stufe	3. Stufe	Obere Bandbreite
MV-Brandenburg	0	0	0	0
Berlin-Brandenburg	4.730.097	0	0	4.730.097
Lahn	0	11.352.233	0	11.352.233
Mosel und Saar	0	0	56.761.165	56.761.165
Aller, Leine und Mittelweser	0	0	0	0
WIN-Region	0	0	0	0
SUMME	4.730.097	11.352.233	56.761.165	72.843.495
Bandbreite sinnvoller Investitionsvolumina (Barwerte in Euro)	Realisierbarkeit von Liegeplätzen			
	1. Stufe	2. Stufe	3. Stufe	Obere Bandbreite
MV-Brandenburg	3.195.181	0	0	3.195.181
Berlin-Brandenburg	0	0	0	0
Lahn	0	0	0	0
Mosel und Saar	0	0	0	0
Aller, Leine und Mittelweser	0	0	0	0
WIN-Region	3.195.181	0	0	3.195.181
SUMME	6.390.361	0	0	6.390.361

Tabelle 5: Bandbreite barwertiger Investitionsvolumen in den Musterrevieren

Quelle: Planco

¹⁷ In der Tabelle sind wie oben erläutert die Barwerte dargestellt. Der Barwert der Gesamtsumme beträgt hier ca. 95,5 Mio. Euro. Dies liegt darin begründet, dass die WIN-Region hier mit aufgeführt ist und somit doppelt gezählt wird, da die Investitionen in die WIN-Region auch MV-Brandenburg bzw. Berlin-Brandenburg betreffen.

67. Ergänzend zur gesamtwirtschaftlichen Abschätzung auf Grundlage der Befragung der relevanten Nutzerverbände wurde durch Planco in den Musterrevieren eine direkte Befragung der Wassertouristen durchgeführt (Nutzerbefragung). Die Befragung zeigte, dass die Qualität der wassertouristischen Infrastruktur und Dienstleistungen in den betrachteten Revieren von den Nutzern insgesamt bereits heute als zumindest gut eingeschätzt wird, allerdings mit regionalen Differenzen und punktuellen Engpässen. Die von den befragten Nutzern benannten Engpässe betreffen in erster Linie die Versorgung mit Anlegestellen und Liegeplätzen, aber auch mit Tank- und Bunkerstellen sowie Entsorgungsmöglichkeiten. Die Nutzerbefragung zeigt demnach auch, dass zur Minderung der diagnostizierten Engpässe also weniger die größeren Maßnahmen an Schleusen oder Vernetzungsmaßnahmen, sondern tendenziell eher die kleineren Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der Reviere maßgeblich sind.
68. Zusätzlich zu den bestehenden Infrastrukturdefiziten wurde bei den Nutzern abgefragt, welche Zahlungsbereitschaften für eine Behebung der Engpässe bestehen. Dabei wurde eine mögliche Bandbreite von jährlich ca. 43 bis ca. 220 Euro pro Nutzer ermittelt. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang eine hohe Preissensitivität der Wassertouristen. Eine Erhöhung der Preise führt folglich schnell zu einer Abwanderung in benachbarte Regionen, wenn dort ein besseres Preis-/Leistungsverhältnis vermutet wird und diese Region gut erreichbar ist.

F. Refinanzierungsmöglichkeiten

69. Im Zuge der Bearbeitung des Themenfelds "Refinanzierungsmaßnahmen" wurde ermittelt, in welchem Ausmaß gegenwärtig Einnahmen aus der touristischen Nutzung der Bundeswasserstraßen zur Refinanzierung der hiermit verbundenen geschätzten Ausgaben bzw. Kosten beitragen und welche Schwachstellen hieraus abgeleitet werden können. Bei der Untersuchung wurde unterschieden zwischen wasserbaulichen und betrieblichen Aspekten betreffend die eigentlichen Bundeswasserstraßen einerseits und der Vermarktung der sich entlang der Gewässer erstreckenden Liegenschaften andererseits.

I. Schwachstellenanalyse und Refinanzierungspotentiale betreffend die Bundeswasserstraßen

70. Für den Betrieb und die bauliche Unterhaltung der Bundeswasserstraßen zur Ermöglichung und Aufrechterhaltung der Sport- und Freizeitschiffahrt ergeben sich für die untersuchten Musterreviere gegenwärtig Refinanzierungsgrade i.H.v. lediglich 0,1 % bis 1,6 %. Es liegt somit eine erhebliche Kostendeckungslücke betreffend den Wassertourismus vor, die aus allgemeinen Steuermitteln des Bundes ausgeglichen werden muss. Diese erreicht allein in den betrachteten fünf Musterrevieren ein Ausmaß von jährlich rd. 64,7 Mio. €. Auf Basis dieser Feststellung wurden mehrere Schwachstellen identifiziert, die zu der geringen Refinanzierungssituation im Bereich der touristischen Nutzung der Bundeswasserstraßen beitragen:
- Es fehlt sowohl an einer Rechtsgrundlage als auch an einer unmittelbaren Kalkulationsvorschrift für die Erhebung der hoheitlichen Schifffahrtsabgaben und Schleusungsgebühren. Dies hat auch der Bundesrechnungshof seit Jahren gerügt.
 - Die Einnahmen aus der touristischen Nutzung der Bundeswasserstraßen liegen deutlich unter den entsprechenden Ausgaben. Das aus kommunalabgabenrechtlichen Grundsätzen ableitbare Kostendeckungsgebot wird somit verfehlt.
 - Es fehlt weitestgehend an einer systematischen Erfassung der tatsächlich durch die Sport- und Freizeitschiffahrt verursachten bzw. ihr zurechenbaren Kosten. Durch die Offenlegung der bislang verdeckten Förderung wäre eine fundierte Entscheidung darüber möglich, inwieweit das Ausmaß der Förderung politisch gewollt ist (bspw. aufgrund wichtigen öffentlichen Interesses, Gemeinnützigkeit, Sportförderung).
 - Gleichwohl muss man feststellen, dass die Umsetzung von vollkostendeckenden Schleusungsgebühren in der bestehenden Form der Abgabenerhebung angesichts von rechnerischen Gebührensätzen i.H.v. bis zu 200 € pro Sportbootschleusung nicht umsetzbar erscheint, da dies auch Auswirkungen auf die Nutzerzahlen haben dürfte. Zur Erhöhung des Refinanzierungsgrades sollten daher alternative Einnahmevarianten bzw. zusätzliche Einnahmequellen überprüft werden.
 - Die Gebühren für Fahrgastschiffe und Sportboote werden prinzipiell unterschiedlich bemessen. Außerdem existiert eine Vielzahl von Ausnahmeregelungen in den geltenden Tarifordnungen. Somit sind die Grundsätze der Gleichbehandlung und der Äquivalenz zwischen Leistung und Gegenleistung verletzt.

- Sportbootschleusungen werden anstelle der Einzelerhebung von Schleusungsgebühren je Sportboot über eine jährliche Pauschalzahlung zweier Wassersportverbände (Deutscher Motoryachtverband e.V. (DMYV) und Deutscher Segler-Verband e.V. (DSV) jeweils hälftig beglichen, mit der die Schleusengebühren für sämtliche Sportboote an allen abgabepflichtigen Bundeswasserstraßen abgegolten sind. Die Höhe dieser Pauschale ist seit 1991 nicht angepasst worden und liegt nach wie vor bei 51.129 € jährlich. Berücksichtigt man, dass gem. den geltenden Tarifordnungen eigentlich Gebühren für jede einzelne Sportbootschleusung festzusetzen wären, resultieren aus der statt dessen vereinbarten Pauschalzahlung allein in den betrachteten Musterrevieren Mindereinnahmen i.H.v. insgesamt etwa 2,2 Mio. € jährlich. Zwischen den Verkehrsteilnehmern ist im Übrigen keine gebührenrechtliche Gleichbehandlung gegeben, wenn die Finanzierung der Pauschale durch lediglich zwei gemeinnützige Verbände bei gleichzeitiger kostenfreier Benutzung der Bundeswasserstraßen für alle übrigen Nutzer - insbesondere auch gewerbliche Vercharter - geleistet wird.
71. Diese Erkenntnisse über die Schwachstellen bei der gegenwärtigen Erhebung von Schifffahrtsabgaben und Schleusungsgebühren im Freizeit- und Tourismusbereich haben in Bezug auf die Ermittlung alternativer Refinanzierungspotenziale zunächst zu einer qualitativen Bewertung verschiedener möglicher Refinanzierungsvarianten geführt. Betrachtet wurden hierbei Schifffahrtsabgaben in Abhängigkeit der zurückgelegten Fahrstrecke, Schleusungsabgaben, ein Bootsvignettenmodell, die Besteuerung von Sportbooten, eine Weiterführung des Status Quo sowie die Variante, dass die Nutzer nicht an der Refinanzierung beteiligt werden. Als Bewertungskriterien dienten das Ausmaß der Nutzererfassung (Einnahmepotential), der finanzielle Ingangsetzungs-, Erhebungs- und Überwachungsaufwand, die Umsetzbarkeit bzw. Akzeptanz der Refinanzierungsvariante sowie der Beitrag zur Zielerreichung.
72. Unter Zugrundelegung sämtlicher Bewertungskriterien erscheint im Ergebnis letztlich nur die Einführung einer allgemeinen Bootsvignettenpflicht die gegenwärtigen Schwachstellen ohne unverhältnismäßigen finanziellen Aufwand zu beheben. Wesentlicher Vorteil einer Bootsvignette ist die Erfassung sämtlicher Nutzer, die ein Gewässer zwecks Bewegung ihres Sportbootes tatsächlich nutzen wollen. Eine Vignettenregelung im Wassertourismus existiert im Übrigen sowohl in Frankreich als auch in Großbritannien und hat sich in der Praxis dort als Instrument zur angemessenen Beteiligung der Wassertouristen an der Refinanzierung der Infrastrukturkosten bewährt. In den beiden genannten Ländern belegen steigende Vignettenverkäufe auch, dass die teilweise mehrere Hundert Euro bzw. Pfund teuren Jahresvignetten ganz offenbar seitens der Nutzer akzeptiert werden.
73. Das Grobkonzept für ein sinnvolles Bootsvignettenmodell, welches in einer anschließenden Detailplanung konkret auszugestalten wäre, könnte folgendermaßen aussehen:
- Der Verkauf der Vignetten sollte entweder online über eine entsprechende Internet-Plattform oder physisch in bestimmten Verkaufsstellen erfolgen. Hierbei wäre zu untersuchen, die Wassersportverbände und den ADAC mit seinem umfassenden Zweigstellennetz mit der Ausstellung der Vignetten zu beleihen; in vergleichbarer Weise ist bereits die Erteilung von Sportbootführerschein geregelt. Im Zuge des Vignettenverkaufes geschieht auch die für die Tariffestlegung notwendige Registrierung der Sportboote.

- Nach der Zahlung wird die eigentliche Vignette ausgegeben, die bspw. steuerbords vorne am Boot angebracht werden muss, so dass sie jederzeit von außen zu sehen ist. Es wäre zu diskutieren, ob zusätzlich eine Empfangsbestätigung ausgegeben wird, die als Ausweisdokument bei der Fahrt mitzuführen ist; eine solche Regelung existiert bspw. in Frankreich.
 - Zur Überwachung, ob die Nutzer die Vignettenpflicht einhalten, sind an wechselnden Standorten verteilt über das gesamte Wasserstraßennetz, regelmäßige Kontrollen durchzuführen. Hierfür ist ggf. zusätzlicher Personal- und Sachaufwand erforderlich. Bei fehlender oder nicht mehr gültiger Vignette werden Verwarnungen und Bußgelder verhängt.
 - Im Rahmen von entsprechenden Analysen wurde unterstellt, dass die Ausgestaltung der Tarifstaffelung¹⁸ in Abhängigkeit der Bootslänge in Intervallen von 4,00 Metern vorgenommen wird. Als Einstiegstarif wurden 40 € für Sportboote bis maximal 4,00 Meter Länge angenommen. Dieser Tarif setzt sich aus einem Grundbetrag i.H.v. 20 €, der die abgeschätzten Kosten für die Ingangsetzung, Erhebung und Überwachung der Vignetten abdecken soll, sowie einem linearen Zuschlag in Abhängigkeit der Bootsgröße i.H.v. 20 € je 4,00 Metern Bootslänge zusammen. Die Höhe des Einstiegstarifes deckt sich hierbei mit den Ergebnissen aus der Nutzerbefragung (vgl. MSB 3, Kapitel C.II.), die eine Zahlungsbereitschaft i.H.v. rd. 44 €/a ergeben hat. Boote mit mehr als 16 Metern Länge haben gem. der vorgeschlagenen Tarifstaffelung den maximalen Vignettentarif i.H.v. 120 € zu entrichten. So ergeben sich fünf verschiedene Vignettenkategorien.
 - Für Fahrgasttagesschiffe wurde zunächst vereinfacht ein Pauschaltarif i.H.v. 1.000 € und für Fahrgastkabinenschiffe i.H.v. 2.000 € unterstellt. Hier wäre in der Detailgestaltung ebenfalls nach Bootslängen zu unterscheiden.
 - Auch muskelkraftbetriebene Sportboote sollten aus abgabenrechtlichen Gründen einer Vignettenpflicht unterliegen, denn auch diese profitieren entsprechend von der wassertouristischen Infrastruktur. Voraussetzung wäre, dass sämtliche muskelkraftbetriebenen Sportboote zukünftig zu registrieren sind. Die Vignette für muskelkraftbetriebene Sportboote sollte im oben beschriebenen Tarifgefüge jedoch preislich nicht höher als 40 € liegen, da ein höherer Tarif als der Einstiegstarif für Motor- und Segelboote nicht zu rechtfertigen wäre; die Vignette sollte aber auch nicht niedriger als 20 € liegen, da ansonsten die Fixkosten für die Erhebung und Überwachung nicht gedeckt werden. Um zu berücksichtigen, dass die Bundesrepublik ihrer gesetzlich verankerten Verpflichtung zur Förderung des Breiten- und Spitzensportes nachkommt, könnte erwogen werden, Boote von Sportvereinen, die vom Deutschen Olympischen Sportbund e.V. (DOSB) als gemeinnützig anerkannt sind, von der Vignettenpflicht zu befreien.
74. Unter Berücksichtigung dieser Annahmen und des gegenwärtig auf Basis der Kleinfahrzeugkennzeichnung registrierten Sportbootbestandes in Deutschland (rd. 288.000 Sportboote) als Mengengerüst wurden Einnahmen aus dem Vignettenverkauf i.H.v. bundesweit jährlich rd. 17,2 Mio. € abgeschätzt. Davon entfallen auf Sportboote rd. 16,1 Mio. €/a und auf Fahrgastschiffe rd. 1,1 Mio. €/a.; aufgrund fehlender Zahlenangaben zum muskelkraftbetriebenen Sportbootbestand sind Einnahmen seitens dieser Nutzergruppe bislang nicht berücksichtigt. Zieht man hiervon den geschätzten Ingangsetzungs-, Erhebungs- und Überwachungsaufwand i.H.v. rd. 5,8

¹⁸ Bei der Tarifstaffelung wurde zur Vereinfachung zunächst auf eine Differenzierung hinsichtlich der zeitlichen Gültigkeit der Vignette verzichtet. Eine gewisse zeitliche Differenzierung (Monatsvignette, Saisonvignette, Jahresvignette etc.) sollte jedoch angeboten werden.

Mio. € ab, so ergäben sich bundesweit jährliche Nettoeinnahmen i.H.v. ungefähr 11,4 Mio. €. Diese Einnahmen sind bspw. in der Lage, die laufenden Kosten der seitens der Nutzer gewünschten Neuinvestitionen in die Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur i.H.v. rd. 7,4 Mio. € vollständig abzudecken, so dass kein erhöhter Zuschussbedarf des Bundes erforderlich wird.

75. Überschüssige Einnahmen aus der Vignettenregelung, die die Finanzierung der Neuinvestitionen übersteigen, stehen zur Abdeckung der hohen bereits anfallenden Kosten für Betrieb und Unterhaltung wassertouristischer Infrastruktur zur Verfügung. Hierdurch verbessert sich der Refinanzierungsgrad jedoch nur geringfügig. Für eine signifikante Verbesserung wären, wie eine Sensitivitätsanalyse gezeigt hat, entweder die Tarifsätze der Vignette zu erhöhen, oder aber die Attraktivität der Wasserstraßen müsste bspw. durch die Umsetzung der geplanten Neubaumaßnahmen gesteigert werden, so dass mehr Wassertouristen die Bundeswasserstraßen nutzen wollen und entsprechend die Bootsvignetten kaufen.
76. In Deutschland sind Bestrebungen zur Einführung einer Vignettenpflicht auf den Bundeswasserstraßen bislang am Widerstand einiger Bundesländer gescheitert, die erhebliche Einbußen der sich in der Entwicklung befindlichen regionalen Wassertourismusindustrie befürchteten. Die Akzeptanz zur Einführung einer Bootsvignette könnte jedoch steigen, wenn zusätzliche Einnahmen unmittelbar in Investitionen an den touristisch genutzten Wasserstraßen fließen und so bei den Sportbootfahrern in Form komfortabler Schleusen, einer besseren Passierbarkeit der Wasserstraßen, mehr Anlegestellen etc. spürbar werden.

II. Schwachstellenanalyse und Refinanzierungspotentiale betreffend die Liegenschaften

77. Zur Erhebung der derzeitigen Refinanzierungssituation im Bereich der Liegenschaften wurden die Personalkosten für die Liegenschaftsverwaltung den Mieteinnahmen auf Grundlage von bestehenden Nutzungsverträgen mit der Fahrgast- sowie der Sport- und Freizeitschiffahrt einander gegenübergestellt. Da ggf. weitere anfallende Sachkosten nicht konkret beziffert werden konnten, ergibt sich letztlich anstatt eines Refinanzierungsgrades - betriebswirtschaftlich zutreffender - der Abdeckungsgrad der Personalkosten. Dieser Abdeckungsgrad variiert je nach betrachtetem Musterrevier zwischen 80 % und 400 %. Entsprechend werden in den meisten Revieren aus der Liegenschaftsvermietung Mehreinnahmen generiert, die zur teilweisen Kompensation der Deckungslücke bei den Betriebs- und Unterhaltungsleistungen am Wasserstraßennetz verwendet werden können. Vergleicht man allerdings die Größenordnungen zwischen ungedeckten Kosten das Netz betreffend und Mehreinnahmen im Liegenschaftsbereich, so ist lediglich ein geringes Kompensationspotential erkennbar.
78. Im Gegensatz zu den Schifffahrtsabgaben und Schleusungsgebühren basiert die Erhebung von Nutzungsentgelten für die Gewässerliegenschaften auf dem Abschluss privatwirtschaftlicher Mietverträge und ist detailliert in der Verwaltungsvorschrift VV-WSV 2604 geregelt. Aktuell gilt

als Maßstab für die Entgeltbemessung das volle ortsübliche Entgelt für vergleichbare Objekte in dem durch Angebot und Nachfrage bestimmten Marktverkehr. Insoweit liegen der Entgeltbemessung, zumindest dem Grundsatz nach, freie Marktpreise zugrunde, die die unmittelbare Notwendigkeit, abgabenrechtliche Bemessungsvorgaben einzuhalten, d.h. bspw. höchstens kostendeckende Entgelte festzusetzen, entbehrlich machen.

79. Bei der derzeitigen Entgeltfestlegung auf Basis der VV-WSV 2604 sind keine wesentlichen Schwachstellen erkennbar. Allerdings werden gerade der Sport- und Freizeitschiffahrt Sonderregelungen eingeräumt, die von der Entgeltfestlegung auf Basis des Marktpreises abweichen und den WSDen individuelle Ausgestaltungsspielräume ermöglichen. Dies hat offenbar dazu geführt, dass über viele Jahre hinweg keine Anpassung des Entgeltrahmens für die Sport- und Freizeitschiffahrt erfolgt ist. Die zwischenzeitlich nachgeholte Entgelterhöhung hat allerdings gerade bei den gemeinnützigen Wassersportvereinen im Gebiet der WSD Ost zu erheblichen Unstimmigkeiten geführt. Die verschiedenen Ausnahmeregelungen der VV-WSV 2604 sind daher insgesamt kritisch zu sehen und in eine deutschlandweit einheitliche Regelung für alle Nutzungsverträge zu überführen, um eine Gleichbehandlung der verschiedenen Nutzer zu erreichen.
80. Im Rahmen der Untersuchung bestehender Refinanzierungspotenziale wurden die o.g. Schwachstellen aufgegriffen und untersucht, in welchem Ausmaß Liegenschaftsflächen aktuell noch nicht genutzt werden oder aber Einnahmen nicht auf Grundlage der Regelentgeltbemessung festgesetzt wurden. Hierbei wurde auf Untersuchungen des BADV zurückgegriffen, die mit verschiedenen Liegenschaftsexperten der WSÄ Berlin, Brandenburg und Eberswalde sowie der WSD Südwest Befragungen durchgeführt haben.
81. Im Rahmen einer Liegenschaftspotenzialanalyse wurde zudem untersucht, in welchem Ausmaß Liegenschaftsflächen aktuell noch nicht genutzt werden oder aber Einnahmen nicht auf Grundlage des regulären Entgeltbemessungsverfahrens ermittelt werden (sog. marktübliches Niveau). Insbesondere bestehen für den Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt verschiedene Ausnahmeregelungen.
82. Bei solchen Liegenschaften, die aktuell keine Nutzungsverträge aufweisen, bestehen in aller Regel konkrete Nutzungsbeschränkungen, etwa bedingt durch Umwelt- und Naturschutz, Bodenbelastungen, Waldgebiete, ungünstige Topographie oder Grundstückszuschnitte, Fischerei, Fehlen landseitiger Zuwegungen, konkurrierende Belange der Länder und Kommunen, die eine aktive Vermarktung dieser Liegenschaften erschweren bzw. unmöglich machen. Auch auf den Wasserflächen wurde das Nutzungspotenzial für sog. Floating Houses untersucht. Hier sind nur solche Wasserflächen geeignet, die dauerhaft nicht mehr für den Schiffsverkehr benötigt werden. Dies hat vor allem Gründe in der Sicherstellung der gefahrfreien Schiffbarkeit der Wasserstraßen sowie darin, dass durch Wohnbebauung die Verkehrsfläche für wenigstens 30 Jahre entzogen wird. Außerdem muss die Zuwegung zu den Floating Houses in Hinblick auf Ret-

tungswege für Krankenwagen und Feuerwehr sichergestellt werden. Somit erscheinen die Potenziale in diesem Bereich gering.

83. Die mögliche wassertouristische Nutzung vorhandener Betriebsflächen im Umfeld der Schleusen erfordert einen wasserseitig einzurichtenden Zugang für die Sportbootfahrer sowie entsprechende Liegeplätze für die Sportboote. Im Schleusenbereich erscheint dies, lt. Einschätzung der WSÄ, aufgrund starker sicherheitstechnischer Bedenken nicht umsetzbar. Denkbar wäre lediglich die Nutzung der Wartebereiche, wobei auch hier ein Blockieren der Zufahrt zu den Schleusen vermieden werden muss. Insofern wäre die Einrichtung von Vorhäfen erforderlich, die die Nutzung der Liegenschaften i.d.R. unwirtschaftlich macht. Insofern konnte auch hier kein nennenswertes Vermarktungspotenzial identifiziert werden.
84. Gewisse Einnahmepotenziale wurden allerdings im Bereich von solchen Nutzungsverträgen ermittelt, die Entgelte unter dem marktüblichen Niveau aufweisen. Zum einen fand bekanntlich über viele Jahre hinweg keine Anpassung des Entgeltrahmens der Sport- und Freizeitschiffahrt statt. Dies hat insbesondere im Bereich der WSD Ost zu erheblich niedrigeren Entgeltsätzen geführt, die trotz der zwischenzeitlichen Anhebung gem. Aussagen der WSD Ost um weitere 30 % erhöht werden könnten. Zum anderen besteht ein Bestandsschutz von Altverträgen auf Basis der gesetzlichen Regelungen der ehemaligen DDR sowie des Senats von West-Berlin, die durch erheblich unter dem marktüblichen Niveau liegende Entgeltsätze gekennzeichnet sind. Schließlich wurde den als gemeinnützig anerkannten Vereinen der Sport- und Freizeitschiffahrt eine Entgeltreduktion i.H.v. 50% eingeräumt, so dass auch hier kein marktübliches Entgeltniveau berechnet wird. Die o.g. Sachverhalte machen in den konkret untersuchten Musterrevieren insgesamt ein nicht-realisiertes Entgeltaufkommen i.H.v. jährlich rd. 1,2 Mio. € aus. Hierbei ist gleichwohl zu berücksichtigen, dass die tatsächliche Realisierbarkeit dieser Potenziale stark von den rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der politischen Durchsetzbarkeit abhängig ist.

III. Abschätzung des dauerhaften Zuschussbedarfs für die wassertouristische Infrastruktur

85. Zum Zwecke der Abschätzung des dauerhaften Zuschussbedarfs für die Ermöglichung und Aufrechterhaltung des Wassertourismus auf den Bundeswasserstraßen wurden die zuvor unter 69 und II ermittelten Refinanzierungspotentiale zusammengefasst (vgl. Tabelle 6)
86. Die Ausgaben- bzw. Kostenseite umfasst dabei die Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen, die derzeit im Bereich Freizeit und Tourismus (F&T) schätzungsweise jährlich anfallen, daneben diejenigen Kosten, die infolge nutzerseitig gewünschter Neuinvestitionen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur hinzukämen, sowie die Personalkosten für die Verwaltung der Liegenschaften. Einnahmeseitig wurden die Nettoeinnahmen aus dem Vignettenverkauf (abzgl. Ingangsetzung-, Erhebungs- und Überwachungsaufwand), die Einnahmen aus der Liegenschaftsvermietung und die möglichen zusätzlichen Potentiale im Liegenschaftsbereich berücksichtigt.

Kennung	Musterrevier	Gesamtkosten F&T (historisch) [T€/a]	Gesamtkosten F&T (neu) [T€/a]	Personalkosten Liegenchafts- verwaltung [T€/a]	Kosten gesamt [T€/a]	Nettoeinnahmen durch Vignette [T€/a]	Aktuelle Ein- nahmen Liegen- schaftsvermietung [T€/a]	Zusätzl. Einnahme- potential Liegen- schaftsvermietung [T€/a]	Einnahmen gesamt [T€/a]	Dauerhaft erforderliche Zuschüsse [T€/a]
1.1 / 1.2	Mosel + Saar	16.473	2.380	60	18.913	260	243	22	525	18.388
2.1	Berlin-Brandenburg	30.588	580	558	31.725	3.290	1.269	831	5.389	26.336
2.2	Aller + Leine + Mittelweser	2.306	0	131	2.437	70	104	0	174	2.263
3.1	Meckl.-Vorp.-Brandenb.	11.434	150	458	12.042	500	1.056	317	1.872	10.169
3.2	Lahn	5.789	610	33	6.432	160	119	20	299	6.134
WIN	WIN-Region	7.859	320	306	8.485	240	398	119	757	7.728
	Summe (ohne WIN)	66.590	3.720	1.239	71.549	4.280	2.791	1.189	8.260	63.289

Tabelle 6: Ermittlung des dauerhaften Zuschussbedarfs für die betrachteten Musterreviere nach Berücksichtigung der identifizierten Refinanzierungspotentiale

Quelle: PwC

87. Im Ergebnis führt die Gegenüberstellung zu einem dauerhaften jährlichen Zuschussbedarf von rd. 63,3 Mio. € bezogen auf die betrachteten Musterreviere. Verglichen mit dem derzeitigen Zuschussbedarf ohne Hebung der identifizierten Potenziale und ohne Umsetzung der von den Nutzern gewünschten Investitionsmaßnahmen i.H.v. rd. 64,7 Mio. €/a liegt der Zuschussbedarf somit - trotz Realisierung der Neubaumaßnahmen - um rd. 1,4 Mio. €/a niedriger. Sollten allerdings die Investitionsmaßnahmen durchgeführt werden, ohne dass eine Neugestaltung der Nutzerfinanzierung umgesetzt wird, stiege der jährliche Zuschussbedarf auf rd. 68,4 Mio. € bzw. um 3,7 Mio. €/a.
88. Soweit durch eine Attraktivitätssteigerung der Reviere die Nutzerzahlen ansteigen oder bei gleichbleibenden Nutzerzahlen ein höheres Abgabenniveau realisiert werden könnte, würde der Zuschussbedarf sinken und somit eine weitere Kompensation auch der bereits bestehenden Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt der touristisch genutzten Bundeswasserstraßen möglich. Dies ist in der nachfolgenden Tabelle 7 dargestellt. Es zeigt sich, dass der Zuschussbedarf bspw. bei einer Erhöhung des Tarifniveaus der Vignette um 50% ggü. den Sätzen in den betrachteten Musterrevieren von rd. 63,3 Mio. €/a auf rd. 60,3 Mio. €/a, d.h. um 3 Mio. €/a bzw. etwa 5 % sinken würde. Verdoppeln sich hingegen die Nutzerzahlen, wäre bei konstantem Tarifniveau ein Zuschussbedarf i.H.v. noch rd. 58,0 Mio. €/a erforderlich; es ergäbe sich eine Reduktion um rd. 5,3 Mio. €/a bzw. 8,3%.

		Tarifniveau Vignette ggü. Normalfall (100%)										
		50%	60%	70%	80%	90%	100%	110%	120%	130%	140%	150%
Veränderung Nutzerzahlen	-50%	67.459	67.159	66.859	66.539	66.239	65.949	65.639	65.329	65.039	64.719	64.419
	-25%	66.869	66.409	65.959	65.499	65.039	64.589	64.159	63.699	63.239	62.779	62.329
	0%	66.339	65.719	65.109	64.529	63.919	63.289	62.699	62.089	61.489	60.879	60.269
	25%	65.749	64.989	64.249	63.469	62.729	61.969	61.209	60.449	59.689	58.939	58.159
	50%	65.209	64.319	63.399	62.489	61.569	60.669	59.749	58.839	57.929	57.029	56.109
	75%	64.709	63.639	62.589	61.519	60.449	59.399	58.329	57.269	56.199	55.149	54.089
	100%	64.099	62.899	61.689	60.479	59.249	58.039	56.829	55.619	54.399	53.199	51.969

Tabelle 7: Sensitivität des dauerhaften Zuschussbedarfs in T€ in Abhängigkeit vom Tarifniveau einer Vignetten-Regelung sowie von der Nutzerzahlenentwicklung

Quelle: PwC

G. Darstellung alternativer Geschäftsmodelle für die Mutterreviere

89. Die derzeitige Verwaltungsstruktur ist nicht auf die aktive Förderung wassertouristischer Infrastruktur ausgerichtet. Die Aufgabendefinition und die entsprechende personelle und finanzielle Ressourcenausstattung der WSV gibt bereits heute zwangsläufig eine Konzentration auf die Berufsschifffahrt vor. Es ist zu erwarten, dass die zunehmenden Ressourcenengpässe der WSV die Situation hinsichtlich Bestanderhalt und Ersatzinvestitionen an wassertouristischer Infrastruktur weiter verschärfen werden. Die Realisierungschancen für Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur sind innerhalb der bestehenden Verwaltungsstruktur gering. Dies betrifft auch Maßnahmen, für die ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen zu erwarten ist.
90. Als weiteres Hemmnis für eine optimale Verwaltung und Förderung des Wassertourismus stellt sich die Verteilung der Zuständigkeiten für wassertouristische Belange innerhalb der Verwaltung dar. Insbesondere die Umsetzung von Vernetzungsmaßnahmen in wassertouristischen Revieren (Beispiel WIN) wird durch die Vielzahl an involvierten Verwaltungen auf Ebene des Bundes, der Länder, der Landkreise und Kommunen erschwert und zeitlich verzögert.
91. Ausgehend von den Schwachstellen in der derzeitigen Verwaltungspraxis der wassertouristischen Infrastruktur und unter Einbeziehung von Erkenntnissen aus dem Vergleich mit Verwaltungsstrukturen im benachbarten Ausland wurde daher untersucht, inwieweit alternative Geschäftsmodelle zur Förderung des Wassertourismus beitragen könnten. Referenzmodell war hierbei eine hinsichtlich der Wahrnehmung wassertouristischer Aufgabenfelder "optimierte" WSV.
92. Inwieweit die WSV im Rahmen alternativer Geschäftsmodelle sinnvoll - d. h. ohne Schaffung von Doppelstrukturen und zusätzlicher Schnittstellen - Aufgaben aus dem Bereich wassertouristische Infrastruktur an Dritte (Länder, Kommunen, Private, Vereine etc.) übertragen kann, hängt im Wesentlichen von der Bedeutung der betrachteten Reviere für die Berufsschifffahrt ab. Um diesen Unterschieden Rechnung zu tragen, wurde die Bewertung der Vorteilhaftigkeit alternativer Geschäftsmodelle im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Reviertypen Hauptwasserstraßen (H-Revier), Haupt- und Nebenwasserstraßen (H+N-Revier) sowie Nebenwasserstraßen (N-Revier) differenziert dargestellt.

I. Bundesweite Koordinationsstelle für den Wassertourismus

93. Unabhängig von den Betrachtungen innerhalb der verschiedenen Wassertourismusreviere erscheint es sinnvoll, die Einrichtung einer "Koordinationsstelle für den Wassertourismus" auf Bundesebene zu prüfen. Sinn dieser Koordinationsstelle ist es, neben der Wahrnehmung überregionaler Aufgaben auch die Umsetzung von alternativen Geschäftsmodellen auf Revierebene voranzubringen. Als Vorbild für eine Organisationseinheit bzw. Koordinationsstelle, die bun-

desweit für die Belange des Wassertourismus zuständig ist, kann die niederländische Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) dienen.

94. Mögliche Aufgaben, die sinnvollerweise durch die Koordinationsstelle wahrgenommen werden könnten, sind:

- Übergeordnete strategische Planung und Abstimmung von wassertouristischen Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen eines bundesweiten Maßnahmenplanes über eine festgelegte Laufzeit. Ein Teil dieser Leistung ist die Priorisierung möglicher (Investitions-)Maßnahmen und damit einhergehend eine Fokussierung auf spezielle Reviere aufgrund ihrer unterschiedlich bewerteten Entwicklungspotenziale.
- Koordination der revierbezogenen Geschäftsmodelle (z.B. Betriebsführungsmodell, Ausgliederung, ÖÖP-Koordinationsmodell) und Unterstützung regionaler Projekte und Maßnahmen zur weiteren Förderung des Wassertourismus. In zeitlich begrenzten „Taskforces“ stellt sie dafür Ansprechpartner und Know-how bereit.
- Koordination und Strukturierung wassertouristischer Ausschreibungen und Vergaben sowie die Untersuchungen zum Leistungsbild, zur Honorierung und zur Beauftragung von Projektmanagementleistungen in der Bau- und Immobilienwirtschaft.
- Erstellung und Fortschreibung eines bundesweiten Katalogs, der eine Übersicht über die relevanten wassertouristischen Ausschreibungen bietet und über laufende Projekte informiert. Auf dieser Basis kann zwischen den Revieren ein Wissenstransfer initiiert werden; Lerneffekte über gut oder schlecht laufende Ausschreibungen/Projekte werden weitergegeben. Gegebenenfalls kann die Koordinationsstelle in diesem Zusammenhang auch Nutzerbefragungen veranlassen oder selbst durchführen.
- Funktion als zentraler Ansprechpartner für Privatinvestoren und Beratung in Fragen des Eventmanagements und der Fördermittel. Außerdem sorgt sie, falls möglich, für die Einbindung von Freiwilligen (z. B. kommunale Verschönerungsvereine) bei regionalen Einzelmaßnahmen.
- Übernahme der übergeordneten strategischen Planung von Dienstleistungsangeboten inklusive des touristischen Marketings. Bereitstellung von Informationsangeboten für Wassertouristen, die gemeinsam mit den jeweiligen regionalen Akteuren in den Fokusrevieren abzustimmen sind (vgl. die Marketingkampagnen von British Waterways in Großbritannien)¹⁹. Sie baut dafür geeignete Kommunikationsstrukturen zu relevanten Akteuren auf.
- Entwicklung und Anpassung von sachgerechten wassertouristischen Gebühren- und Entgelt-Konzepten.

95. Das bundesweite Aufgabenspektrum der Koordinationsstelle erfordert eine Organisationsstruktur, die nicht reviergebunden ist und die es der Stelle ermöglicht, vom Tagesgeschäft der beteiligten Verwaltungen unabhängig zu agieren. Den Erfahrungen aus den Niederlanden zufolge ist hierfür ein vergleichsweise kleines, unabhängiges Organisationsbüro ausreichend. Aufgrund der im Wesen unterschiedlichen Einzelmaßnahmen, die durch die Koordinations-

¹⁹ Vgl. Umfangreiches Informationsangebot von British Waterways auf <http://www.waterscape.com/>.

stelle abgestimmt und auf strategischer Ebene durchgeführt werden müssen, sollten sich unter den Mitarbeitern technische Experten, Tourismusexperten und im Bereich Kosten-Nutzen-Analysen erfahrenen Volkswirte befinden.

96. Als Rechtsform stehen der Koordinationsstelle auf Bundesebene - neben der unmittelbaren Bundesverwaltung und mittelbaren Bundesverwaltung (öffentlich-rechtliche Rechtsform) - auch privatrechtliche Formen offen. Da die Koordinationsstelle keine hoheitlichen Aufgaben wahrnehmen, sondern insbesondere der Informations- und Projektsteuerung dienen soll, bietet sich aufgrund des geringen Gründungs- und Administrationsaufwands insbesondere die GmbH als Rechtsform an.

II. Leistungsorientiertes Betriebsführungsmodell für Reviertyp H+N

97. Im Rahmen eines Betriebsführungsmodells vergibt die WSV die übertragbaren Aufgaben aus dem Aufgabenfeld "Betrieb und Unterhaltung" gebündelt an einen privaten Betriebsführer und schließt hierzu mit einem privaten Unternehmen einen Betriebsführungsvertrag. Dabei sind die Grundsätze des Vergaberechts zu beachten. Die Laufzeit des Betriebsführungsvertrages beläuft sich in der Regel über einen Zeithorizont von 3 bis 5 Jahren mit der Option der Verlängerung.
98. Das Eigentum an den zu betreibenden Anlagen verbleibt weiterhin bei der WSV. Ein Transfer des wirtschaftlichen Risikos oder von Eigentum auf den Dritten erfolgt nicht. Die Qualität der Leistungserbringung wird durch eine vertragliche Festlegung im Rahmen von Outputspezifikationen, Service-Level-Agreements und Bonus-Malus-Regelungen sichergestellt. Damit stellt der Betriebsführungsvertrag eine bessere Handhabung der WSV hinsichtlich der Leistungserbringung des privaten Dritten für die ihm übertragenen Aufgaben sicher.
99. Die Aufgabenwahrnehmung des Betriebsführers liegt im Wesentlichen im Aufgabenfeld "Betrieb und Unterhaltung" und könnte die Planung des Schleusenbetriebs sowie die Durchführung des Schleusenbetriebs mit planmäßigen Erhaltungsmaßnahmen und Anlageninspektion sowie die Pegelablesung/Wasserstands-/Abflussüberwachung mit der Durchführung Wasserbewirtschaftung umfassen. Bei der Vergabe von Aufgaben im Rahmen eines Betriebsführungsmodells sind die grundsätzlich auslagerbaren Aufgaben dahingehend zu prüfen, ob gegebenenfalls Synergien mit der Eigenrealisierung der WSV an den Hauptwasserstraßen in dem Revier sinnvoll nutzbar sind, um eine Doppelung der Aufgabenerfüllung zu vermeiden. Dies betrifft Aufgaben, die nicht eindeutig der wassertouristischen Nutzung zuzuordnen sind und nur in geringem Umfang auf den nicht-berufsschiffahrtlich genutzten Gewässern des Reviers anfallen (bspw. Instandsetzung Land- und Wasserfahrzeuge).
100. Bei der Umsetzung des Betriebsführungsmodells steht der Entlastung der Personalressourcen bei der WSV eine Steigerung des Sachmittelaufwands in Höhe des Betriebsführungsentgelts an den privaten Dritten gegenüber. Komponenten des Entgelts würden die Refinanzierung der Finanzierungs-, Personal-, und Betriebskosten des Privaten, als auch eine eingepreiste Marge

sein. Beispiele aus anderen Infrastrukturbereichen zeigen, dass Effizienzgewinne durch private Betriebsführer und damit Kosteneinsparpotenziale für die WSV im Vergleich zur Vergabe von Einzelleistungen oder einer Eigenrealisierung möglich sind. Im Bereich Betrieb und Unterhaltung von Wasserstraßen liegen hierzu jedoch keine Vergleichszahlen vor, weshalb eine Abschätzung über die Höhe der Kosteneinsparpotenziale an dieser Stelle nicht möglich ist.

101. Beim Betriebsführungsvertrag verbleiben die hoheitlichen Aufgaben sowie das Eigentum an den Bundeswasserstraßen und den dazugehörigen Anlagen und Einrichtungen beim Bund (WSV), so dass sich an der bestehenden Rechtsform nichts ändert. Zuständigkeiten und Kompetenzen der Bundesverwaltung bleiben erhalten. Da die Durchführung bestimmter Leistungen, beispielsweise des Schleusenbetriebs, auch hoheitliche Aufgabenanteile enthält, ist erforderlich, dass der Betriebsführer mit diesen hoheitlichen Aufgaben beliehen wird.
102. Das Betriebsführungsmodell ist als eine Verbesserung der bestehenden Vergabepraxis der WSV zu betrachten. Durch die Bündelung der Vergaben sowie die vermehrte Übertragung der Verantwortung für die sachgemäße Durchführung der Leistungen auf den Betriebsführer ist im Vergleich zur heutigen Vergabepraxis eine Entlastung der WSV z. B. in den Bereichen Vertrags- und Qualitätscontrolling zu erwarten. Die Schwachstellen der Verwaltung wassertouristischer Infrastruktur, die sich aus der mangelnden Aufgabenzuordnung und Budgetierung innerhalb der WSV ergibt, bleiben jedoch erhalten. Weiterhin bleiben Potenziale, die bei einer Bündelung der Kompetenzen für wassertouristische Belange auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zu erwarten sind, ungenutzt.

III. ÖÖP-Kooperationsmodell für Reviertyp N sowie Reviertyp H+N

103. ÖÖP-Kooperationsmodelle zeichnen sich dadurch aus, dass die öffentliche Hand - im vorliegenden Fall Bund sowie die betreffenden Länder und Kommunen - eine zweckgebundene juristische Person gründen, auf die die zu erbringenden öffentlichen Aufgaben übertragen werden. Eine Übertragung bereits bestehender Infrastruktur der beteiligten öffentlichen Träger erfolgt in der Regel nicht. Möglich ist, dass die neue juristische Person Eigentümer der von ihr selbst neu errichteten Anlagen wird.
104. Insbesondere in Revieren von hoher wassertouristischer Bedeutung, in denen eine enge Verzahnung der Gewässerabschnitte von Landes- und Bundesgewässern charakteristisch ist, lässt das ÖÖP-Kooperationsmodell als alternatives Geschäftsmodell Vorteile erwarten. Eine enge Koordination der Aufgabenwahrnehmung der verschiedenen Entscheidungsebenen Bund, Länder, Landkreise und Gemeinden trägt zu einer beschleunigten Umsetzung von Maßnahmen zur Defizitbeseitigung an wassertouristischer Infrastruktur bei. Weiterhin können durch eine Bündelung der Aufgabenfelder Planung und Durchführung von Baumaßnahmen, Betrieb und Unterhaltung, Liegenschaftsverwaltung sowie Tourismusmanagement Synergien erzielt werden, da Doppelstrukturen in Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltungen für wassertouristisch relevante Aufgaben vermindert werden. Idealerweise erfolgt die gebündelte Aufga-

benwahrnehmung "Wassertourismus" durch Verwaltungsstellen, die eine entsprechende Kompetenz bereits vorweisen und weiter ausbauen können. Anzustreben ist bei der Aufgabenübertragung auf die ÖÖP-Gesellschaft eine längere Vertragslaufzeit, d.h. 20 bis 30 Jahre.

105. Der Finanzierungsbedarf der ÖÖP ist von der Aufgabenübertragung durch die WSV sowie den weiteren beteiligten Verwaltungen der Länder und Kommunen abhängig. Die Finanzierung der wassertouristischen Infrastruktur erfolgt weiterhin im Wesentlichen über öffentliche Mittel. Das Eigentum für die betreffende wassertouristische Infrastruktur und die damit verbundene Verpflichtung, deren Finanzierung langfristig sicherzustellen, verbleiben grundsätzlich bei der WSV und den weiteren beteiligten Länder und Kommunen. Ein Anreiz für Länder, Landkreise und Gemeinden, sich an ÖÖP-Kooperationsmodellen zu beteiligen besteht darin, dass sie regionale Interessen, z.B. im Bereich Wirtschaftsförderung wahren können, ohne dass sie das vollständige wirtschaftliche Risiko, das der Eigentümer der wassertouristischen Infrastruktur trägt, übernehmen müssen.
106. Die neu zu gründende Körperschaft ist zuständig für die Planung und Umsetzung der Investitions-, Betriebs- und Unterhaltungsmaßnahmen für die wassertouristische Infrastruktur. Sie verwaltet die neu zu errichtenden Anlagen ebenso wie die bereits bestehenden, rein wassertouristisch genutzten Anlagen und Liegenschaften. Schließlich kümmert sie sich um die touristische Vermarktung der alten und neuen Infrastruktur.
107. Zu klären ist, inwieweit die Beteiligten Kompetenzen auf die Geschäftsführung der neuen Körperschaft übertragen. Für die effektive operative Umsetzung der vom Aufsichtsgremium festgelegten Strategie ist erforderlich, dass die Geschäftsführung über ein gewisses Maß an eigenständigen Entscheidungs- und Weisungskompetenzen verfügt. Hierdurch können Interessenkonflikte und Kompetenzstreitigkeiten zwischen den Beteiligten der ÖÖP gemindert und Projektumsetzungen in der Folge erleichtert und beschleunigt werden. Eine Kompetenzübertragung würde die Prozesse zudem weg von Freiwilligkeit und dem Wohlwollen von individuellen Amtsträgern führen und für klare Zuständigkeiten sorgen. Auch Legislaturperioden übergreifende Absprachen wären so auf operativer Ebene ggf. leichter zu treffen.
108. Die nach diesem Modell vorgegebene Organisationsstruktur ist grundsätzlich in einer öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Rechtsform möglich. Neben der Privatrechtsform (insbesondere gemeinnützige GmbH) bieten sich auf regionaler Ebene zur gemeinsamen Wahrnehmung von öffentlichen Aufgaben - neben den bereits genannten öffentlich-rechtlichen Rechtsformen - auch die interkommunale Zusammenarbeit (z. B. durch kommunale Arbeitsgemeinschaft²⁰, öffentlich-rechtliche Vereinbarung) und der Zweckverband an.

²⁰ Die kommunale Arbeitsgemeinschaft, wie z. B. die WIN AG (Arbeitsgemeinschaft Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg), besitzt keine eigene Rechtspersönlichkeit, vgl. Pencereci, in: Praxis der Kommunalverwaltung, Brandenburg, Einleitung zu § 2 GKG Brandenburg. Die kommunale Arbeitsgemeinschaft stellt die lockerste

IV. Ausgliederungsmodell für Reviertyp N

109. Bei der Ausgliederung handelt es sich um die dauerhafteste und umfassendste Ausgestaltung innerhalb der beschriebenen alternativen Geschäftsmodelle. Grundannahme bei der Ausgliederung ist die komplette Übertragung aller ausgliederbarer wassertouristischen Aufgabenfelder an eine neu zu gründende juristische Person. Der Bund überführt als Eigentümer auch die wassertouristische Infrastruktur in diese Körperschaft. Die eingebrachten Wasserstraßen des Bundes würden auf die neue Körperschaft umzuwidmen sein. Im Gegensatz zu PPP/ÖÖP-Modellen, die auf zeitlich begrenzte Vertragsverhältnisse beruhen, ist die Ausgliederung zeitlich unbegrenzt.
110. Das Ausgliederungsmodell eignet sich für klar abgrenzbare Binnenwasserstraßen, die ausschließlich oder nahezu ausschließlich für den Wassertourismus genutzt werden. Für die WSV fallen bei diesen Binnenwasserstraßen hauptsächlich Aufgaben im Rahmen der wassertouristischen Infrastruktur sowie der Wasserbewirtschaftung an.
111. Eine Beteiligung der Länder und ggf. der Landkreise und Kommunen entlang der auszugliedernden Bundeswasserstraße an der zu gründenden Körperschaft ist sinnvoll, um ein ganzheitliches wasser- und landseitiges Tourismuskonzept zu ermöglichen. Im Rahmen einer Beteiligung können diese Akteure zum einen an der Bundeswasserstraße liegende und in ihrem Eigentum befindliche Infrastruktur (Wasserstraßen einschl. technischer Anlagen sowie Liegenschaften) in die Körperschaft einbringen. Zum anderen ist eine finanzielle Beteiligung der betreffenden Länder, Landkreise und Kommunen durch positive regionalwirtschaftliche Effekte durch den Wassertourismus zu rechtfertigen. Eine Ausgliederung erlaubt aber auch, speziell im Aufgabenfeld Tourismusmanagement, die Einbindung von weiteren regionalen Akteuren z.B. Vereinen und Verbänden im Revier.
112. Die Aufgabenwahrnehmung durch die zu gründende Körperschaft umfasst im Ausgliederungsmodell sämtlicher Aufgaben in den Bereichen "Vorbereitung und Durchführung von Baumaßnahmen", "Betrieb und Unterhaltung", "Verwaltung von Liegenschaften und Immobilien" sowie "Tourismusmanagement". Darüber hinaus sind wasserwirtschaftliche Aufgaben durch die neue Organisation wahrzunehmen.
113. Die Leitungsstruktur der zu gründenden Organisation umfasst ein Aufsichtsgremium und die Geschäftsführung (mit angegliedertem Büro). Weiterhin ist die Einrichtung des Geschäftsbereichs "Zentrale Dienste" notwendig, weil die Organisation über Eigentum, einen eigenen Haushalt und über eine eigene Personalausstattung verfügt. Die Liegenschaftsverwaltung wird diesem Geschäftsbereich zugeordnet. Hier werden Nutzerverträge verwaltet und Fragestellun-

öffentlich-rechtliche Form interkommunaler Zusammenarbeit dar und dient vor allem der Koordinierung und gemeinsamen Planung kommunaler Aufgaben.

gen zu Entgelten bearbeitet.²¹ Im Geschäftsbereich "Marketing und Vertrieb" wird die aktive Vermarktung der wassertouristischen Infrastruktur geleistet. Dies umfasst auch die Durchführung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Systematisch zu berücksichtigen ist die Etablierung von Schnittstellen zu externen Akteuren in der Regionalen Wirtschaftsförderung und im Tourismusmanagement. Feste Kommunikationsstrukturen zu Vertretern des Wassersports, (Wasser-)Tourismus, zu Reiseveranstaltern, Messen/Ausstellungen und zu Institutionen des Naturschutzes sind ebenso einzurichten.

114. Eine Ausgliederung der wassertouristischen Infrastruktur des Bundes (WSV) auf eine neu zu gründende juristische Person im Wege der Gesamtrechtsnachfolge erfordert im Vorfeld Umstrukturierungsmaßnahmen zur Herstellung eines ausgliederungsfähigen Unternehmens im Sinne des Umwandlungsgesetzes (UmwG), die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung der alternativen Gestaltungsmöglichkeiten aufgrund des mit der Gesamtrechtsnachfolge verbundenen geringeren Aufwands (im Vergleich zur Einzelrechtsnachfolge) gerechtfertigt sein können.
115. Aufgrund der Kontroll- und Einflussmöglichkeiten der Verwaltungsträger (Bund, ggf. weitere Gebietskörperschaften) bietet sich insbesondere die GmbH als übernehmender Rechtsträger für das Geschäftsmodell "Ausgliederung" an. Eine Ausgliederung auf eine Stiftung des bürgerlichen Rechts ist nach UmwG nicht möglich. Alternativ besteht die Möglichkeit nur einzelne Vermögensgegenstände im Wege der Einzelrechtsnachfolge auf eine juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts zu übertragen, die jedoch mehr an Gründungsaufwand und Kosten als bei einer Gesamtrechtsnachfolge verursacht.
116. Das Ausgliederungsmodell ermöglicht es, das Entwicklungspotenzial von Nebenwasserstraßen mit hoher Bedeutung für den Wassertourismus durch eine aktive und über die verschiedenen Verwaltungsebenen integrierte Aufgabenwahrnehmung besser zu nutzen und damit positive regionalwirtschaftliche Effekte zu erzielen. Das Ausgliederungsmodell entlastet die WSV insbesondere in den Aufgabenbereichen "Vorbereitung und Durchführung von Baumaßnahmen", "Betrieb und Unterhaltung". Der personellen und finanziellen Entlastung der WSV steht der personelle und finanzielle Ausstattungsbedarf der neu zu gründenden Körperschaft gegenüber. Kosteneinsparungspotenziale sind insbesondere zu erwarten, wenn die bisher in Bundes-, Landes- und kommunalen Verwaltungen im Zusammenhang mit dem Wassertourismus bestehenden Kompetenzen und Aufgaben innerhalb der neu zu gründenden Körperschaft gebündelt werden. Eine sinnvolle Umsetzung des Ausgliederungsmodells ist daher maßgeblich von der Akzeptanz und Kooperationsbereitschaft der Länder und Kommunen abhängig.

²¹ Allerdings sind in der Liegenschaftsverwaltung auch Betriebs- und Unterhaltungsmaßnahmen bei Gebäuden bzw. Grundstücken sowie die Vermarktung zu leisten. Hierfür sind die entsprechenden Geschäftsbereiche zuständig, ohne dass die Liegenschaften hier erneut in der Abbildung erwähnt würden.

V. Exemplarische Zuordnung der alternativen Geschäftsmodelle zu den Musterrevieren

117. Innerhalb der möglichen Alternativen wurde für jedes Musterreviere ein Geschäftsmodell zur weiteren Betrachtung vorgeschlagen. Diese Auswahl orientierte sich an den bislang verfügbaren Daten und Informationen und ist exemplarisch zu verstehen. Geschäftsmodelle, für die grundsätzlich keine Vorteilhaftigkeit besteht oder deren Realisierbarkeit gering ist, wurden aus der weiteren Betrachtung herausgenommen. Die Bewertung der alternativen Geschäftsmodelle ergab die nachfolgende Auswahl sowie die Empfehlung zur exemplarischen Anwendung auf die Musterreviere:

Koordinationsstelle für den Wassertourismus (s. Kap. H)	Reviertyp	Musterrevier	Reviercharakteristika	Vorteilhafte alternative Geschäftsmodelle
	Reviertyp N	Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Geringer Investitionsbedarf • Hoher Vernetzungsbedarf mit Landesgewässern • Hohe touristische Bedeutung für die Anrainerkommunen 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Betriebsführungsmodell ➢ ÖÖP-Kooperationsmodell ➢ Ausgliederung
		Lahn	<ul style="list-style-type: none"> • Höherer Investitionsbedarf • Klare Abgrenzung zu Landesgewässer 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Betriebsführungsmodell ➢ Betreibermodell ➢ Ausgliederung
	Reviertyp H+N	Aller-Leine-(Mittelweser)	<ul style="list-style-type: none"> • Kaum Investitionsbedarf • Interesse der Landkreise und Kommunen am Wassertourismus 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Betriebsführungsmodell ➢ Ausgliederung
		Berlin-Brandenburg und WIN	<ul style="list-style-type: none"> • Höherer Investitionsbedarf • Hohes Interesse der Landkreise und Kommunen am Wassertourismus • Hoher Vernetzungsbedarf mit Landesgewässern 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Kooperationsmodell ➢ ÖÖP-Kooperationsmodell ➢ Ausgliederung
Reviertyp H	Mosel-Saar	<ul style="list-style-type: none"> • Zu erwartende Transaktionskosten höher als Nutzen bei Betriebsführungsmodell • Eindeutige Zuordnung von Aufgaben nur für den Wassertourismus schwer möglich 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ WSV optimiert 	

Abbildung 1: Zuordnung geeigneter alternativer Geschäftsmodelle zu den Musterrevieren

Quelle: PwC

118. Das leistungsorientierte Betriebsführungsmodell sieht eine gebündelte, leistungsorientierte Vergabe von Aufgaben an einen privaten Betriebsführer über eine vergleichsweise kurze Vertragslaufzeit (ca. 3-5 Jahre) mit der Möglichkeit der wiederholten Vergabe an den bereits beauftragten Dienstleister vor. Empfohlen wird die beispielhafte Betrachtung dieses Geschäftsmodells im Musterrevier Aller-Leine-Mittelweser.
119. Eine Ausgliederung der wassertouristischen Infrastruktur des Bundes (WSV) auf eine juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts unter Beteiligung von Landes- und Kommunalebene sowie weiteren interessierten Akteuren ist insbesondere bei klar abgrenzbaren, rein touristisch genutzten Nebenwasserstraßen zu empfehlen. Eine beispielhafte Betrachtung wird anhand des Musterreviers Lahn vorgeschlagen.

120. Das Kooperationsmodell in einer Öffentlich-öffentlichen Partnerschaft (ÖÖP-Kooperationsmodell ist vor allem bei einem hohen Vernetzungsgrad zu touristisch genutzten Landesgewässern auf Nebenwasserstraßen sowie in Mischgewässern sinnvoll. Die Bereitschaft zur aktiven Beteiligung von Kommunen und Landkreisen im Bereich der Förderung des Wassertourismus ist bei der Umsetzung dieses Modells essentiell. Es besteht ein vertragliches Verhältnis zwischen dem Bund und der ÖÖP-Gesellschaft, das abhängig vom Gesellschaftszweck (z.B. Umsetzung eines Projektes zur Revierumgestaltung) über einen mittleren bis langfristigen Zeitraum (ca. 10-30 Jahre) abgeschlossen wird. Empfohlen wird eine beispielhafte Betrachtung in den Musterrevieren Berlin-Brandenburg inklusive der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg, Hennigsdorf ("WIN-Region") und Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg.
121. In Revieren, in denen berufsschiffahrtlich genutzte Hauptwasserstraßen überwiegen (Revier-typ "H") sollte die Aufgabenwahrnehmung sinnvollerweise auch zukünftig bei der WSV verbleiben. Um eine Förderung der wassertouristischen Infrastruktur zu erzielen, müsste dazu die Aufgabenwahrnehmung der WSV für diese Reviere entsprechend erweitert werden ("WSV optimiert"). Der Ausweitung des Aufgabenspektrums der WSV stehen jedoch die bestehenden Sparauflagen entgegen, wodurch die Umsetzbarkeit in Frage steht. Empfohlen wird eine beispielhafte Betrachtung im Musterrevier Mosel-Saar.

H. Fazit und Handlungsempfehlungen

122. Der Wassertourismus bietet insbesondere in einigen strukturell schwachen Regionen Deutschlands ein großes wirtschaftliches Entwicklungspotenzial. Die gegenwärtigen organisatorischen, personellen und finanziellen Strukturen für die Bereitstellung der wassertouristischen Infrastruktur in Deutschland sind auf die Nutzung dieses Entwicklungspotenzials nicht hinreichend ausgerichtet.
123. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie "Untersuchung der organisatorischen, personellen und finanziellen Voraussetzungen zur Verbesserung der wassertouristischen Infrastruktur" wurden verschiedene Geschäftsmodelle und Organisationsformen der überwiegend wassertouristisch genutzten Wasserstraßen in Deutschland konzipiert, die zum Erreichen der Ziele
- Verbesserung der Infrastruktur zur Stärkung des Wassertourismus sowie
 - die Konzentration der Ressourcen der WSV auf die Erledigung der Aufgaben im Hauptnetz geeignet sind.
124. Die Herleitung der Geschäftsmodelle wurde auf Grundlage der - im Wesentlichen vom BADV erhobenen - Daten- und Informationsbasis vorgenommen. Die Datenbasis war zum Zeitpunkt der Untersuchung nicht ausreichend, um Detailfragen abschließend beantworten zu können. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie konnten aber Geschäftsmodelle herausgearbeitet werden, die für die Zielerreichung grundsätzlich in Frage kommen. Unter Berücksichtigung der bislang verfügbaren Daten und Informationen zu den spezifischen Reviercharakteristika wurde eine Zuordnung der Geschäftsmodelle zu den Musterrevieren vorgenommen.
125. Für die weitere Vorgehensweise wird empfohlen, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie als grundsätzlich geeignet eingestufte Geschäftsmodelle zunächst in Pilotregionen Deutschlands weiterzuverfolgen. In Abstimmung mit dem BMVBS und dem BADV wurden die beiden im Rahmen der Machbarkeitsstudie näher untersuchten Musterreviere "WIN" und "Lahn" als Pilotregionen ausgewählt, in denen eine Anschlussuntersuchung durchgeführt werden soll, die die Entscheidungsgrundlage für die Weiterverfolgung der Geschäftsmodelle ÖÖP-Kooperationsmodell bzw. Ausgliederung weiter konkretisiert. In den Pilotregionen können Erfahrungen gesammelt werden, die eine Grundlage für die Implementierung entsprechender Modelle in weiteren Wassertourismusregionen schaffen.
126. Die Pilotregion "WIN" bietet gute Voraussetzungen für die Implementierung eines ÖÖP-Kooperationsmodells: Die Bereitschaft der relevanten Landes- und Kommunalverwaltungen, zur Stärkung der Regionalwirtschaft im Bereich Wassertourismus zusammenzuarbeiten ist hoch. Dies zeigt sich an der bereits seit längerer Zeit aktiven Arbeitsgemeinschaft WIN. Ziel eines ÖÖP-Kooperationsmodells für die WIN-Region ist es, die bestehenden Prozesse und Strukturen der Zusammenarbeit auf den verschiedenen Verwaltungsebenen in eine dauerhafte und

handlungsfähige Struktur zu überführen. Zu empfehlen ist, eine fest formalisierte, in ihren Kompetenzverteilungen transparente ÖÖP zu schaffen, die schwerfällige Entscheidungsprozesse zwischen den beteiligten Akteuren institutionell vermeidet.

127. Die "Lahn" ist aufgrund der klaren Abgrenzbarkeit der bundeseigenen wassertouristischen Infrastruktur als Pilotregion für das Ausgliederungsmodell geeignet. Zu empfehlen ist, dass eine juristische Person gegründet wird, die die für den wasser- und landseitigen Tourismus zuständigen Landes- und Kommunalverwaltungen mit einbezieht, um ein ganzheitliches Wassertourismuskonzept für die Region zu schaffen. Bei mangelnder Bereitschaft dieser Akteure, sich an einer gemeinsamen Organisationsform "Lahn-Tourismus" zu beteiligen, kann das Ausgliederungsmodell auch vom Bund alleine umgesetzt werden.
128. Für eine Ausgliederung im Wege der Gesamtrechtsnachfolge sind im Vorfeld Umstrukturierungsmaßnahmen zur Herstellung eines ausgliederungsfähigen Unternehmens erforderlich. Dieser Aufwand könnte gerechtfertigt sein, sofern der Aufwand - im Vergleich zu einer Übertragung im Wege der Einzelrechtsnachfolge - geringer ist.
129. Die Auswahl der beiden genannten Pilotregionen ist als vorläufig zu betrachten, da sie auf einer eingeschränkten Daten- und Informationsbasis vorgenommen wurde. Für eine abschließende Bewertung fehlen wichtige Informationen. Die in den nächsten Schritten zu erhebenden Daten und Informationen können im weiteren Projektverlauf dazu führen, dass sich für die Umsetzung der Geschäftsmodelle andere Reviere besser eignen als die vorgeschlagenen Pilotregionen.
130. Unabhängig von den Betrachtungen innerhalb der Musterreviere ist die Einrichtung einer "Koordinationsstelle für den Wassertourismus" auf Bundesebene zu empfehlen. Sinn dieser Koordinationsstelle ist es, neben der Wahrnehmung überregionaler Aufgaben auch die Umsetzung von alternativen Geschäftsmodellen auf Revierebene voranzubringen.
131. Für die weitere Vorgehensweise zur phasenweisen Umsetzung der alternativen Geschäftsmodelle wurde in Abstimmung mit BMVBS und BADV ein Maßnahmenprogramm erarbeitet. Dieses ist in vier Phasen unterteilt. Die geschätzte Umsetzungsdauer für das Maßnahmenprogramm beträgt - bei einer zügigen Umsetzung des politischen Entscheidungsprozesses - einen Zeitraum von zwei Jahren.
132. Die Arbeitsschwerpunkte der vier Umsetzungsphasen sind nachfolgend dargestellt:

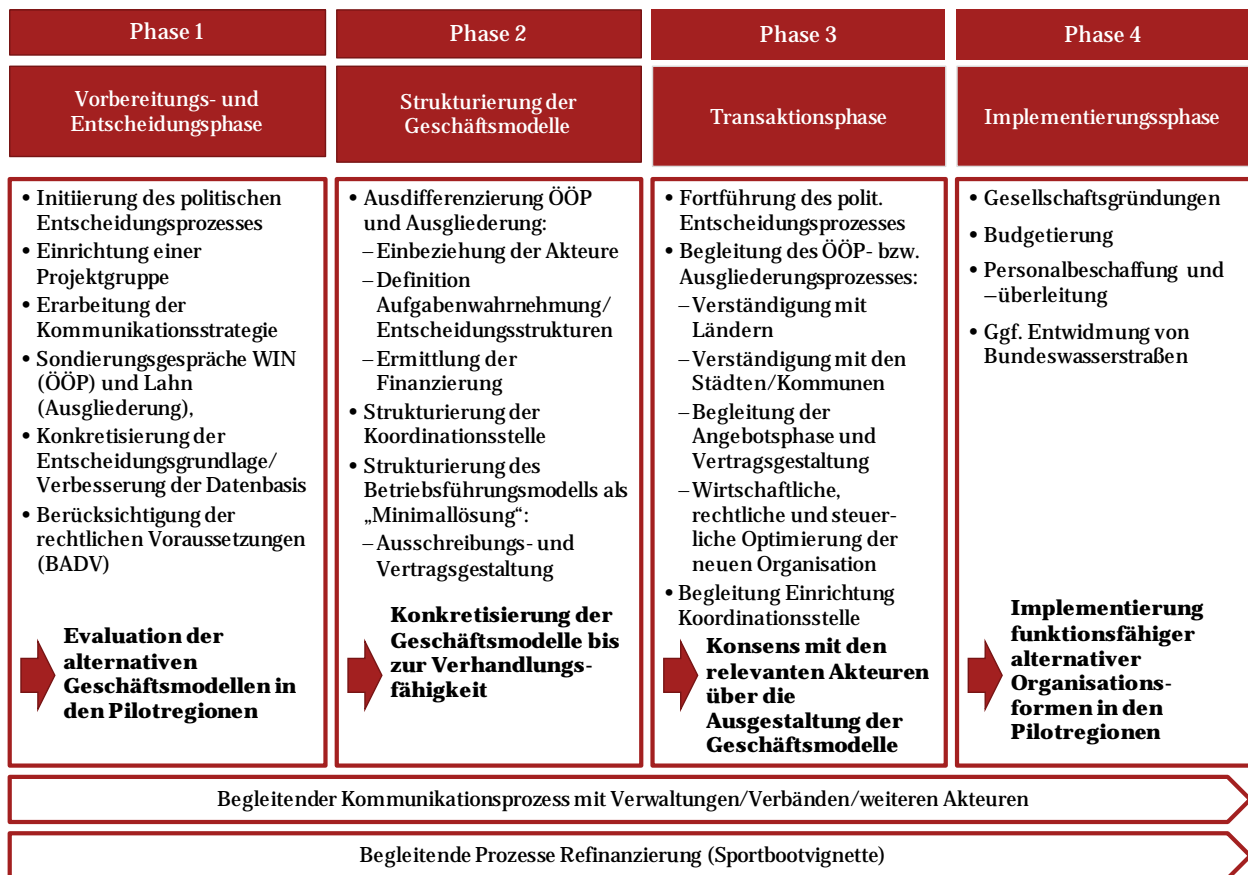


Abbildung 2: Umsetzungsphasen des Maßnahmenplans

Quelle: PwC

I. Quellen und Literatur

2020 - A Vision for the Future of Our Canals and Rivers, British Waterways, Watford, 2009

Abgabenordnung (AO), in der Fassung vom 1. Oktober 2002 (BGBl. I S. 3866; 2003 I S. 61), zuletzt geändert durch Art. 9 Jahressteuergesetz 2010 vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1768)

Adamowicz, W. et. al (1995), Estimating the passive use benefits of Britain's Inland Waterways, Departure of Agricultural Economics and Food Marketing, University of Newcastle.

Aktiengesetz (AktG), in der Fassung vom 6. September 1965 (BGBl. I S. 1089), zuletzt geändert durch Art. 6 Restrukturierungsgesetz vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1900)

Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) vom 14. März 2001 (GMBl. 2001, S. 307), zuletzt geändert durch BMF-Rundschreiben vom 1. April 2010 (II A 6 - H 1005/08/10001)

Anlagen für Kanusportler an Querbauwerken, Empfehlungen zu festen Anlegern, schwimmenden Anlegern, Kanugassen, Fisch-Kanu-Pässen, Sohlgleiten, Umgehungsgräben, Deutscher Kanu-Verband e.V., Bundesgeschäftsstelle Duisburg, Abteilung Freizeitsport, Dipl.-Ing. Jürgen Faltin, Duisburg im Jahr 2003, überarbeitete Fassung 2009

Anwendungserlass zur Abgabenordnung (AEAO) vom 2. Januar 2008 (BStBl I S. 26), zuletzt geändert durch das BMF-Schreiben vom 21. Dezember 2010, IV A 3 - S 0062/08/10007-09 - (2010/1011794)

Aufgabenverteilungspläne der WSD Südwest

Berliner Stiftungsgesetz (StiftG Bln), in der Fassung vom 22. Juli 2003 (GVBl. S. 293)

Beschluss der Bundesregierung über "Grundsätze guter Unternehmens- und Beteiligungsführung für den Bereich des Bundes" vom 01.07.2009

BMVBS, Einführungserlass vom 10.06.2010 (B 15 - 8163.6/1) zur VgV, Sektorenverordnung und zur VOB, VOL und VOF

BMVBS, Erlass vom 10.06.2010 (B 15 - 8162.6/1-1 VOL) betreff VOL in der Ausgabe 2009

BMVBS, Erlass vom 10.06.2010 (B 15 - 8162.6/2-1 VOF) betreff VOF Ausgabe 2009

BMVBS, Erlass vom 10.06.2010 (B 15 - 8164.2/2) betreff Vergabe- und Vertragshandbuch für die Bau- maßnahmen des Bundes (VHB), Ausgabe 2008 - elektronische Austauschlieferung Stand Mai 2010

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), in der Fassung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, ber. S. 2909 und BGBl. 2003 I S. 738), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 17. Januar 2011 (BGBl. I S. 34)

Bundesbeamtengesetz (BBG), in der Fassung vom 5. Februar 2009 (BGBl. I S. 160), zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 19. November 2010 (BGBl. I S. 1552)

Bundesbeamtengesetz (BBG), in der Fassung vom 5. Februar 2009 (BGBl. I S. 160), zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 19. November 2010 (BGBl. I S. 1552)

Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1284), zuletzt geändert durch Art. 10 Haushaltsbegleitgesetz 2011 vom 9. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1885)

Bundesministerium des Innern, 2009, Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien.

Bundesrechnungshof, Bemerkungen zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes, 2000

Claudia Richter, Martina Kirchoff-Feil, Dr. Mathias Feige, Unter Mitarbeit von Kerrit Riesbeck, Anja Schramm, Anja Maschewski, Marienstraße 19/20, 10117 Berlin, Februar 2005

Die Mosel – Eine Wasserstraße mit Zukunft. Der Bau der 2. Schleusen, Informationsbroschüre der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2010

Dreier, Horst (Hrsg.): Grundgesetz. Kommentar, seit 1996, 3 Bände; die aktuelle 2. Auflage 2008

Driehaus, Hans-Joachim (Hrsg.), Kommentar zum Kommunalabgabenrecht, Verlag Neue Wirtschafts-Briefe, Herne/Berlin

Ebert, Kurt, Das gesamte öffentliche Dienstrecht für Beamte, Angestellte und Arbeiter bei Bund, Ländern und Kommunen, Berlin, 2. Aufl. 1972, Loseblattausg. mit Erg.-Lfg. (zitiert: Ebert, Das gesamte öffentliche Dienstrecht)

Elektronisches Wasserstraßen-Informationssystem, Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, <http://www.elwis.de/>

Empfehlung für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen, der Bundesminister für Verkehr, BMVBS Server, überarbeitete Fassung vom 20/08/2010

Empfehlungen des Deutschen Ruderverbandes zum Bau von Bootsgassen (insbesondere an kombinierten Borsten-Fisch-Boots-Pässen), Dr.-Ing. Hans- Peter Kozerski, Kassel, März 2008

Endbericht zu den Volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Binnenschifffahrtsabgaben, ProgTrans AG / IVM / WIK-Consult GmbH, 2009

Erbguth, Wilfried / Stollmann, Frank, Erfüllung öffentlicher Aufgaben durch private Rechtssubjekte? - Zu den Kriterien bei der Wahl der Rechtsform, DÖV 1993, S. 798-809 (zitiert: Erbguth/Stollman, DÖV 1993, 798)

Fähren und Schleusen: 1. Rheingebiet und Donaugebiet, 2. Westdeutsche Kanäle und Wesergebiet 3. Elbegebiet, 4. Märkische Wasserstraßen, 5. Odergebiet, II. Entfernungen auf den Binnenwasserstraßen, 2008

Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1989 (RGBl. S. 846, in der im BGBl. III/FNA 4123-1 veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Art. 5 Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2509)

Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 2005 (BGBl. I S. 2114; 2009 I S. 3850), zuletzt geändert durch Art. 3 Arzneimittelmarktneuordnungsgesetz vom 22. Dezember 2010 (BGBl. I S. 2262)

Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (Haushaltsgrundsätzegesetz - HGrG) vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1273), zuletzt geändert durch Art. 1 Gesetz zur Abschaffung des Finanzplanungsrates und zur Übertragung der fortzuführenden Aufgaben auf den Stabilitätsrat sowie zur Änderung weiterer Gesetze vom 27. Mai 2010 (BGBl. I S. 671)

Gesetz über die kommunale Gemeinschaftsarbeit Saarland (KGG Saarland); in der Fassung vom 26. Februar 1975 (Amtsblatt 1997, S. 723), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21. November 2007 (ABl. S. 2393)

Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit Schleswig-Holstein (GkZ SH), in der Fassung vom 28. Februar 2003 (GVBl. 2003, 122), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2006 (GVBl. S. 285)

Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit Hessen (KGG Hessen), in der Fassung vom 16. Dezember 1969 (GVBl. I 1969, 307), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. März 2005 (GVBl. I S. 229)

Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg (GKG), in der Fassung vom 28. Mai 1999 (GVBl. I S. 194), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 23. September 2008 (GVBl. I S. 202, 206)

Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg (GKG Brandenburg), in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Mai 1999 (GVBl. I/99, [Nr. 11], S.194), zuletzt geändert durch Art. 8 Gesetz vom 23. September 2008 (GVBl. I/08, [Nr. 12], S.202, 206)

Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit Nordrhein-Westfalen (GkG NRW), in der Fassung vom 1. Oktober 1979 (GV. S.621), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Mai 2009 (GV. S.298, 326)

Gesetz über kommunale Zusammenarbeit Baden-Württemberg (GKZ BW), in der Fassung vom 16. September 1974 (GBl. 1974, 408), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Mai 2009 (GBl. S. 185)

Gesetz zur Errichtung einer Stiftung "Erinnerung, Verantwortung und Zukunft" vom 2. August 2000 (BGBl. 2000 I 1263)

Gesetz zur Errichtung einer Stiftung "Preußischer Kulturbesitz" und zur Übertragung von Vermögenswerten des ehemaligen Landes Preußen auf die Stiftung von 1957 (BGBl. Teil III, Gliederungsnummer 224-3, zuletzt geändert durch Art. 15 Absatz 59 des Gesetzes vom 5. Februar 2009 (BGBl. I S. 160)

Gesetzes zur Errichtung einer Stiftung "Deutsche Bundesstiftung Umwelt" vom 18.07.1990 (BGBl. I S. 1448)

Gewerbsteuer- Richtlinien 2009 (GewStR 2009), Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Anwendung des Gewerbesteuerrechts vom 28. April 2010 (BStBl I Sondernummer 1 S. 2)

Gewerbsteuergesetz (GewStG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4167), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1768)

GHK (2005), The Economic Benefits of the UK Leisure Boating Industry, London, IWAC (2007), a.a.O.

Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland, Ist-Zustand und Entwicklungsmöglichkeiten, Projektträger / Auftraggeber: Hamburg Messe und Congress GmbH, St. Petersburger Straße 1, 20355 Hamburg, Deutscher Tourismusverband e.V.

Hagedorn, Bettina, Sachhinweise und Hintergründe zur „Sportbootvignette“, 2004

Hamburg Messe und Congress GmbH / Deutscher Tourismusverband e.V., (Hrsg.), 2003, Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland

Handelsgesetzbuch (HGB) vom 10. Mai 1987 (RGBl. S. 219), in der im BGBl. III/FNA 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Art. 18 Jahressteuergesetz 2010 vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1768)

Hessisches Stiftungsgesetz, in der Fassung vom 4. April 1966 (GVBl. I S. 77), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. September 2007 (GVBl. I S. 546)

Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V), in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2004 (GVBl. S. 205), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 16. Dezember 2010 (GVBl. S. 690, 712)

Konsolidierte Fassung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, in der Bekanntmachung vom 9. Mai 2008 (EU-Abl. C 115 S. 47), zuletzt geändert durch Art. ÄndB 2010/718/EU vom 29. Oktober 2010 (ABl. Nr. L 325 S. 4)

Konsolidierte Fassung des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften (EGV), in der Bekanntmachung vom 29. Dezember 2006 (EU-ABl. Nr. C 321 S. E/37)

Körperschaftsteuergesetz (KStG), in der Fassung vom 15. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4144), zuletzt geändert durch Art. 2 Jahressteuergesetz 2010 vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1768)

Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG) Rheinland-Pfalz vom 22. Dezember 1982 (GVBl 1982, S. 476), zuletzt geändert durch Art. 14 des Gesetzes vom 28.09.2010 (GVBl. S. 280)

Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit Bayern (KommZG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Juni 1994 (GVBl 1994, S. 555), zuletzt geändert durch § 13 des Gesetzes vom 27. Juli 2009 (GVBl S. 400)

Landesgesetz über die kommunale Zusammenarbeit Rheinland-Pfalz (KomZG), in der Fassung vom 22. Dezember 1982 (GVBl 1982, S. 476), zuletzt geändert durch Art. 14 des Gesetzes vom 28.09.2010 (GVBl. S. 280)

Landesgesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit Sachsen-Anhalt (GKG- Sachsen-Anhalt), in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Februar 1998 (GVBl. S. 81), geändert durch Art. 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2009 (GVBl. S. 648, 677)

Machbarkeitsstudie Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg, Juli 2003, Projektträger: Technologiezentrum Verkehrstechnik GmbH Henningsdorf, Neuendorferstraße 18a, 16761 Henningsdorf, Verfasser: planungsgruppe hpk GmbH, Dorfstraße 55, 16831 Kleinzerlang, 2003

Mauge, P. (2010), Workshop „Best Practice in Europe“, Präsentation in Düsseldorf am 26.1.2010

Maunz, Dürig (2011), Grundgesetz, Loseblatt-Kommentar

Msharafieh et. al. (2008), Manchester Ship Canal Study.

Niedersächsisches Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit (NKomZG); in der Fassung vom 19. Februar 2004 (GVBl. 2004, 63), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 13.05.2009 (GVBl. S. 191)

Niedersächsisches Stiftungsgesetz vom 24. Juli 1986 (GVBl. S. 119), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. November 2004 (GVBl. S. 514)

O’Gorman, S. et al. (2010), The Benefits of Inland Waterways, Final Report for Defra and the Inland Waterways Advisory Council, London.

Piduch, Erwin Adolf, Bundeshaushaltsrecht, Stuttgart, 1976, Loseblattausg. mit Erg.-Lfg. (zitiert: Piduch, Bundeshaushaltsrecht)

Praxisbeispiel Frankreich: Canal du Midi, in: Wassertourismusinitiative Nordbrandenburg (Hrsg.), Internationale Konferenz „Wassertourismusstrategien“, Eberswalde, November 2007, Tagungsband

Praxisleitfaden für Sportboothäfen, Marinas und Wasserwanderrastplätze in Mecklenburg-Vorpommern, Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern, Johannes-Stelling-Straße 14, 19048 Schwerin, 1. Auflage 01/2004

Rahmengesetz zur Vereinheitlichung des Beamtenrechts (Beamtenrechtsrahmengesetz - BRR), in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. März 1999 (BGBl. I S. 654), zuletzt geändert durch Art. 15 Absatz 14 des Gesetzes vom 5. Februar 2009 (BGBl. I S. 160)

Rheinland-Pfälzisches Landesstiftungsgesetz (LStiftG) vom 19. Juli 2004 (GVBl S. 385)

Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG), in der Fassung vom 19. August 1993 (GVBl. S. 815, 1103), zuletzt geändert durch Art. 12 Haushaltsbegleitgesetz 2011/2012 vom 15. 12. 2010 (GVBl. S. 387)

Sacksofsky, Ute, Umweltschutz durch nicht-steuerliche Abgaben, Mohr Siebeck, Tübingen, 2000

Schauhoff, Stehan / Benicke, Christoph (Hrsg.), Handbuch der Gemeinnützigkeit, München, 2. Aufl. 2005 (zitiert: Schauhoff, Handbuch der Gemeinnützigkeit)

Semler, Johannes/ Stengel, Arndt, Umwandlungsgesetz mit Spruchverfahrensgesetz, München, 2. Auflage 2007 (zitiert: Bearbeiter in Semler/Stengel, UmwG)

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen, Martin-Luther-Str. 105, 10820 Berlin, Auftragnehmer: media mare, Dörnfeld & Holweg GbR, Wilhelminenhofstr. 76 / 77, Villa Rathenau, 12459 Berlin, 2003

Setting a new course - Britain's waterways and the third sector, British Waterways, Watford, November 2009

SNR/ Ecorys/ Euromapping (2006), Classification of European recreational waterways, Rotterdam, 2006

Sportbootkonzept WSD Ost.msg

SRN (2008), Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland, Driebergen, BRTN 2008-2013

SRN, Wastewater from Pleasure Craft 2, Driebergen

SRN/ Ecorys/ Euromapping, Driebergen (2007), a.a.O.

Stellungnahme des Deutschen Olympischen Sportbundes zu Fragen hinsichtlich Schwachstellen im Bereich der Nutzungsgebühren und Nutzungsentgelte betreffend Bundeswasserstraßen, August 2010 (liegt als Anlage dem Statusbericht für den Monat August bei)

Stiftungsgesetz für das Land Brandenburg (StiftGBbg) vom 20. April 2004 (GVBl.I/04, [Nr. 07], S.150), geändert durch Art. 13 des Gesetzes vom 23. September 2008 (GVBl.I/08, [Nr. 12] , S.202, 207)

Stiftungsgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (StiftG NRW) vom 15. Februar 2005 (GV. NRW. S. 52), zuletzt geändert durch Änderungsgesetz vom 9. Februar 2010 (GV. NRW. S. 112)

Studie Wassersporttourismus in Schleswig-Holstein, Herausgeber / Auftraggeber: Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel, Erstellung der Studie: dwif-Consulting GmbH,

Technisch-biologische Ufersicherungen an Binnenwasserstraßen, Dr.-Ing. Renald Soyeaux, Dipl.-Ing. P. Fleischer, BAW-Kolloquium „Neue Entwicklungen für Ufersicherungen an Binnenwasserstraßen“ in Hannover am 28. April 2009

Theodor / Dürig, Günter / Herzog, Roman, Grundgesetz: Kommentar, Bd. 2, München, 4. Aufl. 1974, Loseblattausg. mit Erg.-Lfg. (zitiert: Bearbeiter in Maunz-Dürig, GG)

Thüringer Gesetz über die kommunale Gemeinschaftsarbeit (ThürKGG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Oktober 2001(GVBl 2001, S. 290), geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 4. Mai 2010 (GVBl. S. 113, 114)

Tourenatlas TA 5 Wasserwandern, Nr. 5: Berlin Brandenburg, Spreewald und Berliner Gewässer, Jübermann Kartographie, Jübermann Verlag, 4. Auflage 2009

Tourenatlas TA 6 Wasserwandern, Nr. 6: Mecklenburg-Vorpommern, Jübermann Kartographie, Jübermann Verlag, 3. Auflage 2007

Umsatzsteuergesetz (UStG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1768)

Umwandlungsgesetz (UmwG) vom 28. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3210; begr.1995 I S. 428), zuletzt geändert durch Art. 5 Gesetz zur Erleichterung elektronischer Anmeldungen zum Vereinsregister und anderen vereinsrechtlichen Änderungen vom 24. September 2009 (BGBl. I S. 3145)

Verdingungsordnung für Bauleistung (VOB) Teile A und B vom 31. Juli 2009 (Bundesanzeiger Nr. 155 vom 15. Oktober 2009, Seite 3349), in der nichtamtlichen Fassung mit Berichtigung vom 19. Februar 2010

Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen - Teil A (VOL/A) vom 20. November 2009 (Bundesanzeiger Nr. 196a vom 29. Dezember 2009, in der berichtigten Fassung vom 26. Februar 2010 (BAnz. Nr. 32 vom 26. Februar 2010, S. 755)

Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) vom 18. November 2009 (Bundesanzeiger Nr. 185a vom 8. Dezember 2009)

Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung - VgV), in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Februar 2003 (BGBl. I S. 169), zuletzt geändert durch Art. 1 Verordnung zur Anpassung der VgV sowie der Verordnung über die Vergabe von Aufträgen im Bereich des Verkehrs, der Trinkwasserversorgung und der Energieversorgung (Sektorenverordnung - SektVO) vom 7. Juni 2010 (BGBl. I S. 724)

Verzeichnis der Kanu-Stationen im Deutschen Kanu-Verband, Deutscher Kanu Verband e.V., 15.06.2010

Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg, Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Referat 24, Heinrich-Mann Allee 107, 14473 Potsdam, Mai 2009

Wasserstraßendatenbank: Objekte der WSV und Dritter, die für den Zustand der Wasserstraßen als Verkehrswege von Bedeutung sind, SSV-Intranet: Zugriff über WADAB-Web, 2010

Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN), Präsentation, Arbeitstreffen Kommunale Interessen in der WIN AG am 27/05/2010 in Liebenwalde, Projektüberblick und Sachstand 05-2010

WASSTOURISMUSKONZEPTION für das Land Berlin, Synthesebericht, Land Berlin

WESKA, HAUPTTEIL A1, Fahrstrecken, Häfen und Umschlagstellen (Blauer Tabellenteil) Seite A, I. Tabellarische Fahrstreckenbeschreibung mit Angabe der Orte, Häfen, Brücken

Willis, K., Garrod, G. (1990), The individual travel-cost method and the value of recreation: the case of Montgomery and Lancaster Canals, in: Environment and Planning C, Government and Policy, 8

Willis, K., Garrod, G. (1991), Valuing Open Access Recreation on Inland Waterways: On-site Recreation Surveys and Selection Effects, in: Regional Studies, 25,6

www.aina.org.uk

www.britishwaterways.co.uk

www.gegenwind-whv.de/a15902.htm (Gegenwind -Wilhelmshavener Zeitung)

www.happycharter.com

www.lahntours.de (Reiseveranstalter: Mit dem Kanu auf der Lahn)

www.profinautic.com

www.srn.nl

www.toernplaner.net (Wassertourismus Guide,Törnplaner und mehr)

www.tourismus.saarland.de (Seite der Tourismus Zentrale Saarland GmbH)

www.wanderpaddeln.de (Community für Rudern und Rudersport)

www.wasserwanderoute-mosel.de (Wasserwandern im Moselland)

www.werow.com (Community für Rudern und Rudersport)

www.wikipedia.de

www.wsa-aschaffenburg.wsv.de

www.wsa-berlin.wsv.de

www.wsa-bingen.wsv.de

www.wsa-brandenburg.wsv.de

www.wsa-braunschweig.wsv.de

www.wsa-bremen.wsv.de/

www.wsa-bremerhaven.wsv.de/

www.wsa-brunsbuettel.wsv.de

www.wsa-cuxhaven.wsv.de/

www.wsa-dresden.wsv.de

www.wsa-duisburg-meiderich.wsv.de

www.wsa-duisburg-meiderich.wsv.de

www.wsa-duisburg-rhein.wsv.de

www.wsa-eberswalde.wsv.de

www.wsa-empden.wsv.de/

www.wsa-freiburg.wsv.de

www.wsa-hamburg.wsv.de/

www.wsa-heidelberg.wsv.de

www.wsa-hmue.wsv.de

www.wsa-kiel.wsv.de/

www.wsa-koblenz.wsv.de

www.wsa-koeln.wsv.de

www.wsa-lauenburg.wsv.de

www.wsa-luebeck.wsv.de

www.wsa-magdeburg.wsv.de

www.wsa-mannheim.wsv.de

www.wsa-meppen.wsv.de

www.wsa-minden.wsv.de

www.wsa-nuernberg.wsv.de

www.wsa-regensburg.wsv.de

www.wsa-rheine.wsv.de

www.wsa-saarbrücken.wsv.de

www.wsa-schweinfurt.wsv.de

www.wsa-stralsund.wsv.de/

www.wsa-stuttgart.wsv.de

www.wsa-toenning.wsv.de

www.wsa-trier.wsv.de

www.wsa-uelzen.wsv.de

www.wsa-verden.wsv.de

www.wsa-wilhelmshaven.wsv.de/

www.wsv.de (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes)