Markus Wieneke

Westfalen ahoi! Die Sport- und Freizeitschifffahrt in einer Binnenregion

Wasserstraßen als Erholungsraum

Flüsse und Kanäle mit ihren angeschlossenen Häfen waren und sind wichtige Verkehrsadern für den Transport bzw. Umschlag von Gütern. Dies ist allerdings bei weitem nicht die einzige Aufgabe, die ihnen zuteil wird. Weitere Funktionen sind u.a. die Bereitstellung von Wasser für die öffentliche Trinkwasserversorgung, für die Industrie und die Landwirtschaft (Brauch-/Kühlwasser) sowie für die Energiegewinnung (Wasserkraftwerke).

Die Wasserstraßen spielen heute aber auch eine große Rolle als Freizeitund Erholungsraum. Neben Aktivitäten wie z.B. Kanufahren, Rudern und Angeln erfreut sich hierbei vor allem die Branche der Sport- und Freizeitschifffahrt in den vergangenen Jahren einer wachsenden Beliebtheit.

Sport- und Freizeitschifffahrt in Deutschland

Laut dem Bundesverband Wassersportwirtschaft e. V. ist die wirtschaftliche Stimmung bei den Unternehmen, die in der Wassersportbranche tätig sind, derzeit sehr positiv – hierzu zählen neben Bootsherstellern u. a. auch Betriebe aus den Segmenten Dienstleistung, Ausrüstung und Charter. Dazu haben nicht zuletzt die vergangenen sechs Wachstumsjahre in Folge beigetragen (BVWW 2019 a).

Geschätzte 370.000 Sportboote (Motor- und Segelboote bzw. -yachten) von deutschen Eignern gab es 2016 im gesamten Bundesgebiet (FVFS 2016, S. 3). Mittlerweile macht sich allerdings auch bei den Bootseignern der demographische Wandel bemerkbar – ablesbar am leichten Rückgang deren Zahl seit 2008 (von 504.000 auf 483.000) bei gleichzeitigem Anstieg des Durchschnittsalters (von 56 auf 60 Jahre) (ebd.). Dennoch lassen die generell hohe Nachfrage nach Booten und Yachten, der wachsende Charterboottourismus, die steigenden Ausbildungszahlen bei den Wassersportschulen, vor allem im

Stichwort: Wasserstraßen-Maut

Bislang sind Sportbootfahrer i. d. R. von Nutzungsgebühren, z. B. für das Schleusen, befreit. Stellvertretend leisten der Deutsche Segler-Verband und der Deutsche Motoryachtverband eine jährliche Pauschale für den Erhalt der Wasserstraßen. Die Erhebung eines finanziellen Beitrags für den Betrieb und die Unterhaltung von für Freizeitzwecke genutzte Wasserwege ist allerdings immer wieder Thema verkehrspolitischer Diskussionen (vgl. BDB 2013, S. 17; BMVI 2016, S. 12; Deutscher Bundestag 2016).

Aktuell scheint eine Maut für Freizeitskipper vom Tisch zu sein. Ob aber zukünftig nicht doch vergleichbare Abgaben auf die Sport- und Freizeitschifffahrt zukommen, bleibt abzuwarten.

Bereich Motorboot (Sportbootführerscheine Binnen und See), sowie die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (niedrige Arbeitslosigkeit, Inflation und Zinsniveau, Konsumfreudigkeit der Bevölkerung) knapp 80 % der Unternehmen der Branche optimistisch in die Zukunft blicken – einer allgemeinen bundesweit nachlassenden Konjunktur zum Trotz (BVWW 2019h)

Geschätzte 1 Mio. Segler sowie 1,2 Mio. Motorbootfahrer gibt es in Deutschland (WSA Minden 2018). Gesegelt wird vornehmlich auf grö-Beren, freien Wasserflächen (Seen, Talsperren), auch auf dem Rhein. Kanäle hingegen werden von Seglern vornehmlich nur als Transitstrecken (mit gelegtem Mast) genutzt. Aufgrund der Enge dieser Gewässer ist das Segeln hier unattraktiv – und zudem i. d. R. verboten. Hier trifft man vornehmlich auf Motorboote. Die am stärksten befahrenen Reviere sind in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern zu finden. Gründe dafür sind u.a. eine attraktive und gut vernetze Gewässerlandschaft mit z.T. Nebenwasserstraßen, auf denen Güterverkehr praktisch keine Rolle mehr spielt, sowie die Nähe zur Metropole Berlin als "Quellmarkt" (BMWi 2016,

Reviere in Westfalen

Wenn auch Westfalen nicht die wassertouristische Bedeutung der zuvor genannten Regionen besitzt, so wird sich die positive bundesweite Entwicklung in der Sport- und Freizeitschifffahrt sicherlich auch hierzulande niedergeschlagen haben. Allerdings lassen sich aufgrund fehlender regionaler Statistiken hierzu keine konkreten Aussagen treffen. Berücksichtigt man aber die vorhandenen infrastrukturellen Gegebenheiten, so wird deutlich, dass auch Westfalen ein beachtliches Potenzial für die Sport- und Freizeitschifffahrt besitzt:

Immerhin gibt es hierzulande rd. 20 Seen und Talsperren, auf denen gesegelt wird; viele davon liegen im südlichen Landesteil (Abb. 2). Darüber hinaus ist Westfalen durchzogen von einem Gewässersystem, das aus insgesamt fünf Kanälen besteht (Abb. 2). Diese machen den Großteil des sog. westdeutschen Kanalnetzes aus, dem – als Verbindung zwischen West und Ost – "verkehrsreichsten und daher bedeutendsten künstli-



Abb. 1: Marina Rünthe

Der Yachthafen am Datteln-Hamm-Kanal im
Bergkamener Stadtteil Rünthe gilt mit seinen
knapp 300 Liegeplätzen auf 41.500 m² Wasserfläche als größte Marina in NRW



Abb. 2: Sport- und Freizeitschifffahrt in Westfalen: Reviere und Yachthäfen

Die fünf auf westfälischem Gebiet verlaufenden Kanäle sowie die Weser sind sog. Hauptwasserstaßen, die dem allgemeinen Verkehr dienen. Einzige Nebenwasserstraße ist die Ems, die allerdings nur auf einem sehr kurzen Abschnitt innerhalb Westfalens schiffbar ist (südlich von Rheine Richtung Norden). Auf diesen Nebenstrecken spielt der Güterverkehr kaum noch eine Rolle, Freizeitkapitäne sind hier quasi unter sich.

chen Wasserstraßennetz Europas" (WSV o.J.). Die Kanäle, allen voran der Dortmund-Ems-Kanal (DEK), sind das Revier der Motorbootfahrer. Auf dem DEK sind jährlich etliche tausend Yachten unterwegs; allein die Schleuse in Münster passierten im Jahr 2016 insgesamt 2.700 Sportboote (ELLER-BROCK 2017, S. 209). Entsprechend finden sich vor allem entlang des DEK, aber auch auf den übrigen westfälischen Wasserstraßen eine Vielzahl von Yachthäfen mit unterschiedlichen Serviceangeboten, darunter mit der Mitte der 1990er Jahre umgebauten Marina Rünthe (Bergkamen) am Datteln-Hamm-Kanal (DHK) der größte

Sportboothafen Nordrhein-Westfalens (Abbn. 1 u. 2) (Grothues 2010; www. yachthafen-marina-ruenthe.de).

Fazit/Ausblick

Die zurzeit ebenfalls am DHK entstehende "Wasserstadt Aden" mit geplanten Bootsanlegestellen sowie der vor wenigen Jahren u.a. als Segelrevier umgesetzte PHOENIX-See in Dortmund-Hörde verstärken als maritime Großprojekte den Eindruck, dass die Freizeitschifffahrt auch in der Binnenregion Westfalen (selbst im stadtplanerischen Kontext) momentan Rückenwind hat. Allerdings könnte

sich dies im Zuge einer bundesweiten gesamtwirtschaftlichen Schwächephase ändern, zumal das Hobby "Boot" generell ein vergleichsweise kostspieliges Freizeitvergnügen ist.

Ungeachtet gesamt-ökonomischer Rahmenbedingungen werden zukünftige Entwicklungspotenziale bei der Sport- und Freizeitschifffahrt innerhalb Westfalens vor allem den hiesigen Wasserstraßen – und damit vornehmlich dem Segment "Motorboot" attestiert (BMWi 2016, S. 86ff.). Die Potenziale für den Bereich "Segeln" werden allgemein vornehmlich für größere Reviere als "gut" bezeichnet (ebd., S. 41). ■