
Masterplan Freizeitschifffahrt: Deutschland sticht in See

Von Michael Kirchberger, cen

Im Jahr 2019 haben sich rund ein Fünftel der Deutschen bei inländischen Urlaubsreisen am, im und auf dem Wasser aufgehalten. Das ist keine so schwere Sache. Neben den Küstenregionen von Nord- und Ostsee gibt es hierzulande etwa 7300 Wasserstraßen-Kilometer, von der Weser bis zur Donau und vom Rhein bis zur Oder. Auch die Kanäle, eigentlich für die Berufsschifffahrt gegraben, haben sich zu attraktiven Reisezielen für Bootsurlauber entwickelt.

Immerhin sind etwa zwei Millionen Bundesbürger in Wassersportvereinen organisiert. Dieser Umstand hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf den Plan gerufen. Mit Hilfe eines Masterplans Freizeitschifffahrt sollen nicht nur die Bundeswasserwege, sondern auch deren Umfeld im Einklang mit der Umwelt erneuert und verbessert werden.

Nehmen wir's vorweg: Das fast 70 Seiten starke Werk bildet zwar feine Fotos ab, die Lust auf Ferien auf dem Wasser machen, aber damit erschöpft sich die konkrete Katalogisierung nahezu. Gut, es soll ein Programm für Städte und Gemeinden geben, mit dem der Bund bis zu 90 Prozent der Kosten für den fahrradtauglichen Ausbau der bundeseigenen Betriebswege an den Wasserstraßen fördert. Eine Win-Win-Situation, denn viele dieser Betriebswege befinden sich in einem eher maroden Zustand, sind über weite Strecken zugewachsen und bedürfen einer dringenden Renovierung. Wenn es die touristische Attraktivität der jeweiligen Ortschaften steigert, könnte eine überschaubare Investition für sie lohnen.

Die Absicht, Schleusen mit größeren Liegeplätzen in den Vorhäfen auszustatten, damit mehr Schiffe dort auf den eigentlichen Schleusenvorgang warten können, ist eine fragwürdige Maßnahme. Denn Vorfahrt hat immer die Berufsschifffahrt, und wenn es keine eigenen Schleusenanlagen für die Freizeitskipper gibt, kann es zu nicht unerheblichen Wartezeiten kommen. Immerhin eine Chance für den geschäftstüchtigen Bratwurstmaxe, der dort aus seinem Stand heraus Fritten und Buletten verkauft. Der Vorschlag, die Schleusenkammern mit bedarfsgerechten Haltegriffen und Festmach-Optionen für die unterschiedlichsten Freizeit-Wasserfahrzeuge auszurüsten, ist ein aufwändiges Unterfangen. Schließlich rubbelt der Kanute auf einem völlig anderen Level am Schleusenbeton als der Skipper auf seiner Zwölf-Meter-Yacht.

Wie träge die bisherigen Missstände angegangen werden, zeigt der Fall der Schleuse Brunsbüttel des Nord-Ostsee-Kanals. Er ist für die Berufsschifffahrt immens wichtig, spart er den Frachtern doch den langen Weg um den Nordzipfel Dänemarks herum. Aber auch die Freizeitkapitäne nehmen den NOK gerne. Zum einen beeindruckt die Bauwerke unterwegs, von Eisenbahn-Hochbrücke in Rendsburg bis zur Schwebefähre, die an der Stahltraverse hängend, den Kanal kreuzt. Zum anderen fasziniert die Nähe zu den großen Pötten und der schnelle Weg in die Ostsee, wo sich die Mannschaft fast gar nicht um lästige Tiden kümmern muss, die das An- und Ablegen in manchen Nordsee-Häfen in enge Zeitfenster pressen.

Doch der Kanal und seine Schleusen sind teils mehr als 120 Jahre alt, das Material leidet zunehmend an Altersschwäche. Erneuerungen wurden spät und zögerlich angegangen, die Levensauer Hochbrücke etwa stammt aus dem Jahr 1894, 2018 begann ihr Abriss, die Neukonstruktion wird wohl erst 2024 fertiggestellt. Nachdem die Kammern der kleinen Schleuse in Kiel-Holtenau bereits 2014 wegen Baufälligkeit außer Betrieb gingen, wird nun Mitte 2021 mit einem Neubau begonnen, die Bauzeit soll fünf Jahre dauern.

Was den Stand-up-Paddler und den Kanuten weniger interessieren dürfte, für viele der

insgesamt rund 500.000 Motoryachten und Segler aber relevant ist, sind die Planungen für eine bessere Infrastruktur in den Häfen. Hier sollen mit Förderung des Bundes mehr Versorgungsplätze mit Landstrom entstehen, die vorzugsweise regenerativ erzeugte Energie verteilen. Gerade an der Mützig und der Mecklenburgischen Seenplatte herrscht hier dringender Bedarf. Darüber hinaus gibt das BMIV in Verbindung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt eher Empfehlungen ab und bereitet mit dem Masterplan eine umweltgerechte Ausweitung des Wassertourismus vor. Etwa durch die Weiterentwicklung alternativer Antriebe und auch einer weniger aggressiven Variante des Antifouling-Unterwasseranstrichs, mit dem der Bewuchs des Schiffskörpers mit Algen und Tieren verhindert wird.

Ziel bei all dem ist es, die Wasserwege attraktiv, sicher und zukunftsfest zu machen, sowie moderne Konzepte für die einzelnen Wasserwege zu entwickeln. Gut möglich, dass dies auch notwendig wird, wenn der eine oder andere Urlauber den Liebreiz mancher inländischer Urlaubsdestination als Folge der Corona-Pandemie entdeckt. Dabei ist die Frage, „Warum ist es am Rhein so schön?“, schon seit fast einem Jahrhundert durch das gleichnamige Volkslied doch längst geklärt. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Freizeitskipper.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Le Boat/Holger Leue



Freizeitschiffer in einer Schleuse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Le Boat/Holger Leue



Freizeitkapitäne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Le Boat/Holger Leue



Trailer mit Segelboot.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
