



Machbarkeitsstudie

Wasserwanderrastplatz Schleuse Altenrheine

AG: Stadt Rheine
Fachbereich Planen und Bauen
Produktbereich Stadtplanung
48431 Rheine

AN: DEUTSCHE MARINA CONSULT
Am Weißdorn 13
30459 Hannover
Tel: 0511-2344000

Januar 2010

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Inhalt.....	Seite
<u>1. Vorbemerkungen</u>	4
1.1. Definition "Wasserwanderrastplatz" (WWRP)	5
<u>2. Standortanalyse</u>	7
2.1. Standortauswahl des AG.....	7
2.2. Die Lage des Standortes.....	8
2.3. Lärmbelastung des Standortes	12
2.4. Planungsvorgaben	15
2.5. Freizeitmöglichkeiten in der Umgebung der Schleuse.....	18
2.6. Fazit und Ergebnis der Standortanalyse	20
<u>3. Potenzialanalyse des Standortes</u>	21
3.1. Mögliche Angebote des WWRP	21
3.2. Entwicklung eines Funktionskataloges.....	24
3.3. Einbindung vorhandener Angebote der Umgebung.....	26
<u>4. Rahmenbedingungen für den Bootstourismus</u>	28
4.1. Das Phänomen Wassertourismus.....	28
4.2. Rechtliche Rahmenbedingungen für den Wassertourismus in Deutschland	30
4.3. Verträglichkeiten zwischen gewerblicher Schifffahrt und Bootstourismus	31
4.4. Für den WWRP Altenrheine relevante Bootsarten.....	32
4.5. Anforderungen an einen Wasserwanderrastplatz (WWRP)	35
<u>5. Überprüfung der Situation und Notwendigkeit der Öffnung des linksemsischen Kanalnetzes/ „Kanalvision“</u>	36
5.1. Darstellung der wassertouristischen Vernetzung Norddeutschland - Niederlande	36
5.2. Darstellung des linksemsischen Kanalnetzes	40
5.3. Wechselbeziehungen zu niederländischen Gewässern.....	43
5.4. Analyse der Situation und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen	45
<u>6. Bedarfsorientiertes städtebauliches Konzept / Vorentwurf im M1:500</u>	47
6.1. Erläuterungen zum städtebaulichen Konzept.....	48
6.2. Gestaltungsbeispiele - Material Beton.....	50
6.3. Gestaltungsbeispiele - Material Holz.....	52
6.4. Gestaltungsbeispiele - Material Stahl.....	53
6.5. Gestaltungsbeispiele - Material Stein.....	54
<u>7. Erforderliche Planungs- und Genehmigungsverfahren</u>	55
7.1. Genehmigung wasserseitiger Anlagen.....	55
7.2. Genehmigung landseitiger Anlagen	56
<u>8. Kosten der Projektrealisierung</u>	57
8.1. Flächenkosten.....	57

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



8.2. Erstellungskosten Landseite	58
8.3. Erstellungskosten Wasserseite	59
8.4. Projektkosten.....	61
<u>9. Investitionswirkungen und regionalökonomische Effekte des WWRP</u>	<u>63</u>
<u>10. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Recherche alternativer Bewirtschaftungsformen ..</u>	<u>66</u>
10.1. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.....	66
10.2. Alternative Bewirtschaftungsformen.....	69
<u>11. Vorschläge zur Bewirtschaftungsform des WWRP</u>	<u>71</u>
11.1. Betrieb durch die Stadtwerke o. ä. (städt. Betrieb).....	71
11.2. Gewerblich geführter Betrieb.....	72
11.3. Betrieb durch einen Verein.....	73
<u>12. Fazit und weiteres Vorgehen.....</u>	<u>74</u>
<u>Schlusswort.....</u>	<u>76</u>
<u>Literatur und Quellenverzeichnis.....</u>	<u>77</u>

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



1. Vorbemerkungen

Die Stadt Rheine verfolgt das Ziel in ihrem Stadtgebiet einen Wasserwanderrastplatz (WWRP) zu errichten. Im Rahmen der Standortfindung wurden hierzu im Sommer 2008 durch die Stadt mehrere mögliche Standorte untersucht und miteinander verglichen. Im Ergebnis dieser Analyse zeichnet sich der Standort – Altenrheine – als am geeignetsten ab.

Der Unterzeichner wurde mit Vertrag vom 23.12.2008 durch die Stadt Rheine beauftragt die vorliegende Machbarkeitsstudie zu erarbeiten. Sie soll untersuchen und darstellen unter welchen Rahmenbedingungen und mit welchen Schritten ein Wasserwanderrastplatz, optional mit einem Wohnmobilstellplatz, an diesem Standort errichtet werden kann.

Grundlage und Rahmen dieser Entwicklung sind das Anwachsen des Wassertourismus auf der Ems und den benachbarten Gewässern, hier vor allem auch auf dem Dortmund-Ems-Kanal (DEK). Die Machbarkeitsstudie hat daher auch den Wassertourismus der Region zu betrachten und zu bewerten, um darauf aufbauend Schlüsse für einen Wasserwanderrastplatz in Altenrheine ziehen zu können. Ein interessanter und wichtiger Aspekt dabei ist die Wassertourismusentwicklung in den Niederlanden, die ihre Wirkungen über die linksemsischen Kanäle ausstrahlen könnte und damit den Ausbau dieser Wasserwege aus tourismuswirtschaftlicher Sicht erforderlich macht.

Schließlich sollte der Wasserwanderrastplatz in Altenrheine nicht nur allein für den Wassertourismus von Bedeutung sein, sondern auch weitere touristische Angebote wie Wandern, Radfahren und auch einen Stellplatz für Wohnmobile umfassen und hierfür Angebote entwickeln. Auch dieses ist in der Machbarkeitsstudie zu untersuchen und mit einzubeziehen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen handlungsorientiert sein und die unterschiedlichen Möglichkeiten der Realisierung, auch ggf. ohne öffentliche finanzielle Unterstützung, aufzeigen.

Quelle: Stadt Rheine - Stadtplanung:
Standortfindung Wasserwanderrastplatz
Rheine 2008

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



1.1. Definition “Wasserwanderrastplatz“ (WWRP)

Der Begriff “Wasserwanderrastplatz“ (WWRP) wurde mit Aufkommen des touristischen Bootsfahrens entwickelt. Er bezeichnet eine Liegestelle für Sportboote, an der maximal 72 Stunden angelegt werden darf. Ein WWRP hat grundsätzlich nur geringe Ausstattungen. Soll die Angebotsbreite über die reine Liegemöglichkeit hinausgehen, kommen nur Strom- und Wasseranschluss in Betracht.

WWRP sind als touristische Basisinfrastruktur in den Bundesländern öffentlich förderfähig, wenn sie bestimmte Kriterien der jeweiligen Förderprogramme erfüllen. In Nordrhein Westfalen liegt daher eine detaillierte Definition für WWRP vor, die eine Förderung nur dann ermöglichen, wenn:

- a. die Liegeplätze ausschließlich touristisch genutzt werden und nicht als Dauerliegeplätze genutzt werden
- b. keine Liegegebühren erhoben werden
- c. der WWRP durch die Kommune betrieben wird
- d. eine maximale Liegedauer von 72 Stunden eingehalten wird
- e. keine gewerblichen Zwecke mit dem WWRP verfolgt werden

Diese Förderkriterien definieren WWRP als eindeutig touristische Angebote. Daher ist jegliche Verbindung oder Einbindung in Vereine ausgeschlossen. Auch ein (Mit-)Nutzung durch Vereine ist ausgeschlossen. Weiterhin ist eine gewerbliche Betreibung von der Förderung ausgenommen.

Konstruktiv sind die meisten WWRP in Deutschland schwimmende Anlagen, die aus handelsüblichen und vorgefertigten Steganlagen bestehen. Im Durchschnitt bieten diese Anlagen 2-5 Booten (Länge über alles 8-10m) Liegemöglichkeiten. Der Schwimmsteg ist entweder an Ankern befestigt oder an Dalben geführt. Er benötigt eine Zugangsbrücke zum Land und sollte in den Abendstunden beleuchtet sein. Weiterhin ist ein wassertouristisches Informations- und Leitschild angeraten.

Eine solche Investition der Kommune kann nur in Betracht kommen, sofern in der Region bereits wassertouristische Aktivitäten und Angebote existieren. Es erscheint kaum sinnvoll und wirtschaftlich als einzige Kommune in einer Region durch Investition in einen WWRP den Wassertourismus initiieren zu wollen. Die regionalen Voraussetzungen müssen zunächst erfüllt sein.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Insgesamt ist ein WWRP eine touristische Einrichtung einer Kommune, die dazu dienen soll, Gäste von der Wasserseite in die Stadt zu bringen. Daher ist auch die Lage eines WWRP für den Erfolg entscheidend. Er sollte möglichst in Innenstadtnähe liegen, um Touristen in die Stadt zu führen. Stadtrandlagen sind eher kontraproduktiv. Es ist weiterhin wichtig, einen WWRP touristisch in die Stadt einzubinden, d.h. er sollte in der Nähe weiterer touristischer Angebote liegen und die Mitnutzung durch andere touristische Angebote ermöglichen. Es ist schließlich wichtig die touristische Identität, das Image, der Stadt an der Wasserseite der Stadt und durch den WWRP zu zeigen. Das bedeutet die bauliche Gestaltung des WWRP in die architektonische, städtebauliche Situation der Stadt einzubinden.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



2. Standortanalyse

2.1. Standortauswahl des AG

Als Grundlage dieser Machbarkeitsstudie hat die Stadt Rheine mehrere mögliche Standorte am DEK im Stadtgebiet untersucht. In einer vergleichenden Untersuchung aus dem Jahr 2008 wurden fünf Standorte (Amisia Rheine; Schleuse Rodde; Spülfeld Rodde; Kanalhafen Rodde und Schleuse Altenrheine) untersucht. In der Analyse wurden diese Standorte Kriterien in Bezug auf Eignung der Fläche, touristische Attraktivität und potentielle Auswirkungen auf die Umgebung untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass der Standort "Schleuse Altenrheine" am geeigneten ist. Der Standort "Schleuse Rodde" erscheint vergleichbar geeignet, ist jedoch aufgrund der fehlenden Versorgungsmöglichkeiten und der größeren Entfernung zur Innenstadt als weniger geeignet. Beide Standorte haben Lärmbeeinträchtigungen, die untersucht werden müssen. In o.g. Standortfindung ist die Überlegung der späteren Ausweitung vom WWRP zum Sportboothafen angestellt worden. Es erscheint fraglich, ob ein Sportboothafen an diesem Standort wirtschaftlich betrieben werden kann.

Die vorhergehende Standortanalyse des AG wird daher als Grundlage dieser Machbarkeitsstudie herangezogen. Der Standort "Schleuse Altenrheine" wird in vorliegender Studie auf die nähere Eignung für einen WWRP, die Feststellung erforderlicher Investitionskosten und die Entwicklung eines Planungskonzeptes hin untersucht. (Standortfindung Wasserwanderrastplatz, Stadt Rheine, Stadtplanung, 2008)

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Die verkehrliche Anbindung des Standortes erfolgt zum einen über die Wasserstraße des DEK und kann hierüber vorwiegend durch motorisierte Sportboote und die Fahrgastschiffahrt angefahren werden. In begrenztem Umfang wird der DEK auch von Kanuten befahren, was durchaus für die Entwicklung des WWRP berücksichtigt werden sollte.

Landseitig ist die Fläche über die Bergstraße an die Stadt angebunden. Die Erreichbarkeit ist damit, auch für Gespannfahrzeuge und Wohnmobile, ausreichend gegeben. Auch Radfahrer haben die Möglichkeit aus der Stadtmitte oder in die Stadt von hier aus zu gelangen. Durch das Vorhandensein von Nachbarbebauung sowie den Bauwerken der Schleuse ist davon auszugehen, dass im Straßenraum die entsprechende Erschließung mit Medien (Elektronik/ Wasser/ Abwasser etc.) vorhanden ist.

Der Ortsteil Altenrheine ist über die Buslinie C 3 mit dem Bustreff in der Innenstadt verbunden. Die Busse werden von der Stadtbus Rheine betrieben und fahren halbstündlich montags bis samstags von 6–20h bzw. 8–16h. Ein Bäcker, eine Bank sowie eine Fleischerei befinden sich ca. 300–500m vom Standort entfernt. In unmittelbarer Nähe zum Standort befindet sich eine Gaststätte mit Hotelbetrieb (Rielmann). In der Umgebung des Standortes sind Freizeitmöglichkeiten wie Wassersport, Radfahren, Reiten und Wandern möglich.

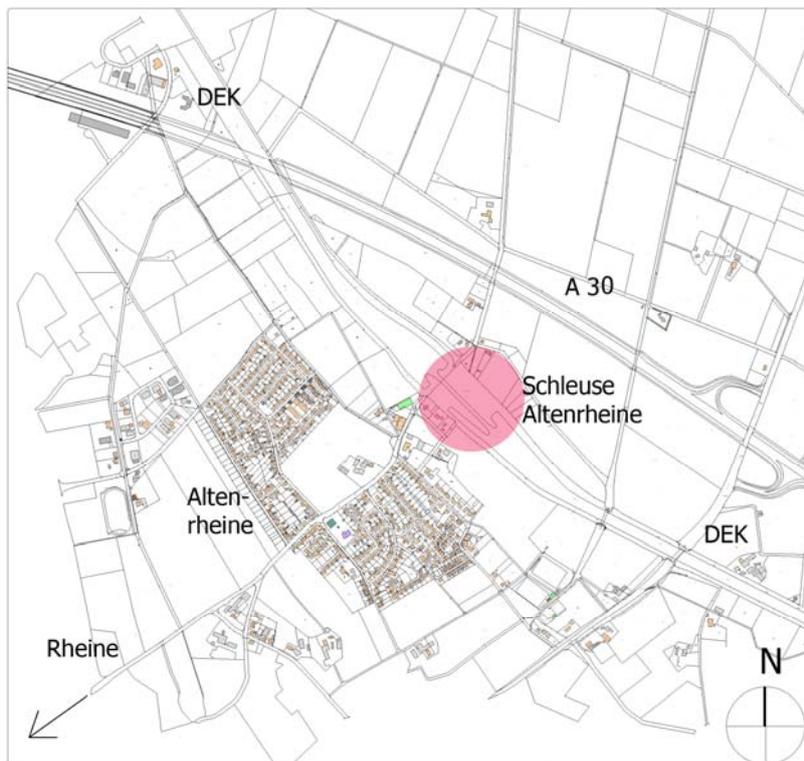


Abb.2: Lageplan Schleuse Altenrheine o.M., Quelle: Stadt Rheine, 2009

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Abb.3: Schrägbildaufnahme Schleuse Altenrheine, Blick von Nordosten ¹

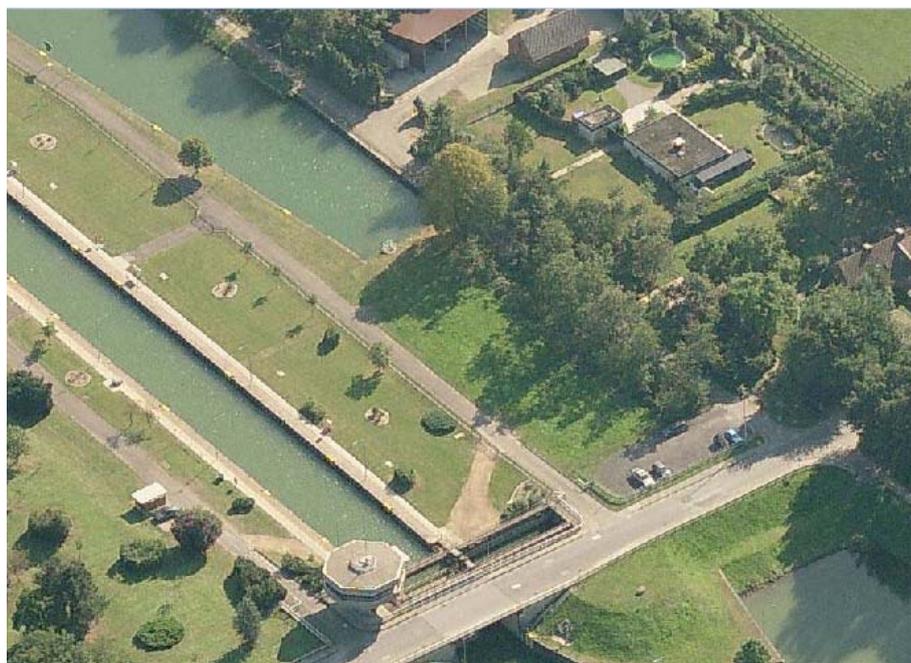


Abb.4: Schrägbildaufnahme Schleuse Altenrheine, Blick von Nordwesten ¹

¹ Quelle: Microsoft Virtual Earth 2008

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Die Fläche ist im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine vom Juli 2004 als „Wasserfläche“ mit angrenzender „Fläche für die Landwirtschaft“ dargestellt. Direkt angrenzend ist eine Fläche für Freizeit- und Naherholungsnutzung dargestellt. Auf dieser Fläche befindet sich ein Reitverein.



Abb.5: Auszug aus dem F- Plan o.M. der Stadt Rheine, 2004

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



2.3. Lärmbelastung des Standortes

Die Schleuse Altenrheine liegt in ca. 500m direkter Entfernung zur Bundesautobahn A 30. Die hier erwachsende Lärmbelastung, gerade in den Nachtstunden, ist besonders zu berücksichtigen. Die Umgebungslärm-Kartierung aus dem Jahr 2008 stellt für die Fläche der Schleuse Altenrheine eine nächtliche Lärmbelastung von 50 – 55 dB(A) fest. In der 24h-Messung liegt die Belastung bei 60 – 65 dB(A). Beides Werte, die den ständigen Aufenthalt von Personen erschweren, bzw. bei der Entwicklung von Tourismuseinrichtungen ein Erschwernis darstellen.

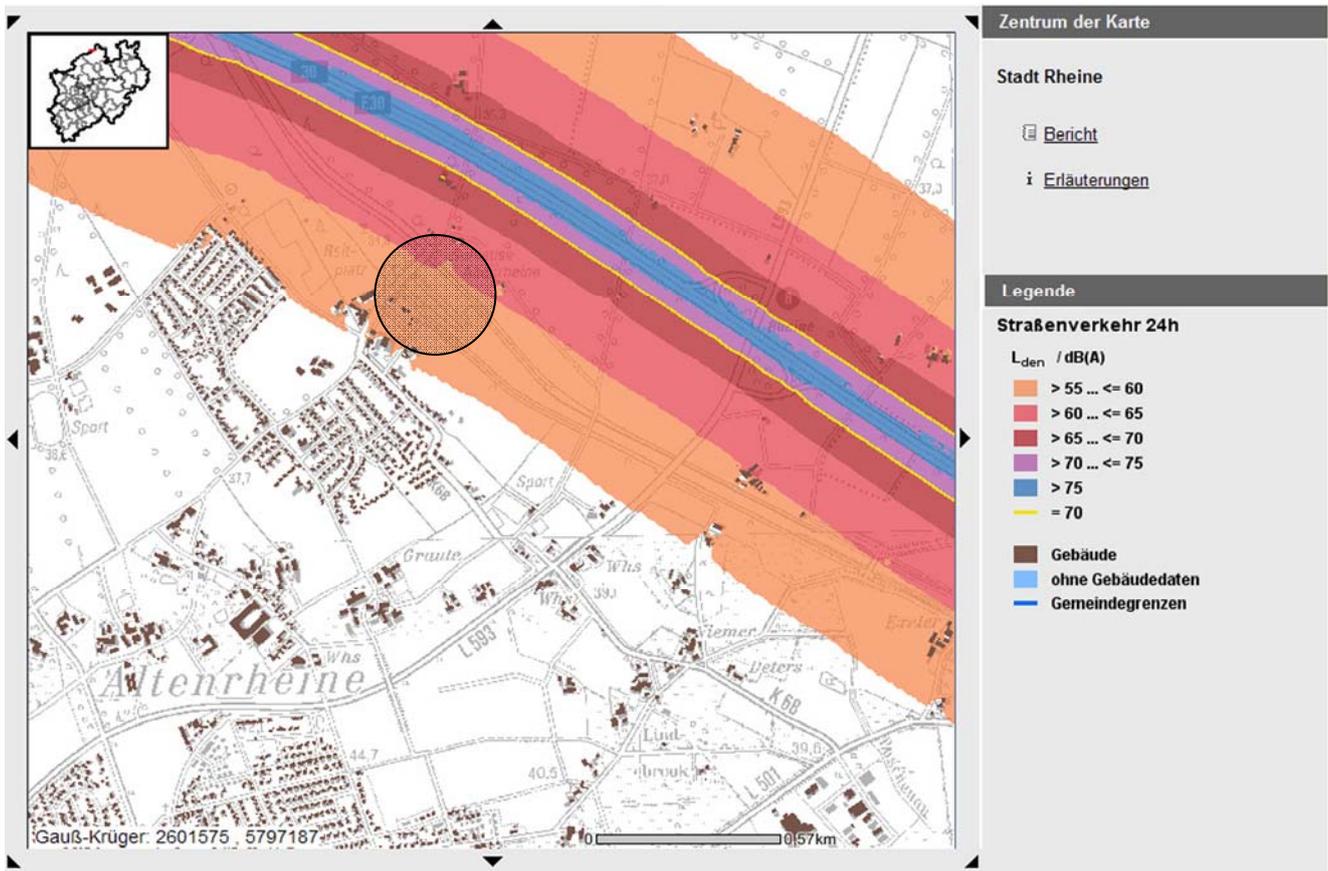


Abb.6a: Lärmkarte 24h, Quelle: <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>, 2009

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
 E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER

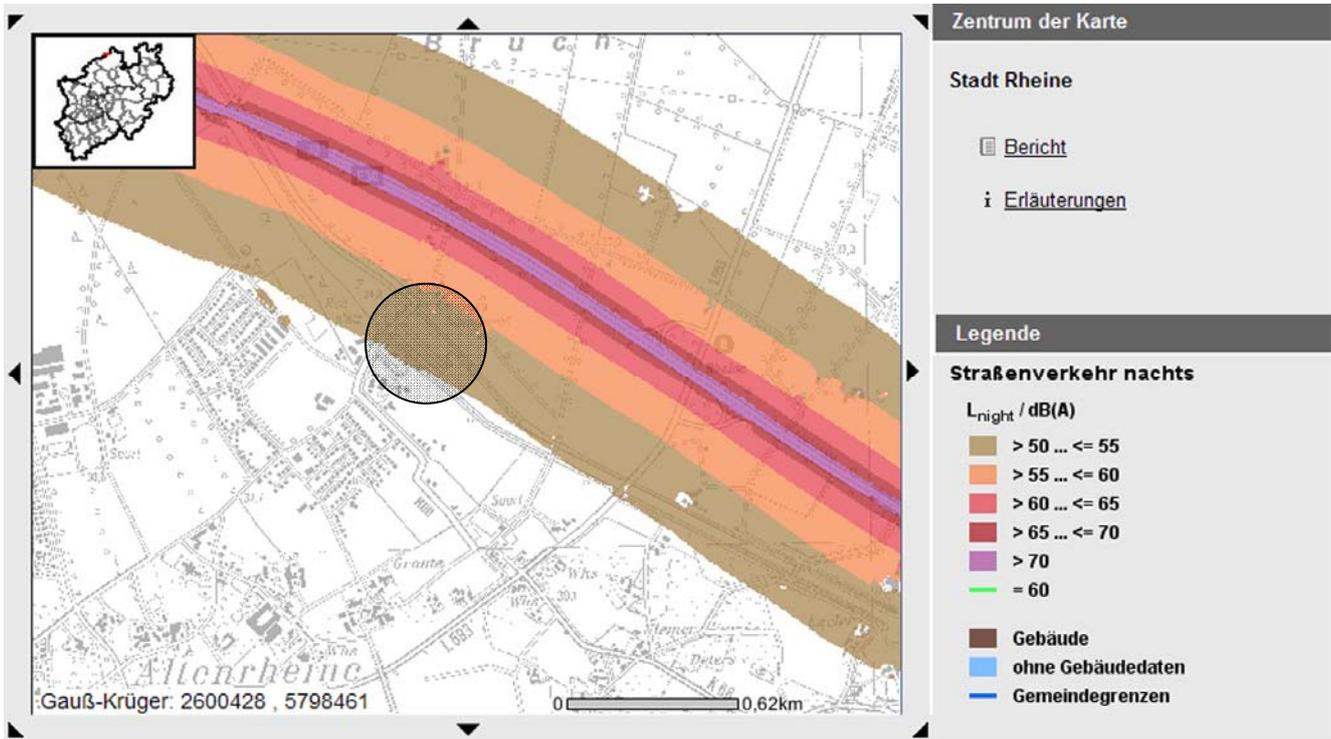


Abb.6b: Lärmkarte L-night, Quelle: <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de>, 2009

Als Orientierungswert für Campingplätze, die hier mit WWRP vergleichbar sind, legt die DIN 18005 folgendes fest:

- tags, max. 55 dB(A)
- nachts, max. 40-45 dB(A)

Ebenso werden in der TA-Lärm als Wert für Allgemeine Wohngebiete folgende Werte festgelegt:

- tags, max. 55 dB(A)
- nachts, max. 40 dB(A)

Die Lärmwerte an der Schleuse Altenrheine übersteigen diese Richtwerte.

	IST	SOLL
tags / 24h	60-65 dB(A)	55 dB(A)
nachts	50-55 dB(A)	40-45 dB(A)

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



In der Bewertung der Lärmsituation wird deutlich, dass über den 24 Stunden-Zeitraum, wie auch besonders nachts eine Überschreitung des Richtwertes um ca. 10 dB(A) gegeben ist.

Da die Bootstouristen auf ihren Booten übernachten und dieses in den Sommermonaten zumeist bei geöffneten Luken und Niedergängen erfolgt, muss die Lärmbelästigung der Autobahn als eine erhebliche Störung und Belästigung der Nachtruhe der Wassertouristen bewertet werden.

Es sind im Rahmen dieser Studie keine Schalldämmenden Maßnahmen erkennbar, die eine tatsächliche Reduzierung der Lärmbelästigung bedeuten würde.

Es muss dem AG bewusst sein, dass er sich mit einem WWRP an diesem Standort außerhalb der Richtwertvorgaben der TA-Lärm und der DIN 18005 befindet und planungsrechtlich wie haftungsrechtlich (Nachtruhe) keinerlei Grundlage besitzt, auf der er eindeutig und nachvollziehbar handelt.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



2.4. Planungsvorgaben

Die eigentliche Fläche für den WWRP ist eine verfüllte alte Schleusenkammer, wobei den vorhandenen Unterlagen zu entnehmen ist, dass die alten Kammerwände der Schleuse vermutlich noch existieren (bei Tiefbauarbeiten, Gründungen etc. zu beachten!).

Ebenfalls ist der Untergrund auf seine Tragfähigkeit als Baugrund zu untersuchen, da der Grad der Verdichtung unbekannt ist.

Die Fläche befindet sich derzeit im Eigentum des Bundes, kann durch die Stadt Rheine zur Errichtung eines WWRP für max. 30 Jahre gepachtet werden. Ein späterer Flächenerwerb ist voraussichtlich zum jetzigen Zeitpunkt ausgeschlossen.



Abb.7: Blick zum Schleusenbetriebsgelände ¹



Abb.8: Blick auf verfüllte Kammer ¹

Das eigentliche Plangebiet für den WWRP umfasst ca. 2952m² und misst 82m * 36m. Die Fläche ist in NW – SO – Richtung orientiert. Die Oberfläche ist aufgrund der Verfüllung nahezu eben bzw. kann in einen horizontalen Zustand versetzt werden. Die Umgebung ist ebenfalls eher flach und durch einen aufgelockerten Gehölzbestand gekennzeichnet.

Die vorhandene Wasserfläche ist durch eine Stahlpundwand als ehemaliger Schließbereich eingefasst und erscheint nach augenfälliger Beurteilung konstruktiv verwertbar. Die Größe der Wasserfläche umfasst ca. 3665m² mit den Abmessungen: 163m * 22,5m.

Auf der verfüllten Fläche der alten Schleuse befindet sich ein kleineres Technikgebäude des WSA (Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine), das als Bestand in die Entwicklung des WWRP eingebunden werden muss. Ebenso sollten die größeren

¹ Bestandsfotos Schleuse Altenrheine, verfüllte Kammer, 2009

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Gehölze dieser Fläche bei der Entwicklung des WWRP berücksichtigt und eingebunden werden.



Abb.9: Blick über Vorfeld der Schleuse ¹



Abb.10: Blick aus dem Vorfeld der Schleuse ¹

¹ Bestandsfotos Schleuse Altenrheine, Wasserfläche vor der verfüllten Kammer, 2009

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Die Umgebung des Standortes ist durch die Anlagen und Bauwerke des Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine - Außenbezirks geprägt. Dieses zum einen durch das markante Bauwerk des in Betrieb befindlichen Schleusenbetriebsgebäudes (70iger Jahre Betonbauwerk), zum anderen durch die etwas abseits gelegenen Bau- und Wirtschaftsgebäude des Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine.



Abb.11: Schleusengebäude Altenrheine, 2009

Schließlich ist es ein Anreiz die Schleuse in unmittelbarer Nachbarschaft in die Konzeption des WWRP einzubinden. Dieses einmal aus touristischer Sicht, da die Besichtigung der Schleuse und des Schleusenbetriebs für viele Besucher sicher interessant ist. Zum Zweiten aber auch aus Sicht der architektonischen Gestaltung des Schleusengebäudes, das mit seiner markanten Betonarchitektur in einigen Jahren durchaus denkmalpflegerisch interessant werden kann und zu einem Anziehungspunkt für Besucher werden könnte. So könnte das vorhandene Betriebsgebäude eine Gestaltungsvorgabe für den WWRP sein und eine Antwort auf die stilistisch saubere Betonarchitektur dieses Betriebsgebäudes könnte eine gestalterische Herausforderung sein. Der Vorentwurf bietet einen Lösungsvorschlag hierfür.

Der weitere Bestand der in Betrieb befindlichen Schleusenfläche selbst sowie der näheren Umgebung erscheint mit der Entwicklung und Nutzung eines WWRP durchaus verträglich.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



2.5. Freizeitmöglichkeiten in der Umgebung der Schleuse

Der Standort bietet aus regionaler Sicht eine Reihe von interessanten touristischen Angeboten, die vorwiegend im Bereich der Stadt Rheine sowie in der Umgebung der Stadt Rheine liegen.

Aus der Sicht des Mikrostandortes zeigen sich jedoch nur einige wenige Angebote, die für den Wassertourismus interessant sein könnten.

Tourismus in der Stadt Rheine

Der Verkehrsverein der Stadt Rheine organisiert das touristische Angebot der Stadt. Rheine verfügt als Mittelzentrum über eine Reihe von Einrichtungen und Angeboten, die sowohl für den Geschäftstourismus wie auch für das Städtekreisen interessant sind. Es stehen ausreichend Übernachtungskapazitäten in der Stadt zur Verfügung. An Sehenswürdigkeiten bietet Rheine eine große Anzahl historischer Gebäude, die unterschiedlich genutzt werden. Interessant sind auch verschiedenartige Gästeführungen, wie Nachtwächterführung, Führung Kloster Bentlage oder Führungen auf der Naturroute "Bentlager Dreiklang" und "Salzroute". Museen und das Kloster Bentlage sind überdies interessante Ausflugsziele. Schließlich ist das gastronomische Angebot in Rheine attraktiv und vielfältig.

Radfahren/ Radwandern

Das Radfahren ist im Münsterland und der Emsregion sehr weit verbreitet und beliebt. Entsprechend umfangreich sind auch diese Angebote. In der Stadt und der näheren Umgebung von Rheine sind eine Vielzahl von Radwegen, die zum Radfahren einladen. Der Ems-Radweg beginnt in Rheine und ist eine 15km lange Strecke entlang der Ems. Weiterhin existieren sieben Radtouren, die in der Region Rheine befahren werden können (100-Schlösser-Route, Hase-Ems-Tour, Emsland-Route, Dortmund-Ems-Kanal-Radweg, Ems-Radweg, Radelpark Münsterland und Radweg Rheine-Borne).

Der geplante WWRP liegt direkt an der Dortmund-Ems-Kanal-Route sowie am europäischen/ überregionalen Fernwanderweg E1 "Töddenweg"

Wandern

Neben den Spazierwegen in der Stadt laden zwei Fernwanderwege zum Wandern in der Region um Rheine ein. Der Weg zu den Hermannshöhen (Länge ca. 156km), der in Rheine beginnt und der E1-"Töddenweg", ein alter Handelsweg.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Reiten

In der Region insgesamt ist der Reitsport weit verbreitet. Selbst in unmittelbarer Nähe des geplanten WWRP ist ein Reitverein ansässig, über den entsprechende Angebote für Touristen organisiert werden können.

Wassersport

In und um Rheine besteht eine Vielzahl von Wassersportmöglichkeiten. Zunächst bietet die Ems, die durch das Stadtgebiet von Rheine fließt, die Möglichkeit des Kanuwanderns. Es findet keine gewerbliche Schifffahrt mehr auf der Ems statt, so dass ein ungestörter Sportbetrieb möglich ist. Kanus sind in Rheine ausleihbar. Das Teilstück durch Rheine bietet mit Möglichkeiten des Stadtbesuches eine Fülle interessanter Angebote. Von Rheine (km 44,775) bis zur Mündung in den Dortmund-Ems-Kanal (km 82,600) ist der Verkehr mit Sportbooten und Fahrgastschiffen möglich. Auf diesem Teilstück sind vier Schleusen (Ober-/ Unterschleuse Rheine, Bentlage und Lstrup) mit 26m Länge und 5,60m Breite. Dieser Emsbereich unterliegt der Binnenschifffahrtstrassenordnung (BSchStrO).

Weiterhin führt der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) an Rheine vorbei, der als europäische Hauptwasserstrasse die Verbindung zwischen den westdeutschen Gewässern (Rhein, WDK etc) mit den Berlin-Brandenburger Gewässern darstellt. Er ist ein vorwiegendes Motorbootrevier. Der geplante WWRP soll für diesen Zweig des Wassertourismus Service anbieten und als Rastplatz in Rheine Touristen und Gäste vom DEK in die Stadt bringen.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



2.6. Fazit und Ergebnis der Standortanalyse

Die Eignung des Standortes ist nach Wertung der oben untersuchten Kriterien nur bedingt gegeben.

Zunächst gibt die Voruntersuchung zum Standort durch den Auftraggeber (AG) den Standort "Schleuse Altenrheine" vor. In dieser Arbeit des AG sind bereits einige Kriterien untersucht und als positiv erfüllt bewertet worden. Im Rahmen dieser Voruntersuchung erscheint der Standort durchaus als geeignet, obwohl diese Voruntersuchung mit der Empfehlung schließt, die weitere Machbarkeit des Standortes zu untersuchen. Dieses erfolgt in vorliegender Machbarkeitsstudie.

Die Lage des Standortes ist wasserseitig sehr gut. Die vorhandene Wasserfläche eröffnet vielfältige Möglichkeiten einer Liegeplatzplanung. Stadträumlich ist der Standort ca. 2,5km vom Zentrum entfernt und ist damit für einen städtischen WWRP unattraktiv. Die Anbindung über eine Buslinie ist umständlich und touristisch hinderlich. Weiterhin ist die erhebliche Lärmbelastigung der Autobahn 30 ein gravierender Standortnachteil. Der Lärmkonflikt sollte im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durch ein Fachgutachten noch detailliert untersucht werden.

Die Planungsvorgaben des Standortes sind wiederum als positiv zu werten. Sowohl wasserseitig wie auch landseitig könnte ein WWRP entwickelt werden. Die Größen der Flächen sind ausreichend, die Erschließung ist für einen WWRP ausreichend und die planungsrechtliche Situation ist ebenfalls für das Vorhaben positiv.

Die Freizeitmöglichkeiten in der Umgebung der Schleuse sind gering. Da Wassertourismus Städtetourismus auf dem Wasser ist, bietet der Standort mit seiner landschaftlichen Prägung kaum entsprechend attraktives. Das städtische Ambiente wird hier vermisst und beeinträchtigt die Entwicklung eines WWRP nachhaltig.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



3. Potenzialanalyse des Standortes

3.1. Mögliche Angebote des WWRP

Nach Sichtung der vorhandenen Unterlagen sowie einer Begehung der Fläche vor Ort konnten die Vorstellungen der Stadt in einer ersten Potenzialanalyse des Standortes geprüft werden.

Folgende Nutzungen und Funktionen sollen landseitig in der weiteren Prüfung der Machbarkeit verfolgt werden.

- Rastplatz und Station für Radfahrer im WWRP
- Stellplatz für Wohnmobile (optional)
- Parkplatz für Besucher der Schleuse und Wanderer
- Busparkplatz
- Anbindung ÖPNV zur Stadt
- Kiosk zum Verkauf regionaler Produkte; vor allem Produkte des täglichen Bedarfs
- Sanitärangebote (WC, Duschen, Behinderten-WC, Spüle)
- Verbindung zur Besichtigung/ Info der Schleuse
- Angebote zum Spielen für Kinder
- Verbindung mit benachbarter Gastronomie (Gaststätte Rielmann)
- Barrierefreie Anlagen, Promenade mit Infotafeln, Bänke, Kiosk-Terrasse, Trinkbrunnen

Es wird bereits hier deutlich, dass alle diese Nutzungen auf dieser begrenzten Fläche von 2.952m² kaum realisierbar sind.

Für die Wasserseite sollten folgende Nutzungen/ Funktionen geprüft werden:

- Liegeplätze für Sportboote
- Ver-/ Entsorgungsangebote für Sportboote
- Anleger für die Fahrgastschiffahrt (optional)
- Rastplatz für Kanuwanderer
- Slipanlage für trailerbare Boote
- Ver-/ Entsorgung Wasser/ Abwasser/ Abfall

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



Die Auflistung möglicher Nutzungen und Funktionen stellt zunächst das Maximum für einen WWRP generell dar. Es soll daher nach allgemeinen Kriterien der Planung eine Wertung vorgenommen werden, um aus den attraktivsten Nutzungen einen Zielkatalog für den städtebaulichen Vorentwurf (Punkt 7) ableiten zu können.

Nutzung/ Kriterien	1. Investkosten	2. Unterhaltskosten	3. Angebotsattraktivität	4. Abstimmung andere Angebote Region	5. weiteres Verfolgen
1. Landseite					
Radstation	-	-	0	-	-
Wohnmobilstellplätze	0	-	+	0	+
Parkplatz	0	-	-	-	-
Busparkplatz	0	-	-	-	-
Kiosk	0	-	+	0	+
Sanitär	0	0	+	-	+
Besichtigung Schleuse	-	-	+	+	0
Kinderspielplatz	-	-	0	0	0
Gastronomie	-	-	+	0	-
ÖPNV	-	-	0	-	0
2. Wasserseite					
Liegeplätze	0	0	+	0	+
Ver-/ Entsorgung	+	+	+	+	0
Bunkerstation	++	++	0	0	-
Anleger FGS	0	0	+	+	+
Rastplatz Kanu	0	-	0	+	+
Sliprampe	-	-	+	++	+
Wertung: - gering 0 mittel + hoch ++ sehr hoch					

Abb.12: Tabelle der Wertung möglicher Nutzungsformen, WWRP Altenreihe

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Die Tabelle bewertet die land- und wasserseitigen Angebote in fünf Kriterien. Dabei wird deutlich, dass die wasserseitigen und boottechnischen Anlagen eine hohe Attraktivität besitzen. Landseitig fallen die Wohnmobilstellplätze, Schleusenbesichtigung und Kiosk/ Sanitär durch ihre Attraktivität auf. Die übrigen Angebote sind eher indifferent.

Aus dieser Wertung kann der Zielkatalog des Städtebaulichen Vorentwurfs abgeleitet werden.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



3.2. Entwicklung eines Funktionskataloges

Aus der Wertung wird deutlich welche Nutzungen favorisiert werden. Diese sind landseitig

- Wohnmobilstellplätze
- Kiosk
- Sanitärangebote
- Gastronomie

Wasserseitig werden bevorzugt

- Liegeplätze für Sportboote
- Anleger Fahrgastschiffahrt
- eventuell kleiner Anleger für Kanus
- Sliprampe

Weitere Angebote landseitig und wasserseitig können optional und nach Vorstellungen des Auftraggebers noch hinzukommen, wobei sicherlich die Kriterien der Genehmigungsfähigkeit und der Unterhaltskosten eine entscheidende Rolle spielen werden. Weiterhin werden allgemeine Planungsziele, wie Freiflächengestaltung, ggf. auch Kinderspielmöglichkeiten, Beleuchtung und barrierefreie Planung der Anlagen kontinuierlich verfolgt und sind innerhalb des städtebaulichen Vorentwurfs integriert.

Auf Grundlage der Wertungskriterien wird folgender Funktionskatalog entwickelt.

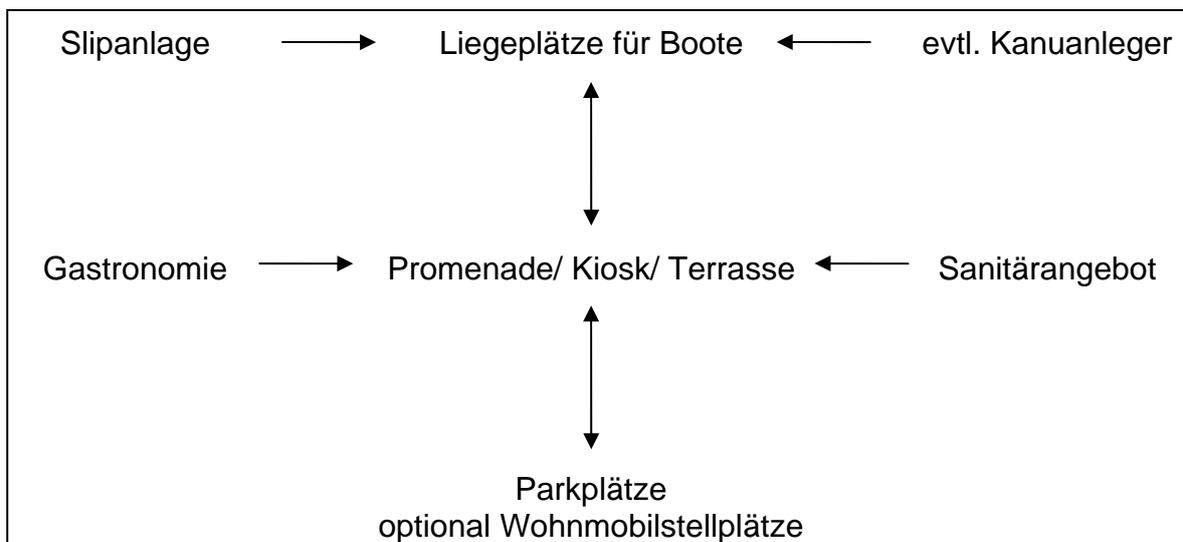


Abb.13: Funktionskatalog

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Kernstück des WWRP sind die Bootsliegeplätze und die Promenade mit Kiosk und Terrasse. Die übrigen Angebote sind hiermit verzahnt und verbunden, was im städtebaulichen Vorentwurf dargestellt wird.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



3.3. Einbindung vorhandener Angebote der Umgebung

Als ein weiterer wesentlicher Aspekt der Potenzialanalyse des Standortes erscheint die Anbindung an die Umgebung. Es steht der Wunsch vieler Wassertouristen nach einem Besuch der Stadt obenan, denn Wassertourismus ist vorwiegend Städtetourismus auf dem Wasser. Die Anbindung an die Stadt ist daher touristisch wichtig, jedoch faktisch schwierig. Als Fußweg ist eine Strecke von ca. 3,7km zurückzulegen, was zuzüglich Rückweg doch beschwerlich ist.

Der Ausbau der ÖPNV-Verbindung, zumindest im Sommerhalbjahr, ist daher zu prüfen. Es sollte, auch aus tourismuswirtschaftlicher Sicht, versucht werden Wassertouristen als Gäste in die Stadt zu holen. Hierzu sollte am WWRP ein „Appetitmacher“ aufgebaut werden, der Wassertouristen zum Besuch der Stadt animiert. Hier reicht ein einfaches Informationsschild sicher nicht aus. Die Ansprechwirkung muss größer sein. Eine Interaktive Informationstafel wäre für Besucher der Stadt hier sinnvoll.

Im Rahmen dieser Ansprache sollten auch weitere regionale touristische Angebote präsentiert werden. Eine touristische Vernetzung entsprechender Leistungsträger und –Anbieter sollte auf der Marketingebene angestrebt werden.

Es ist bekannt und es kann davon ausgegangen werden, dass im Rahmen des DEK-Ausbaus sowie der Zunahme der Attraktivität des Wassertourismus auch weitere Infrastrukturen an den Gewässern entstehen werden. Es ist erforderlich, diese unterschiedlichen Projekte aufeinander abzustimmen und ein regionales Netzwerk aus wassertouristischer Infrastruktur und Angeboten zu entwickeln. Sinnvoll könnte dieses auf Ebene des Landkreises Steinfurt und des Landkreises Emsland durchgeführt werden.

Eine Abstimmung der verschiedenen Projekte ist unerlässlich, da andernfalls negative Konkurrenzsituationen zulasten der Netzwerkattraktivität und Wirtschaftlichkeit produziert werden. Da meistens bei der Entwicklung eines WWRP die Maximale Angebotsbreite verfolgt wird, bietet sich dem Gast später eine Auswahlmöglichkeit, die durch individuelle touristische Ausprägungen bestimmt wird. Die Ähnlichkeiten bzw. Gleichheiten wären dann zu groß, so dass der Gast aufgrund der Wahlschwierigkeiten am ehesten gar keine Wahl trifft und weiterfährt. Dieses bedeutet für die Region einen verlorenen Gast und einen fehlenden Werbe-Multiplikator. Die Aufnahme optionaler Angebote brachte folgende bestehende Angebote zutage, mit denen sich ein WWRP in Rheine abstimmen sollte.

- Marina Alte Fahrt Fuestrup in Greven
- Marina in Recke/ Mittelland-Kanal (MLK)
- Yacht Club Lingen an der Ems

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



In der Anlage 1 wird kartografisch dargestellt, welche vorhandenen Wassersporteinrichtungen in der Region Rheine existieren. Dabei sind die drei Gewässer Ems, Dortmund-Ems-Kanal und Mittellandkanal erfasst worden.

Weiterhin konnten folgende Projekte für wassertouristische Infrastrukturen gefunden werden, die zu späterem Zeitpunkt und je nach Planungsstand zur Abstimmung mit einem WWRP in Rheine geprüft werden müssen

- Samtgemeinde Spelle; Tourismusknotenpunkt Schleuse Vennhaus
- Stadt Hörstel; Errichtung eines WWRP
- WSA Rheine; div. Anlegestellen für Sportboote innerhalb des DEK-Ausbaus

Die genannten Vorhaben sind jedoch in ihrem Planungsstand noch nicht so weit entwickelt, als dass aktuell eine genauere Abstimmung mit diesen Vorhaben möglich wäre.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



4. Rahmenbedingungen für den Bootstourismus

4.1. Das Phänomen Wassertourismus

Wassertourismus ist in Europa und speziell in Deutschland ein relativ junges Phänomen, das seit Anfang der 90iger Jahre stark expandiert. Die Wachstumspotenziale sind noch beachtlich und eröffnen gerade für die mitteleuropäischen Binnenwasserstraßen große Chancen. Dabei steht der Motorboot- und Hausboottourismus ganz an der Spitze und umfasst die größten Zuwachsraten.

In Deutschland ist Nordrhein-Westfalen das Bundesland mit den meisten aktiven Wassersportlern. Niedersachsen verfügt über die meisten Wassersportvereine und die Niederlande sind immer schon **das** Wassersportland gewesen. (Quelle: Haass: Handlungsrahmen zur Standortplanung von Wassersportanlagen, Münster 1996, S. 74) In diesem geografischen Dreieck befindet sich Rheine mit dem Gewässersystem aus Ems, dem DEK und dem MLK. Alle drei Gewässer begünstigen den Wassertourismus in dieser Region und es ist verwunderlich, dass bislang noch nicht mehr in dieser Richtung entwickelt wurde.

In Niedersachsen steht der Wassertourismus derzeit am Anfang, wobei die Regionen Emsland und Ostfriesland wassertouristische Quellgebiete sind. Ebenso der MLK, über den jährlich ca. 35 – 40 Tausend Sportboote in beiden Richtungen fahren. (Quelle: Blaues Band in Sachsen-Anhalt, Magdeburg, 2000).

Nordrhein-Westfalen ist als wassertouristisches Quellgebiet vor allem mit dem Ruhrgebiet zu nennen. Da außerhalb des Ruhrgebietes die Befahrung des Rheins nautisch sehr anspruchsvoll und z.T. auch schwierig ist, kommt vorwiegend ein Auspendeln über den DEK in nördliche bzw. östliche Richtungen (MLK) in Betracht. Die Anbindung an die Niederlande über die linksemsischen Kanäle erscheint tourismuswirtschaftlich als attraktive Verbindung und ist daher in Kapitel 5 gesondert zu untersuchen. Hier sind allerdings besondere wasserbauliche Vorleistungen zu erbringen, um die durchgängige Befahrbarkeit dieses Kanalnetzes zu ermöglichen.

Wassertourismus bedeutet das "individuelle oder organisierte Befahren von Wasserstraßen auf eigenem oder gechartertem Boot mit hoher Erlebniserwartung" (Haass: Handbuch Wassertourismus, Manuskript, 2005). Wassertourismus ist familienfreundlich und im Binnenland risikoarm. Aufgrund der Bootskonstruktionen ist Wassertourismus ganzjährig möglich und wird vorwiegend als Städtetourismus auf dem Wasser betrieben.

Die Ausgabebereitschaft der Wassertouristen nimmt jährlich zu, zum einen, da die Angebote wachsen und umfangreicher werden, zum anderen aber auch weil die Qualitätsansprüche der Wassertouristen ständig steigen. So liegt das tägliche Ausgabeverhalten derzeit zwischen 25–35,- €/ p.P./ Tag mit zunehmender Tendenz.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



In angebotsstarken und attraktiven Regionen sind bereits Tagesausgaben von über 50€/ p.P./ Tag festgestellt worden. (Quellen: FWW: Befragung von Wassersportlern zum Ausgabeverhalten, Bernburg 1999/ IMC: Marina-Survey, 2005)

Die Struktur des Wassertourismus ist durch das Befahren der Wasserstraßen mit Zwischenstopps zur Übernachtung geprägt. Nach max. 5–6 Stunden auf dem Wasser wird i.d.R. ein attraktiver, möglichst innerstädtischer, Übernachtungsplatz gesucht (Quelle: ebda.). Es ist ein immerwährender Trugschluss, dass Wassertouristen Übernachtungsplätze in der freien Landschaft suchen. Vielmehr wird bewusst Wert auf innerstädtische Plätze gelegt, um Besuche, Einkäufe, Amusement etc. zu erleben. Der Besuch interessanter Städte von der Wasserseite aus ist hierbei sehr beliebt. In Deutschland sind mehr als 1.200 Kommunen an Wasserwegen zu finden, die über dieses touristische Potenzial verfügen, meistens jedoch noch unerkannt und ungenutzt. (Quelle: Haass: Stadt am Wasser, Frankfurt/M., 2007)

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



4.2. Rechtliche Rahmenbedingungen für den Wassertourismus in Deutschland

Das Befahren der Binnenwasserstraßen mit Sportbooten in Deutschland wird durch die Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BSchStrO) geregelt. Sie ist gültig für alle Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes. Im Folgenden sollen die für Sportboote wesentlichen Aspekte zusammengestellt werden.

Zum einen ist in der BSchStrO die Führerscheinpflicht für Sportboote geregelt. Ein Sportboot wird zunächst über eine Wasserverdrängung von weniger als 15 to. definiert, unabhängig von seiner Länge. Für diese Boote gilt eine auf Binnengewässern uneingeschränkte Führerscheinpflicht, wenn die Maschinenanlage mehr als 5PS (3,68KW) Leistung abgibt. Dieser Sportbootführerschein Binnen ist ab 16 Jahren zu erwerben und wird auch in den meisten europäischen Nachbarstaaten anerkannt. Wenige Ausnahmen bilden die Reviere, auf denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau, Stadtentwicklung (BMVBS) die Charterscheinregelung als Versuchsphase ausgedehnt hat. Solche Reviere sind grundsätzlich frei von gewerblicher Schifffahrt und daher risikoarm für Sportboote bzw. Charterboote. Die sehr stark befahrenen Wasserstraßen des DEK und des MLK zählen sicherlich nicht hierzu.

Für die meisten Binnenwasserstraßen gelten Geschwindigkeitsbegrenzungen, für den DEK 12km/h für den MLK 15km/h und für die Ems 5km/h. Diese einzuhaltenen Höchstgeschwindigkeiten, die jedoch von den meisten Sportbooten um ein Vielfaches überschritten werden können, sind bei der Törnplanung besonders zu berücksichtigen.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



4.3. Verträglichkeiten zwischen gewerblicher Schifffahrt und Bootstourismus

Im Gesetz existiert zunächst **die** Schifffahrt, wobei kein Unterschied zwischen gewerblicher Schifffahrt und Sportschifffahrt gemacht ist. Somit ist die Sportschifffahrt ein gleichberechtigter Teil der Schifffahrt. Hieraus ergeben sich für beide Teile der Schifffahrt Regeln, Gebote und Verbote, die gleichermaßen für beide Teile gelten.

In der täglichen Praxis auf den Wasserstraßen sieht es meines Erachtens etwas anders aus. Der Führer des größeren und stärkeren Berufsschiffes ist nautisch routiniert und auf den Wasserstraßen zu Hause. Dass ihm dieses zum Vorteil wird, liegt auf der Hand. Erschwerend für den Sportbootfahrer kommt hinzu, dass er nur ein gelegentlicher Bootsführer ist, mit meistens weitaus weniger Erfahrung, Praxis und Routine als sein Berufskollege. Diese Tatsache in Verbindung mit dem wesentlich kleineren Schiff schafft Unsicherheiten und oftmals Entscheidungsschwächen im Manöverbetrieb der Sportboote.

Diese Situation ist grundlegend für das Verhältnis aus gewerblicher Schifffahrt und Sportschifffahrt. Gelegentliche Extremsituationen stellen eigentlich die Ausnahme dar und zeigen, dass eher ein verträgliches Miteinander die Regel ist.

Besondere Vorsicht ist immer dort erforderlich, wo beide Schifffahrtsbereiche dicht aufeinander treffen, also vor Schleusen, Brücken und an Liegestellen. Durch entsprechende Beschilderung versucht die BSchStrO hier zu entschärfen. Im Bereich der Schleuse Altenrheine existiert eine derartige Beschilderung, sodass auch hier das Risikopotenzial gering ist.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



4.4. Für den WWRP Altenrheine relevante Bootsarten

Auf dem DEK, MLK und der Ems sind folgende Bootsarten anzutreffen, die später für einen WWRP in Altenrheine relevant werden können.

a) Motorboote

Zum einen kleine und offene Motorboote, meistens mit Außenbordmotorantrieb für einen Tagesausflug. Größen zwischen ca. 2,5–6m Länge. Diese Boote bewegen sich im Tagesausflug nur regional und treten kaum als Übernachtungsboote auf. Sie sind entweder trailerbar oder haben ihren Liegeplatz in der Region.

Zum Zweiten größere und bewohnbare Motorboote, die vorwiegend mit Wassertouristen besetzt durch die Region fahren und ihren Heimathafen nicht in der Region haben. Diese Touristen suchen Übernachtungsplätze mit entsprechender Infrastruktur.



Abb.14: Motorboot - 4 Meter
Quelle: www.bootsverleih-lindau.de



Abb.15: Motorboot 6m
Quelle: www.freizeit-treff.de

b) Fahrgastschiffe

Das sog. Regelschiff wird mit 51m Länge angesetzt, wobei es durchaus auch kleinere Längen zwischen 21–36m Länge gibt. Gerade für die regionale Fahrgastschiffahrt sind diese Längen eher üblich. Flusskreuzfahrtschiffe, die hier jedoch selten anzutreffen sind, bewegen sich mit einer Schiffslänge bis zu 105m.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



Abb.16: Fahrgastschiff auf Binnengewässern

Dieser Bereich ist derzeit auf dem DEK in der Region Rheine nicht anzutreffen. Mit dem Ausbau des Wassertourismus in der Region ist jedoch davon auszugehen, dass auch dieser Bereich zunehmen wird.

c) Transitboote/Überführungsboote

Auf den westdeutschen Kanälen sind gelegentlich Überführungsboote in den Nordseeraum oder in die Niederlande anzutreffen. Meist handelt es sich hierbei um größere Segelboote, die mit gelegtem Mast und unter Maschine die Kanäle befahren. Die Längen dieser Boote liegen zwischen 6–18m.



Abb.17: Segelboot mit gelegtem Mast

d) Kanus

Selten sind auch Kanus auf den Kanälen anzutreffen. Da das Befahren mit Kanus innerhalb der motorisierten Schifffahrt eher unattraktiv ist, bildet diese Gruppe die Ausnahme. Die Bootsgößen spielen für einen WWRP eher eine untergeordnete Rolle, allerdings machen die bootsspezifischen Ein- und Ausstiege gesonderte Infrastrukturen erforderlich.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Abb.18: Wanderkanu

e) ggf. Traditions- und Museumsschiffe

An Beliebtheit zunehmendes Segment stellen die Traditions- und Museumsschiffe dar. Für die Region Rheine ggf. ein neues Tourismussegment, auf das jedoch in der weiteren Machbarkeitsprüfung eingegangen wird. Die Größen sind hier sehr unterschiedlich und orientieren sich an der Schifffahrtsgeschichte der Ems, ggf. auch an den Arbeitsbooten des Kanalbaus.



Abb.19: Arbeitsschlepper/ Kanalbau 1941

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



4.5. Anforderungen an einen Wasserwanderrastplatz (WWRP)

Wasserwanderrastplätze (WWRP) sind die räumlich- bauliche Infrastruktur für den Wassertourismus. Wassertourismus umfasst hierbei alle Bereiche des Bootsports und der Fahrgastschiffahrt. Im Gegensatz hierzu steht der organisierte Wassersport in örtlichen Vereinen oder Clubs. Hier wird ein Sportangebot für Freizeit und Erholung der örtlichen Bevölkerung vorgehalten, das nicht touristisch orientiert ist.

Im Gegensatz hierzu steht der Wassertourismus, als wirtschaftlich organisiertes Angebot für Touristen (Anreise < 50km und min. 1 Übernachtung).

Beides miteinander zu vermischen, was häufig gemacht wird, ist nicht nur unlogisch, sondern auch rechtlich und finanziell nicht zulässig und nicht genehmigungsfähig. Da Vereinsanlagen aus Mitteln der Sportförderung finanziert werden, steht eine tourismusgewerbliche Nutzung dem Förderzweck entgegen. Außerdem schließen sich Förderprogramme der Sport- und Tourismusförderung gegenseitig aus.

Im vorliegenden Konzept geht es ausschließlich um den Wassertourismus am DEK. Es wird aus o.g. Definition bereits deutlich, dass WWRP möglichst nicht in räumlichen Zusammenhang mit Vereinsanlagen stehen sollten. Der WWRP ist im Sinne seiner öffentlichen Förderung eine öffentliche Einrichtung, in der Sportboote max. 72 Std. liegen dürfen, um regionale touristische Angebote zu besuchen und zu übernachten. Die Anleger dürfen nicht als Dauerliegeplätze durch die örtliche Bevölkerung genutzt oder vermarktet werden. Für lediglich vorgenannte Zwecke sind auch der bauliche Aufwand und die entsprechenden Angebote vorzusehen. Es reicht also für einen WWRP aus, einen sicheren Übernachtungs- und Liegeplatz zu bieten und zusätzlich ggf. Beleuchtung und Information anzubieten. Dieses sind die Mindest-Standards. Der Verkauf von Strom und Wasser kann optional hinzukommen. Im Unterschied zu Marinaanlagen findet man hier vorwiegend Service und maritime Dienstleistungen sowie Gastronomie und eventuell Kulturangebote. Dieses alles ist für den WWRP nicht möglich, bietet sich allerdings für die Umgebung des WWRP an, um diesen touristisch auch attraktiv zu machen.

Ein WWRP benötigt zunächst Liegeplätze für Sportboote (Lüa. zwischen 4-9m), die hier max. 72 Std. liegen. Weiterhin sollte ein WWRP Ver- und Entsorgungsangebote wie Abfallsammler, Wasser- und Stromversorgung und ggf. Tankmöglichkeiten umfassen. Neben dieser Basisausstattung können optional weitere Angebote hinzukommen, die je nach Örtlichkeit verschieden sind. Ein Sanitärangebot, Kiosk, Gaststätte, ÖPNV oder weiteres könnte attraktiv sein. Auch die Verbindung mit einem Mobilstellplatz, einem Fahrgastschiffanleger o.ä. sind möglich.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



5. Überprüfung der Situation und Notwendigkeit der Öffnung des linksemsischen Kanalnetzes/ „Kanalvision“

Innerhalb dieser Machbarkeitsstudie ist auch die Frage nach der Öffnung des linksemsischen Kanalnetzes zu untersuchen.

Dieses ist aus Sicht des Unterzeichners nicht elementar für die Entwicklung eines WWRP in Rheine, da die Schaffung von Voraussetzungen aus diesem Kanalnetz derart lange benötigen, dass die Entwicklung eines WWRP in Rheine obsolet wäre. Weiterhin ist die wirtschaftliche Basis des Wassertourismus aus der örtlichen Bevölkerung zu erkennen. Somit ist die Stärkung des Bootsports in der Region Rheine viel wichtiger, als die Entwicklung einer Verbindung in die Niederlande. Es sollten vielmehr, auch kurzfristige, Angebote z. B. zum Wassern/ Slippen von Trailerbooten am DEK geschaffen werden. Diese Effekte sind für einen WWRP in Rheine direkt spürbar und existentiell wichtig.

Es sind in der Region sieben Kanäle vorhanden, die in der Zeit um 1880 zur Anbindung der Ems an die Wasserstraßen der Niederlande gebaut wurden.

5.1. Darstellung der wassertouristischen Vernetzung Norddeutschland - Niederlande

Seit Mitte der neunziger Jahre hat sich der Wassertourismus in Deutschland erheblich entwickelt. Entwicklungsschwerpunkte sind dabei Brandenburg/ Berlin sowie auch das Ruhrgebiet.

In Berlin/ Brandenburg ist die Entwicklung sehr schnell verlaufen und zeigt eine beachtliche Verbindung mit den Gewässern in NRW und den Niederlanden. Große Bedeutung kommt dabei dem MLK sowie den übrigen Kanälen, die Norddeutschland verbinden und auch Anschluss des Binnenlandes an Nord- und Ostsee geben, zu. Allein der MLK zählt jährlich ca. 35.000 Sportboote pro Jahr, die in West- Ost Richtung verkehren. (Quelle: WSV des Bundes, Zählungen an Wasserstraßenkreuz Minden, div. Jahre.)

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER

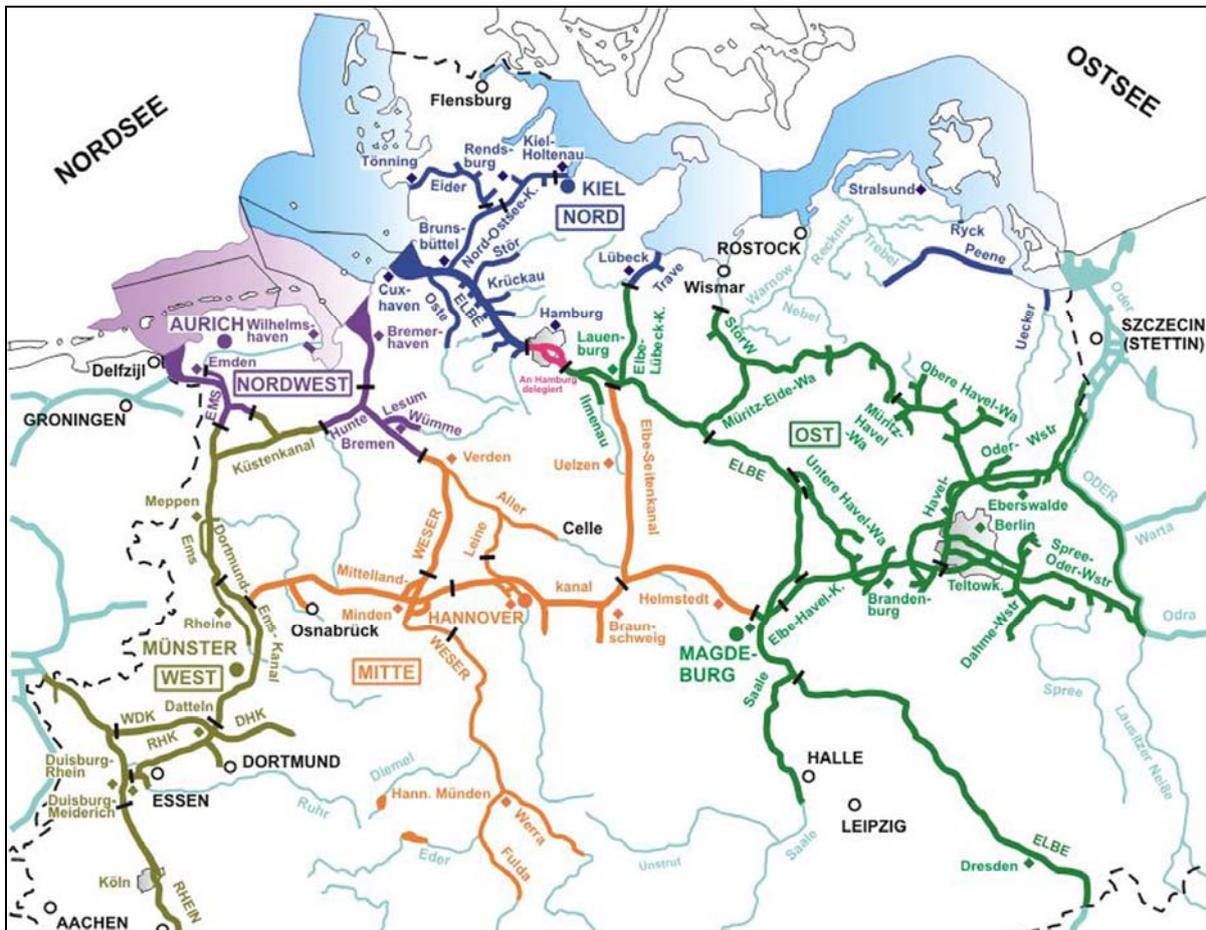
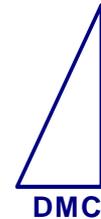


Abb.20: Karte: Übersichtskarte Nordeutsches Wasserstraßensystem, 2009¹

Der Berlin-/ Brandenburg-Raum selbst stellt wassertouristisch eine eigenständige Destination dar, was auch marketingmäßig als eigenständiges Produkt vertrieben wird. Verbindungen, über den MLK z.B., finden zwar statt, sind jedoch noch eher selten. Auch die Zahl von 35.000 Booten pro Jahr auf dem MLK darf nicht über diese Situation hinwegtäuschen, denn diese Sportboote sind eine doch äußerst geringe Anzahl gegenüber der Gesamtzahl von Sportbooten in Brandenburg. Der erhoffte wassertouristische Austausch zwischen Berlin/ Brandenburg und Westdeutschland bleibt aus, da die Transitfahrt über den MLK mit ca. einer Woche Fahrtzeit zu unattraktiv ist. Die Region Rheine muss sich daher ihre eigenen Kundenstämme aufbauen. Diese können nur aus der Region kommen (→ Tagesgäste).

¹ Quelle: http://www.wsv.de/wasserstrassen/gliederung_bundeswasserstrassen/karte/index.html

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Als nachteilig erweist sich auch die Lage Rheines an der Ems aus. Die Stadt liegt an keiner durchgängigen Wasserstrasse, sondern an einer Sackgasse (Ems). Diese Situation ist grundsätzlich nachteilig.

Der zweite Entwicklungsschwerpunkt, NRW, ist eng mit den Niederlanden verbunden. Faktisch durch die Tatsache, dass viele Bootsfahrer ihr Boot in den Niederlanden liegen haben und dort ihr Fahrtrevier finden. Eine tatsächlich praktizierte Verbindung im Wassertourismus zwischen den Niederlanden und Deutschland ist nur sehr gering festzustellen. Auch Niederländer selbst sind auf den westdeutschen Kanälen nur gering anzutreffen.

Dieses mag an den nur wenigen Verbindungen zwischen den niederländischen und deutschen Wasserstraßen liegen.

Eine weitere Tatsache, die den Wassertourismus in Norddeutschland stark beeinflusst, ist der Unterschied zwischen Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen. Nicht nur allein unterschiedliche Verordnungen gelten hier. Für die Sportschiffahrt sind beide Bereiche auch sehr unterschiedlich. Dabei ist es die Ausnahme, dass Wassertourismusboote aus dem Binnenland auch das Meer befahren, wie auch umgekehrt der Fall eher selten ist. Insofern sind z.B. Rundkurse, die sowohl durch das Binnenland wie über das Meer fahren, eher die Ausnahme. Vielmehr teilt sich der Wassertourismus in einen Binnenmarkt und in das Geschäft auf dem Meer und an der Küste.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



Abb.21: Übersichtskarte Nordwestdeutsches Wasserstraßensystem, 2005¹

Im Wassertourismus aus europäischer Sicht ist Deutschland ein Transitland. Es kann in Ost-West-Richtung durchfahren werden (z.B. MLK etc.) und verbindet damit auch die Niederlande mit Osteuropa. Diese Art Boot zu fahren ist noch relativ selten, zwar faktisch möglich, aber dennoch in der Praxis eher eine Seltenheit. Deutschland ist auch in Nord-Süd-Richtung ein wassertouristisches Transitland, wobei in Norddeutschland eher die Orientierung zu den Küsten gesucht wird. Insgesamt ist die verbindende Wirkung der norddeutschen Gewässer bei dem Wassertourismus nicht herausragend wichtig. Wassertourismus ist immer eine eher regional begrenzte Angelegenheit.

¹ Quelle: <http://www.ostfriesland.de/nc/wasser/paddel-und-pedal/karte-paddel-und-pedal-stationen.html>

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



5.2. Darstellung des linksemsischen Kanalnetzes

Die Befahrbarkeit der Kanäle ist sehr unterschiedlich. Es ist zunächst festzustellen, dass keine kompletten Rundkurse im linksemsischen Kanalnetz für Sportboote möglich sind. Dieses ist grundsätzlich ein Nachteil. Sowohl für Kanutouristen wie auch für Motorboote sind hier die Fahrmöglichkeiten kaum attraktiv. Lediglich auf einzelnen Kanalabschnitten ist eine Befahrbarkeit möglich.

Eine wassertouristische Nutzung der Kanäle müsste auf die Spezifika der Region und der Gewässer eingehen und nicht den Ausbau der Gewässer für konventionelle Boote fordern, sondern vielmehr die spezielle Situation als Alleinstellung nutzen und individuelle Nutzungsformen der vorhandenen Gewässer entwickeln. Also eigene Bootstypen, zusätzliche Nutzungsformen neben der Bootsnutzung der Gewässer, stärkere Verzahnungen von Landseite und Wasserseite und vieles mehr.

Seit Bau des DEK (1892) und dem Rückgang der Binnenschifffahrt im 20igsten Jahrhundert werden diese Kanäle seit ca. 70–80 Jahren nicht mehr befahren. Mangelnder Unterhalt, Verfall und Straßenquerungen in Form von Brücken und Dämmen verbieten heute eine durchgängige Befahrung. Letzteres stellt sich als besonders gravierendes Problem dar, da die Brückenbauwerke der Straßen meistens eine zu geringe Durchfahrtshöhe (nur um ca. 1m) bieten. Dieses ist für die Befahrung mit Sportbooten bei weiten zu gering.

Die Befahrbarkeit der linksemsischen Kanäle ist für konventionelle Sportboote nahezu unmöglich. Lediglich die Anbindung der Stadt Nordhorn über dem Ems-Vechte-Kanal ist begrenzt für konventionelle Sportboote befahrbar. Damit nimmt Nordhorn eine wassertouristische Schlüsselposition in der Region ein. Alle übrigen Kanäle erfordern Sonderlösungen, wie beschrieben, oder sind kaum befahrbar.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Linksemsische Gewässer und Befahrbarkeit mit Sportbooten:

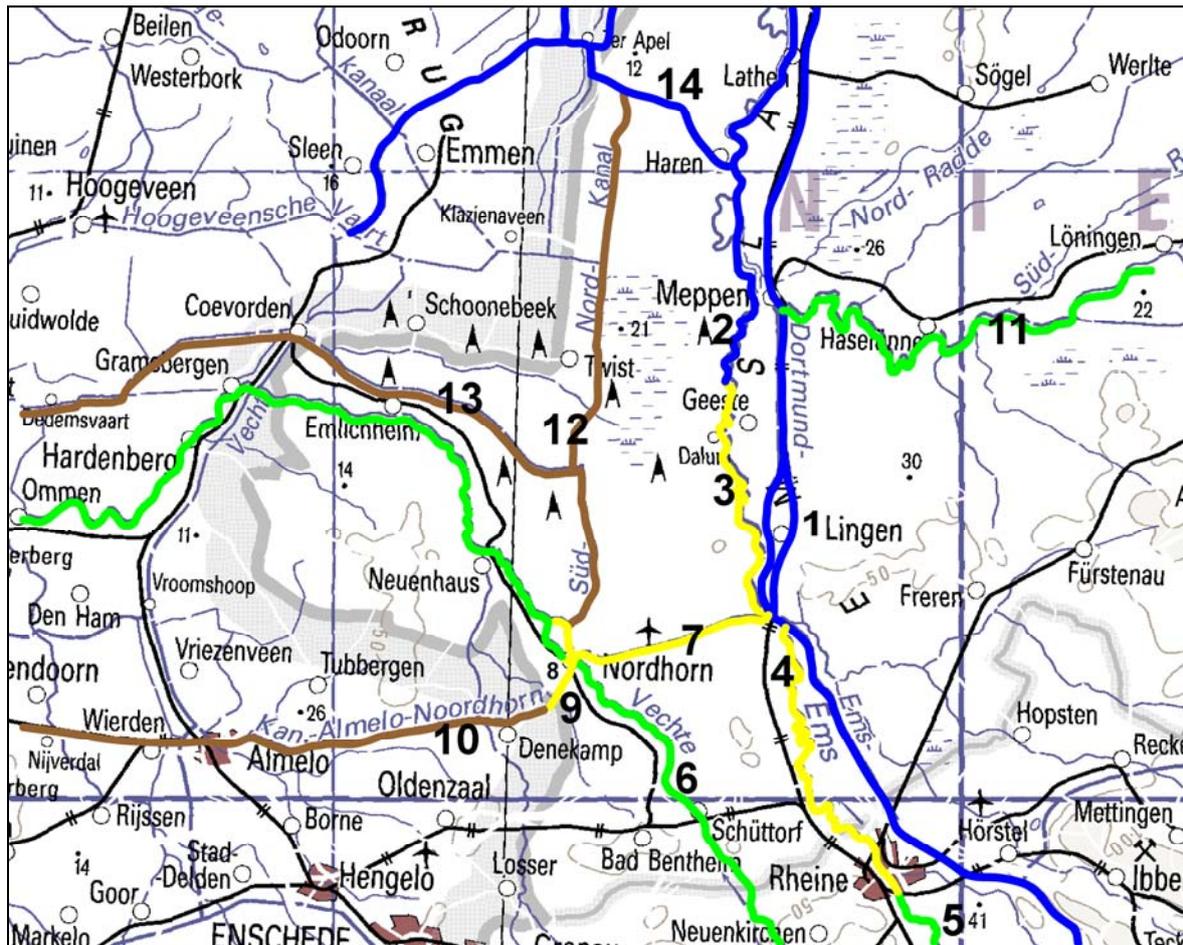


Abb.22: Karte Quelle: LGN - Top50, 2006, o.M., eigene Bearbeitung

1. Dortmund-Ems-Kanal (DEK)
2. Ems
3. Ems von Lingen-Hanekenfähr bis Geeste-Klein Hesepe
4. Ems von Rheine bis Lingen-Hanekenfähr
5. Ems von Mesum bis Rheine
6. Vechte
7. Ems-Vechte-Kanal (Schleuse Hanekenfähr bis zum Rawe-Anleger)
8. Nordhorner Verbindungskanal
9. Nordhorn-Almelo-Kanal (Deutschland)
10. Nordhorn-Almelo-Kanal (Niederlande)
11. Hase
12. Süd-Nord-Kanal
13. Coevorden-Piccardie-Kanal
14. Haren-Rütenbrock-Kanal

Kategorie der Befahrbarkeit:

	keine Einschränkung der Befahrbarkeit
	bedingte Befahrbarkeit (siehe Erläuterung)
	nicht mit Motorbooten befahrbar
	unbefahrbar

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Gewässer	Bootstypen		maximale Bootsgrößen			Tiefgang	maximale Geschwindigkeit	Befahrenszeiten	Sonstiges
	Motor-boote	Kanus	Schiffs-länge	Schiffs-breite	Schiffs-tiefe				
1. Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	X		95m	9,60m	2,5m	12 km/h	Hauptsaison: Mo-Sa 06:00-22:00 So und Feiertage: 06:00-14:00		
2. Ems	X	X	26m	5,20m	wasserstands-abhängig	6 km/h	Hauptsaison: Mo-Sa 06:00-22:00 So und Feiertage: 06:00-14:00	Altarme sind Sackgassen und Rückzugsräume für Tiere. Nicht weiter als 100m befahren. wegen der Wehre nur bedingt befahrbar	
3. Ems von Lingen-Hanekenfähr bis Geeste-Klein Hesepe	-	X	-	-	wasserstands-abhängig	-			
4. Ems von Rheine bis Lingen-Hanekenfähr	X	X	26m	5,20m	wasserstands-abhängig	6 km/h		Altarme sind Sackgassen und Rückzugsräume für Tiere. Nicht weiter als 100m befahren.	
5. Ems von Mesum bis Rheine	-	X	-	-	wasserstands-abhängig	-		Kanutouren an WE und Feiertagen zwischen 1.5 und 31.10 anmelden, Gruppen ab 11 Personen müssen von einem ökologisch geschulten Führer begleitet werden.	
6. Vechte	-	X	-	-	wasserstands-abhängig	-		Im Stadtgebiet Nordhorn sind Boote bis zu 5m Länge und 1,50m Breite zugelassen.	
7. Ems-Vechte-Kanal (Schleuse Hanekenfähr bis zum Rawe-Anleger)	X	X	12m	6,50m	ca. 1,2 m	6 km/h	01.05.-30.09. Mo- So 08:00-20:00	Ankern verboten, Überholverbot für Motorboote, Anlegen, Aus- und Einsetzen der Boote nur an ausgewiesenen Stellen	
8. Nordthorner Verbindungskanal	X	X	5m	1,5m	ca. 1,2 m			Im Stadtgebiet Nordhorn sind Boote bis zu 5m Länge und 1,50m Breite zugelassen.	
9. Nordhorn-Almelo-Kanal (Deutschland)	X	X	5m	1,5m	ca. 1,2 m	6 km/h	01.05.-30.09. Mo- So 08:00-20:00	Grenze durch einen Erdwall unterbrochen	
10. Nordhorn-Almelo-Kanal (Niederlande)	-	-	-	-	-	-	nicht befahrbar	Der niederländische Abschnitt wird nur noch zur Entwässerung benutzt	
11. Hase	-	X	-	-	wasserstands-abhängig	-			
12. Sud-Nord-Kanal	-	-	-	-	-	-	nicht befahrbar	Der Kanal wird nur noch zur Entwässerung benutzt	
13. Coevorden-Piccardie-Kanal	-	-	-	-	-	-	nicht befahrbar	Der Kanal wird nur noch zur Entwässerung benutzt	

Abb.23: Tabelle: Befahrbarkeit Nordwestdeutsche Kanäle und Flüsse

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



5.3. Wechselbeziehungen zu niederländischen Gewässern

Der Haren-Rütenbrock-Kanal stellt derzeit für den Raum Rheine und die Emsregion die einzige schiffbare Verbindung zwischen den Niederlanden und Deutschland dar. Ein sportbootgerechter Ausbau (Liegestellen, Einsatzstellen etc) befindet sich in der Planung. Andere Kanäle aus früheren Zeiten werden nicht mehr genutzt und sind hierdurch dem Verfall preisgegeben. Auch die Durchgängigkeit ist durch mangelnden Unterhalt und zum Teil Überbauung mit sehr niedrigen Brücken nicht mehr gegeben. Einige Studien haben dargestellt, wie Verbindungen wieder hergestellt werden könnten und mit welchem Kostenaufwand dieses verbunden ist. Die Vision dabei ist über eine wieder Schiffbarmachung einzelner Kanäle eine intensive Verbindung zwischen Deutschland und den Niederlanden herzustellen (vgl. ECORYS/BTE: Kanalvision Twente-Grafschaft Bentheim, Machbarkeit und ökonomische Effekte, 2004 und Büro Pau: Kanalvision Twente-Grafschaft Bentheim, 2007). Das Engagement ist dabei auf niederländischer Seite erheblich, da man von dort aus an einer Anbindung an das westdeutsche Fluss- und Kanalsystem interessiert ist. Dabei stehen der Ausbau des Haren-Rütenbrock-Kanal (ca. 21 Mio. €) und des Coevorden-Piccardie-Kanals für Sportboote an. Jedoch erfordern diese Visionen alle eine sehr lange Vorlaufzeit, so dass sie für die Beurteilung eines WWRP in Rheine als unerheblich zu bewerten sind.

Seit den 60iger Jahren existieren Überlegungen die Kanäle wieder befahrbar zu machen und einer freizeitlichen und touristischen Nutzung zu unterziehen. Die deutsch-niederländische Studie „Kanalvision Twente-Grafschaft Bentheim“, 2005, hatte zum Ziel den Aufwand und Nutzen sowie die Rahmenbedingungen dieser Öffnung und Anbindung an das deutsch-niederländische Wasserstraßennetz zu untersuchen. Das Ergebnis insgesamt ist eher ernüchternd und derzeit ist auf beiden Seiten, deutsch und niederländisch, das Weiterverfolgen der Studienergebnisse nicht vorgesehen.

Es erscheint wesentlich dabei zu berücksichtigen, dass die Studie zwei gravierenden Ansatzfehlern unterliegt und dadurch folglich auch zu irrtümlichen Aussagen gelangt. Erster Ansatzfehler ist die Annahme, dass Freizeitschifffahrt und Wassertourismus vorwiegend, und das auch in wirtschaftlicher Sicht, aus Kanusport bestehen.

Hätten die Autoren die wesentlich größere Breite des Wassertourismus erkannt und vor allem auch die indirekten Impulse aus der Verzahnung Land-Wasser erkannt, hätte auch das wirtschaftliche Ergebnis der Betrachtungen ein anderes Gewicht erhalten. In diesem Zusammenhang ist auch die Nutzung der Wasserstraßen durch Motorboote (auch mit alternativen Antrieben) viel zu gering untersucht und behandelt worden. Gerade für dieses Segment bietet die Region mit attraktiven Städten und Fahrstrecken vielfältige Angebote. Investitionen als Voraussetzungen sind jedoch erforderlich. Die Studie lässt erkennen, dass die Autoren in diesem Bereich zu wenig

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



fachliche Tiefe und Kompetenz eingebracht haben. Auch würde das wirtschaftliche Ergebnis wiederum positiver ausfallen, wenn dieses Segment mit wassertouristischer Kompetenz entwickelt würde (vgl. das Leipzig-Boot in der Leipziger Region!).

Zweiter Ansatzfehler sind die eher unrealistischen Effektabschätzungen, die vorwiegend auf Effekte aus dem Kanutourismus abgestellt wurden. Hierzu sehen die Autoren vor, die Wasserstrassen den konventionellen Bootstypen anzupassen. Der investive Aufwand ist eindeutig unrentabel. Vielmehr ist eine Balance aus Ausbau der Wasserstraßen und Anpassung der Bootstypen (Größe, Tiefgang, alternative Antriebe etc.) zu entwickeln. Hier liegen die investiven Kosten nicht allein im öffentlichen Bereich, sind deutlich geringer und die Vermarktung erfolgt durch die besondere Alleinstellung und Profilierung wesentlich einfacher und besser. Eine Überarbeitung der Studie „Kanalvision“ in diese Richtung ist angeraten.

Der Wassertourismus in der Region Rheine wird sich in den nächsten Jahren vorwiegend auf Sportboote aus der Region beschränken. Hierauf sollte auch aus wirtschaftlichen Gründen das Hauptaugenmerk gelegt werden.

Dabei steht südlich der Rhein und nördlich die Nordsee zur Anschlussreise bereit. Allerdings sind beide Reviere derart anspruchsvoll in ihrer Befahrung, dass sie kaum als potentielle Quell- und Zielgebiete für die Region Rheine betrachtet werden können.

Der finanziell erhebliche Ausbau der Kanäle in die Niederlande erscheint langfristig und finanziell unsicher, sodass auch diese Region als Quell- und Zielgebiet (vorerst) nicht eingebunden werden kann. So bleiben als alleinige Quell- und Zielgebiete für den Wassertourismus in der Region Rheine nur der DEK und MLK. Hierauf bewegen sich in der Region Rheine derzeit jährlich ca. 600 Sportboote (Zählungen des WSA Rheine an der Schleuse Altenrheine, 2008; Bergfahrt 857 Boote/ Talfahrt 438 Boote). Als weiteres Quellgebiet für einen Tagestourismus auf dem Wasser sind hier das (nördliche) Ruhrgebiet und das Münsterland zu erkennen. Dieses sowohl im Sportbootbereich, wie auch in der Fahrgastschiffahrt. Die Stadt Rheine sollte hierauf ihr Augenmerk bei der Errichtung eines WWRP am DEK richten und diese, kurzfristig erreichbare, Zielgruppe bedienen.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



5.4. Analyse der Situation und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Auch die Auswirkungen der Öffnung der Kanäle wären für einen WWRP in Altenrheine nicht gravierend. Zum einen würde sich die Zahl der in Betracht kommenden wassertouristischen Boote kaum erhöhen, da diese speziellen Bootstypen der kleinen Kanäle nicht über den DEK fahren würden. Der Wassertourismus für die Stadt Rheine läuft auf den schiffbaren Kanälen zwischen Rhein und Ems ab. Auch die Frage nach einer Zunahme von Wassertouristen ist damit negativ beantwortet. Allerdings geben die in der Studie gemachten Zahlen doch interessante Aussagen, indem ca. 8 Mio. Tagesgäste in der Region Twente unterwegs sind, aber nur ca. 2,65 Mio Tagesgäste im Landkreis Bentheim. Übernachtungszahlen sind eher rückläufig. Auch die Bootszahlen zeigen die Bedeutung der Niederlande mit ca. 600 Booten in der Region Twente und nur ca. 300 Booten auf der deutschen Seite. Diese Zahlen sprechen dafür niederländische Tagesgäste in eine innovative Bootsregion auf deutscher Seite zu holen und hier etwas anzubieten, was es auf niederländischer Seite nicht gibt und damit gerade die linksemsischen Kanäle attraktiv macht. Auch die geschätzten incoming-Zahlen würden sich damit ändern und eine Stärkung des wassertouristischen Marktes auf deutscher Seite hervorrufen. Dieser Entwicklungsprozess muss abgestimmt erfolgen und benötigt viele Jahre Zeit, auch um öffentliches und gewerbliches Kapital zu aktivieren und in Investitionen zu lenken.

Als touristische Nutzeffekte für die Region Rheine sind bei einer begrenzten Öffnung der Kanäle folgende Wirkungen zu erkennen:

1. Attraktivierung und Zunahme des Bootstourismus aus Tagesgästen aus Deutschland und Niederlande zwischen DEK/ Ems und Niederlanden über den Ems-Vechte-Kanal und die Vechte.
2. attraktive Vermarktung des gewässerspezifischen Wassertourismus mit speziellen Booten in Pendelkursen.
3. wirtschaftliche Effekte durch gewässerspezifische(n) Bootsbau, Entwicklung und Betrieb
4. Effekte aus stärkerer Verbindung Land–Wasser
5. Aktivierung weiterer Quellgebiete wie Ruhrgebiet, Rhein, MLK (und anhängende Reviere wie Weser und ggf. Berlin/Brandenburg)

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Quellen:

- WSA: Bedeutung des DEK-Nord im Westdeutschen Kanalsystem, 2007
- ECORYS/BTE: Kanalvision Twente - Grafschaft Bentheim, Machbarkeit und ökonomische Effekte, 2004
- Büro Pau: Kanalvision Twente - Grafschaft Bentheim, 2007
- www.nlwkn.niedersachsen.de
- www.wikipedia.org/wiki/Linksemsisches_kanalnetz
- Deutsche Traditions- Motorboot- Vereinigung e.V., K.G. Röhl: Eine Kanalvision - Reaktivierung alter Wasserwege „links der Ems“, Nordhorn, 2005
- Graf Ship: Grafschafter Schiffswege - und Häfen Instandsetzungsprojekt, Nordhorn, 2003
- Samtgemeinde Spelle: Tourismusknotenpunkt an der Schleuse Venhaus - Entwicklungskonzept-, Spelle 2008

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



6. Bedarfsorientiertes städtebauliches Konzept / Vorentwurf im M1:500

Der planerische Teil dieser Machbarkeitsstudie besteht aus einem Städtebaulichen Konzept des WWRP. Dieser Vorentwurf im M1:500 soll bedarfsorientiert sein, d.h. die Erfüllung der wassertouristischen Funktionen steht im Vordergrund. So zeigt der Vorentwurf die Hauptfunktionen des WWRP in Altenrheine. Die Option einer Verbindung mit einem Wohnmobilstellplatz ist ggf. später durch den AG näher zu untersuchen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sowohl land- wie auch wasserseitig die Flächen zur Entwicklung eines WWRP sehr begrenzt sind. Vor allem die stark eingeengte Wasserfläche eröffnet kaum Gestaltungsspielraum.

Die vorhandene Situation bietet städtebaulich ein recht breites Spektrum an Entwurfslösungen für die landseitige Entwicklung. Wasserseitig ist durch die doch recht eingeschränkte Breite der Wasserfläche der Entwicklungsspielraum für die Konzeption der Liegeplätze weitgehend eingeschränkt. Der Übersichtsplan (Anlage 2) im Maßstab 1:1000 zeigt die unterschiedlichen Varianten an Liegeplatzmöglichkeiten für das Fahrgastschiff. Durch den Wunsch das Fahrgastschiff in der Nähe des WWRP anlegen zu lassen, ergibt sich damit die Liegeplatzvariante -1- als beste Lösung. Variante -2- scheidet aus Platzgründen aus, da hierdurch notwendige Manövräume für Sportboote und Schiff eingeschränkt werden. Variante -3- ist ebenfalls ungünstig, da hier der Fußweg zum Schiff sehr lang ist und zusätzlich die Anfahrt zum Schiff (Rettung, Anlieferung etc.) sehr aufwendig wird. Weiterhin wird der Wunsch des Auftraggebers nach einem Wohnmobilstellplatz im nördlichen Teil des Plangebietes untersucht.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



6.1. Erläuterungen zum städtebaulichen Konzept

Wasserseitige Anlagen

Wasserliegeplätze können im WWRP in ausreichender Anzahl in Längs- und Schrägstellung hergestellt werden. Diese Anordnung ist mit ausreichend Manöverraum ausgestattet und bietet über einen uferparallelen Steg sichere und gute Zugangsmöglichkeiten zu den Booten. Der Steg und die Liegeplätze sind außerdem mit Ver- und Entsorgungssäulen und Rettungsausrüstungen ausgestattet. Zusätzlich ist der Steg beleuchtet.

Wesentlich für den WWRP ist die öffentliche Slipanlage, die den Zugang zum Wasser und zum Bootfahren ermöglichen wird. Das Angebot öffentlicher Slipanlagen in der Region Rheine ist sehr stark begrenzt und nur bedingt nutzbar, sodass die Errichtung einer funktionalen und öffentlichen Anlage sehr sinnvoll ist.

Neben der Slipanlage ist eine Wasserungsstelle für Kleinboote, Kanus und ggf. Modellboote, in Form einer Holzplattform vorgesehen. Damit ist das wasserseitige Angebot umfassend entwickelt und ausreichend ausgestattet. Diese Ausstattung entspricht einem üblichen WWRP.

In der Anlage 3 zeigt der Lageplan im Maßstab 1:500 die detaillierte Gestaltung des Wasserwanderrastplatzes. In diesem Städtebaulichen Vorentwurf sind die land- und wasserseitigen Anlagen gleichermaßen untersucht und dargestellt.

Landseitige Anlagen

Landseitig zeigt der städtebauliche Vorentwurf eine Lösung mit allen erforderlichen Angeboten eines WWRP. Die Grundrisslösung für ein wassertouristisches Servicegebäude umfasst Sanitär- und Kioskangebote. Betreffend der Fassadengestaltung dieses Gebäudes wünscht der Auftraggeber keine Vorgaben durch diese Studie, sondern vielmehr vergleichbare Beispiele, die Gestaltungen in den Materialien Holz, Stahl, Stein und Beton zeigen. Was letztlich für Rheine als sinnvoll und passend ausgewählt wird, behält sich der Auftraggeber vor.

Wesentlich für das landseitige Entwurfskonzept ist jedoch die funktionale und gestalterische Einheit mit der Wasserseite. Hier insbesondere durch die Anlage von mehreren Terrassenplattformen zwischen Gebäude und Steganlage. Durch diese Plattformen ist nicht nur eine Blickbeziehung geschaffen, die Terrassen mit den Booten verbindet, sondern auch eine faktische Anbindung der Liegeplätze mit dem Servicegebäude (Sanitär, Kiosk etc).

Um eine öffentliche Nutzung des WWRP zu erzielen, sind ausreichend Stellplätze geschaffen, sowie auch Stellplätze für Trailer, die Tagesgästen das Bootfahren mit

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



trailerbaren Booten ermöglicht. Alle Angebote sind für Wassertouristen aller Art gleichermaßen offen, sodass von Kanuten bis zu Hausboottouristen alle Arten von Wassersportlern hier rasten können. Ebenso ist die Anlage für Passagiere des Fahrgastschiffs nutzbar und bietet mit ihren Angeboten (WC, Kiosk, Info etc) auch für diese Gruppe entsprechende Angebote.

Eine Verknüpfung mit Wohnmobilnutzung an gleicher Stelle ist aus Platzgründen nicht möglich. Daher wird hier das Thema "WOMO-Stellplatz" nur nachrichtlich übernommen und auf der dafür vorgesehenen Fläche ausgewiesen. Entsprechende Planungen sind seitens des Auftraggebers voranzutreiben und sollten in Abstimmung mit dem WWRP gemeinsam erarbeitet werden.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



6.2. Gestaltungsbeispiele - Material Beton



Abb.24: Quelle: <http://www.mdm-online.de/location-guide/image/bv10/i10526.jpg>

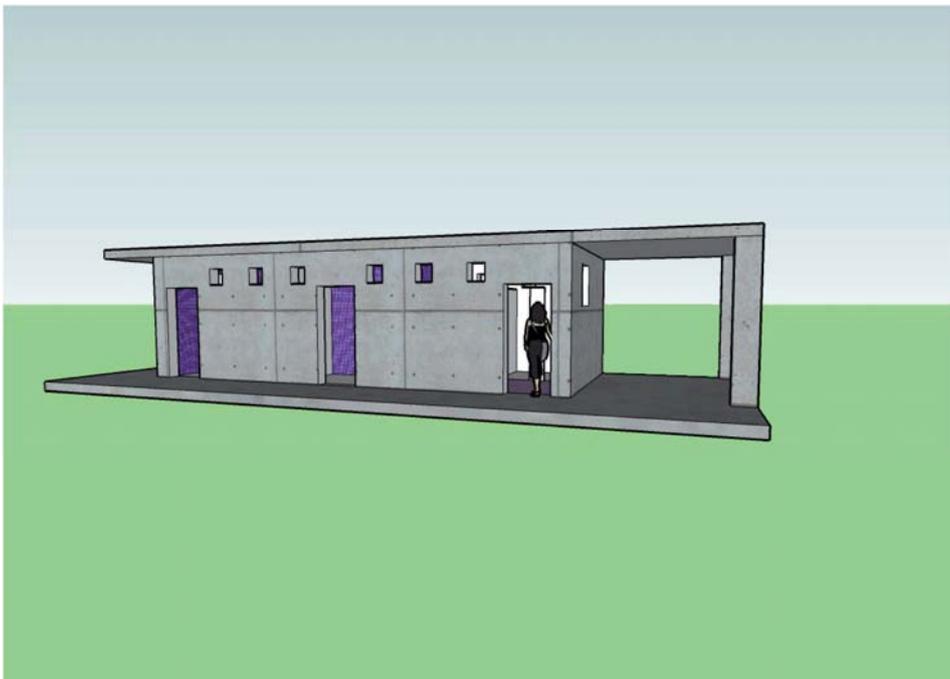


Abb.25: Sanitärgebäude, Entwurf Büro DMC, 2009

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER

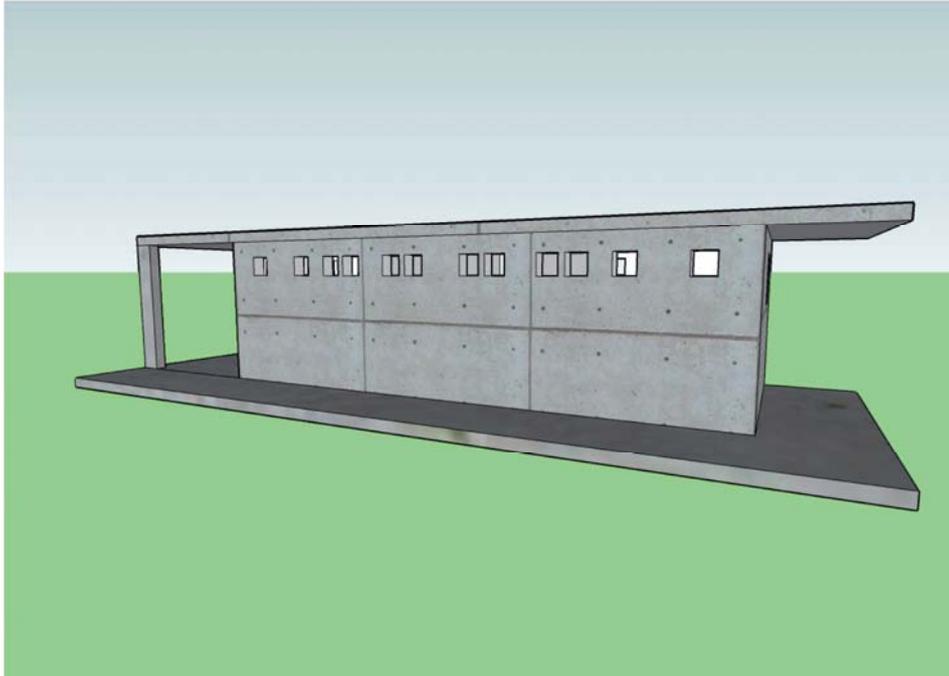


Abb.26: Kioskgebäude, Entwurf Büro DMC, 2009

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



6.3. Gestaltungsbeispiele - Material Holz



Abb.27: Quelle: http://www.um.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/18919/una_bg_anic007Medium.jpg



Abb.28: Entwurf Büro DMC, 2009

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



6.4. Gestaltungsbeispiele - Material Stahl



Abb.29: Pavillon Seitenansicht ¹



Abb.30: ²

¹ Quelle: http://www.kappeln-eschmidt.de/seiten/2006_09_28-1/pavillon-seitenansicht.jpg

² Quelle: http://www.architec24.de/viessmann/live/projekte/dokumentation/pspic/bild/98/02_Ansicht4846a6f860665.jpg

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



6.5. Gestaltungsbeispiele - Material Stein



Abb.31: ¹

¹ Quelle: <http://go.utdallas.edu/ark1/www.utdallas.edu/police/image-library/1997-2003/2000infocenter.jpg>

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



7. Erforderliche Planungs- und Genehmigungsverfahren

Um auf der vorgesehenen Fläche einen WWRP errichten zu können, ist zunächst durch den Auftraggeber die Nutzbarkeit der Fläche zu klären. In der weiteren Prüfung des Vorhabens ist zu klären, ob das Vorhaben einer wasserrechtlichen und Strom-/Schiffahrtspolizeilichen Genehmigung bedarf und ob ein Bebauungsplan, dann mit Festlegung eines Sondergebietes, erforderlich wird. Eigentümer der Fläche ist der Bund, wobei der Auftraggeber die oben genannte Frage bereits so weit geklärt hat, als dass er die Fläche für eine Dauer von mindestens 30 Jahren pachten kann. Nur unter dieser Voraussetzung erscheint es sinnvoll auch bauliche Investitionen vorzunehmen.

7.1. Genehmigung wasserseitiger Anlagen

Zu den erforderlichen Genehmigungsverfahren kann hier nur insoweit Stellung genommen werden, als dass die wasserseitigen Anlagen einer strom- und schiffspolizeilichen Genehmigung bedürfen, da sie auf der Wasserfläche einer Bundeswasserstraße errichtet werden. Diese Genehmigung ist nach den Vorgaben des BSchStrO zu beantragen und das Vorhaben erscheint aus Sicht des Unterzeichners an geplanter Stelle und im vorgesehenen Umfang als genehmigungsfähig. Hinzu kommt, dass die Nutzung von Bundeswasserflächen durch Dritte mit einer jährlichen Wasserstraßenpacht zu bezahlen ist. Die Höhe dieser Pacht richtet sich nach der Größe der gepachteten Wasserfläche und nach dem anzusetzenden Pachtzins, der derzeit bei jährlich 9,00€/ m² liegt.

Von einer weiteren Genehmigung, der wasserrechtlichen Genehmigung, geht der Unterzeichner am geplanten Standort nicht aus, da durch das Vorhaben keine weiteren Belange von Wasserhaushalt und Wasserwirtschaft berührt werden.

Es sollte darauf geachtet werden, dass eine wasserseitige Beschilderung des WWRP festgeschrieben wird und die aufzustellenden Schilder möglichst den Vorgaben der Beschilderung an Bundeswasserstraßen entsprechen. Hierzu hat die Seezeichenversuchsanstalt des Bundes, Koblenz, das Schildersystem des „Blauen Bandes in Sachsen-Anhalt“ geprüft und für die Verwendung an Bundeswasserstraßen freigegeben. Die Schilder des Systems „Gelbe Welle“ sind hingegen nicht von der SeeZVA (Seezeichenversuchsanstalt des Bundes, Koblenz) geprüft worden.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



7.2. Genehmigung landseitiger Anlagen

Zwei mögliche Varianten genehmigungsrechtlichen Vorgehens sind für die landseitige Bebauung denkbar.

Zum einen weist der F-Plan der Stadt Rheine auch die Landseite des Standortes als „Wasserfläche“ aus. Da auch hier der Bund als Eigentümer feststeht, ist zu untersuchen, ob eine Bebauung dieser Flächen im Rahmen der bundesrechtlichen strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung eingebunden werden kann.

Die zweite Variante würde die Entwicklung eines B-Plans auf der Grundlage des F-Plans bedeuten und die Festsetzung eines „Sondergebietes Freizeit und Tourismus“ für die erforderliche Fläche bedeuten. Diese B-Plan-Entwicklung würde ungleich mehr Zeit in Anspruch nehmen als erste Variante und einer Reihe von Prüfungen unterzogen werden (wasserrechtlich, naturschutzrechtlich, planungsrechtlich etc.) müssen.

Die landseitige Entwicklung des Vorhabens erfordert auch die Erschließung mit Medien. In der Standortanalyse wurde deutlich, dass alle erforderlichen Medien, wie Elektrizität, Wasser und Abwasser im Straßenraum vor dem Standort vorhanden sind. Da der Kapazitätsbedarf des WWRP grundsätzlich sehr gering und nur temporär ist, geht der Unterzeichner davon aus, dass die vorhandenen Kapazitäten auch für den WWRP ausreichend sind.

Schließlich ist die verkehrliche Erschließung über die Bergstraße gesichert und auch für Trailergespanne als ausreichend dimensioniert und belastbar anzusehen.

Die innere Erschließung des WWRP ist mit entsprechend belastbaren Fahrwegen herzustellen. Als Belagdecke wird eine wassergebundene Ausführung empfohlen, um die Oberflächenversiegelung der Fläche gering zu halten und ggf. erforderliche Oberflächenentwässerung zu reduzieren.

Die Entwässerung des Servicegebäudes ist konstruktiv unproblematisch an die vorhanden Abwasserkanalisation im Straßenraum anzuschließen.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



8. Kosten der Projektrealisierung

Die Realisierung des projektierten WWRP in Altenrheine ist ein sehr komplexes Vorhaben, das auch in investiver Hinsicht sehr vielschichtig ist.

So lassen sich die Gesamtkosten zunächst in vier Gruppen aufgliedern:

1. Flächenkosten (Land-/ Wasserflächen, Erwerbskosten, Pachtkosten, Verfahrenskosten etc)
2. Erstellungskosten Landseite (Gebäude, Wege, Freiflächen, Pflanzungen etc)
3. Erstellungskosten Wasserseite (Uferausbau, Steganlagen, Slipanlage, Ver-/ Entsorgung, Erschließungskosten etc)
4. Projektkosten (Planungskosten, Genehmigungskosten, Finanzierungskosten etc)

Erfahrungsgemäß dauert die Realisierung eines WWRP an einer Bundeswasserstraße unterschiedlich lange. Realisierungszeiten zwischen einigen Monaten bis zu mehreren Jahren haben erheblichen Einfluss auf die Gesamtkosten, insbesondere auf die 4. Kostengruppe. Insofern muss empfohlen werden, gerade im Bereich der derzeitigen Vorarbeiten, größtmögliche Planungs- und Realisierungssicherheiten zu schaffen, um dann eine zügige Erstellung abzusichern. Die vorliegende Machbarkeitsstudie soll einen Beitrag hierzu leisten.

8.1. Flächenkosten

In diese erste Kostengruppe fallen die Kosten der Flächenvorbereitung für die eigentliche Investition. Dieses betrifft die Landflächen und die Wasserflächen. Die Kosten der Fläche belaufen sich auf einen mit dem Eigentümer noch festzusetzenden Pachtzins.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



8.2. Erstellungskosten Landseite

Diese investiven Kosten für Baumaßnahmen landseitig umfassen Gebäude und Außenanlagen.

Zum gegenwärtigen Stand der Gebäudeplanung kann nur im Rahmen einer groben Kostenschätzung der erforderliche investive Aufwand abgeschätzt werden.

Folgende Maßnahmen werden erforderlich:

Pos. 1:	Freimachen des Geländes, ca. 105qm x 35,-- €	5.250,-- €
Pos. 2:	Servicegebäude, 360cbm x 250,-- €	90.000,-- €
Pos. 3:	Holzterrassen, 106qm x 85,-- €	18.020,-- €
Pos. 4:	Fahrwege, 400qm x 112,-- €	44.464,-- €
Pos. 5:	Stellplatzflächen, 310qm x 128,-- €	39.680,-- €
Pos. 6:	Spielplatz, 32qm x 65,-- €	2.080,-- €
Pos. 7:	Grünflächen, 950qm x 35,-- €	32.950,-- €
Pos. 8:	Beleuchtung, 20qm x 850,-- €	17.000,-- €

		249.424,-- €
Pos. 9:	Sicherheit +10%	24.942,40 €

		274.366,40 €
	+19% UST	52.129,62€

	gerundet: ~	326.500,-- €

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



8.3. Erstellungskosten Wasserseite

Aufgrund der hier bereits sehr exakt erkennbaren Anforderungen an die Gestaltung und Konstruktion der Wasserseite ist hier auch eine detaillierte Kostenschätzung möglich. Für die Wasserseite werden folgende Elemente investiv erforderlich:

Pos. 1:	feste Steganlage in Holzkonstruktion Breite 2,00m 85 lfdm x 285,-- €	24.225,-- €
	alternativ: Schwimmsteg in Alukonstruktion Breite 2,00m 85 lfdm x 600,-- €	(51.000,--) €
Pos. 2:	Zugangsbrücke in Holzkonstruktion mit Rollenlager + Gebäude; pauschal	3.500,-- €
Pos. 3:	Abdeckung, Verkleidung der Spundwand 85 lfdm x 235,-- €	19.975,-- €
Pos. 4:	Heckdalben Liegeplätze in Holz- oder Stahlausführung, 7 Stk. x 600,-- €	42.000,-- €
Pos. 5:	landseitiges Steggeländer in Holzkonstruktion, 85lfdm x 485,-- €	41.225,-- €
Pos. 6:	Sicherheitsausrüstung Steg, pauschal	8.500,-- €
Pos. 7:	Ver- / und Entsorgungssäulen auf Steg einschl. Beleuchtung, 5 Stk. x 1.200,-- €	6.000,-- €
Pos. 8:	Slipanlage, Rampe, 1 Stk. pauschal	8.500,-- €
Pos. 9:	Kleinstbootplattform als fester Steg in Holzkonstruktion, 5qm x 680,-- €	3.400,-- €
Pos. 10:	Schiffsliegeplatz für FGS, Stahlbrücke 1 Stk. x 38.000,-- €	38.000,-- €
Pos. 11:	Poller für FGS, einschl. Fundament etc, 2 Stk. x 18.000,-- €	36.000,-- €

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Pos. 12:	Beschilderung des WWRP einschl. Gründung/ Befestigung, pauschal	4.800,-- €
		----- 236.125,-- €
Pos. 13:	Sicherheit +10%	23.612,50 €
		----- 259.737,50 €
		+19% UST 49.350,13 €
		----- gerundet: ~ 309.100,-- €

Es wird bereits deutlich, dass die Pos. 1, Schwimmsteg, eine beachtliche Kostengröße ausmacht. Hier hat der Auftraggeber zu entscheiden, welche Lösung er vorzieht.

Wesentlich sind auch die Pos. 10 und 11, Fahrgastschiffanleger. Hier hat der Auftraggeber zu entscheiden, ob er diese Investition unmittelbar, oder ggf. erst später vornehmen will. Grundlage dieser Entscheidung sollte jedoch die Tatsache sein, dass dieser Anleger dann weit entfernt von der Stadt liegt und Fahrgäste in geeigneter Art und Weise in die Stadt gelangen müssen. Zum Zweiten jedoch auch die Tatsache, dass die Schaffung eines Anlegers, bei entsprechendem Marketing auch die Nutzung des Anlegers nach sich zieht. Vergleichbare Anleger in der Region sind eher die Ausnahme. Schließlich ist der Bereich der jährlichen Unterhaltskosten in die Entscheidung mit einzubeziehen. In Kap. 9 wird auch dieser Aspekt näher untersucht und in die Überlegungen eingebunden.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



8.4. Projektkosten

In dieser vierten Kostengruppe sind alle mit dem Projekt in Verbindung stehenden Nebenkosten, wie Planungskosten, Genehmigungskosten, Prüfkosten, Finanzierungskosten etc. zusammengestellt. Im gegenwärtigen Stadium der Kostenschätzung werden diese Nebenkosten prozentual auf die Erstellungskosten berechnet. Es sind derzeit folgende Projektkosten kalkulierbar:

Pos. 1: Planungskosten:

1.1. Planungskosten nach § 47(1) HOAI (Wasserseite):	25.325,-- € netto
1.2. Planungskosten nach § 34(1) HOAI (Gebäude):	11.480,-- € netto
1.3. Planungskosten nach § 39(1) HOAI (Freianlagen):	25.490,-- € netto
1.4. Planungskosten nach § 50(1) HOAI (Tragwerksplanung):	5.825,-- € netto

Pos. 2:

2.1. Prüfkosten nach § 65 HOAI, pauschal:	2.500,-- € netto
---	------------------

Pos. 3:

3.1. Genehmigungskosten, pauschal:	800,-- € netto
------------------------------------	----------------

71.425,-- € netto

Pos. 4:

4.1. Finanzierungskosten, pauschal 3%:	2.145,-- € netto
--	------------------

Pos. 5:

5.1. Sicherheit, + 5%:	3.680,-- € netto
------------------------	------------------

77.250,-- € netto

+19% UST 14.677,50 €

gerundet: ~ 92.000,-- €

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Es wird deutlich, dass die Gesamtkosten der Realisierung des WWRP bei 700.000,-- € für die komplette Erstellung liegen. Ein Betrag, der sicherlich zu einem gewissen Anteil aus öffentlichen Fördermitteln der touristischen Infrastrukturverbesserung gefördert werden kann. Da die Beantragung dieser Mittel in NRW derzeit an einen Wettbewerb gekoppelt ist, ist die Zusage dieser Fördermittel derzeit ungewiss.

Es wird durch die Berechnung der investiven Kosten bereits deutlich, dass die Summe von über 700.000,-- € kaum aus Haushaltsmitteln der Stadt finanziert werden kann, zumal es sich bei einem WWRP um eine freiwillige Kommunale Leistung handelt.

Auch erkennbar wird bereits an dieser Stelle, dass ein derartiges Vorhaben kaum ohne öffentliche Fördermittel möglich sein dürfte. Daher wird im Weiteren dieser Studie von einer Co-Finanzierung aus Fördermitteln ausgegangen.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



9. Investitionswirkungen und regionalökonomische Effekte des WWRP

Die Schaffung eines WWRP hat grundsätzlich positive Wirkungen auf Kommune und Region. Dabei gilt je attraktiver und citynaher die Lage ist, desto gravierender sind diese positiven Effekte. Für das Vorhaben in Altenrheine wirkt diese Abhängigkeit jedoch eher negativ, da der Standort ca. 3,7 km vom Stadtzentrum entfernt liegt. Hinzu kommt die kaum vorhandene touristische Infrastruktur und Attraktivität des Standortes.

Internationale Zählungen und Wertungen haben gezeigt, dass die direkten und indirekten Effekte eines WWRP zu beachten sind. Für innerstädtische, touristisch genutzte Liegeplätze gilt dabei, dass ein wassertouristischer Gast bis zu 10 wassersportfremde Gäste (IMC: Marina Survey, 2000-2007) anzieht, die aus anderen Gründen zum Wasser kommen. Meistens ist hier eine Gastronomie als Zugpferd zu sehen. Das genannte Verhältnis wird für Rheine kaum zutreffen, da Lage und Stadtentfernung für Einbußen sorgen. In den Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen wird daher von einem Verhältnis von ca. 1:3 ausgegangen. Dieses Verhältnis wird auch zum größten Teil aus den landseitigen Angeboten bestimmt. Hier spielt z. B. der Kiosk im Servicegebäude die Hauptrolle. Sollte der Verkauf der regionalen Produkte und das Sortiment und Service derart gut sein, dass Gäste auch nur deswegen hierher kommen, wäre das Verhältnis höher und könnte gegen 1:5 gehen.

Die regionalökonomischen Effekte eines WWRP liegen eindeutig im indirekten Bereich. Doch zunächst zu den direkten Effekten, die in folgenden Bereichen auftreten können.

Direkte Effekte:

- Touristischer Umsatz in der Gastronomie
- Umsätze im maritimen Bereich (Tanken, Reparatur etc.)
- Umsätze bei Freizeitdienstleistungen

Diese Effekte werden für Rheine aufgrund des sehr begrenzten Wassertourismus und des begrenzten WWRP nur gering ausfallen.

Wesentlich wichtiger sind jedoch die indirekten Effekte. Haass weist in seiner Arbeit „Stadt am Wasser - Neue Chancen für Kommunen und Tourismus“, Frankfurt 2007, S. 23ff detailliert darauf hin, wie diese indirekten Effekte wirken. Es sind Effekte in folgenden Bereichen zu nennen:

Indirekte Effekte:

- Beherbergung/ Gastronomie
- Transport/ Taxi
- Umsätze im kulturellen Bereich/ Events
- Umsätze im Einzelhandel
- Umsätze im Unterhaltungsbereich

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



Allgemein werden derartige Effekte auch als „weiche“ Standortfaktoren bezeichnet, die jedoch inzwischen im Kommunalmarketing und in der kommunalen Wirtschaftsförderung einen mindestens gleich hohen Stellenwert wie die „harten“ Standortfaktoren besitzen.

Auch die Wirtschaftseffekte der indirekten Art werden für den WWRP in Altenrheine nur begrenzte Wirkungen zeigen, da diese in erster Linie in innerstädtischen WWRP in urbanen Wasserfronten auftreten.

Es ist bekannt, dass das wassertouristische Ambiente einer Wasserfront Interesse und Personen anzieht. Dieses ist stark wetter- und angebotsabhängig. In Altenrheine kommen noch die Probleme des Standortes hinzu.

Letztlich spielt das geschickte und aktive Marketing des Betreibers für Akzeptanz und Erfolg der Anlage eine entscheidende Rolle. So sollte es für Altenrheine ein erklärtes Ziel sein, bei schönem Wetter ein Feierabend- bzw. Wochenendziel für die Rheiner Bevölkerung zu werden. Dieses hängt in entscheidendem Maß von Angebot und Qualität des Kiosks etc. ab. Der Unterzeichner empfiehlt hierzu, dem allgemeinen Trend folgend, den Kiosk mit Terrassen im Stil einer Strandbar anzulegen und hierzu das Ambiente der unmittelbar daneben liegenden Boote als Kulisse für diesen Platz zu nutzen. Ein Nachteil dieses Ortes ist die Geräuschkulisse von bis zu 60db/A, auch in den Nachtstunden, der Autobahn. Dieses bedeutet aber auch, dass der Kiosk etc. durchaus seinen Betrieb bis in die Nachtstunden, in dieser schönen Lage am Wasser, aufrecht halten kann.

Es wird auch deutlich, dass dem Kioskbetrieb etc an diesem Standort die zentrale Schlüsselrolle zukommt. Neben dem reinen Kioskgeschäft, Verkauf von regionalen Produkten, etc. kommt dem Service eine zentrale Rolle zu. Inwieweit dann auch betriebliche Verknüpfungen mit dem WWRP nahe liegend sind, ist im Einzelfall zu prüfen, bzw. hängt vom Engagement und Interesse des Kioskpächters ab. Näheres zu diesem betrieblichen Aspekt ist in Kapitel 10 und 11 dargestellt.

Das Segment Wassertourismus und ein WWRP hätten für die Stadt Rheine tourismuswirtschaftlich durchaus einige interessante Nutzeffekte. Diese liegen vorrangig im ideellen Bereich, weniger in einem deutlich spürbaren finanziellen Gewinn. Zum einen spielt die hohe Wetterabhängigkeit des Wassertourismus eine entscheidende Rolle, wobei mit zunehmender Anzahl auch klimatisierte Sportboote ganzjährig auf den Gewässern anzutreffen sind. Weiterhin kommt in vorliegendem Fall die doch erhebliche Entfernung zur Stadt zum Tragen, die die touristische Attraktivität einschränkt. Die Nutzeffekte, die sich einstellen werden, können in direkte und indirekte Effekte unterteilt werden.

Direkte Effekte werden hier eher minimal ausfallen und betreffen Umsätze aus Gebühren, Kioskbetrieb etc. vor Ort selbst.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Indirekte Effekte beginnen mit Besuchern und Zuschauern am WWRP. Hier werden auf ein Boot bis zu 9 Besucher gerechnet, die ggf. weitere Umsätze (Kiosk o.ä.) auslösen können. Wassertouristen, die in die Stadt fahren, treten dort als Konsumenten auf und lösen ebenfalls Umsätze aus. Der Unterhalt des WWRP erfordert Pflege- und Bauleistungen, die durch regionale Unternehmen erbracht werden können. Als umsatzstärkstes Element erscheint eine gut ausgebaute Fahrgastschiffahrt an diesem Standort. Sofern hierbei ein angemessenes Marketing für den Ein- und Ausstieg entsprechend hoher Gästezahlen sorgt, kann die Fahrgastschiffahrt hier ein wirtschaftlich durchaus interessantes Segment werden.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



10. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Recherche alternativer Bewirtschaftungsformen

10.1. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Die Investition in einen WWRP ist grundsätzlich aus Gründen der Wirtschaftlichkeit schwer darstellbar. Es ist zunächst davon auszugehen, dass Wassertourismus in Mitteleuropa nur ein Saisongeschäft ist. Für die Berechnung wirtschaftlicher Größen wird dabei eine Saisondauer von maximal 6 Monaten (April – September) zugrunde gelegt. Diese Größe ist eine Durchschnittsgröße, die von Jahr zu Jahr erheblich schwanken kann. Ein schlechter Sommer kann durchaus auch eine Saisondauer von nur max. 3 Monaten bedeuten. Insofern sind 6 Monate bereits ein oberer Mittelwert. Zusätzlich spielt eine Reihe von Randfaktoren im Ergebnis der Wirtschaftlichkeit eine entscheidende Rolle. Konkurrenzangebote, Events oder ein attraktives Freizeitumfeld der Stadt ziehen zusätzlich potenzielle Gäste und Besucher ab.

Ein weiterer Faktor sind dem Aufwand gegenüberstehende Unterhaltskosten des WWRP, die vergleichsweise hoch sind. Diese erklären sich aufgrund der wasserbaulichen Anlagen, die einen relativ hohen Unterhalts – und Sicherheitsaufwand erfordern.

Im Folgenden ist in klassischer Form die Wirtschaftlichkeit des WWRP in Altenrheine durch die Berechnung der Jahresroherträge dargestellt.

Wirtschaftlichkeitsberechnung WWRP Altenrheine

1. Investitionskosten:

- Landseite:	326.000,-- € brutto
- Wasserseite:	309.100,-- € brutto
- Projektkosten:	92.000,-- € brutto

	727.100,-- € brutto

2. Umsätze aus:

2.1. Kiosk:

bon/ Kopf	8,00 €
-20% (Wareneinsatz)	1,60 €

Netto/ Netto- Umsätze	6,40 €

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Kunden/ Std:	8	
Kunden/ Tag (8h):	64	
Kunden/ Saison (180 T):	11.520	
Kunden/ Jahr (360 T):	23.040	
Ø 15.000 Kunden/p.a. x 6,40 €		96.000,-- €
2.2 Sanitäreanlage (WC, Duschen etc)		
bon/ Kopf	1,00 €	
Kunden/ Std:	2	
Kunden/ Tag (8h):	16	
Kunden/ Saison (180 T):	2.880	
Kunden/ Jahr (360 T):	23.040	
Ø 3.000 Kunden/p.a. x 1,00 €		3.000,-- €
2.3 Ver-/ Entsorgung Boote		
bon/ Boot	2,00 €	
Boot/ Tag:	3	
Boot/ Saison (180 T):	540	
Ø 500 Kunden/p.a. x 2,00 €		1.000,-- €

		100.000,-- €
3) Kosten p.a.		
- Wasserpacht: 3.665qm x 9,-- €		32.985,-- €
- AfA (10 Jahre) Gebäude / Anlagen - 50% Förderung		33.580,-- €
- Personalkosten: 6 x 1.500,-- €		9.000,-- €
- Büro- / Verwaltungskosten, pauschal		2.500,-- €
- Instandhaltungskosten, pauschal		3.000,-- €
- Energie, Wasser etc, pauschal		3.000,-- €
- Versicherung, Steuern etc, pauschal		2.500,-- €
- Sonstiges		1.000,-- €

		87.565,-- €
4) Betriebsergebnis/ Jahresrohertrag:		
Umsatz:		100.000,-- €
Kosten:		87.565,-- €

Gewinn vor Steuern		12.435,-- € p.a.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Die Wirtschaftlichkeitsberechnung des WWRP zeigt zunächst eine Vergleichsweise hohe Investitionssumme von über 700.000 €. Dabei ähneln sich die Investsumme der Land- und der Wasserseite, sodass hier nicht eine eindeutige Zuordnung höherer Kosten möglich ist. Auch im Hinblick auf eventuelle Einsparungen zeigt diese Verteilung, dass es nicht Eindeutig um Einsparungen auf der Land- oder auf der Wasserseite geht. Die Investitionssumme insgesamt ist mit ca. 72.000 €/ Liegeplatz vergleichsweise sehr hoch (bei einfacheren WWRP liegt dieser Wert zwischen 15.000 - 20.000 €).

Die Berechnung des Jahresumsatzes ist für eine derartige Anlage zunächst recht positiv. Ca. 100.000 € Jahresumsatz für einen Saisonbetrieb außerhalb der Stadt ist eine durchaus akzeptable Größe. Mit der vorgesehenen Infrastruktur ist auch kaum mehr eine Steigerung dieser Zahl möglich.

Bei der Darstellung der Kosten p.a. fallen die Wasserstraßenpacht und die AfA der Bauwerke negativ auf. Beide Positionen bereits mehr als 65.000 €, sodass hier schon deutlich wird, dass ein wirtschaftlicher Betrieb des WWRP kaum möglich ist. Ein Jahresrohertrag von nur ca. 12.000 € erlaubt keinen gewerblichen Betrieb. Es ist davon auszugehen, dass der Betrieb immer ein Defizit bildet, das ggf. zur steuerlichen Kompensation von Gemeinden herangezogen werden kann. Darum kommt als Betreiber nur eine städtische Gesellschaft in Betracht, die in der Lage ist, Gewinnausfälle etc. zu kompensieren.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



10.2. Alternative Bewirtschaftungsformen

Das errechnete Betriebsergebnis des WWRP in Altenrheine kann einen privatwirtschaftlichen Betrieb kaum rechtfertigen. Es sollten daher alternative Bewirtschaftungsformen recherchiert werden, die einen Betrieb, auch unter Zugrundelegen der errechneten Ergebnisse, rechtfertigen können.

Dabei werden zunächst folgende Betriebsformen (Varianten) für einen WWRP als möglich erkennbar:

1. öffentlicher Betrieb durch Kommune
2. öffentlicher Betrieb durch kommunalen Betrieb (Stadtwerke für Rheine GmbH o.ä.)
3. privatwirtschaftlicher Betrieb als Vollerwerb
4. Saisonbetrieb als Nebenerwerb
5. Betrieb durch einen Verein
6. Betrieb durch eine Stiftung

Variante 1: Eine durchaus häufig anzutreffende Variante, die jedoch finanziell immer defizitär arbeitet. Für die Kommune ist eher der Imagefaktor, einen WWRP zu besitzen, interessant. Finanziell ist der Verlust meistens eher gering.

Variante 2: Eher selten praktiziert, aber finanziell interessant. Da ein defizitärer Betrieb in die positive Bilanz dieses kommunalen Betriebs eingebunden werden kann (steuerermindernd!).

Variante 3: Die wahrscheinlich unattraktivste Form, da Defizite sich existenziell auswirken. Keine Kompensationsmöglichkeiten mit anderen Geschäftsbereichen.

Variante 4: Diese Variante birgt durchaus interessante Vorteile, wird jedoch eher selten praktiziert. Eventuell zur Kompensation von Einkommenssteuern geeignet. Als Startmodell sehr geeignet mit allen Chancen auf Erweiterung zur Vollexistenz.

Variante 5: Der Vereinsbetrieb ist ein grundsätzlich schwieriges Modell. Kommt eine öffentliche Förderung des WWRP aus touristischer Förderung hinzu, kann der Verein nicht Fördernehmer sein, da er bereits kommunale Förderung aus der Sportstättenförderung erhalten hat. Hinzu kommt das Verbot der (tourismus-) wirtschaftlichen Betätigung des Vereins (vgl. Vereinsrecht). Schließlich tun sich Vereine als touristische Leistungsträger sehr schwer, da sie personell kaum in der Lage sind werktags den gewünschten Service aufrecht zu erhalten!

Variante 6: Der Betrieb in Form einer Stiftung hat rein steuerliche Anreize. Real treten hier jedoch personelle und organisatorische Probleme hinzu. Die Stiftung wird

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



es kaum leisten können personalintensiven Service aufrechtzuerhalten und finanzieren zu können.

Für den WWRP in Altenrheine kommen als sinnvolle Betriebsformen vorrangig die Varianten 2 und 4, ggf. 5 in Betracht.

Variante 2 verfolgt mehr einen öffentlichen Betrieb, hat Vorzüge in der Verwendung öffentlicher Fördermittel und in der steuerlichen Handhabung. Variante 4 bietet eher eine privatwirtschaftliche Richtung, wobei das geschäftliche Hauptaugenmerk auf den Betrieb des Kiosks liegen wird. Variante 5, Vereinsführung, stellt das Gemeinnützige des Vereins in den Vordergrund, wobei ein tourismuswirtschaftlicher Betrieb von Serviceleistungen dann nur über einen so genannten „Geschäftsbesorgungsvertrag“ zwischen Kommune als Investor und Verein als Betreiber durchzuführen ist.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



11. Vorschläge zur Bewirtschaftungsform des WWRP

Die in Kap. 10.2 dargestellten Bewirtschaftungsformen lassen für den WWRP in Altenrheine drei gänzlich unterschiedliche Modelle erkennen.

- Betrieb durch die Stadtwerke oder anderen städtischen Betrieb
- Betrieb gewerblich geführt
- Betrieb durch einen Verein

Im vorliegenden Kapitel dieser Machbarkeitsstudie sollen diese drei identifizierten Betriebsmodelle beleuchtet und diskutiert werden. Der Auftraggeber soll durch diese Diskussion angeregt und informiert werden, welche Vor- und Nachteile diese drei Varianten beinhalten und aus den Vorschlägen erkennen können, welche Betriebsform für Altenrheine die beste Variante ist. Bei diesen Überlegungen spielen sicherlich auch die lokal individuellen Faktoren der Stadt eine Rolle.

11.1. Betrieb durch die Stadtwerke o. ä. (städt. Betrieb)

Dieses Modell hat zum einen den Vorteil, dass Investition und Betrieb des WWRP in den Händen der Stadt liegen. Verantwortung und Organisation des Betriebs erfolgen nach den Vorgaben der Kommune. Das heißt, es besteht faktisch eine Einflussnahmemöglichkeit auf den Betrieb des WWRP durch die Stadt. Dieses kann Vor- und Nachteile haben, die der Auftraggeber für sich selber abwägen sollte. Zusätzlich eröffnet dieses Modell aber auch wirtschaftlich für die Kommune Möglichkeiten. Die Investition kann öffentlich gefördert werden, wobei die Fördersätze für öffentliche Investitionen generell höher liegen als bei gewerblichen Investitionen. Insofern kann für die Investition und Errichtung des WWRP die Stadt auftreten. Für den späteren Betrieb kann ein städtischer Betrieb, etwa die Stadtwerke tätig werden. Da diese kommunalen Unternehmen gleich einem gewerblichen Unternehmen arbeiten, können hier Gewinne und Verluste gegeneinander verrechnet werden. Ein öffentlicher WWRP ist in den meisten Fällen ein defizitäres Unternehmen, sodass eher Verluste zu verbuchen sind. Unter Umständen sind diese aus steuerlichen Gründen, in einer städtischen Gesellschaft, die Gewinne erwirtschaftet, effektiv einzubringen. Als faktischer Vorteil wäre die Existenz eines WWRP zu sehen, dessen Betrieb hierdurch, auch langfristig, abgesichert ist.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



11.2. Gewerblich geführter Betrieb

Dieses zweite Modell ist für das Vorhaben in Altenrheine eher schwieriger zu handhaben. Möglich wäre die Investition und Errichtung des WWRP als öffentliches Vorhaben durchzuführen und den Betrieb komplett wasser- und landseitig an einen gewerblichen Betreiber zu verpachten. Als halbwegs attraktiver Geschäftsbereich der konzipierten Anlage ist lediglich der Kiosk zu erkennen. Dieser müsste wiederum so attraktiv und lukrativ sein, dass er den Betrieb der übrigen Angebote des WWRP (Liegeplätze und Sanitärgebäude) mitträgt. Hier liegt der Problempunkt, da eine derart große Wirtschaftlichkeit des Kiosks allein nicht erkennbar ist. Das heißt, die Stadt würde sich nach der Investition äußerst schwer tun einen interessierten Pächter zu finden, der in dieses unternehmerische Wagnis bereit ist einzusteigen. Eine Verringerung dieses Risikos könnte der Betrieb in Form eines Nebenerwerbs sein, Reduzierung der betrieblichen Investkosten etc. All diese Überlegungen ändern jedoch nichts an dem strukturellen Problem der mangelnden Wirtschaftlichkeit eines WWRP. Ausschlaggebend für den defizitären Betrieb ist die Förderbedingung in NRW, dass an öffentlich geförderten WWRP's keine Liegegelder erhoben werden dürfen, wobei die kalkulierten Bootszahlen p.a. hier auch keine nennenswerten Umsätze ermöglichen könnten.

Das unternehmerische Wagnis kann allerdings auch andererseits derart positiv ausfallen, dass die Kioskgastronomie im Sommerhalbjahr ein Ausflugsmagnet in der Region wird, der im Stil einer Strandbar zu einem Feierabend- und Wochenendziel wird. Hierdurch wäre eine hohe Wirtschaftlichkeit gegeben und die kostenintensiven und defizitären Geschäftsbereiche (Liegeplätze, Sanitäreanlagen etc.) könnten mitfinanziert werden. Da Rheine jedoch etwas Vergleichbares bereits an der Ems in Elte besitzt, ist der Erfolg eines vergleichbaren und zweiten Angebotes, zudem außerhalb der Stadt, kaum erkennbar. Insofern ist dem Auftraggeber von diesem Modell abzuraten.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



11.3. Betrieb durch einen Verein

Dieses dritte Modell ist eine recht neue Form der Bewirtschaftung eines WWRP. Der Betrieb ist hierdurch zwar abgesichert, aber qualitativ doch recht problematisch in der praktischen Durchführung. Für Investition und Errichtung der Anlage steht die Kommune, die hierfür auch die öffentliche Förderung in Anspruch nehmen kann. Nach Errichtung wird ein so genannter „Geschäftsbesorgungsvertrag“ mit einem ortsansässigen Verein geschlossen, der den kompletten Betrieb und Unterhalt der Anlage in seine Hände übernimmt. Dieser Vertrag verändert nicht das Vereinsziel und seine Gemeinnützigkeit, sondern gestattet dem Verein eine Rücklagenbildung aus Umsätzen des touristischen Betriebes. Diese Rücklagen sind ausschließlich zur Erreichung der Vereinsziele zu verwenden. Für viele Vereine kann diese „Finanzspritze“ existenziell rettend sein und so eine willkommene Lösung der Finanzprobleme bedeuten. Die Probleme treten allerdings im täglichen Betrieb bei der Durchführung dieses Vertrages auf. Der von den Gästen des WWRP erwartete Service wird kaum durchgängig durch einen Verein aufrecht zu halten sein. Die Sicherung und Qualität diese Services ist an die tägliche und ehrenamtliche Arbeit von Vereinsmitgliedern gebunden. Tagtäglich muss mindestens eine Person des Vereins im WWRP von morgens bis abends (ca. 9.00 – 19,00h) anwesend sein. Mitglieder des Vereins werden so zu wassertouristischem Servicepersonal. Es bleibt zu bezweifeln, dass ein Verein in der Lage ist diese Leistung ehrenamtlich und in der erforderlichen Qualität zu erbringen. Hinzu kommt belastend, dass die wassertouristischen Anlagen (Stege, Liegeplätze, Slipanlagen etc.) nur den Förderzwecken zur Verfügung stehen dürfen, d.h. nicht durch den Verein selbst genutzt werden darf. Damit ist dieses Modell, zumindest für die meisten Vereine, höchst unattraktiv geworden. Inwieweit sich aus der derzeitigen Vereinsstruktur in Rheine dennoch ein interessierter Verein finden lässt, der einen derartigen Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Stadt schließen will, hat der AG vor Ort zu prüfen.

Zusammenfassend können nur die Modelle 12.1. und 12.3. der Stadt Rheine empfohlen werden. Modell 11.2., Betrieb als Gewerbe, scheidet aufgrund des hohen Fördermittelbedarfs und der sehr schlechten Wirtschaftlichkeit (vgl. Umsatz p.a.) aus.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D – 30459 HANNOVER



12. Fazit und weiteres Vorgehen

Der Unterzeichner kommt in vorliegender Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis, dass ein WWRP in Altenrheine planerisch und technisch machbar ist. Jedoch stehen dieser positiven Aussage die erheblichen und gravierenden wirtschaftlichen Probleme und das Fehlen eines wassertouristischen Marktes in der Region gegenüber.

Diese Aussage stützt sich zum einen auf den Untersuchungen des Standortes und der planerisch-konstruktiven Machbarkeit. Hier konnte festgestellt werden, dass der Standort grundsätzlich für einen WWRP geeignet ist. Allerdings kommt hier die Lärmproblematik der A30 hinzu, die ein solches Vorhaben deutlich erschwert.

Technisch-konstruktiv ist die Machbarkeit der Errichtung eines WWRP durchaus gegeben. Wasserseitig sind die Voraussetzungen günstig, indem eine Spundwand vorhanden ist und auch ausreichend wassertiefe in diesem Bereich existiert. Der Bau von Liegeplätzen und einer Slipanlage dürfte somit technisch kein Problem sein.

Dem gegenüber steht jedoch das wirtschaftliche Problem des Betriebes des WWRP. Der AG würde sich bei weiterer Verfolgung entgegen allen gängigen Standards und Empfehlungen stellen, indem er einen WWRP außerhalb der Stadt errichten würde. Wassertourismus ist derzeit Städtetourismus auf dem Wasser und es werden Infrastrukturen vorzugsweise innerhalb von Städten aufgesucht. Hier hätte ein WWRP in Altenrheine erhebliche Nachteile am Markt und würde unter dieser mangelnden Attraktivität wirtschaftlich leiden.

Als zusätzlicher Nachteil ist das Fehlen weiterer maritimer Infrastruktur in der Region zu sehen. Außer den vorhandenen Vereinsanlagen ist in der Region kaum wassertouristische Infrastruktur zu finden. So ist es praktisch unmöglich ohne Vereinsbindung ein Boot in den DEK zu slippen, da keine oder nicht benutzbare öffentliche Slipanlagen existieren. Alle diese Probleme führen dazu, dass ein WWRP in Altenrheine derzeit und voraussichtlich auch in den nächsten Jahren kaum ausreichend aufgesucht würde. Der Nutzen und die Wirtschaftlichkeit einer derartigen Investition von ca. 700.000 € ist daher in Frage zu stellen.

Der Unterzeichner geht in seiner Schlusserklärung jedoch soweit, dass er der Stadt die Entwicklung eines WWRP in Altenrheine empfiehlt. Allerdings vor dem Hintergrund der Problemaspekte

- Lärmbelästigung
- Kostenhöhe/ Investition
- mangelnde regionale Strukturen
- Unattraktivität des Standortes

nur zu einer "kleinen" Lösung rät. Hierbei sind folgende Punkte als Zwangspunkte zugrunde zu legen:

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



- Akzeptieren der Lärmbelästigung
- Investitionslimit bei ca. 150.000 €
- offensive Werbung und Vermarktung des Angebotes
- Begrenzung des Angebotes auf nur Liegemöglichkeiten (Schwimmsteg)

Betrieben werden sollte diese einfache Anlage durch die Stadt oder Stadtwerke, wobei der Unterhalt einer solchen Anlage überschaubar bleibt.

Dieser Weg wäre ein wirtschaftlich vertretbares Vorgehen bei gleichzeitigem Maximum an Nutzen und Erfolg. Diestadt besäße einen WWRP am Dortmund-Ems-Kanal, hätte jedoch die Investition auf ein vertretbares Minimum reduziert.

Hannover, Januar 2010

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Schlusswort

Das Vorhaben der Entwicklung eines WWRP in Altenrheine unterliegt vielfältigen und komplizierten Rahmenbedingungen. Die unterschiedlichen erschwerenden Faktoren (Grundstücksfrage, Wirtschaftlichkeit und Betrieb, regionale Vernetzung etc.) lassen sich kaum kurzfristig auflösen.

Insofern ist dem Auftraggeber eine stufenweise Entwicklung anzuraten, die parallel mit der wassertouristischen Entwicklung der Region verläuft. Hierdurch ist insgesamt eine höhere wirtschaftliche und betriebliche Absicherung erreichbar. Allein die Klärung der Grundstücksfrage mit dem Bund und erforderliche Genehmigungsverfahren benötigen voraussichtlich derart lange, dass dem Auftraggeber eine kontinuierliche und beständige Bearbeitung dieses Vorhabens bevorsteht. Ein zügiger Beginn des Vorhabens ist daher dem Auftraggeber anzuraten.

DEUTSCHE MARINA CONSULT

FON: +49 (0)511 / 23 44 000 · FAX: +49 (0)511 / 23 44 001 · MOBIL: +49 (0)172 / 51 93 807
E-MAIL: zentrale@d-marina-consult.de www.d-marina-consult.de

DEUTSCHE MARINA CONSULT AM WEISSDORN 13 D - 30459 HANNOVER



Literatur und Quellenverzeichnis

- Blaues Band in Sachsen-Anhalt, Magdeburg, 2000
- FWW: Befragung von Wassersportlern zum Ausgabeverhalten, Bernburg 1999
- Haass: Handbuch Wassertourismus, Manuskript, 2005
- Haass: Handlungsrahmen zur Standortplanung von Wassersportanlagen, Münster 1996, S. 74
- Haass: Stadt am Wasser, Frankfurt/M., 2007
- IMC: Marina Survey, 2000-2007
- IMC: Marina-Survey, 2005
- Standortfindung Wasserwanderrastplatz, Stadt Rheine, Stadtplanung, 2008
- WSV des Bundes, Zählungen an Wasserstraßenkreuz Minden, div. Jahre