Deutscher Motoryachtverband e.V.
Kompetenzcenter
Raumordnung - Umwelt – Infrastruktur

Wasserrahmenrichtlinie:

Argumente des Wassersports für die aktuelle Diskussion

Der ständig wiederkehrenden ideologisch motivierten unzutreffenden und unsachlichen Kritik der Umweltverbände am motorisierten Wassersport, wie sie gerade auch in der aktuellen Diskussion im Zuge der Umsetzung der WRRL zu erwarten ist, kann nur mit Hinweis auf die Tatsachen begegnet werden. Daher:

Motorboote und Umwelt: Fakten vs. Ideologie
Tatsachen belegen, dass Beschränkungen des motorisierten Wassersports auf den schiffbaren Gewässern nicht aus Gründen des Gewässerschutzes zu rechtfertigen sind. Ein Überblick über Boote, Betrieb und deren Wirkungen auf die Umwelt ist für die zu erwartenden Gespräche, aber auch für die Diskussion mit Umweltverbänden und ggf. mit Umweltbehörden hilfreich.

A) Motorboote
Zu unterscheiden ist zwischen folgenden Formen:

1. Kleine und mittlere Boote mit Außenbordmotoren (Benzin), darunter nur zeitweilig motorisierte Schlauchboote und Ruderkähne,

2. kleine und mittlere Boote mit Innenbordmotoren (überwiegend Benzin); diese ermöglichen z.T. höhere Geschwindigkeiten,

3. mittlere (7 - 9 m), größere (9 - 12 m) und große Boote (> 12 m) mit Innenbordmaschinen Diesel, ausgelegt für Halbgleit- oder Verdrängerfahrt; dies sind Boote für mittlere bzw. geringe Geschwindigkeit.

4. Bei Außenbordern ist zwischen 2-Takt- und 4-Taktmotoren zu unterscheiden. Erstere überwiegen noch (Anteil z.Z. ca. 67 %), letztere sind im Kommen.

5. Die Technik der 2-Taktmotoren ist seit etwa 1971 ständig fortgeschritten:

   - 1971: Neues Schmieröl-Umlaufsystem (unverbrauchtes Öl wird in den Motor zurückgeführt), Mischungsverhältnis nur noch 50:1;

   - 1973: Elektronische (kontaktlose) Zündanlagen führen zu Optimierung des Verbrennungsprozesses und Verringerung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs;

   - 1977: Weitere Verringerung des Schmierölanteils auf Mischungsverhältnis 100:1 durch neue Technik der Kolben, Kolbenringe und Kühlwasserführung;

   - 1980: Einführung der Getrenntschmiersysteme, Mischungsverhältnis jetzt 200:1.

   - Einführung der Benzineinspritzung mit Mikroprozessorsteuerung verbessert die Emissionswerte abermals und setzt den Kraftstoffverbrauch weiter herab.

6. Auch Segelboote sind ab einer gewissen Größe (oberhalb der Jollenklasse) in der Regel mit Verbrennungsmotoren ausgestattet. Ein unter Maschine fahrender Segler gilt, auch wenn Segel gesetzt sind, nach dem Wasserstraßenverkehrsrecht als Motorboot.

B) Reviere

1. Bundeswasserstraßen: Insbesondere Donau, Elbe, Rhein, Mosel, Weser und die Schifffahrtskanäle; sie sind für den Verkehr mit maschinengetriebenen Fahrzeugen unbeschränkt zugelassen (Führerschein- bzw. Patentpflicht; Wasserstraßenverkehrsrecht Donau-, Mosel- und RheinschiffPolV bzw. BinnSchiffStrO);

2. Möglichkeit der Einschränkung des Verkehrs (mit Wasserfahrzeugen, nicht nur Motorboote) durch RechtsVO des Bundesverkehrsministers (Befahrensregelungen), „soweit“ dies aus Gründen des Naturschutzes „erforderlich“ ist.

3. Landesgewässer: Für Boote mit Maschinenantrieb nur, wenn das Gewässer durch Rechtsverordnung des zuständigen Ministeriums im Einvernehmen mit dem Umweltministerium für schiffbar erklärt ist, auf nicht schiffbaren Landesgewässern nur mit widerruflicher Genehmigung der Wasserbehörde bei Vorrang für elektrisch angetriebene Boote (vgl. z.B. § 37 Landeswassergesetz NW).

C) Umweltrelevanz des Motorbootsports

1. Wasser: Bisher bekannt gewordene wissenschaftliche Untersuchungen zeigen keinen Einfluss des Motorbootbetriebs auf die Beschaffenheit des Gewässers, insbesondere keine Belastung mit Treibstoff- oder Schmieröl, so insbesondere:

- Environmental Engineering Inc., Florida 1969, „Effect of power boat fuel exhaust on Florida lakes“: Vergleichsuntersuchung an zwei limnologisch vergleichbaren Seen, deren einer als Motorteststrecke eines US-amerikanischen Motorenherstellers diente, während der andere als Naturschutzgebiet für jede Nutzung gesperrt war).

- NAFU-Ingenieurbüro, Schöneiche (Gutachten zu Wassersport auf dem Tollensesee i.A. Stadt Neubrandenburg 1997): Schadstoffeintrag durch Motorboote „nicht im kritischen Bereich“ gem. Badewasser-RL, ähnlich

- Rheinisch-Westfälischer TÜV i.A. Umweltbundesamt „Schadstoff- und Lärmemissionen von Motorbooten“, Juli 2005.

2. Sedimente: Keine Belastung des Bodensee-Grundes durch Emissionen des Schiffs- und Bootsverkehrs - dies ergab eine Untersuchung der RWTH Aachen (1994) in einem Vergleich der Sedimente des Bodensees und des (für Schiffe und Boote gesperrten) Mindelsees bei Radolfzell.

3. Tiere: Von ruhig und möglichst gleichmäßig fahrenden Wasserfahrzeugen gehen keine Störeffekte aus; Boote selbst werden nicht als Alarmursache wahrgenommen. Bei Beachtung der Fluchtdistanz der Tiere ist ein fahrendes Boot auch dann unbedenklich, wenn im Boot Menschen sichtbar werden. Das Fluchtverhalten, je nach Tierart verschieden, wird maßgeblich durch Bejagung beeinflusst; mit Wegfall des Bejagungsdrucks normalisiert sich das Verhalten der Tierart. Insbesondere bei stets wiederkehrenden Phänomenen, deren Ungefährlichkeit erwiesen ist, stellt sich eine je nach Art verschiedene weitgehende Gewöhnung ein („Lerneffekt“) und damit abnehmende Fluchtbereitschaft. Dies gilt vor allem, wenn stets ausreichender Abstand zu Nist- und Ruheplätzen eingehalten wird (So: Prof. Dr. Josef Reichholf, Zoologische Staatssammlung München, in einem Referat vor den DMYV-Landesumweltbeauftragten am 22.03.1997 in Duisburg).

4. Geräusche: Schallemissionen können bei Außenbordmotoren im hohen Drehzahlbereich störend auftreten; bei Rücknahme der Fahrt tritt das Motorengeräusch hinter dem Geräusch des das Wasser durchfahrenden Schiffskörpers zurück. Innenbordmotoren (Benzin und Diesel) entwickeln nach außen erheblich geringere Schallemissionen.

5. Pflanzen: Die Frage einer Beeinträchtigung von Wasserpflanzen, die etwa durch Wellenschlag infolge hoher Geschwindigkeit eintreten könnte, ist angesichts der dargestellten Revierverhältnisse (Bundeswasserstraßen, großenteils mit Geschwindigkeitsbegrenzung) und insbesondere angesichts des durch Augenschein wahrnehmbaren Pflanzenbewuchses der Gewässerrandstreifen (z.T. reichen Röhrichtbestände bis an die Fahrwassermitte) ohne praktische Bedeutung. Im übrigen kann durch entsprechende Befahrensregelungen,

insbesondere die Geschwindigkeit und den vom Ufer einzuhaltenden Mindestabstand betreffend, eine etwa real zu besorgende Beeinträchtigung der Flora ausgeschlossen werden.

Indes scheidet die kritische Annäherung an oberflächennahe Wasserpflanzen für Motorbootfahrer einmal schon wegen der dort vorherrschenden geringen Tauchtiefe aus, insbesondere aber entspricht die Rücksichtnahme auf diese Zonen mit den dort lebenden Tieren und Pflanzen seit jeher dem wassersportlichen Selbstverständnis der Skipper („10 goldene Regeln“).

Abschließend ist daran zu erinnern, dass die Schraubenbewegung und die Wellenbildung fahrender Motorboote durch Verwirbelung von Luft mit dem Wasser anerkanntermaßen eine Anreicherung des Wassers mit Sauerstoff bewirken und damit die Wasserbeschaffenheit günstig beeinflussen (vgl. hierzu Kempf et al.).

D) Folgerungen

Große Sorgfalt ist nicht nur bei „Motorbooten“, sondern bei allen Wasserfahrzeugen, die mit Verbrennungsmaschinen als Haupt- oder Hilfsantrieb ausgestattet sind oder die sonst wassergefährdende Flüssigkeiten an Bord führen, im Umgang mit diesen Stoffen erforderlich, um zu verhindern, dass diese Stoffe ins Gewässer gelangen. Bislang hat jedenfalls der Sportbootverkehr nicht zu einer Belastung oder auch nur Gefährdung von Gewässern und Sedimenten geführt, so daß aus dieser Sicht Eingriffe in die Ausübung dieser Sportart naturschutzrechtlich nicht zu begründen wären.

Das gleiche gilt für die Bewertung direkter menschlicher Einflussnahmen auf die Umwelt: Eine sorgsame Beseitigung von Abfällen u.dgl. entsprechend den für alle geltenden gesetzlichen Bestimmungen ist bei allen Wasserfahrzeugen unerlässlich.

Zeitliche (Jahreszeit), räumliche (Abstände) und/oder qualitative Befahrensbeschränkungen (Geschwindigkeit) sind aus Gründen des Naturschutzes gerechtfertigt, soweit es erforderlich ist, um die sonst gegebene Gefahr einer Beeinträchtigung eines schutzwürdigen Bestandes zu verhüten (vgl. §§ 20, 34 Abs. 1 LandschaftsG NW). Hier bieten Motorboote grundsätzlich keinen Anlaß zu besonderen Regelungen gegenüber anderen Wasserfahrzeugen. Ein allgemeines Befahrensverbot wird hiernach die seltene Ausnahme bilden (Verbot einer Übermaßregelung) und wird dann aber nicht auf eine Bootsart beschränkt bleiben können.

Remagen, im März 2007 gez. Heers