

Wassersport und Wassertourismus

Auf Kollisionskurs mit der Natur

Von Manfred Krauß

Die Prospekte der Tourismusanbieter rühmen gern das unberührte Gewässeridyll, das Erholung garantiert. Doch die Natur leidet unter dem Massenbetrieb auf Seen und Flüssen: Der Lärm der Motorboote vertreibt die Seeadler, der Wellenschlag der Boote lässt Ufer erodieren, die Schiffsschrauben töten sogar Fischotter.

— Sich an und auf Gewässern zu erholen ist in Deutschland im vergangenen Jahrzehnt immer mehr in Mode gekommen und mittlerweile ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. 2011 betrug der Umsatz der Branche knapp 1,8 Milliarden Euro. Allein im Kanutourismus werden jährlich etwa 845.000 Euro umgesetzt, um nur einige Zahlen zu nennen. Einen Boom erleben derzeit die motorgetriebenen Freizeitschiffe, deren Spektrum von kleinen Kajütbooten bis zu mehrere Hunderttausend Euro teuren Hochsee-Motorjachten reicht. Diese sind für Binnengewässer völlig übermotorisiert, sie können Geschwindigkeiten von 50 Kilometern pro Stunde und mehr erreichen und dabei einen erheblichen Wellenschlag und entsprechenden Lärm verursachen. Hinzu kommt eine steigende Zahl von Sonderfahrzeugen, beispielsweise Charter-Hausboote, Waterbikes, Waterjets, Grillboote und motorisierte Flöße. Neuerdings finden sich auf Flüssen und Seen auch schwimmende Plattformen mit eigenem Antrieb, auf die man sein Wohnmobil stellen kann, und schwimmende Wochenendhäuser, sogenannte „Floating Homes“.

Nun gibt es auf dieser Welt fast nichts ohne Nebenwirkungen. Auch die vielgepriesene naturnahe Erholung auf und an den Binnengewässern hat erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft, sobald daraus ein Massenbetrieb wird. Dabei verursachen muskelgetriebene Wasserfahrzeuge wie Ruderboote, Kanus und kleinere Segelboote, deren Anwendung die körperliche Fitness fördert, vergleichsweise geringe Störungen. Allerdings kommt es aufgrund des großen Andrangs auch hier gebietsweise zu einer erheblichen Übernutzung der Natur mit entsprechenden Folgen.

Am Wasser wird es ungemütlich

Ein enormes Störungspotenzial für die Natur weisen mit Verbrennungsmotoren angetriebene Wasserfahrzeuge auf. Außerdem verdrängen sie andere Sport- und Freizeitaktivitäten. So entstehen beim Betrieb erhebliche Lärmbelastungen und Abgase. Zusätzlich gelangen Treibstoff, Öl und Verbrennungsrückstände ins Wasser. Aus den Schutzanstrichen des Schiffsbodens, die das Ansiedeln von Muscheln und Algen verhindern sollen, werden organische Zinnverbindungen freigesetzt, die vor allem die Gewässerfauna schädigen und möglicherweise ins Trinkwasser gelangen.

Nicht zu vergessen ist auch der enorme Energieverbrauch dieser Schiffe. Hier sind 20 bis 30 Liter und mehr pro 100 Kilometer keine Seltenheit – aus Umwelt- und umweltpolitischer Sicht eine Torheit ersten Ranges! Abhängig von der Fahrgeschwindigkeit und Rumpfform erzeugt das Fahren einen erheblichen Sog und Wellenschlag, die die Ufer erodieren und Röhrichte, also Flachwasser- und Uferrandbereiche mit ihren Pflanzen, Unterwasserpflanzen, Zooplankton und Fischbrut, schädigen. Durch die Schiffsschrauben werden nicht nur Fische, sondern auch Säugetiere wie Biber und Fischotter getötet.

Nicht exakt zu quantifizieren sind die Störeffekte auf die Fauna, die das Anker in Ufernähe und in stillen Buchten hervorruft. Dort feiert man in der Idylle mit lauter Musik, der Generator läuft zur Stromversorgung. Dadurch werden beispielsweise im Röhricht brütende Vogelarten derart gestört, dass sie ihre Brut aufgeben. Ein weiteres Problem ist, dass die Fahrer(innen) die meist großzügig dimensionierten Geschwindigkeitslimits häufig nicht einhalten. Bei der Kontrolle zeigt sich im übrigen ein Vollzugsdefizit – es gibt zu wenig Wasserschutzpolizist(inn)en!

Der Betrieb von motorisierten Wasserfahrzeugen erfordert außerdem eine flächenintensive Infrastruktur wie Anlegestege, Tankstellen, Entsorgungseinrichtungen und Werften, was zu weiteren Eingriffen in häufig schützenswerte Uferbereiche führt. Am Bodensee beansprucht eine Steganlage durchschnittlich 35 bis 75 Quadratmeter an Wasserfläche. Der Bedarf an Landfläche beträgt je Liegeplatz zusätzlich 50 bis 100 Quadratmeter. Last but not least: Da die meisten der Freizeitboote heute aus Glasfaserkunststoff bestehen, gibt es am Ende der Lebensdauer dieser Boote ein heute noch nicht zufriedenstellend gelöstes Entsorgungsproblem.

Der Tourismus zerstört, was er sucht

Die Gewässer sind jedoch nicht nur Verkehrswege und Ankerplätze für Freizeitboote, sondern auch Naturräume von hoher Wertigkeit für den Natur- und Artenschutz. Eine Vielzahl seltener, gefährdeter und deshalb geschützter Arten sind auf diese Gewässer und ihre Ufer als Lebensraum angewiesen. Zahlreiche Naturschutz- und FFH-Gebiete liegen an Flüssen und Seen. Insbesondere die Gewässer Berlins, Brandenburgs und Mecklenburgs weisen noch einen Artenreichtum auf, der im übrigen Bundesgebiet längst nicht mehr vorhanden ist. Daraus erwächst für die zuständigen Landes- und Bundesbehörden die Verpflichtung, diesen natürlichen Reichtum auch zu erhalten. Unterstützt durch ein entsprechendes Tourismusmarketing schrauben sich die Nutzungsansprüche an die Gewässer jedoch immer höher. Dass es auch anders geht, beweist ausgerechnet Bayern. Auf den bayrischen Voralpenseen ist der Motorbootbestand streng kontingentiert und reglementiert. Zugelassen sind nur umweltfreundliche Elektroantriebe und Segelboote.

Schließlich schädigt der motorisierte Freizeitbootsbetrieb nicht nur die Natur, sondern belästigt mit seinem Lärm und den Abgasen andere Erholungssuchende auf dem Wasser und gefährdet diese mit seinem Wellenschlag. Hier gibt es eine massive Interessenkollision zwischen den die stille Erholung bevorzugenden Bürger(inne)n und den motorisierten Freizeitschiffskapitänen.

Im Augenblick scheint von den politisch Verantwortlichen niemand wissen zu wollen, wie viel touristische Belastung man den empfindlichen Gewässern und Naturlandschaften, vor allem im Osten Deutschlands, tatsächlich zumuten kann, ohne dass sich der Zustand verschlechtert und die Zahl seltener und gefährdeter

„ **Momentan scheint von den politisch Verantwortlichen niemand wissen zu wollen, wie viel touristische Belastung man den empfindlichen Gewässern und Naturlandschaften tatsächlich zumuten kann.** “

Arten zurückgeht. So wird weiter in die Infrastruktur investiert und neue Gewässer werden durch aufwendige Baumaßnahmen wie neue Schleusen für den Bootstourismus insbesondere mit Charter-Hausbooten erschlossen und intensiv vermarktet. Offensichtlich erscheint der Tourismus aus Sicht der Landespolitiker(innen) für diese in der Regel strukturschwachen Regionen als einziger Rettungsanker. Gleichzeitig sehen sie nicht, dass eine übermäßige Nutzung das Kapital zerstört, mit dem sie eigentlich Geld in die Region bringen wollen. Dabei geht es um nicht weniger als die Frage, wie viele Motorboote pro Hektar Gewässerfläche Arten wie beispielsweise der Fischotter oder der Seeadler noch vertragen. Genau mit diesen Arten und der „Unberührtheit“ der Landschaft wird ja in den Wassersport-Tourismusprospekten geworben. So scheint auch hier eines der Grundprinzipien des Massentourismus zu greifen: Er zerstört das, was er sucht, nämlich die letzten noch intakten Naturlandschaften!

Freizeitkapitäne ausbremsen

Umweltverbände sind der Meinung, dass das Verkehrsministerium als Eigentümer der Bundeswasserstraßen und die Länder bei den Landeswasserstraßen nicht nur eine Verantwortung gegenüber dem Schiffsverkehr haben, sondern dass auch Schutz und Erhaltung der Naturressourcen zu ihren vordringlichen Aufgaben gehören müssen. Bevor die touristische Infrastruktur weiter ausgebaut wird, sollten die zuständigen Behörden erst einmal ihre Hausaufgaben machen, beispielsweise die durch die Wasserrahmenrichtlinie gebotene Verbesserung des ökologischen Zustands oder die Herstellung der biologischen Durchgängigkeit vorantreiben. Auch hat die Bundeswasserstraßenverwaltung in der Vergangenheit kaum wirksame Auflagen

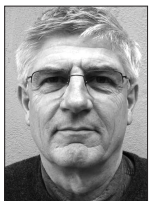
hinsichtlich der beschriebenen Umweltauswirkungen der Freizeitschiffahrt gemacht. Im Vergleich dazu erscheint der Straßenverkehr viel stärker reglementiert. Unter dem Deckmantel der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt hat man auf Auflagen verzichtet, die beispielsweise den Wellenschlag oder den Schadstoffeintrag ins Gewässer hätten minimieren können.

Unumgänglich sind folgende Maßnahmen:

- ⊖ Zum Schutz von Fauna und Flora vor Wellenschlag, aber auch von Schwimmern und Kanufahrerinnen ist für motorisierte Freizeitboote die maximal zulässige Geschwindigkeit grundsätzlich auf acht Kilometer pro Stunde zu beschränken und eine Wellenschlag vermeidende Fahrweise vorzuschreiben. Dies ist durch geeignete Maßnahmen zu kontrollieren.
- ⊖ Erosionsgefährdete Ufer sind durch Wellenbrecher, beispielsweise aus Holzpfählen, vor Wellenschlag zu schützen. Hierfür sind entsprechende Finanzmittel bereitzustellen.
- ⊖ Verbindlich zu benutzende Fahrrinnen auf Seen und seenartigen Gewässern sind mit Bojen zu versehen und ausgedehnte motorbootfreie Zonen zum Schutz von Fauna und Flora und die stille Erholung bevorzugenden Menschen auszuweisen.
- ⊖ Der Gebrauch von lärm- und wellenschlagintensiven Waterbikes oder Jetskis, die Ausübung von Wasserski und die Benutzung von Floating Homes ist nur noch auf künstlichen Gewässern wie städtischen Kanälen oder Hafenbecken zu gestatten.
- ⊖ Sportbootbesitzer sollen für ihre Infrastruktur sowie für die Schäden, die sie an Natur und Landschaft anrichten, einen finanziellen Beitrag in Form einer Vignette oder Sportbootsteuer leisten. Eine geeignete Staffelung soll zusätzlich eine Lenkungs-funktion im Hinblick auf die Förderung weniger umweltschädlicher Wasserfahrzeuge ausüben. Größere und stärker motorisierte Schiffe müssen dabei aufgrund ihrer stärkeren Umweltbelastung entsprechend höher belastet werden. Die Umwelt entlasten auch Wellenschlag vermeidende Rumpfformen und solargespeiste geräuscharme Elektroantriebe oder die Umrüstung von Benzinmotoren auf Gasantrieb.

Unbedingt notwendig ist es vor allem, überhaupt ein Problembewusstsein für die Auswirkungen der Freizeitschiffahrt zu schaffen. So hängt der gute ökologische Zustand eines Gewässers, wie ihn die Wasserrahmenrichtlinie verlangt, eben nicht nur von der Wassergüte und -menge sowie der Gewässermorphologie ab, sondern

auch von der Nutzungsintensität und den daraus resultierenden Störungen. Bei weiter steigendem Nutzungsdruck wird letztendlich ein Moratorium hinsichtlich der Zulassung und des Betriebs weiterer Freizeitschiffe notwendig werden. Denn: Die Naturlandschaften der Gewässer sind nicht unbegrenzt belastbar. ———



Wann fühlen Sie sich wie ein Fisch im Wasser?

Wenn ich im Sommer in einem brandenburgischen See ohne Angler und Motorbootsfahrer schwimme, einem See mit klarem Wasser, grünen Schilfhalmen, den Rufen des Drosselrohrsängers und über mir jagenden Libellen!

Zum Autor

Manfred Krauß, geb. 1947, studierte Biologie

und Geografie. Er ist freiberuflich tätig im Röhricht- und Gewässerschutz sowie im Biber-schutz. Als Naturschutzplaner erstellt er faunistische Gutachten und kartiert Biotope. Seit über 20 Jahren engagiert er sich ehrenamtlich beim BUND und ist Mitglied des Bundesarbeitskreises Wasser.

Kontakt

Manfred Krauß

Fon ++49/(0)30/322 22 91

E-Mail Krauss-manfred@t-online.de
