PROJECT M
PROJECT M GmbH

Akzeptanzuntersuchung Wassertourismus für die Gewässer in Treptow-Köpenick

Empfehlungen zur Konfliktminimierung der Gewässersituation

Bericht

Im Auftrag vom Tourismusverein Treptow-Köpenick

dein Treptow-Köpenick

Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Cornelius Obier

Wissenschaftliche Leitung:
Prof. Dr. Heinz -Dieter Quack

Büro Hamburg
Steinhöft 9
20459 Hamburg
Tel. 040.4 19 23 96 0
Fax 040.4 19 23 96 29
hamburg@projectm.de

Büro München
August-Everding-Straße 25
81671 München
Tel. 089.614 66 08 0
Fax 089.614 66 08 5
muenchen@projectm.de

Kontakt:
Matthias Wedepohl
Berlin/Brandenburg
Matthias.Wedepohl@projectm.de

- www.projectm.de

Inhalt

1. Handlungsbedarf 3

2. Zentrale Ergebnisse/Erkenntnisse 7

3. Empfehlungen für eine Konfliktminimierung 9

Vorbemerkung: Die Empfehlungen haben Vorschlagscharakter für den notwendigen öffentlichen und politischen Diskussion- und Entscheidungsprozess.

Dieses Projekt wurde gefördert durch:

BERLIN
Senatsverwaltung
für Wirtschaft, Energie
und Betriebe

Treptow-Köpenick Wirtschafts-Förderung

1. Handlungsbedarf

Deutlich Zunahme der Gewässerfrequentierung durch eine Vielzahl an wassersportlichen Nutzungen und Booten/Fahrzeugen

Spree und Dahme mit ihren Seen im Bezirk Treptow-Köpenick sind seit vielen Jahrzehnten ein bei Anwohnern und Berliner Bürgern beliebtes Wassersportrevier zum Segeln, Rudern, Paddeln, Motorbootfahren sowie Schwimmen und Baden. Gut sechzig Wassersportvereine sind Ausdruck dieser Wassersporttradition. In den letzten zwanzig Jahren haben sich die Gewässer auch zunehmend wassertouristisch etabliert, in erster Linie tagestouristisch, im kleineren Umfang aber auch als Urlaubsrevier. Etwa 60 Wassersportanbieter betreiben zwischen Schmöckwitz und Elsenbrücke/Rummelsburger Bucht die Vermietung von Sportbooten, in ihrer großen Mehrheit motorisierte Boote. Hinzu kommen einige gewerbliche Wassersportschulen für Segeln, Surfen und Stand-Up-Paddeln. Das Wassersportgewerbe hat sich damit zu einem nicht zu unterschätzenden touristischen Wirtschaftsfaktor für den Bezirk entwickelt. Zusätzlich zu der grundsätzlichen hohen Gewässerattraktivität waren dafür im Wesentlichen zwei Gründe ausschlaggebend:

- Der seit vielen Jahren bundesweit anhaltende Trend zum Wassersport, der durch die Corona Pandemie noch einen weiteren Schub erhalten hat
- Die Einführung der Führerscheinfreiheit für Sportboote bis 15 PS im Jahr 2012

Infolgedessen hat die Anzahl der Wassersportler respektive auch die der Sportboote auf Spree und Dahme in den letzten deutlich zugenommen und damit auch der Nutzungsdruck auf die Gewässer. Wie hoch die Anzahl der Boote auf den Gewässern ist, lässt sich leider nicht genauer bestimmen. Anders als bei Pkw´s gibt es in Deutschland keine zentrale Erfassung motorisierter Sportboote, sondern ein Sportfahrzeug kann je nach Gusto beim WSA, Wassersportverband oder auch ADAC angemeldet werden kann. Das WSA ist in erster Linie Verkehrsbehörde und keine Zulassungsstelle. Hinzu kommt, dass viele Boote, die beim WSA in Berlin angemeldet sind, ihren Liegeplatz auf ganz anderen Gewässern haben, wie auch umgekehrt viele Boote mit Anmeldung in Sachsen in Berlin und Brandenburg. Beim zuständigen WSA Spree-Havel wurden von 2019 bis 2021 für Berlin 7.169 Kleinfahrzeugkennzeichen vergeben (Quelle WSA), wovon ein Großteil den Liegeplatz im Großraum Berlin haben dürfte. Auch wenn in diesem Zeitraum Boote abgemeldet wurden und ein Teil woanders liegt, zeigt diese Zahl, dass in den letzten Jahren die Anzahl der Sportboote auf den Berliner Gewässern weiter zugenommen hat. Zusätzlich zu den anmeldepflichtigen motorisierten Booten sind auf den Gewässern unzählige kleinere, nicht anmeldepflichtige Boote wie z.B. Schlauchboote mit Motoren unter 3 PS und muskelbetriebene Boote unterwegs. Der preisgünstige Erwerb solcher Boote seit einigen Jahren auch abseits von traditionellen Wassersportvertriebsstrukturen bei Supermarktketten, hat dazu beigetragen, dass die Anzahl solcher Boote ebenfalls beträchtlich zugenommen hat. Das gilt auch für das Stand-Up-Paddling (kurz SUP), das auf Spree und Dahme mittlerweile omnipräsent ist. Durch den niedrigschwelligen Einstieg (einfach zu erlernen, leicht zu

transportieren) hat sich das SUP in den letzten zehn Jahren sehr dynamisch entwickelt. Ein Ende dieses Trends ist nicht absehbar.

Das SUP ist auch ein Beispiel für den sich immer stärker ausdifferenzierenden Wassersportmarkt. Immer häufiger zu sehen sind auch die sog. E-Foils, elektrisch angetrieben Boards und das Wingsurfen (Windsurfen auf Board ohne Mast). Und auch bei den motorisierten Booten ist ein Trend zu einer immer heterogeneren Bootstypenstruktur festzustellen. Sichtbares Beispiel sind hier die Floßboote (auch Hausboote und Bungalowboote genannt), deren Anzahl in den letzten zehn Jahre nicht nur rasant zugenommen hat, sondern auch deren Modellvielfalt, angefangen vom einfachen Holzfloß bis hin zu schwimmenden Designobjekten. Allen Flößen gemein ist der Antrieb über einem Außenborder und eine Rumpfform basierend auf zwei Schwimmpontons. Die Floßboote sind auf Spree und Dahme mittlerweile überall präsent, in ihrer großen Mehrheit als Mietboote für ein tendenziell eher jüngeres Klientel mit Spaßorientierung (sog. Partyflöße). Das Partyerlebnis auf dem Wasser wird von vielen Vermietern offensiv beworben. Zahlreiche Vermieter bieten als Zusatzleistung besonders leistungsstarke Musikanlagen. Auf den Brandenburger Gewässern sind Floßtouristen zwar ebenfalls tendenziell jünger als traditionellen Bootstouristen, im Vordergrund steht bei diesen aber eindeutig das Naturerlebnis, wie die brandenburgweite Bootstouristenbefragung durch PROJECT M in 2017 erbracht hat. Der rasante Anstieg von Fl0ßbooten in der Vermietung begründet sich vor allem durch die Einführung der Führerscheinfreiheit für Boote mit einer Motorisierung bis 15 PS. Diese hat dazu geführt, dass ein Großteil der Flöße für die breite Masse der Menschen ohne Sportbootführerschein und ohne Bootserfahrung zugänglich wurde. Das gilt ebenso für privat genutzte Sportboote mit einer Motorisierung unter 15 PS. Hinzu kommt, dass die technischen Anforderungen für die Anmeldung von Flößen in der gewerblichen Vermietung sehr gering sind. Voraussetzung ist lediglich der Nachweis zertifizierter Schwimmpontons und eines Fahrtauglichkeitsgutachten durch einen privaten Gutachter. Anders als für den Straßenverkehr mit TÜV oder Dekra gibt es für Sportboote keine unabhängige Prüfinstitution. Der Nachweis einer Fachqualifikation ist für einen Bootsvermieter nicht erforderlich, ebenso wenig eine behördliche Konzession.

Weitere Boote bzw. Wassersportfahrzeuge v.a. auf dem Müggelsee, Dahme und Langer See sind hoch motorisierte Speedboote und die sog. Jetskis. Auch wenn deren Anteil am gesamten Bootsaufkommen gering sein dürfte, werden beide Fahrzeugtypen durch ihre hohen Lärmemissionen auf den Gewässern sehr stark als störend wahrgenommen. Im gesamten Gewässersystem von T-K präsent sind Fahrgastschiffe entweder im Linienverkehr oder im Charterbetrieb. Zu Letzteren zählen auch größere Floßschiffe mit Skipper.

Gestiegenes Konflikt- und Gefährdungspotenzial

Im Vergleich zu dem Zeitraum vor 2012 ist auf den Spree- und Dahmengewässern eine deutlich veränderte Gewässersituation festzustellen. Nicht nur, dass die Anzahl der Wasserfahrzeuge deutlich gestiegen ist, sondern auch das Spektrum an Wassersportnutzungen. Damit verbunden ist einerseits eine höhere Gewässerfrequentierung und andererseits, bedingt durch den 2012 politisch gewollten niedrigschwelligen Einstieg für Motorboote durch die Einführung der

15 PS Regelung, mehr Bootsfahrer ohne jegliche theoretischen und praktischen Vorkenntnisse. Beides zusammen hat zu einer signifikanten Erhöhung der Konflikt- und Gefährdungspotenziale geführt. Die Wasserschutzpolizei hat im Jahr 2021 mit 2070 Verstößen mehr als doppelt so viele Verstöße wie in 2020 erfasst. Und bei vielen Wassersportlern hat der Unmut stark zugenommen. Ausdruck hierfür sind auch mehrere Petitionen an den Berliner Senat, mit der Forderung, die Situation auf den Gewässern stärker zu regulieren. Im Bezirk T-K hat der Ruderverein Treptow mit seiner Petition mehr als 2000 Unterschriften gesammelt. Gefordert wird die Herabsetzung der Führerscheinfreiheit für Motorboote wieder auf fünf PS, mehr Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei und zwei motorbootfreie Sonntage pro Jahr. Ähnliche Petitionen gibt es in Spandau/Reinickendorf und seit neuestem auch in Zehlendorf. Die Konflikte sind überall in Berlin ähnlich, wenngleich in unterschiedlicher Intensität:

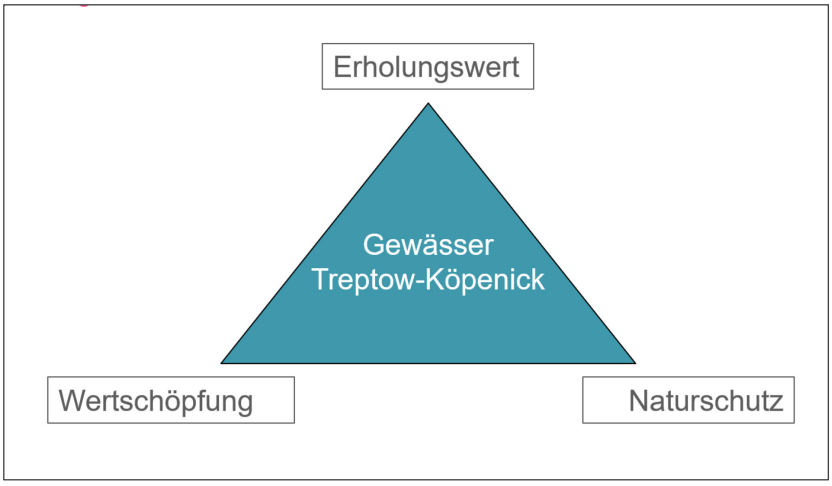
- Lärm durch laute Bootsmotoren und laute Bootsmannschaften, insbesondere auf den Partyflößen durch laute Musik
- Wellenschlag durch zu schnell und zu dicht vorbeifahrende Boote. Darunter leider insbesondere Ruderer, Paddler aber auch Segler. Für Ruderer ist in engeren Gewässerbereichen die Ausübung ihres Wassersports an Wochenenden kaum noch möglich
- Unfall-Gefährdungsgefahr durch fehlende Qualifikation der Bootsführer/Wassersportler und Nichteinhaltung der Verkehrsregeln von Bootsführern/Wassersportlern
- Vermüllung der Gewässer
- Beschädigung der Gewässerflora und -fauna

In keinem anderen Gewässerbereich in Berlin ist der Nutzungsdruck auf den Gewässern aber so hoch wie in T-K bedingt durch die große Zahl an Mietbooten in Verbindung mit der hohen Bootsdichte. Die Ursache vieler Gefährdungsmomente liegt vermutlich weniger in einer bewussten Rücksichtslosigkeit, die es sicherlich auch gibt, sondern bei vielen Gewässernutzern in der Unkenntnis und fehlendem Verständnis, was ihr Verhalten für andere Nutzer bedeutet.

Zunehmender Handlungsdruck, ein „weiter so“ darf es nicht geben

Aus Sicht vieler Gewässernutzer ist die Grenze des Akzeptablen erreicht. Das belegen nicht nur die angesprochenen Petitionen, sondern auch die im Rahmen dieses Projekts durchgeführte Online-Befragung, an der mehr als 2.400 Betroffene teilgenommen haben (siehe Gliederungspunkt 2). Diese Zahl übertraf bei weitem die Erwartung und ist ein starker Beleg für die große Unzufriedenheit, respektive den Wunsch und die Erwartung für eine Verbesserung der Gewässersituation.

Grundsätzlich gibt es drei Hauptansprüche an die Gewässer: der Erholungswert auf und am Wasser, der Schutz und Erhalt von Flora und Fauna und private wie auch regionalen wirtschaftliche Interessen (Wertschöpfung) durch den Wassertourismus. Alle drei sind berechtigt und ohne Regulierung im Verhältnis zueinander konfliktträchtig. Ziel muss es sein, die verschiedenen Ansprüche im Sinne eines für Alle verträglichen Gleichgewichts miteinander in Einklang zu bringen.



Dass es verträgliche Kompromisse geben muss und kann, zeigt die Regelung für den Großen Müggelsee mit der Zielsetzung eines Ausgleichs zwischen Naturschutz und Erholung. Für das Spannungsverhältnis Erholungswert vs. Wertschöpfung (Wassersportgewerbe) bedarf es hingegen noch gezielter Anstrengungen für eine Reduzierung der Konflikt- und Gefährdungspotenziale.

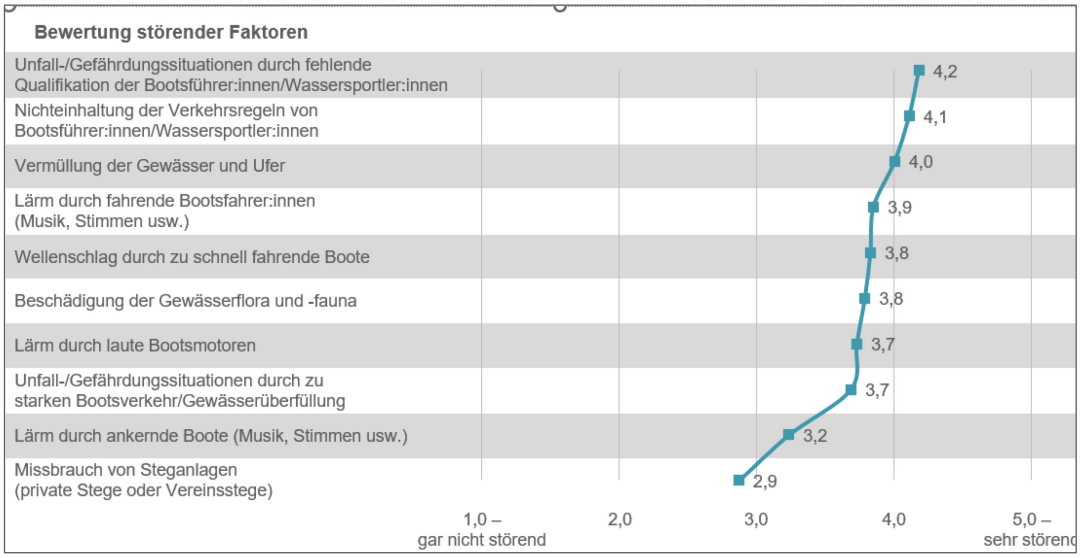
Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnis hat sich der Tourismusverein Treptow-Köpenick dazu entschlossen, sich dem Thema anzunehmen, die Gewässersituation zu analysieren und für den notwendigen politischen Diskussions- und Entscheidungsprozess Vorschläge für eine Optimierung der Gewässersituation auszuarbeiten. Für die fachliche Begleitung hat der Tourismusverein das renommierte Tourismus- und Freizeitberatungsbüro PROJCT M mit dem Wassertourismusexperten Matthias Wedepohl beauftragt. Im Rahmen der Untersuchung wurden zahlreiche Expertengespräche geführt und die bereits erwähnte Online-Befragung durchgeführt. Die Ergebnisse und Erkenntnisse werden im Gliederungspunkt 2 abgebildet.

© 2022 PROJECT M GmbH Matthias Wedepohl

2. Zentrale Ergebnisse der Befragung

Die zwischen 22. Juni – 02. August 2022 durchgeführt Online-Befragung[1] hatte das Ziel, ein nach verschiedenen Nutzergruppen differenziertes Stimmungsbild bei den Gewässernutzern zu erfassen und herauszufinden, wie sich die Situation auf Spree und Dahme für die Nutzer darstellt. Im Folgenden eine Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse:

- An der Befragung haben 2.424 Befragte teilgenommen, deutlich mehr als erwartet. Diese verteilen sich wie folgt: Besitzer eines Boots in T-K 31%, Personen mit Wohnsitz in T-K ohne eigenes Boot 27%, Wassersportvereine bzw. Mitglieder ohne eigenes Boot 17%, Personen mit Wohnort am Wasser 16%, Bootsmieter eines Verleihers aus T-K + Bootstouristen von außerhalb des Reviers 4% sowie gewerbliche Wassersportanbieter 1 %. Das Verhältnis untereinander ist dabei nicht relevant. So liegt der Anteil der Wassersportanbieter an der Gesamtzahl der Befragten zwar nur bei einem Prozent, aber diese eine Prozent stehen für fast die Hälfte aller Anbieter im Revier.
- Über 80 Prozent der Befragten stufen die Gewässerfrequentierung für die Gewässer insgesamt aktuell sehr hoch oder hoch ein. Mit 90% überdurchschnittlich die Vereine, die Anbieter mit 48% unterdurchschnittlich.
- Der Bootsverkehr ist nach Ansicht von 94% der befragten Nutzergruppen in den letzten fünf Jahren stark gestiegen bzw. gestiegen. Gut die Hälfte der Befragten empfindet den Bootsverkehr insgesamt als (sehr) störend, 27% als etwas störend. Bis auf den Missbrauch von Steganlagen werden alle im Folgenden aufgeführten potenziellen Störfaktoren als störend oder sogar sehr störend bewertet.



[1] Es handelt sich nicht um eine repräsentative Befragung. Dafür notwendig wäre eine Kenntnis der Grundgesamtheit, also wie sich das reale Verhältnis der Nutzer auf den Gewässern darstellt. Diese ist nicht ermittelbar. Gleichwohl besitzt die Befragung aufgrund der großen Teilnehmerzahl eine hohe Aussagekraft.

- Als besonders lärmintensiv/störend werden die Partyboote wahrgenommen, aber abgeschwächt auch die Speedboote und Jetskis, insbesondere wenn man deren im Vergleich zu Partyflößen deutlich geringeren Anzahl berücksichtigt. Besonders lärmgeplagte Gewässerbereiche sind die Gewässer rund um die Altstadt Köpenick, die Müggelspree und die Oberspree.
- Die Gefährdung auf dem Wasser geht in der Wahrnehmung der Teilnehmer in erster Linie von den Flößen und führerscheinfreien Booten aus (große Schnittmenge) sowie von stark motorisierten und zu schnell fahrenden Booten und Jetskis. Die überall im Revier zu beobachtenden Stand-Up-Paddler werden hingegen in einem sehr geringen Umfang als Gefährder genannt.
- Im Umgang mit störenden Wassersportler:innen ärgert sich die Mehrheit der Befragten (71%), verhält sich aber passiv.
- Für drei Viertel der Befragten hat sich der Erholungswert der Gewässer in Treptow-Köpenick persönlich verschlechtert, für mehr als jeden fünften sogar sehr verschlechtert. Das äußern überdurchschnittlich die Wassersportvereine und von diesen vor allem die Ruderer. Als Hauptursachen für die Verschlechterung des Erholungswertes werden v.a. zunehmende Rücksichtslosigkeit sowie fehlende Qualifikationen der Bootsführer gesehen.
- Wenn keine geeigneten Maßnahmen getroffen werden, wird die Anzahl der Konflikte auf dem Wasser nach Ansicht von 84% der Befragten (stark) zunehmen.
- Gut drei Viertel der Befragten sehen hohen Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässersituation, mehr als jeder zweite bewertet diesen sogar als sehr hoch. Auch ein Drittel der Anbieter sieht hohen oder sehr hohen Handlungsbedarf und 28% zumindest etwas Handlungsbedarf.

Fazit: Die Befragungsergebnisse zeigen insgesamt sehr hohes Frustationspotenzial bei den Nutzern. Das gilt für alle Nutzergruppen, im besonderen Maße für die Vereine (hier allen voran die Ruderer gefolgt von den Kanuten) sowie die Gewässeranwohner. Wenn auch unterdurchschnittlich, so sind auch viele Anbieter/Vermieter mit der aktuellen Situation nicht zufrieden. Das große Frustrationspotenzial findet seinen Ausdruck auch in den gewünschten/geforderten Maßnahmen. Auf diese offene Frage haben tatsächlich 1.825 Teilnehmer geantwortet, für eine offene Frage eine außergewöhnlich hohe Zahl. Gewünscht bzw. gefordert werden von der großen Mehrheit drei Maßnahmen: 1.mehr Kontrollen durch die WaPo, 2. die Rücknahme der Führerscheinfreiheit bis 15 PS und 3. eine Beschränkung der Lautstärke (Musik).

3. Empfehlungen aus Gutachtersicht

Vorbemerkungen

Die in dieser Untersuchung aufgeführten Lösungsvorschläge verfolgen die primäre Zielsetzung, den **Erholungswert** auf den Spree- und Dahmegewässern zu verbessern respektive hierfür die Konfliktpotenziale zu minimieren. Sie sind Ergebnis einer kritischen Reflektion der verschiedenen Nutzergruppenperspektiven und dem Verständnis, dass es eigentlich genug Platz für alle Wassersportler auf den Berliner Gewässern gibt, wenn sich auch alle an bestimmte Regeln halten würden. Die Mehrheit der Nutzer verhält sich vernünftig, nur eine – allerdings sehr präsente - Minderheit beeinflusst die Stimmung auf dem Wasser sehr negativ. Nur wegen dieser Minderheit darf die große Mehrheit in ihrem Freizeitverhalten auf dem Wasser aber nicht wesentlich eingeschränkt werden. Aufgrund der restriktiven Genehmigungspolitik bei der Erweiterung von Steganlagen ist ein größerer Anstieg der Bootszahlen nicht mehr zu erwarten, so dass im Mittelpunkt weniger die Frage nach der Quantität steht, sondern es vorrangig um mehr Qualität geht.

Die Wiederherstellung des früheren Zustands aus den 90er und 00er Jahren ist keine realistische Zielstellung. Die **Lösungsvorschlägen verfolgen primär das Ziel, die Auswüchse einzudämmen, das Konflikt- und Gefährdungspotenzial zu entschärfen und insgesamt mehr Rücksichtnahme und eine verträgliche Koexistenz auf Spree- und Dahmegewässern herzustellen**. Der Fokus in der Betrachtung liegt dabei auf kurz- bis mittelfristigen Lösungsansätzen, die in einem überschaubaren Zeitraum machbar und erfolgversprechend sind, ohne dabei aber langfristige Optionen auszuschließen. Die Maßnahmen haben einen Vorschlagscharakter für den weiteren politischen Diskurs, sind fachlich begründet und sachlich plausibel, aber wurden nicht auf ihre juristische Umsetzungsrelevanz geprüft. Das war nicht Aufgabe dieser Untersuchung, bedarf aber bei den vorgeschlagenen ordnungsrechtlichen Maßnahmen für die politische Entscheidungsfindung einer vertiefenden juristischen Expertenbetrachtung. Die meisten Vorschläge sind in ihrer Relevanz auch für die Berliner Havelgewässer relevant. Grundsätzlich gibt es drei Handlungsbereiche mit verschiedenen Steuerungsinstrumenten:

1.„weiche“ Steuerungsinstrumente	• Prävention –Vorabinformation • Qualität z.B. Einweisungen • Informationen Kommunikation • Freiwillige Vereinbarungen (Verhaltenskodex) z.B. Regelblatt muss unterschrieben werden
2. harte“ Steuerungsinstrumente“	• Gesetzliche Änderungen z.B. Führerscheinpflicht • Gewässerspezifische Befahrungsverbote oder Einschränkungen – ordnungsrechtliche Schritte • Beschränkung Bootszahlen • Lärmschutz durch gesetzliche Verordnungen

3.Kontrolle-Sanktionen	• Wasserschutzpolizei Kontrolle + Bußgelder • Bezirksverwaltungen Durchsetzung

Grundsätzliche Überlegungen und Abwägungen

Die Lösungsanstrengungen sollten zunächst weniger auf Verbote ausgerichtet werden, sondern der Fokus ist zunächst durch weiche Steuerungsmaßnahmen auf mehr Qualität bei den Vermietern und mehr Verständnis bei allen Nutzern für einen respektvollen Umgang auf dem Wasser zu legen. Der im Rahmen der Befragung von einem Großteil geäußerte Wunsch nach mehr Kontrollen und Sanktionen durch die WaPo ist nachvollziehbar und zweifelsohne dem Anliegen dienlich. Mit den aktuell zur Verfügung stehenden Ressourcen ist aber eine deutlich höhere Präsenz der WaPo auf den Gewässern wenig realistisch, zumal die WaPo sich einsatztaktisch bereits auf die veränderte Gewässersituation neu aufgestellt hat. Mehr Präsenz und Kontrollen der WaPo setzen zwangsläufig auch mehr personelle Ressourcen voraus. Ob das politisch in absehbarer Zeit durchsetzbar ist, muss bei realistischer Betrachtungsweise mit einem Fragezeichen versehen werden. Gleichwohl gilt uneingeschränkt, dass eine möglichst schlagkräftige Wasserschutzpolizei ein zentraler Erfolgsfaktor für die „Befriedung“ der Gewässersituation ist. Sollte sich die Situation auf den Gewässern trotz der vorgeschlagenen Steuerungsmaßnahmen nicht ändern, ist eine Erhöhung der Schlagkraft der WaPo unausweichlich.

Viele Vorschlage aus der Befragung liegen ausschließlich im Entscheidungsbereichs des Bundes als Gewässereigentümer. Da es sich um eine Bundeswasserstraße handelt, hat das Land Berlin für alle Regelungen, die den Verkehr betreffen, keinerlei Entscheidungskompetenzen. Das betrifft sämtliche verkehrliche Einschränkungen auf den Gewässern wie Reduzierung der Geschwindigkeit, zeitliche oder gewässerspezifische Fahrverbote und auch die Rückkehr zur Führerscheinpflicht ab 5 PS. Entsprechende Regelungen müssen auf Bundesebene durch den Gewässereigentümer Bund respektive dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) getroffen werden. Selbst wenn entsprechende Vorschläge dort die notwendige Akzeptanz finden würden, ist deren juristische Umsetzung ein äußerst langwieriger Prozess und damit für die Berliner Gewässerstraßen kein kurz- bis mittelfristig erfolgversprechender Lösungsansatz.

Mehrere Befragte wünschen sich ein generelles Verbot von Verbrennungsmotoren. Unabhängig von der rechtlichen Problematik kann dies aus Sicht dieser Untersuchung keine anzustrebende Lösung sein, da davon unzählige, sich korrekt verhaltene Bootsfahrer, massiv in ihrem Erholungs- und Freizeitwert eingeschränkt würden. Ein veranstaltungsbezogenes, begrenztes Motorbootfahrverbot wie der Vorschlag der Petition des Treptower Ruderklubs für zwei motorbootfreie Sonntage im Jahr ist hingegen durchaus zu begrüßen und sollte im weiteren Diskussionsprozess in die Überlegungen mit einbezogen werden.

Vorschläge aus der Befragung für die Festlegung einer Obergrenze für die Bootszahl sind hingegen nicht weiter zu diskutieren. Ob eine Umsetzung juristisch überhaupt möglich ist, muss

mehr als angezweifelt werden. Noch schwerwiegender ist das Argument, dass eine solche Obergrenze in einem vernetzten Gewässersystem niemals kontrollierbar wäre. Wie bereits an anderer Stelle schon erwähnt, ist zudem nicht zu erwarten, dass sich die Zahl an Booten mit Wasserliegeplatz im Revier signifikant weiter erhöhen wird, da die Genehmigung von neuen Steganlagen/Liegeplätzen sehr restriktiv gehandhabt wird.

Die in der Befragung zahlreich genannte Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h oder sogar 6 km/h ist auf den ersten Blick durchaus nachvollziehbar. Vor dem Hintergrund der sehr begrenzten Möglichkeiten für Geschwindigkeitskontrollen einerseits und der Abhängigkeit des Wellenschlags nicht nur von der Geschwindigkeit, sondern maßgeblich von der Bootsrumpfform, sind mit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit keine größeren Positiveffekte zu erwarten. Mit dem § 6.20 der Binnenschifffahrtsstraßenverordnung[2] ist das Thema Wellenschlag bereits geschwindigkeitsunabhängig geregelt.

Der Wunsch bzw. die Forderung zur Rückkehr zur früheren Führerscheinpflicht ab 5 PS bzw. sogar für jegliche Motorisierung ist neben mehr Kontrollen durch die WaPo die meistgeforderte Maßnahme in der Befragung. Diese ist insofern nachvollziehbar, als die große Unzufriedenheit auf dem Wasser in erster Linie aus dem wenig rücksichtsvollen Verhalten vieler Verleihboote/Partyflöße resultiert. Eine Reduzierung auf 5 PS hätte zur Folge, dass zunächst ein Teil der Kundschaft wegfallen würde. Auf der anderen Seite würde damit auch die Mehrheit der Kunden bestraft, die sich eigentlich vernünftig verhalten und auch die „guten“ Vermieter in ihren wirtschaftlichen Potenzialen. Hinzu kommt, dass der Besitz eines Sportbootführerscheins nicht zwingend auch bedeutet, dass derjenige auch wirklich eine Bootsführungskompetenz besitzt. Zu berücksichtigen ist auch, dass das größte Ärgernis bei den Partybooten nicht in deren Verkehrsgefährdung liegt, sondern vor allem in deren Lärmemissionen. Ob jemand einen Sportbootführerschein hat oder nicht ist dafür kaum relevant. Eine Reduzierung auf 5 PS würde also das Lärmproblem nur dann wirklich reduzieren, wenn sich die Anzahl der Vermietboote verringern würde. Ob dies im größeren Umfang auch erreicht werden kann, ist schwer zu sagen. Zumindest bei kleineren Fahrzeugen wäre eine Umrüstung auf 5 PS Motoren vorstellbar. Dies hätte nicht nur den Nachteil, dass sie lauter sind, sondern dass weniger Leistung auch die Manövrierfähigkeit der Boote verschlechtert. Eine Umrüstung auf kleinere Motoren wäre daher eher kontraproduktiv. Und auch Eigner kleinerer Motorboote würden vermutlich auf 5 PS Motoren reduzieren, was für kleinere Sportboottypen eine vollkommen ausreichende Motorisierung ist. Eine Reduzierung der Vermietbootflotten und führerscheinfreier Eignerboote im größeren Umfang würde man letztendlich nur mit der Einführung einer grundsätzlichen Führerscheinpflicht erreichen. Das würde aber bedeuten, dass man sich von der eigentlich gesellschaftspolitisch gewollten Zielsetzung einer besseren Zugänglichkeit der Gewässer für Alle verabschieden würde. Die Speedboote und Jetskis, die von sehr vielen Befragten als gravierende „Störer“ des

[2] Ein Fahrzeug muss seine Geschwindigkeit so einrichten, dass Wellenschlag oder Sogwirkungen, die Schäden an einem stillliegenden oder einem in Fahrt befindlichen Fahrzeug oder Schwimmkörper oder an einer Anlage verursachen können, vermieden werden.

Erholungswertes benannt wurden, sind ohnehin aufgrund ihrer Motorisierung führerscheinpflichtig. Hier ist als Steuerungsinstrument nur eine Lärmverordnung vorstellbar, die eine Dezibelgrenze bei Bootsmotoren festlegt, wie das bei Pkw´s gehandhabt wird[3].

Letztendlich ist es ein Abwägungsprozess, bei dem es um die Frage der Prioritätensetzung/ Gewichtung geht. Vor dem Hintergrund der im Eingangsstatement formulierten Schwerpunktsetzung auf weiche Steuerungsinstrumente schlagen wir vor, zunächst abzuwarten wie erfolgreich diese Maßnahmen in einer „Bewährungsphase“ von fünf Jahren greifen. Sollte sich dann herausstellen, dass sich die Konfliktsituation nicht wesentlich verbessert hat, ist beim BMDV auf eine Sonderregelung für die Berliner Gewässer hinzuwirken (mindestens Rückkehr zur 5 PS Regelung, ggf. sogar grundsätzliche Führerscheinpflicht für motorisierte Boote).

Empfehlungen -Lösungsmix

Davon ausgehend, dass ein Großteil der Konfliktpotenziale aus Unkenntnis und nicht aus bösem Willen resultiert, verspricht eine Aufklärung in kurz- bis mittelfristiger Perspektive den schnellsten und größten Erfolg. Ziel sollte es vor diesem Hintergrund sein, möglichst umfassend die „Problem-Nutzergruppen“ zu erreichen und darüber aufzuklären, was respektvolles Verhalten auf dem Wasser bedeutet. Hierzu bedarf es mehr als nur die eine oder andere solitäre Informationsmaßnahme, sondern einer von Wassersportwirtschaft, WSA, WaPo, Tourismusverein und Wassersportvereine gemeinsam getragenen Qualitäts- und Akzeptanzinitiative politisch und finanziell unterstützt durch das Land Berlin und den Bezirk T-K.

Wir schlagen vor:

1. Durchführung einer breit angelegten „Akzeptanz-Kampagne“ 2023 unter Federführung des Tourismusvereins mit folgenden Bestandteilen
   - Eigene Kampagnen-Website www.akzeptanz-wassertourismus.de o.ä.
   - Als wichtigstes Element ein anschauliches „Akzeptanz-Erklärvideo“, das in einer Länge von ca. fünf Minuten auf anschauliche Art und Weise die rechtlichen Befahrungsbestimmungen, „gute Bootsmannschaft“ bzw. einen respektvollen Umgang zwischen den Gewässernutzern vermittelt.
   - Ein einheitliches Informationsheft „Regeln für ein gesetzeskonformes und respektvolles Verhalten auf den Berliner Gewässern“ in hoher Gestaltungsqualität und aktivem Vertrieb über Bootsvermieter, Verkaufsstellen von Booten und Bootszubehör, Marinas usw. (auch als PDF im Netz)
   - Großformatige Plakate an Brücken, Uferbereichen, wassertouristischen Standorten-Sportboothäfen, wassertouristischen Anbietern mit Hinweis auf respektvollen Umgang auf den Gewässern und Link zur Kampagnenwebsite
   - Ggf. weitere begleitende Kommunikationsmaßnahmen

[3] Obergrenze 75 Dezibel für besonders PS-starke Sportwagen. Die Einhaltung der Grenzwerte wird vor der Zulassung eines neuen Modells vom TÜV oder DEKRA überprüft. "Typprüfung für Geräuschemissionen bei KFZ"

2. Verantwortungsvolleres Verhalten der Vermieter: Anbieter-Qualitätsinitiative Wassertourismus (oder Wassersport)

- Bildung eines Anbieternetzwerks mit Qualitätsversprechen und Verhaltenskodex. Sichtbarmachung durch ein zu entwickelndes Qualitätssymbol. Verstöße führen zum Ausschluss.
- Verbindliche Qualitätskriterien:

  - In der eigenen Vermarktung v.a. auf der Website prominenter Hinweis auf der Einstiegsseite für mehr Rücksichtnahme und Link zum Akzeptanzvideo
  - Kein Verleih von Booster Boxen, Verbot Mitnahme eigener Lautsprecheranlagen
  - Einheitliche Qualitätskriterien für Einweisung (Mindestzeit, Inhalte), Kundenverpflichtung zum Video-Anschauen mit Unterschriftsprotokoll
  - Mitgabe des Informationshefts, gut sichtbare Platzierung
  - Im Boot Kampagnenplakat anbringen
  - Am Boot auf beiden Seiten gut sichtbar den Namen des Vermieters anbringen
  - Sanktionierung von Besatzungen, die nachweislich gegen die Vorgaben verstoßen (kein weiterer Verleih, Bußgeld in den AGB´s verankern)
  - Ggf. weitere zu definierende Qualitätsmerkmale

Ergänzend zu diesen beiden „weichen“ Steuerungsmaßnahmen werden die beiden im Folgenden genannten ordnungsrechtlichen Maßnahmen empfohlen:

3. Einführung eines verbindlichen Qualifizierungsnachweises für Vermieter durch Teilnahme an einer Schulung (auch rückwirkend, wenn rechtlich möglich). Juristische Prüfung ob und unter welchen Bedingungen eine Konzessionspflicht für die Vermietung von Sportbooten eingeführt werden kann. Bei immer wiederkehrenden Verstößen Verlust der Konzession.

4. Verabschiedung einer speziellen Lärmschutzverordnung für die Berliner Gewässer (Wiederbelebung und Erweiterung der bezirklichen Initiative von 2015)

- Festlegung Dezibel-Obergrenze angepasst an die Gewässersituation ohne jeglichen Schallschutz auf dem Wasser. Ggf. Einberufung einer Lärmkommission, die hierfür einen Vorschlag ausarbeitet.
- Zeitliche Verbotsregelung für Musikbeschallung auf Sportbooten ohne Skipper spätestens ab 22 Uhr –wochentags ggf. 20 Uhr, zu diskutieren grundsätzliches Musikverbot an Sonntagen
- Für Boote mit Skipper Verpflichtung für eingepegelte Musikanlage

Das Zusammenspiel der benannten Empfehlungen verspricht eine Verbesserung des Erholungswertes und Entschärfung der Konfliktpotenziale. Ob und in welchem Umfang die Maßnahmen wirklich wirken, sollte aber in einem kontinuierlichen Monitoring evaluiert werden. Dieses sollte beinhalten:

- Einberufung eines jährlich mindestens einmal tagenden runden Tisches „Akzeptanz Wassertourismus in T-K“ zur (Neu)Bewertung der Situation unter Beteiligung TV T-K, Bezirksamt, WaPo, WSA, Vertreter Anbieter-Qualitätsinitiative, Bezirkssportbund, ggf. weitere.
- Einrichtung eines Onlinepanels (Stimmungsbarometer). Dafür muss ein fester Teilnehmerkreis gebildet werden mit der Verpflichtung einer regelmäßigen monatlichen Teilnahme von Mai bis Oktober (drei bis fünf Fragen, schnell zu beantworten). Durch den zeitlichen Vergleich über einen längeren Zeitraum wird erkennbar, ob die angestrebte Verbesserung der Situation gelingt.
- Evaluierung der Situation fünf Jahre nach Einführung/Durchführung der Maßnahmen durch eine erneute Befragung. Durch den Abgleich der Zahlen mit der aktuellen Befragung gewinnt man Klarheit über das Stimmungsbild, bzw. ob die Maßnahmen gegriffen haben oder sich die Situation im schlimmsten Fall sogar weiter verschlechtert hat.
- Sollte das Ergebnis zeigen, dass die Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg erbracht haben, wird empfohlen, speziell für die Berliner Gewässer eine Sonderregelung der Sportbootführerscheinverordnung vorzunehmen (Zuständigkeit Bund bzw. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur).

PROJECT M, Matthias Wedepohl

September 2022

© 2022 PROJECT M GmbH Matthias Wedepohl