

„Ökologische Durchgängigkeit und wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraßen“

Informationsveranstaltung im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 17./18. Mai 2010 in Bonn

Kurzreferat von Franz-W. Heers, Deutscher MotorYachtVerband e.V.

Der Schutz und – soweit erforderlich – die weitere Verbesserung der Beschaffenheit unserer Gewässer einschließlich der sie umgebenden Natur wird von uns Wassersportlern wie wohl von jedem vernünftigen Menschen befürwortet. Die Vereinheitlichung der Schutzregime in der EU durch die Wasserrechts-Rahmenrichtlinie entspricht dem Gründungsprinzip dieser Staatengemeinschaft und vermeidet bei konsequentem Vollzug des Regelwerks Disparitäten in den Mitgliedsstaaten.

Deutschland hat in der Vergangenheit bereits weitgehend Vorleistungen erbracht; ein Blick auf die Entwicklung der Wassergütwirtschaft nach dem zweiten Weltkrieg zeigt:

- Enormes Wirtschaftswachstum, in Politik und im Bewusstsein der Bevölkerung prioritär vor Natur- und Gewässerschutz, als Folge davon
- Stetige Verschlechterung der Luft über den großen Städten und der Beschaffenheit unserer Flüsse („Kloake Rhein“) als Folge zunehmender Schadstoffeinleitungen aus Industrie und Gemeinden
- Sich verstärkende Kritik dieses Zustandes in der Bevölkerung angesichts bestehender wasserrechtlicher Instrumente („Vollzugsdefizit“) führte zur Einführung einer Abgabepflicht auf eingeleitete Schadstoffe (Abwasserabgabengesetz), was eine
- Drastische Verbesserung der Abwasserklärung (Stand der Reinigungstechnik, § 7a WHG a.F.) und damit eine stetige Hebung der Wasserbeschaffenheit in den Flüssen, auch soweit sie schiffbar sind, bewirkte.

Ein Vergleich des erreichten Ist-Zustandes unserer Flüsse, Seen und Kanäle mit den Anforderungen der Wasserrechts-Rahmenrichtlinie ergibt den Umfang eines noch erforderlichen Handlungsrahmens. Hierbei kommt es entscheidend darauf an, die noch bestehenden Belastungen an ihrem Ursprung zu erfassen und im Rahmen des Möglichen zu reduzieren. Wie der Verlauf bisheriger Sanierungsmaßnahmen zeigt, wird es auf die weitere Verringerung von Schadstoffeinleitungen – Abwasser, Abschwemmungen von den Ufern der Gewässer – ankommen. Ein Blick auf die Schifffahrt führt zu der Erkenntnis, dass deren Existenz auf den Gewässern zu keiner Beeinträchtigung der Wasserbeschaffenheit führt, so insbesondere:

Environmental Engineering Inc., Gainesville/Florida, „Der Einfluss von Motorboot-Auspuffrückständen auf Seen in Florida“ (1969)

RWTÜV i.A. des Umweltbundesamtes, „Schadstoff- und Lärmemissionen von Motorbooten“ (2005)

Das Wasser des Dortmund-Ems-Kanals wird von einem Unternehmen der öffentlichen Wasserversorgung vom Labor laufend untersucht und als Reservespeisewasser für den Trinkwasserstausee verwendet.

Die Schifffahrt hat daher in den erfolgreichen Sanierungsbemühungen der Jahre ab 1976 zu keiner Zeit eine Rolle gespielt.

Die Nutzung eines Wasserlaufs zum Befahren mit „Wasserfahrzeugen“ besteht, seit Menschen an den Flüssen leben. Die Schifffahrt hat als Transportmittel für Menschen und Waren an Bedeutung gewonnen, schließlich auch als Mittel zur Freizeitgestaltung der Menschen: Wasserwandern als entspannende Betätigung in der Natur. Dies berücksichtigt die Wasserrechts-Rahmenrichtlinie, indem sie „Schifffahrt einschließlich Hafenanlagen“ und „Freizeitnutzung“ als Größen erkennt, die bei der Bestimmung der Sanierungsmaßnahmen zu beachten sind (Art. 4 Abs. 3 lit. a).

Ergebnis daher: Prohibitive Eingriffe in die „Schifffahrt“ einschließlich des motorisierten Wassersports wären im Sinne von Sanierungsmaßnahmen nicht zielführend. Modifizierungen des Befahrens – Abstände zu sensiblen Stellen, Geschwindigkeitsregelungen zum Schutz von Brut- oder Mauserplätzen durchziehender Wasservögel - werden bei sachlicher Begründung das Verständnis der Wassersportler finden; erinnert sei an die Vereinbarung der Wassersportler in Nordrhein-Westfalen mit dem Umweltministerium zur Berücksichtigung der Fischruhezonen (Januar 2005). Einem eventuellen Druck ideologisch motivierter Kreise sollte der Vollzug widerstehen.

Schutz- und Verbesserungsmaßnahmen müssen vielmehr gegenüber den wirklichen Schadursachen angreifen. Rein symbolische Akte („ein Zeichen setzen“) würden das Sanierungsziel verfehlen, aber die Betroffenen belasten. Allein effizientes an den Ursachen orientiertes Handeln zeichnet einen guten Vollzug aus.

In diesem Sinne können Politik und Verwaltung auf die konstruktiv-kritische Gesprächsbereitschaft des DMYV zählen