

Landessportfischerverband Schleswig-Holstein e.V. (LSFV)

nach BNatSchG anerkannter Naturschutzverband
im Verband Deutscher Sportfischer e.V. (VDSF)
Baltic Sea Regional Advisory Council (BS RAC)
Landessportverband Schleswig-Holstein e.V. (LSV)
Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V. (LNV)

Landessportfischerverband Schleswig-Holstein e.V., Papenkamp 52, 24114 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umwelt- und Agrarausschuss
Frau Petra Tschanter
Postfach 7121
24171 Kiel



Geschäftsstelle Papenkamp
Telefon: 0431 - 6768 18
Telefax: 0431 - 6768 10
e-mail: info@lsfv-sh.de
Internet: www.lsfv-sh.de

Zeichen: vo

15. Februar 2010

Stellungnahme Landeswassergesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Tschanter,

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 17/382**

bezüglich des vorgenannten Gesetzes wenden wir uns lediglich mit dem dringenden Vorschlag einer Änderung des § 15 Abs. 1 an Sie. Die jetzige Fassung

§ 15 Befahren mit Motorfahrzeugen

(1) Wer nicht schifffbare Gewässer erster Ordnung und Gewässer zweiter Ordnung, mit Ausnahme von Sportboothäfen, mit Motorfahrzeugen befahren will, bedarf der Genehmigung. Dies gilt nicht für die Wahrnehmung von Aufgaben der Gewässerunterhaltung, der Gewässeraufsicht nach § 83, des gewässerkundlichen Messdienstes nach § 106 Abs. 2, der Fischereiaufsicht, des Rettungswesens, der Wasserschutzpolizei, der Berufsfischerei und für den Eigenbedarf der Gewässereigentümerin oder des Gewässereigentümers.

sollte geändert werden in:

§ 15 Befahren mit Motorfahrzeugen

(1) Wer nicht schifffbare Gewässer erster Ordnung und Gewässer zweiter Ordnung, mit Ausnahme von Sportboothäfen, mit verbrennungsmotorbetriebenen Fahrzeugen befahren will, bedarf der Genehmigung. Dies gilt nicht (...).

Begründung:

Die vorgeschlagene Fassung bewirkt eine sachlich gebotene Unterscheidung von Verbrennungs- und Elektromotoren.

Daß heutzutage naturschutzrechtliche Bedenken gegen die Verwendung von Elektromotoren nur noch eingeschränkt bestehen, ergibt sich zunächst ausdrücklich aus dem vom Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume den Seglern für Binnengewässer mit Schreiben vom 15. April 2009 gestatteten Verwendung leistungsbegrenzter Elektromotoren, siehe Anlage.

Sinnvoll wäre jedoch wegen der Unbedenklichkeit, hier Bürokratieabbau zu betreiben und die darin genannte Einzelfallgenehmigung aufzugeben.

Zur Darstellung bisheriger Schwierigkeiten mit derartigen Anträgen wird nachfolgend auf Behauptungen von Behördenvertretern eingegangen. Denn bisherige Erfahrungen des Verbandes mit Anträgen auf Einzelgenehmigungen waren insgesamt äußerst problematisch. Schon Gesprächsbereitschaft war bei den zuständigen Behörden schwer zu erreichen.

In der Regel ohne die Kriterien für einen Ausnahmetatbestand zu prüfen führen beispielsweise Behörden im Rahmen ablehnender Bescheide oftmals aus, eine Ausnahmegenehmigung würde weitere Genehmigungen nach sich ziehen und damit „den Anstoß zu einem vom Gesetz mißbilligten Zustand geben.“ Sie erkennen dabei, daß Anträge auf Genehmigung im Einzelfall zu prüfen sind und bei Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen bewilligt werden können. Mit dem bloßen Abstellen auf die vermeintliche Gefahr, eine Genehmigung würde eine Lawine weiterer Genehmigungen auslösen und daher könne schon die erste Genehmigung nicht erteilt werden, unterlassen Sie die ordnungsgemäße Ausübung des Ihnen zustehenden Ermessens. Die bloße Behauptung, einem Antrag würden weitere folgen, ist eine durch nichts belegte Vermutung.

Selbst wenn nach einer Genehmigung möglicherweise weitere Anträge gestellt würden, wäre eine Zukunftsprognose kein Kriterium für die Ablehnung eines gegenwärtigen Antrages bei Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen. Darüber hinaus bestünde dann gerade kein vom Gesetz mißbilligter Zustand. Denn den Genehmigungen läge dann die im Gesetz vorgesehene Ausnahmemöglichkeit zugrunde. Die Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung ist daher gerade nicht vom Gesetz mißbilligt, sondern im Gegenteil vom Gesetz vorgesehen, anderenfalls gäbe es sie nicht.

Mit den Tatbestandsvoraussetzungen haben sich die Behörden oft inhaltlich nicht auseinandergesetzt. Jedenfalls fehlen in den Bescheiden immer wieder Anzeichen für sachliche Erwägungen.

Daß es sich um elektrisch betriebene Angelboote handelt, ist ein weiteres, unser Anliegen stützendes Argument. Denn es geht eben nicht lediglich um die schlichte Ausübung des Bootfahrens, sondern um die Nutzung des eigentumsgleichen Fischereirechtes, somit einer rechtlich hervorgehobenen Rechtsposition, durch den abgegrenzten Personenkreis der Erlaubnisscheininhaber.

Positive Wirkungen der Nutzung von Elektromotoren sind bekannt. Der Bootsverkehr wird ruhiger und übersichtlicher. Die Angler bleiben stets außerhalb ökologisch sensibler Flachwassergebiete, da dort längere Motorenschäfte anstoßen könnten. Sie umfahren diese Gebiete, die sonst womöglich durchrudert werden.

Hier sollte auch in die Überlegung einbezogen werden, daß sich allgemein ein verantwortungsvolles Umweltbewußtseins in der Bevölkerung und gerade bei Mitgliedern unseres nach § 59 BNatSchG anerkannten Verbandes weiterentwickelt hat.

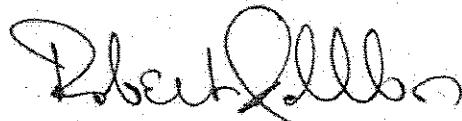
Auch die Lärmemissionen der handelsüblichen Elektromotoren erfordern eine von Verbrennungsmotoren abgegrenzte Betrachtung. Zum Lärm liegt von keinem Hersteller eine Aussage im Rahmen der veröffentlichten Produktbeschreibungen vor. Wir haben deshalb Kontakt zu der Firma Yamaha aufgenommen und von dort, Abt. Technik Marineprodukte, die Antwort erhalten, exakte Messungen lägen nicht vor, da der Wellenschlag der Boote lauter sei als der Motorenbetrieb. Auch diese selbst praktisch erlebte Tatsache rechtfertigt die differenzierte Betrachtung von Verbrennungs- und Elektromotoren.

In die ökologische Betrachtung ist außerdem einzubeziehen, daß

- die Geschwindigkeiten von Elektromotoren gegenüber Ruderern nicht zwingend höher sind
- jedoch die Sicherheit in elektrisch betriebenen Booten durch einen in Fahrtrichtung gewandten Blick des Bootsführers deutlich höher ist, im Gegensatz zum nach achtern blickenden Ruderer! Gerade letzterer würde nämlich etwa Badende nicht sehen.

Gerne möchten wir unsere Vorstellungen in einem persönlichen Gespräch darlegen.

Mit freundlichem Gruß



Robert Vollborn LL.M.
RA, Geschäftsführer

Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume |
Postfach 71 51 | 24171 Kiel

Landräte und (Ober-)Bürgermeister
der kreisfreien Städte

als untere Wasserbehörden

nachrichtlich:

Seglerverband Schleswig-Holstein
z. Hd. Herrn Pirschei
Hesterberg 15
24837 Schleswig

Landessportverband Schleswig-Holstein
z. Hd. Herrn Dr. Reitmeier
Winterbeker Weg 49
24114 Kiel

Innenministerium
- Herr Moseleit (IV 341) -

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen: V 412-5200.214
Meine Nachricht vom:

Jörn Ehlers
Joern.Ehlers@mlur.landsh.de
Telefon: 0431 988-7290
Telefax: 0431 988-7152

15. April 2009

Befahren von Binnenseen mit Segelbooten mit Elektromotor

Unter Hinweis auf meinen Runderlass vom 19.01.2009 teile ich Ihnen mit, dass die Frage, inwieweit im Rahmen von § 15 Landeswassergesetz (LWG) die Möglichkeit besteht, für Segelboote mit Elektro-Außenbordern (sog. „Flautenschieber“ bis zu einer Motorleistung von ca. 500 Watt) Ausnahmegenehmigungen zu erteilen, zwischenzeitlich geprüft worden ist. In die Beurteilung sind auch Ihre durch den o.g. Runderlass erbetenen Berichte über die Genehmigungspraxis sowie naturschutzrechtliche und –fachliche Aspekte eingeflossen.

Im Ergebnis bestehen keine grundsätzlichen Bedenken, für diese Fahrzeuge bis zu der oben genannten Motorleistung Genehmigungen nach § 15 LWG zu erteilen. Die Entscheidung bedarf aber unverändert einer jeweiligen Einzelfallprüfung durch die untere Wasserbehörde unter Heranziehung der in § 15 LWG genannten Kriterien. Dabei sind insbesondere die örtlichen Gegebenheiten in die Prüfung einzubeziehen, hier vor allem die Berück-

sichtigung möglicher naturschutzrechtlicher Beschränkungen oder Verbote sowie mögliche Interessenkollisionen mit Dritten (z.B. Fischereiberechtigte). Soweit sich der Einsatz der Elektro-Außenborder (Flautenschieber) speziell auf An- oder Ablegemanöver beschränken soll und den Seglern damit als Hilfestellung dient, ist dies bei der Prüfung des Einzelfalles rechtlich zu bewerten und bei der Entscheidung über die Genehmigung entsprechend zu berücksichtigen. Eventuelle Genehmigungen sollten Nebenbestimmungen zur Leistungsstärke der Motoren enthalten (beschränkte Wattzahl).

Mit freundlichen Grüßen



Kirsten Carstensen