

Bürgerinitiative „Schutz Cospudener See“

BI, c/o Monika Heinrich, Hermann-Müller-Str. 26, 04416 Markkleeberg

Landesdirektion
Heinz Kolb
Braunstraße 2

04107 Leipzig

Leipzig / Markkleeberg, 19. Mai 2010

Stellungnahme zur geplanten Erklärung der Schiffbarkeit des Kurses 1

Sehr geehrter Herr Kolb,

im Rahmen der Anhörung möchte die Bürgerinitiative (BI) „Schutz Cospudener See“ folgende Stellungnahme zum Abschnitt 6 - 10 abgeben.

Vorweg sei darauf hingewiesen, dass unsere Bürgerinitiative getragen wird von mehr als 2.000 Bürgern, die allein in den letzten 14 Tagen mit Ihrer Unterschrift bekundeten, dass Sie unsere hier dargelegte Auffassung zum o.g. Verfahren teilen.

Unsere Gewässer sollen ohne Not aber in großer Eile zu Schifffahrtsstraßen deklariert und dafür kostenintensiv ausgebaut und unterhalten werden. Das ist ein nicht nachvollziehbarer Vorgang, weshalb wir dem Verfahren widersprechen müssen.

Die BI ist nicht gegen die Entwicklung des Wassertourismus in Leipzig und Umgebung, im Gegenteil. Uns geht es aber um eine solche Entwicklung, die ökonomisch sinnvoll und auch so erfolgt, dass die Natur ihre Attraktivität bewahrt - das ist u.E. die wichtigste Grundlage für eine nachhaltige touristische Entwicklung des Leipziger Neuseenlandes. Der Cospudener See sowie der Floßgraben vertragen keine wirtschaftlich bedeutende Anzahl von Motorbooten. Wir halten eine solche Entwicklung für nicht zielführend, sondern kontraproduktiv für das gesamte touristische Konzept des Leipziger Neuseenlandes.

Im Verfahren zur Schiffbarkeitserklärung wird von verschiedenen Seiten u.a. auf ein Gutachten des Grünen Rings verwiesen. Dieses Gutachten ist jedoch unvollständig, da es wesentliche, wenn nicht gar die wichtigsten Betrachtungsszenarien für eine neutrale, ergebnisoffene Bewertung völlig außer Acht lässt. Die Studie beschäftigt sich lediglich mit den Auswirkungen bezogen auf die Wasserqualität. Andere ökologisch relevante Gesichtspunkte sowie eine ökonomische Gesamtanalyse fehlen gänzlich.



Unserer Kenntnis nach fehlt die Beantwortung u.a. folgender Fragen, die sich im Zuge einer sich durch die Schiffbarkeitserklärung ergebenden zunehmenden Motorisierung stellen:

- Wie wirkt sich die individuelle Motorsportbootnutzung auf alle anderen bestehenden touristischen Rahmenbedingungen im Allgemeinen aus?
- Wie wirken sich insbesondere die deutlich zunehmenden Lärmemissionen auf die konkurrierenden etablierten ‚stillen‘ touristischen Gewässernutzungen aus?
- Wie sehen Unfallszenarien unter dem Aspekt des ungleichen Kräftepotentials Badender zu Sportbooten aus, ohne die Gewässernutzung der Badegäste zu beschneiden?
- Welche negativen ökologischen Folgen werden sich durch Ausbau und Unterhaltung des Floßgrabens ergeben?
- Welche Wirtschaftlichkeitsvorteile (Kosten-Nutzen-Verhältnis) soll die begehrte Schiffbarkeitserklärung gegenüber der bestehenden Allgemeinverfügung ergeben?
- Wie sieht eine Gesamtwirtschaftlichkeit der touristischen Aspekte aus bezüglich erhofftem Zugewinn durch sog. „Fun-Tourismus“ gegenüber der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigung des „sanften“-Tourismus mit der Folge der Vergrämung Erholungssuchender und daraus resultierender Kaufkraftabwanderung.

Die Schiffbarmachung würde auch die vielen Erholungssuchenden auf dem See einschränken und zusätzlichen Gefahren aussetzen. Das aktuell geltende Recht der Allgemeinverfügung, die derzeit noch die Bootsführer zur „Rücksichtnahme auf Erholungssuchende“ verpflichtet, würde umgekehrt. Schwimmer werden verdrängt, denn nach § 6.17 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung haben Badende zu Booten ausreichend Abstand zu halten. Entsprechende Unfälle wären vorprogrammiert und würden nicht nur körperlich, sondern dann auch rechtlich zu Lasten der Badegäste gehen.

Allein hierdurch wird deutlich, dass die Schiffbarmachung mit Ihrerseits gewünschter und zu erwartender Zunahme an Motorbooten erst diejenigen Interessenskollisionen hervorruft, die durch die entsprechenden Regelungen eigentlich vermieden werden sollen.

Wir ziehen jedoch eine Problemvermeidung der Problemverwaltung vor.

Ein Blick zu anderen erfolgreichen Urlaubsregionen belegt auch, dass die touristische Attraktivität dort am höchsten ist, wo der geringste individuelle Motorsportbootverkehr herrscht.

Daher hinkt der Vergleich der o.g. Studie, sich mit Gewässerstrukturen wie z.B. Berlin zu vergleichen, wo eine Schifffahrt traditionell begründet und versorgungstechnisch notwendig war und teilweise noch immer ist. Auch sind die Berliner Gewässer in ihrer Frequentierung mit Badegästen nicht mal ansatzweise mit der hohen Dichte Badender auf dem Cospudener See vergleichbar.

Dort vorherrschende Bootsdichten und Frequentierungen als Vergleich heranzuziehen kann nur zu Fehlinterpretationen führen. Legitimer wäre es gewesen, sich mit Regionen zu vergleichen, die eine Gewässerunterhaltung allein unter touristischen Aspekten verfolgen. Wir möchten anliegend beispielhaft vier Seen bzw. Regionen anführen und sie mit dem Kurs-1-Vorhaben gegenüberstellen:

Das Verhältnis von Sportbooten mit Verbrennungsmotor beträgt z.B.:

Chiemsee	8.000 ha -	334 Boote	= ca. 25 ha/Boot
Wörthersee	1.900 ha -	95 Boote	= ca. 20 ha/Boot
Fränk.Seenplatte	2.000 ha -	ca.5 Boote	= ca. 400 ha/Boot
Spreewald	? ha -	0 Boote	= -----
Cospudener See	450 ha	225 Boote	= ca. 2 ha/Boot (lt. Studie)

Es dürfte zweifelsfrei sein, dass die vier o.g. Regionen und Gewässer touristisch gesehen auch ohne Motorboote – oder gerade wegen einer Motorbootlimitierung - erfolgreich sind.

Nach eigenen Angaben der Landesdirektion würde es sich bei der Schiffbarkeitserklärung im Rahmen dieses Verfahrens um einen bundesweit nahezu einmaligen Vorgang handeln. Das sollte doch aufhorchen lassen. Wenn die Schiffbarkeitsmachung tatsächlich so viele positive Effekte haben sollte wie man sich erhofft, warum haben es dann noch keine anderen Gewässerregionen vor uns so gemacht, die bereits viel längere Erfahrungen mit einem Gewässertourismus haben?

Unsere BI schließt sich der Meinung aller anderen Regionen an, die die Notwendigkeit einer Schiffbarmachung allein aus touristischer Attraktivitätssteigerung, Bewirtschaftungs- oder verwaltungstechnischen Gründen für unangebracht erachtet.

Um Einfluss auf die touristische Gewässererschließung- und entwicklung zu nehmen und zu behalten, ist es kontraproduktiv, dies über die Widmung zu einer Wasserstraße verwirklichen zu wollen. Die daraus folgende Motorisierung unseres relativ kleinen und noch dazu stadtnahen Gewässers wird für die ökologische und ökonomische Gesamtentwicklung der Region mehr Schaden als Nutzen bringen. Deshalb halten wir es auch für dringend erforderlich, die derzeitige Praxis der Erteilung von Einzelgenehmigungen sofort zu stoppen und zum bisherigen Verfahren zurückzukehren. Im Rahmen der Allgemeinverfügung wurden nach §46 bislang grundsätzlich keine privaten Motorboote zugelassen. Ausnahmen gab es im Wesentlichen nur als Notantrieb bei Segelbooten sowie wenigen Fahrgastschiffen. Das hat sich bewährt. 500.000 Erholungssuchende sind ein Erfolg. Die Motorisierung mit einhergehender Verlärmung und Verschmutzung wird diesen Erfolg umkehren.

Um den Kurs 1 und unseren gesamten Gewässerverbund in ein realistisches Licht zu rücken: Der Leipziger Gewässerverbund besteht aus jungen Baggerseen, Floßgräben, winzigen Flussläufen und Kanälen – aber das begründet doch noch lange keine Wasserstraße. Solche Widmungen bedarf es auf Elbe, Rhein und Donau. Dass es sich in unserem Falle um keine Wasserstraße sondern um ein empfindliches schützenswertes ökologisches System handelt wurde im Rahmen des bislang geltenden Rechts der Allgemeinverfügung richtigerweise berücksichtigt.

Wir möchten daraus zitieren:

Genehmigung des Befahrens des Cospudener Sees mit kleinen Fahrzeugen mit Elektromotor ..

Allgemeinverfügung:

..

II. Das Befahren des Cospudener Sees mit kleinen Fahrzeugen mit Elektromotor innerhalb des Erholungsgebietes wird unter Beachtung von V. genehmigt.

..

V. Das Befahren des Cospudener Sees mit kleinen Fahrzeugen mit Elektromotor wird unter folgenden Auflagen und Bedingungen genehmigt:

1. Bei Fahren unter Motorbetrieb darf eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden.
2. Beim An- und Ablegen haben Fahrzeugführer von Fahrzeugen unter Motorbetrieb senkrecht zum Ufer auf dem kürzesten Weg zu verkehren. ..
8. Der Gemeingebrauch, der Eigentümer- und Anliegergebrauch darf nicht beeinträchtigt werden. Auf andere Erholungssuchende sowie auf die Tiere und Pflanzen im Gewässer ist durch vorausschauendes Verhalten Rücksicht zu nehmen.
9. Der Widerruf und nachträgliche Auflagen bleiben vorbehalten.

Fortsetzung ...

.....

Begründung der Allgemeinverfügung:

Der Cospudener See ist ein nichtschiffbares Gewässer. Die Zulassung des Gemeingebrauchs an diesem Gewässer gemäß § 34 Abs. 3 Sächsischen Wassergesetz erfolgt, unabhängig weiterer Einschränkungen dessen, per Allgemeinverfügung, bekannt gemacht am 28.04.2000.

..

Die Regelungen der Allgemeinverfügung unter Berücksichtigung des Besorgnisgrundsatzes (§1 a WHG i.A. § 3 Sechzig) sind auf eine Gewässerbewirtschaftung und Gewässerbenutzung gerichtet, die dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen Einzelner dienen und vermeidbare Beeinträchtigungen der ökologischen Funktion des Gewässers weitgehend ausschließen.

..

Aus gewässerökologischer Sicht war die Genehmigung des Befahrens des Cospudener Sees auf kleine Fahrzeuge mit Elektromotor zu beschränken. Die Gründe dafür liegen in der Tatsache, dass der Cospudener See als sehr junges Gewässerökosystem nicht so stabil ist, wie das beispielsweise ein eiszeitlich entstandenes Gewässer ähnlicher Größe ist. Die bereits bestehende, sehr intensive Naherholungsnutzung setzt hier deutliche Grenzen und verbietet zudem unter Verweis auf die einzuhaltende Badewasserqualität den Einsatz potentiell wassergefährdender Technik. Die Genehmigung von Gewässerbenutzungen mit anderen Antriebsarten unterliegt in jedem Fall der Einzelfallprüfung durch die jeweilige zuständige untere Wasserbehörde.

Gemäß § 91 Abs.2 SächsWG kann die Genehmigung unter bestimmten Bedingungen und Auflagen erteilt werden. Der Widerruf und nachträgliche Auflagen können vorbehalten werden.

Die Nebenbestimmungen sind notwendig, um nachteilige Wirkungen für andere zu verhüten oder auszugleichen. Insbesondere war in den Regelungen unter IV.,V.3 und VII. der Schutz eines Uferstreifens aufzunehmen, um das Leben und die Gesundheit von Badenden zu schützen, um naturschutzfachliche Belange, hier den Schutz von Röhrichten und ausgebildeten Schwimtblattgesellschaften sowie den Schutz sich ansiedelnder Arten und den Schutz der Böschungen zu gewährleisten.

..

Aufgrund der Vielzahl der beabsichtigten Nutzungen des Cospudener Sees durch Segelboote mit Beimotoren sowie eines großen bekundeten Interesses an der Möglichkeit des Tauchens mit technischen Hilfsmitteln im Cospudener See wurde für diese Gewässerbenutzungen die erforderliche wasserrechtliche Genehmigung in Form einer Allgemeinverfügung "Genehmigung des Befahrens des Cospudener Sees mit Segelbooten mit vergaser- und dieselmotorfreien Beimotor und des Tauchsports mit technischen Hilfsmitteln (Drucklufttauchgeräte)" bekannt gemacht am 28.Juli2000, erlassen.

Diese Allgemeinverfügung genehmigte das Befahren des Cospudener Sees mit Segelbooten mit vergaser- und dieselmotorfreiem Beimotor und das Tauchen mit technischen Hilfsmitteln für jedermann. Auf Antrag des ortsansässigen Angelverbandes wird die wasserrechtliche Genehmigung auf kleine Fahrzeuge mit Elektromotor erweitert.

Die Urheber dieser Allgemeinverfügung, die vor nicht einmal 2 Jahren aktualisiert wurde, dürften sich bei der Feststellung und Festlegung, dass es sich um ein nichtschiffbares Gewässer handelt, etwas gedacht haben. Auch dürfte anzuzweifeln sein, dass sich die Konstitution des Sees aus gewässerökologischer Sicht zwischenzeitlich überraschend so weit verbessert hat, als dass nunmehr die Beschränkung auf das Befahren mit „kleinen Fahrzeugen mit Elektromotor“ aufgehoben werden kann. Sollte das der Fall sein, so hätten alle diejenigen daran mitwirkenden Verwaltungs- und Fachbehörden in Beliebigkeit und Willkür gehandelt.

Wir gehen davon aus, dass dies nicht der Fall ist und sprechen schon jetzt unsere Verwunderung darüber aus, sollten die Verfahrensbeteiligten heute zu einem anderen Ergebnis kommen als dem, was kürzlich noch bei der o.g. Allgemeinverfügung galt.

Die angestrebte Schiffbarkeit steht aber auch zu einigen anderen politischen Positionen, Vorhaben und gesellschaftlichen Aufgaben im Widerspruch:

- Leipzig ist eine von 8 Modellregionen bezüglich Elektromobilität geworden. Dem widerspricht es, bei der Gewässermobilität auf konventionelle Verbrennungsmotoren zu setzen.
- Ebenso ist Leipzig seit 1994 dem Klimabündnis europäischer Städte mit indigenen Völkern beigetreten und hat sich der CO₂-Reduzierung verpflichtet. Dem widerspricht es, auf klimaschädliche Antriebe für einen zweifelhaften Spaßfaktor zu setzen.
- Leipzig führt im Rahmen des Luftreinhalteprogramms die grüne Plakette ein. Es wäre widersprüchlich, inkonsequent und kontraproduktiv dort Emissionen zuzulassen, wo bislang noch keine entstanden.

Wir stellen abschließend fest, dass sich der Gewässerverbund, so wie er besteht bzw. noch verbunden wird, hervorragend auch unter aktueller Kategorisierung wassertouristisch nutzen und befahren lässt. Dies erfolgt derzeit völlig im Einklang mit Kanuten, Seglern, Fahrgastschiffern, Anglern, Surfern und nicht zuletzt Familien, die mit ihren Kindern darin baden und schwimmen wollen. Motorsportboote, oder wie vom scheidenden Landesdirektionspräsidenten in verschiedenen Veröffentlichungen gar gewünschte Jetski passen da nicht ins Bild. Sie verdrängen andere Nutzungen und werden erst die Konflikte verursachen, die man mit der Schiffbarkeitserklärung angeblich regeln will.

Wir appellieren an die Verfahrensführer Leipzigs Gewässerverbund, nicht zu Lasten des ohnehin knappen Naturraumes und seiner darin lebenden Bürger technisch aufzurüsten und damit abzuwerten! Wir hoffen, dass Ihnen auch die parallel übergebenen Unterstützerlisten verdeutlichen, dass das von der Landesverwaltung eingeleitete Schiffbarkeitsverfahren nicht im Sinne der Region und seiner allermeisten Bürger ist.

Wie auch immer das Verfahren ausgeht und unabhängig ob über § 36 oder § 46 SächsWG geregelt, der Schutz des Naturraumes unter Bewahrung eines sanften Tourismus sollte als oberstes Ziel sichergestellt sein.

Dies soll gewährleistet werden durch folgende Nutzungsbeschränkungen:

- Entwicklung und Vorrangregelung eines öffentlichen „Boots-Linien-Verkehrs“ statt individuellem Motorbootbetrieb insbesondere auf dem Floßgraben.
- Alle individuellen oder mietbaren Wasserfahrzeuge sind ausschließlich mit Wind-, Muskel- oder Elektroantrieb bis 7,5 kW zulässig.
- Ausschließlich die bestehende öffentliche Fahrgastschiffahrt sollte über Einzelfallgenehmigungen mit Verbrennungsmotor (weiter)betrieben werden dürfen.
- Ausschließlich bestehende Segelboote dürfen einen Verbrennungsmotor als Notantrieb und nur für diesen Zweck sowie zum An- und Ablegen nach Einzelfallgenehmigung übergangsweise (weiter)verwenden.
- Die max. Fahrgeschwindigkeit im Motorbetrieb ist für alle Fahrzeuge auf 6 km/h, im Floßgraben speziell aufgrund Kollisionsgefahr mit muskelbetriebenen Wasserfahrzeugen und des Naturschutzes auf 3 km/h zu begrenzen.

Wir hoffen, dass Sie unsere Stellungnahme berücksichtigen und stehen für Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit herzlichen Grüßen



Monika Heinrich, Dr.
Hendrik Rudolph,
Andreas Arens