

# „Salamitaktik“ offiziell bestätigt

Nachdem der Internationale Bodensee Motorbootverband (IBMV) sich Mitte Oktober nach seiner Jahreshauptversammlung in einer Pressemitteilung gegen die Pläne des Nabu gewandt hat, den Markelfinger Winkel zum Naturschutzgebiet erklären zu lassen, kam der Nabu erstmals selbst in einem Artikel der Tagespresse mit Informationen „aus dem Busch“. Dessen Vorstellungen gehen weit über die zunächst vom Regierungspräsidium als „Prüfkulisse“ bezeichneten Pläne hinaus.

Von Michael Häßler

Von Plänen, das Schutzgebiet auf der Mettnauseite ebenfalls in den See hinaus auszuweiten, ist auf dieser Zeichnung noch nichts zu sehen. Das ergibt sich erst aus einer Handskizze, die in der Redaktion kurz nach Erscheinen des ersten Artikels über das Thema (IBN 4/2018) aufgetaucht ist. Diese Skizze ist handschriftlich auf „April 2017“ datiert, also älter, und stammt angeblich vom Nabu.



Der Markelfinger Winkel am Samstag, dem 2. Juni nachmittags. Trotz Pfingstferien sind hier nur wenige Boote zu sehen

Diese „Prüfkulisse“ schickte die Landtagsabgeordnete Nese Erikli im März der IBN. So sei die Schutzgebieteserweiterung vom Nabu beantragt worden, schreibt sie. Die Skizze mit Erstellungsdatum 13.01.2015 wurde am 09.02.2018 letztmalig ergänzt. Sie umfasst ein Gebiet nördlich einer Linde zwischen der Bootsverwerft Martin und dem Campingplatz Markelfingen, also rund die

halbe Fläche des Markelfinger Winkels. Landseitig schließt die Fläche an das bereits bestehende Naturschutzgebiet an.

Auch ein Gebiet zwischen dem Markelfinger Wassersportclub und dem Campingplatz der Naturfreunde beansprucht der Nabu. Hier soll ebenfalls das bestehende Schutzgebiet seewärts erweitert werden.

Sie entspricht den jüngst in der Tagespresse vom Nabu genannten Plänen mit einem zusätzlichen Seegebiet vor dem Naturschutzgebiet Mettnau, südlich einer Linie zwischen der Bootsverwerft Martin und dem „Fischerhüttle“. Danach bliebe der Schifffahrt noch ein trichterförmiger Korridor ab Markelfingen als Zufahrt zur Verwerft. Aufkreuzen wäre in diesem



Samstag, 26. Mai gegen 18.00 Uhr. Die ankernden Boote liegen weit vom Ufer entfernt, obwohl der Pegel damals bei rund vier Metern lag. Trotz Ferien und klarem Wetter blieb kein Boot über Nacht vor Anker.



Zwei Bahnleise führen unmittelbar am Schutzgebiet entlang. Dazwischen liegt der „Life Pfad“, der während der Touristensaison ein stark frequentierter Fußgänger- und Fahrradweg ist.



Samstag, 26. Mai, Abends. Der Bootsverkehr hält sich weiterhin in Grenzen. Das Motorboot vor dem „Fischerhütte“ liegt vor Anker. Das Trainerboot der Ruderer sollte weiter vom Ufer entfernt sein.

„Schlauch“ kaum möglich, wodurch auch die Segler unter Motor durch den Markelfinger Winkel fahren müssten. Außerdem entfielen so der einzige, bei jedem Wetter sichere „Naturhafen“ am Untersee, der immerhin zum schiffbaren Gewässer gewidmet ist.

Auf Nachfrage hat Markus Adler vom Regierungspräsidium Anfang November einge-

räumt, dass der Antrag des Nabu, anders als zunächst dargestellt, auch diese dritte, neue Schutzzone umfasst. Ein Verfahren sei, zumindest offiziell, aber noch nicht eingeleitet.

#### Uferzone verläuft sehr flach

Frank Lorho, in eingangs erwähntem Presseartikel als Sprecher des Baden-Württembergischen

Umweltministeriums zitiert, erklärt darin, dass „die Uferzonen mit vorgelagerten Schilfgürteln ideale Brut- und Mauseengebiete für zahlreiche Vogelarten“ darstellen würden. Diese Uferzonen und die vorgelagerten Schilfgürtel stehen aber bereits unter Naturschutz und dürfen schon seit vielen Jahren weder betreten noch befahren werden. Boote unter Maschine müssen 300 Meter Abstand vom Ufer halten und alle anderen Fahrzeuge 25 Meter Abstand zu Wasserpflanzen, sprich der Ufervegetation. Für die meisten Segelboote ist die 200 bis 300 Meter breite Wyse ohnehin zu flach. Beim Ankern näher als etwa 150 Meter ans Ufer heranzukommen, ist auch für kleine Fahrzeuge bei durchschnittlichen Pegelständen kaum möglich. Boote mit mehr Tiefgang, insbesondere Segelboote ankern, wenn überhaupt, allenfalls wenige Meter hinter der Halde. Diese verläuft dort im Abstand zwischen 200 bis 300 Meter vom Ufer entfernt. Um sicher zu liegen, müssen die Boote, je nach Tiefe, etwa die achtfache Wassertiefe als Radius für den Schwoikreis einkalkulieren. Beispielsweise hat das Boot des Autors einen Tiefgang von knapp unter 1,50 Meter. Normalerweise kann er nur wenige Wochen im Jahr landwärts der Halde ankern. In den überwiegenden Fällen liegt der Anker auf dem Schweb in einer Tiefe von rund 15 Meter, was bei solider Geschirrlänge einen sicheren Abstand von etwa 100 Metern von der Halde entfernt ergibt, beziehungsweise mindestens 300 Meter vom Schilfgürtel.

Wer noch mehr Uferabstand hält, kommt mit der Bodenseeschifffahrtsordnung (BSO) in Konflikt, weil er dann im Fahrwasser liegt und ein Schifffahrtshindernis darstellt.

An der Mettnauseite des Markelfinger Winkels ist die Wyse sehr schmal und der Schwoikreis wird durch den vorgeschriebenen Abstand zu Wasserpflanzen zusätzlich eingeschränkt. Aus genannten Gründen scheidet diese Seite daher als sicherer Ankerplatz zumindest für Boote mit etwas mehr Tiefgang aus.

#### Seeteil ist deutlich ruhiger geworden

Der Autor konnte die Entwicklung des Wassersports und der ökologischen Verhältnisse seit Mitte der sechziger Jahre auf dem Markelfinger Winkel verfolgen. Vieles ist seither ruhiger und beschaulicher geworden.

An mehreren Stellen lagen früher „wilde“ Bojen. Auch das Markelfinger Bojenfeld war größer als heute und beherbergte größere Boote. Östlich der Bootswerft Martin ▶▶

gab es einen Campingplatz. Auch dort lagen zahlreiche Boote am Ufer, vor Anker und teilweise auch an Bojen. Auch an den übrigen Campingplätzen, einschließlich jenem der Naturfreunde, wurden überwiegend kleine Motorboote, Schlauchboote und Jollen, oft mit Außenbordmotor am Ufer gelagert.

In den Sechziger- und Siebzigerjahren brachten die Zeltplätze sehr viel Verkehr durch Wochenend- und Feriengäste. Dazu kam eine weitgehende Unkenntnis und Missachtung von Rechtsvorschriften. Man fuhr wenige Meter am Schilf mit Wasserski oder Flugdrachen entlang, das Boot wurde an der Mettnau aufs Ufer gezogen um dort ein Feuer zu machen, obwohl das schon damals Naturschutzgebiet war. Das „Fischerhütte“, gegenüber Markelfingen gelegen, war mit seinem vorgelagerten Sandstrand nicht nur ein beliebtes Ziel für uns Kinder.

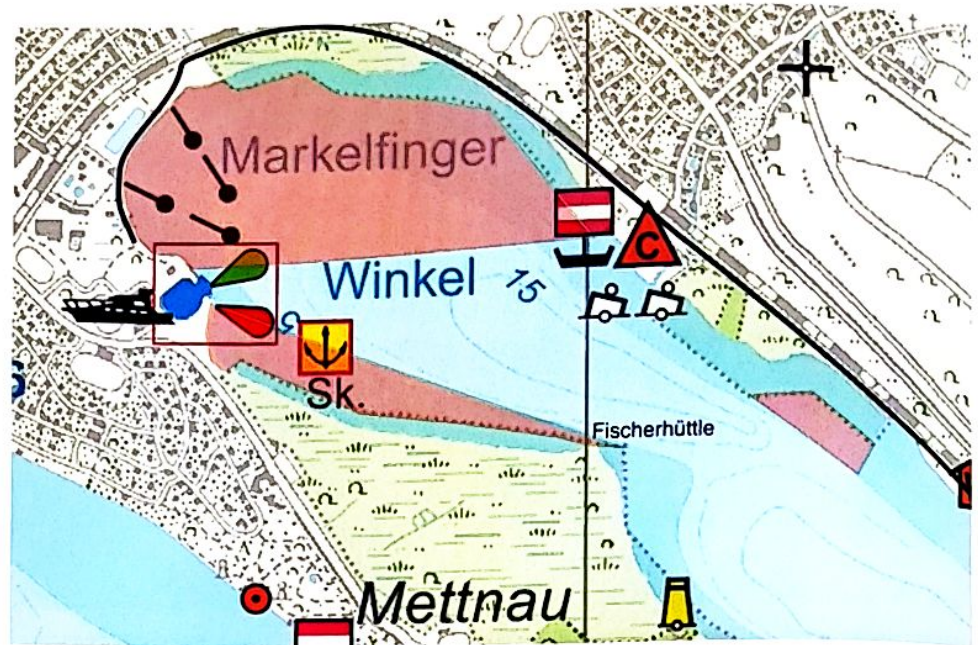
Diese anarchischen Zustände konnten erst durch verschiedene Maßnahmen, wie beispielsweise verstärkte Polizeipräsenz oder die Schaffung des „BSVb-Seendienst“ geordnet werden. Auch das Verbot von großen Zweitaktmotoren und die Entfernung ungenehmigter Bojen brachte mehr Ruhe.

Trotz allem war noch in den Achtzigerjahren auf dem Markelfinger Winkel erheblich mehr Verkehr, der vor allem durch den Surfboom verstärkt wurde, der ähnliche Ausmaße hatte wie der aktuelle SUP-Boom. Auch damals schon nutzte man die Bretter als Badevehikel und paddelte damit auf dem See umher.

Nicht zuletzt auch durch die Sensibilisierung der Bevölkerung haben sich die Verhältnisse im Markelfinger Winkel grundlegend beruhigt. Die Boote fahren, zumindest mehrheitlich in See-mitte und mit vorgeschriebener Geschwindigkeit. Die Mehrzahl der Boote ankert östlich von Markelfingen und nach Beobachtungen des Autors sind auch an belebten Ferienwochenenden tagsüber selten mehr als zehn Boote vor dem Nordufer des Markelfinger Winkels vor Anker. Nachts sind es, wenn überhaupt, nur in Ausnahmefällen mehr als ein oder zwei Boote, die dort vor Anker liegen.

### Störungen von Land haben zugenommen

Dagegen haben die Störungen von der Landseite in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Unmittelbar hinter den laut Lorho „idealen Brut- und Mausegebieten“ führt die Bahnlinie Radolfzell – Konstanz in voller Länge vorbei, die durch die eng getaktete Regionalverbindung eine auf dem ganzen Seeteil wahr-



Die Situation im Markelfinger Winkel, wie sie vom Regierungspräsidium bestätigt wurde. Grün hinterlegt sind die bestehenden Naturschutzgebiete. Rot die vom Nabu beantragten Erweiterungen. Die schwarze Linie zwischen See und Bahn bezeichnet einen Teil des Life-pfad mit seinem starken Fahrradverkehr. Ein anderer Teil führt durch das Naturschutzgebiet Mettnau.

nehmbare Geräuschkulisse generiert. Auch der, parallel und seewärts davon verlaufende, und vom Nabu mitverantwortete „Life-Pfad“ zieht Massen von Radtouristen sowie Spaziergängern mit und ohne Hunde an. Die Personenzahl auf dem Life-Pfad übertrifft die Anzahl der Personen, die weit entfernt von den Brut- und Mausegebieten im See baden, auf dem Boot in der Sonne liegen oder im Schatten des Sonnenverdeckts die Ruhe genießen, um ein Mehrfaches.

Lorhos Aussage, dass Wassersportaktivitäten „inzwischen zu jeder Jahreszeit ausgeübt“ würden und für diese Rückzugs- und Ruheräume der Vogelwelt ein hohes Störpotential darstellen, entbehrt jeglicher Grundlage. Kennt das Umweltministerium seine eigenen Gesetze nicht? Von welchen „Fachleuten“ lässt sich der Pressesprecher vor einer solchen Auskunft beraten? Weiss das Ministerium nicht, dass alle Boote am Deutschen Unterseeufer Ende Oktober ins Winterlager müssen? Dass der dort trainierende Ruderclub mit dem Nabu vereinbart hat, den Markelfinger Winkel im Winter nicht zu befahren? Dass Kitesurfen in diesem See-teil generell verboten ist? Auch, dass jemand im Januar mit dem SUP auf dem nur wenige Grad kalten See paddelt und danach wieder durch den wadentiefen Schlick zurück an Land stapft, ist theoretisch vielleicht möglich, praktisch aber kaum vorstellbar.

Lorho, von der IBN mit diesen Sachverhalten konfrontiert, bleibt bei seiner Behauptung:

„Insbesondere Segeln, Rudern, Surfen, Kite-Surfen und Stand-up-Paddling werden inzwischen zu jeder Jahreszeit ausgeübt und stellen für die Rückzugs- und Ruheräume der Vogelwelt ein hohes Störpotenzial dar“.

Wir fragen nach konkreten Zahlen über den winterlichen Bootsverkehr auf dem Markelfinger Winkel. Lorho leitet die Anfrage an das Regierungspräsidium weiter, welches uns schreibt: „Konkrete Zahlen des winterlichen Bootsverkehrs im Markelfinger Winkel liegen uns derzeit noch nicht vor. Die Erhebung der Zahlen wird Teil des Verfahrens sein, das aber bisher noch nicht begonnen hat.“

Mit anderen Worten: Das Umweltministerium hat Dinge behauptet und sogar auf Nachfrage bestätigt, die von jedermann nachprüfbar, mit der Realität nicht das Geringste zu tun haben.

### Störungen oft auch „hausgemacht“

Führerscheinfreie Kleinfahrzeuge, wie beispielsweise Stehpaddler, auf die Harald Jacoby, der Vorsitzende der Nabu-Ortsgruppe Konstanz in genanntem Presseartikel verweist, fallen nach Beobachtung des Autors jedenfalls im Winter schon mal als Störfaktoren aus. Aber auch im Sommer sind im Markelfinger Winkel vergleichsweise wenig Stehpaddler unterwegs. Es gibt dort keinen öffentlichen Seezugang, der mit dem Auto erreichbar ist. Von den wenigen Paddlern, die im Markelfinger Winkel unterwegs sind, wassern einige ihr Brett zwischen Turnerheim und Kläranlage, sowie am

Markelfinger Campinplatz. Am etwas östlicher gelegenen Naturfreundehaus werden dagegen SUP und Kanus an Gäste vermietet, die damit auch in den Markelfinger Winkel fahren. Es ist zu beobachten, dass diese Personengruppe weder Schifffahrtsregeln noch Naturschutzbestimmungen kennt. Als Beispiel kann vielleicht das Erlebnis des Autors dienen, als sich vergangenen Sommer eine Gruppe aus rund zwanzig schwimmenden Personen, inklusive kleiner Kinder mit Schwimmhilfen, sowie Hunden, am ankernden Boot des Autors „verheddert“ hat. Menschen, Hunde und gemietete Kanadier waren durch lange Leinen miteinander verbunden und ließen sich von den voraus treibenden Booten im frischen Nordwind durchs Wasser

Am Wochenende darauf fuhr ein Solarkatamaran, ausgerechnet mit dem Logo eines prominenten Umwelt-Abmähners gekennzeichnet, vorschriftswidrig durch die Uferzone vor dem Naturschutzgebiet.

#### Mit Salomitaktik an die Futtertröge?

Der Nabu ist im Rahmen des „Vertragsnaturschutzes“ mit der Schutzgebietspflege betraut und erhält dafür eine Vergütung. Diese sei bisher „mit Flächenbezug“ bemessen worden, werde aktuell aber auf eine „konkrete Kostenkalkulation mit Nachweispflicht“ umgestellt, teilt das Regierungspräsidium mit.

Im laufenden Jahr wurden 1,3 Millionen Euro vom Umweltministerium für Naturschutzmaß-

zu einem bedeutenden traditionellen Mauerplatz für Wasservögel werden,“ ist darin zu lesen.

„Eine Pufferzone von mindestens 200 Meter zwischen Schutzgebietsgrenze und Nutzungsfläche“ würde die Störungen weiter minimieren. stellen die Autoren für das Radolfzeller Aachried fest. Wie eine „Pufferzone“ zu werten ist, die wie im Markelfinger Winkel nur seewärts gerichtet wäre, unmittelbar landwärts davon aber insbesondere in den Sommermonaten ein erhebliches Verkehrsaufkommen herrscht, wird offen gelassen.

Die Untersuchung teilt Störungen anhand der Reaktionen der Vögel qualitativ in vier Gruppen ein:

1. „Aufmerken (Unterbrechung der bisherigen Tätigkeit und Mustern der Umgebung)“
2. „Wegschwimmen/wegtauchen; Ortswechsel <50 Meter“
3. „Wassertreten/(versuchtes) Auffliegen, Ortswechsel <50 Meter“
4. „Ortswechsel >50 Meter (z.T. verlassen des Untersuchungsgebietes)“

Vom 1. Juni bis zum 13. September wurden im Markelfinger Winkel an 24 Tagen 72 Störungen protokolliert. Beobachtet wurde das Gebiet jeweils eine Stunde zu verschiedenen Uhrzeiten zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr.

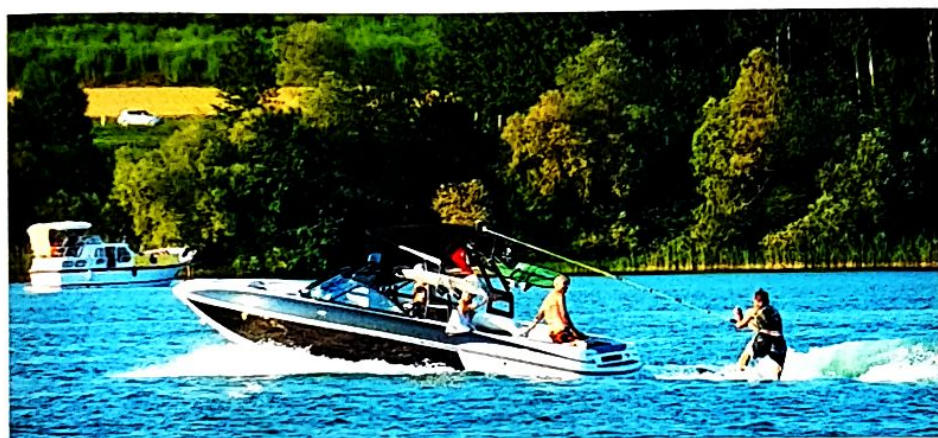
Zusätzlich wurde der Markelfinger Winkel in drei Zonen aufgeteilt. Die Zone I befindet sich westlich einer Linie, die von der Bootswerft Martin etwa rechtwinklig auf die gegenüberliegende Seeseite reicht. Sie umfasst etwa die Hälfte der vom Regierungspräsidium ursprünglich als „Prüfkulisse“ benannten Fläche.

Die Zone II befindet sich südlich einer Linie zwischen Bootswerft Martin und „Fischerhüttle“. Sie deckt sich mit dem vom Nabu geforderten, zusätzlichen Schutzgebiet.

Die Zone III der Studie umfasst das freie Wasser zwischen diesen beiden Gebieten, durch das die Zufahrt zur Werft erfolgt.

In den Zonen I und II hätten sich viele Wasservögel und wenig Boote befunden, während die Zone III häufiger von Booten befahren wurde und weniger Vögel zu beobachten gewesen seien, stellen die Autoren sicherlich wenig überraschend fest.

44,5 Prozent der Störungen seien von Motor- oder Segelbooten verursacht gewesen und 26,4 Prozent von Kanus oder Ruderbooten. Die Studie unterscheidet nicht zwischen Ankerliegern und Booten in Fahrt. ▶▶▶



Dieses Boot fuhr durch die Uferzone der Mettnau, wenige Meter am Schilfgürtel und den Ankerliegern vorbei. Muss man sich da noch über Forderungen nach Einschränkungen wundern?

ziehen. Als diese an der Ankerleine hängen blieben und die Personen gegen den Rumpf gedrückt wurden, waren zuerst die Kinder und die Hunde panisch, danach auch die Erwachsenen. Nachdem sie sich wieder befreit hatten, landete die ganze Gruppe letztlich im Schilf.

Störungen durch solcherlei Klientel lassen sich jedenfalls auch durch ein Naturschutzgebiet kaum verhindern. Auch der „Natura-Trail“ der Naturfreunde verursacht, trotz aller grüner Rhetorik, zusätzliche Unruhe auf dem gesamten Gnadensee. Man sieht oft Mietkanus und SUPs die direkt am Schilfgürtel entlang paddeln. Auch werden Kanus aufs geschützte Ufer der Mettnau gezogen.

Auch mutmaßliche Vogelbeobachter kann man sehen, die in die Schutzzonen eingedrungen sind. So wurde der Autor am Nachmittag des 26. Mai von einer männlichen Person, die sich im Schutzgebiet auf der Nordseite des Markelfinger Winkels befand, intensiv mit dem Fernglas aus dem Schilfgürtel heraus beim Ankermanöver beobachtet.

nahmen in den Kreis Konstanz überwiesen, wie aus einer Pressemitteilung der Abgeordneten Erikli hervorgeht. Davon sind 710 666 Euro für den „Vertragsnaturschutz“, und 580 000 Euro für „investive Maßnahmen“.

#### Ornithologische Studie

Die jetzt vom Nabu formulierten Forderungen folgen inhaltlich weitgehend einer Studie der ornithologischen Gesellschaft Baden-Württemberg von 2007. Diese hat „Störungen von Wasservögeln während der Schwingenmauser und deren Bedeutung für die Qualität eines Mauerquartiers“ untersucht. Dabei wurden die ornithologischen Verhältnisse im Markelfinger Winkel mit denen im Radolfzeller Aachried verglichen, wo bereits eine große Wasserfläche als Schutzgebiet ausgewiesen ist.

Die Studie stellt fest, dass der nordwestliche Bereich des Markelfinger Winkels für Wasservögel jetzt schon attraktiv ist. „Das Gebiet könnte aber durch bessere Schutzmaßnahmen noch weiter profitieren und dann eventuell

12,5 Prozent der Störungen seien durch „motorisierte Flugobjekte“ entstanden.

Weitere Störungen fasst die Studie mit 16,7 Prozent zusammen. Diese erfolgten durch andere Vögel (6,9 Prozent), Züge (5,6 Prozent), Personen (2,8 Prozent) und unbekannte Störfaktoren (1,4 Prozent). Qualitativ rief eine große Anzahl der Störungen (41,7 Prozent) Reaktionen der Gruppe II (Wegschwimmen) hervor, die „zumeist von Motorbooten, aber auch von Segel- und Ruderbooten“ ausgelöst wurden. Störungen der Intensität I („Aufmerken“) seien mit 27,8 Prozent am zweithäufigsten vorgekommen und seien „vor allem auf Motor- und Ruderboote“ sowie auf Passagierflugzeuge in einer Höhe von circa 1 bis 2 Kilometer zurückzuführen.

Störungen der Intensität IV (Ortswechsel >50 Meter) seien zu 16,7 Prozent beobachtet worden, „wobei in 1/3 der Fälle Ruderboote verantwortlich“ gewesen seien. Auf weitere Störfaktoren geht die Studie nicht ein.

Störungen der Intensität III (Wassertreten, Auffliegen) seien mit 13,9 Prozent beobachtet worden und „hauptsächlich durch Motor- und Segelboote verursacht“. Auch hier nimmt die Studie keine weitere Differenzierung vor.

Bei einer weiteren quantitativen Betrachtung wurde festgestellt, dass „bei der Mehrzahl der Untersuchungen unter 5 Prozent des Gesamtbestands gestört“ wurde. Störungen, bei denen über 20 Prozent des Gesamtbestands betroffen waren, wurden im Markelfinger Winkel hauptsächlich von Ruderbooten verursacht. Dies „mehrfach“ auch in einem Abstand von über 200 Meter Entfernung.

Andere Störfaktoren seien „eine Großmöve“, „ein Helikopter“ sowie „ein Kajakfahrer“ gewesen. Beim Vergleichsgebiet Achried, das für die Schifffahrt gesperrt ist, seien für die beobachteten Störungen von über 20 Prozent des Bestands zwei Zeppelinüberflüge, ein Kajakfahrer und ein Fischerboot verantwortlich gewesen, die beide durch das Naturschutzgebiet gefahren seien.

Auch die regionale Verteilung der Störungen wurden untersucht. In Zone I (westlich Bootswerft Martin, also vor der Kläranlage), wo sich die meisten Wasservögel aufhalten, kamen am häufigsten Störungen der Intensität I vor. Aber auch Störungen der Intensität IV seien „nicht unbedeutend“ gewesen. Weitere Details liefert die Studie nicht.

Störungen in Zone II (Mettnauufer) hätten vorwiegend im Bereich der Hafeneinfahrt mit

der Intensitätsstufe II (Wegschwimmen) stattgefunden (acht Ereignisse). Auch hier geht die Studie nicht auf weitere Details ein.

Auch in Zone III seien die Vögel, ebenfalls vorwiegend im Bereich um die Hafeneinfahrt weggeschwommen.

**„Score“ der Störungen**

Nach einem statistischen Verfahren, das nicht weiter erläutert wird, bewertet die Studie die Wirkung eines Störfaktors mithilfe eines Zahlenwerts (Score). In diesem Wert ist nicht nur die Wirkung, sondern auch die Häufigkeit der Störungen „eingepreist“. Danach verursachen Hubschrauber, trotz der geringen Anzahl von Überflügen, die heftigsten Störungen.

Auffällig ist, dass keine Störungen durch den starken Fahrradverkehr des „Life Pfads“ erwähnt werden. Diese müssen zweifellos vorhanden sein. Auch werden in dieser Auflistung nur „Fußgänger außerhalb des Weges“ erwähnt, obwohl der Weg unmittelbar ans Schutzgebiet grenzt. Wenn schon Personen seewärts des Schutzgebiets Störungen verursachen, warum verursachen dann nicht auch Personen landwärts des Schutzgebiets ebensolche Störungen? Zumindest Fußgänger nähern sich dabei ebenso „lautlos“ an wie die von Jakoby im Zeitungsartikel erwähnten Stehpaddler.

Ebenso ist auffällig, dass nur die Wirkung von Störungen auf Vögel außerhalb des Schutzgebiets, also auf der Wasserfläche, untersucht wurden. Hinweise darauf, wie die Vögel innerhalb des Schutzgebiets darauf reagieren, gibt es keine. Es wäre zu erwarten, dass sich Störungen durch Bahnverkehr oder Fahrradfahrer im Schilf schon allein aufgrund der geringeren Entfernung deutlicher auswirken als auf der Wasserfläche. Umgekehrt wäre zu erwarten, dass sich Störungen durch den Schiffsverkehr bei Vögeln auf der Wasserfläche deutlicher auswirken als bei Vögeln im Schutzgebiet.

**Wie wirkt sich eine Gebietsverweiterung aus?**

Durch eine Ausweitung des Schutzgebiets auf die Wasserfläche kann im Wesentlichen nur die Gruppe der Segler und Motorbootfahrer erreicht werden. Diese spielen aber zumindest bei der Intensität der Störungen (Scores) eine eher untergeordnete Rolle. Außerdem müssen diese größeren Boote allein schon tiefgangsbedingt einen großen Abstand zum Schutzgebiet einhalten.

Inhaber eines Ferienpatents sowie führerscheinfreie Kleinfahrzeuge wie Motorboote



Mietboot in der Uferzone vor dem Naturschutzgebiet. Für das Ferienpatent reicht der Sportbootführerschein aus, der keinerlei Revierkenntnisse verlangt.



Diese Aufnahme stammt vom Schutzgebiet zwischen Hegne und dem Bruckgraben. Der Effekt, den die Betonung auf die Stehpaddler bewirkt, überzeugt nicht.

**Störquelle und Störintensität (Score)**

1. Hubschrauber	1,60
2. Passagierflugzeuge	1,43
3. Züge	1,40
4. Ruderboote	1,25
5. Unbekannte Störfaktoren	1,20
6. Fischerboote	1,03
7. Großmöven	1,00
8. Kanus/Kajaks	0,98
9. Motorboote	0,77
10. Segelboote	0,65
11. Fußgänger außerhalb des Weges	0,55

Rangfolge der Störungen in ihrer Häufigkeit und Intensität, wie sie von der Ornithologischen Gemeinschaft festgestellt wurde.

unter 6 PS, Jollen unter 10 Quadratmetern Segelfläche, Kanuten, Ruderer und Stehpaddler werden durch eine Schutzgebietsregelung allenfalls teilweise erreicht, weil sich diese Personen nicht mit der Rechtslage auskennen und Schifffahrtsvorschriften gar nicht auf sich beziehen. Streng genommen handelt es sich dabei auch gar nicht um „Schifffahrt“, sondern um „Gemeingebrauch“ eines Gewässers. Störungen durch diese Klientel können nur ver-



Stehpaddler fahren unmittelbar am Schutzgebiet entlang. Dass sie 25 Meter Abstand zu Wasserpflanzen halten müssen, ist ihnen in der Regel nicht bekannt.



Auch auf dem Obersee besteht das Problem mit der Unkenntnis von Rechtsvorschriften: Hier fährt ein Mietkanu durch das Schutzgebiet der Reutiner Bucht.



Paddler haben ihre Fahrzeuge auf das Ufer der Mettnauspitze gezogen und liegen in der Sonne.

hindert werden, indem jemand vor Ort ist um korrektes Verhalten einzufordern oder überhaupt erst zu erläutern. Letztlich dürfte für diese Aufgabe, egal ob mit oder ohne Schutzgebietserweiterung, nur die Polizei infrage kommen. Und auch heute schon ist nach geltender Rechtslage ein seeseitiger Mindestabstand von 25 Metern zu jeglicher Ufervegetation einzuhalten. Dieser kann auch ohne Schutzgebiet durchgesetzt werden.

Rennruderboote, die im Markelfinger Winkel trainieren, stammen von einem einzigen Verein. Mit diesem Verein sollte eine einvernehmliche, freiwillige Lösung gefunden werden können, auch ohne die Freiheit der Bevölkerung so gravierend einzuschränken oder in die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt einzugreifen. Zumindest für die Wintermonate existiert eine solche Lösung ja bereits.

Für Sportfischer ist der Markelfinger Winkel ohnehin tabu, denn dieses Fischwasser haben die Reichenauer Fischer gepachtet, weshalb sie die einzigen sind, die hier auch im Winter unterwegs sein könnten. Deren Pachtvertrag wird derzeit neu verhandelt, was den Zeitpunkt des Nabu-Vorstoßes erklären könnte.

#### Verhältnismäßigkeit der Maßnahme

Es stellt sich auch die verwaltungsrechtliche Frage der Verhältnismäßigkeit. Rechtfertigt so ein kleiner Effekt auf das mutmaßliche „Wohlbefinden“ der Vögel so einschneidende Eingriffe in die Schifffahrt und in die Freiheit des Bürgers? Nach den Grundsätzen des Verwaltungsrechts muss immer zum mildesten Mittel gegriffen werden, um ein Ziel zu erreichen. Darüber hinaus muss es für den angestrebten Zweck „erforderlich“, „geeignet“ und im juristischen Sinn „angemessen“ sein.

Durch eine Schutzgebietserweiterung können jedenfalls die wesentlichsten Störungen nach der Score-Tabelle nicht verhindert werden. Hubschrauber und Passagierflugzeuge werden weiterhin fliegen und auch den Bahnverkehr wird man nicht verhindern können.

Den Life Pfad könnte man dagegen relativ einfach während der Brut- und Mauserzeit sperren. In der übrigen Zeit könnte das Fahrrad geschoben, Hunde an der Leine geführt und Jogger auf den hinter der Bahnlinie befindlichen Riedweg verwiesen werden. Dadurch würde sicherlich ein ungleich größerer Effekt erzielt werden, als mit einer Erweiterung des Schutzgebiets auf die Verkehrsfläche der Schifffahrt, die ohnehin und aus ganz praktischen Gründen einen großen Abstand zu den bereits geschützten Flächen hält.

Auch die Wasserschutzpolizei könnte sich ab und an mal im Winkel blicken lassen. Nicht unbedingt um „Knöllchen“ zu verteilen, sondern um diejenigen Wassersportler, die sich korrekt verhalten, nicht von denjenigen, die sich umgar nichts scheren, ans Messer liefern zu lassen. Vereine und Verbände dringen nicht zu denen durch, die mit „Turbopatent“, „Ferienpatent“ oder anderweitig kompetenzbefreit den See mit einer „Achterbahn“ verwechseln.

Auch wenn es dem Nabu bei seinem Expansionsdrang vielleicht nur vordergründig um Störungen durch die Schifffahrt gehen sollte, liefert ihm solcherlei Verhalten die besten Argumente zum günstigsten Tarif frei Haus. Die Wassersportverbände müssen dann mit ihren ehrenamtlichen Strukturen versuchen, gegenüber den professionell aufgestellten und in Politik und Verwaltung bestens vernetzten Naturschutzlobbyisten, die „Kohlen aus dem Feuer“ zu holen. ■

Anzeige



www.pfeiffer-segel.de

## 30 Jahre Pfeiffer Segel

„Ein gutes Segel passt wie ein Maßanzug“ Alf Pfeiffer

- Hochwertige Fahrten- und Regattasegel
- Schneller und zuverlässiger Reparaturservice
- Umfangreiches Zubehör inkl. Montage
- Individuelle Sonnensegelanlagen