Internationale Wassersport-gemeinschaft Bodensee e.V.

Friedrichshafen, den 12. August 2025

Wenn selbst das Sommerloch Wellen schlägt …

Stellungnahme der IWGB zur „SuBoLakes“-Studie „Ökologische Belastungen von Seen in Deutschland durch Sport- und Fahrgastschifffahrt …“

In der vorgelegten Studie, an der auch Wissenschaftler der Uni Konstanz beteiligt waren, wurden Seen und Gewässer von völlig unterschiedlicher Charakteristik untersucht: Der Bodensee als drittgrößter europäischer See, zwei oberbayerische Seen und viele kleinere Gewässer und Kanäle in Brandenburg. Da liegt es auf der Hand, dass die Ergebnisse auch entsprechend differenziert ausfallen. Schon allein deswegen, weil auf dem großen See die großen Schiffe größer sind - und auch oft größere Wellen machen als die kleinen Boote auf den kleineren Seen. Dem entsprechend wird in der Studie selbst auch die charakteristische Schifffahrt einschließlich der Fahrgastschiffe und Fähren auf dem Bodensee gewürdigt.
Dass nun die Marketingabteilung der Uni Konstanz aus der breit angelegten Studie in marktschreierischer Manier auf die „Freizeitschifffahrt auf deutschen Seen“ und in der Überschrift ihrer Pressemitteilung vom 1. Juli 2025 schon allein auf den „motorisierten Wassersport“ fokussiert, ist eine aus unserer Sicht unzulässige Verzerrung.
Die Ergebnisse von Kleinstgewässern zu verallgemeinern und auf den Bodensee zu übertragen, ist nicht hilfreich. Dass viele der in der Pressemitteilung der Uni Konstanz vorgetragenen Forderungen am Bodensee längst umgesetzt sind, geht leider darin und in den darauf basierenden Medienberichten völlig unter. Es gilt, die Perspektive auf den Bodensee, der in vielen Umweltbelangen bereits europaweit Vorbildcharakter hat, gerade zu rücken!

Der Bodensee, unser Revier, ist das größte Binnengewässer in Deutschland, hat daher auch eine große Bedeutung - und sollte folglich auch separat betrachtet werden. Eine Verallgemeinerung von Nischeneffekten auf den größten See Deutschlands ist nicht hilfreich. Die Studie selbst differenziert da auch entsprechend.
„Am Bodensee spielt die Wellenbelastung durch intensive Fahrgastschifffahrt eine besondere Rolle“, heißt es in der gerade heiß diskutierten Studie auf Seite 81. Und weiter: „Die von schnell fahrenden Fahrgastschiffen erzeugten Schiffswellen haben im Unterschied zu Wellen von gewöhnlichen Sportbooten vergleichsweise große Amplituden und Wellenlängen.“
Auch auf der folgenden Seite wird festgehalten: „An Uferabschnitten mit regelmäßigen Passagen von Fahrgastschiffen spielen Wellen von Sportbooten kaum eine Rolle für die Uferbelastung durch Schiffswellen.“ In der zugehörigen Abbildung sieht man, dass die Routen der Dampfer nahezu an allen

ADAC
Sportschifffahrt
AST
Arbeitskreis Sicheres Tauchen Bodensee e.V.
BKR
Bodensee-Kanu-Ring e.V.
BSVb
Bodensee-Segler-Verband e.V.
BTSV
Badischer Tauchsportverband e.V.
VMWD
Verband Maritime Wirtschaft Deutschland e.V. (ehemals BWVV und DBSV)
BMYV
Bayerischer Motoryachtverband e.V.
DLRG
Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft LV Württemberg e.V.
DMYV
Deutscher Motoryachtverband e.V.
DSV
Deutscher Seglerverband e.V.
FIDS
Stiftung für Behinderte Menschen
FSD
Freiwilliger Seenot-Dienst e.V.
FSM
Féderation Motonautique Suisse
IABS
Internationale Arbeitsgemeinschaft Bodensee-Sportfischer
IBF
Internationaler Bodensee-Fischereiverband
IBK
Internationale Bodenseekonferenz
IBMV
Internationaler Bodensee-Motorboot-verband
IG GaS
Interessengemeinschaft Gewerbe am See
isf
Verein der Freunde des Institutes für Seenforschung und des Bodensees e.V.
SV BW
Segelverband Baden-Württemberg e.V.
LVM BW
Landesverband Motorbootsport Baden-Württemberg e.V.
MSVÖ
Motorboot-Sportverband für Osterreich
ÖSV
Österreichischer Segel-Verband
SBV
Schweizerischer Bootbauer-Verband
SWISS SAILING
Schweizerischer Segelverband
VBBB
Verband Badischer Berufsfischer am Bodensee e.V.
VBBW
Verband der Bodenseewerften in Baden-Württemberg e.V.
VIT
Verband Internationaler Tauchschulen
VSSS
Verband Schweizerischer Segel-Schulen
WLT
Württembergischer Landesverband für Tauchsport e.V.
YCFL
Yacht-Club Fürstentum Liechtenstein

Sitz des Verbandes:	**Vorstand:**		
IWGB e.V.	1.Vorsitzender	Edgar Raff	1.vorsitzender@iwgb.net | +49 171 3635045
Neue Messe 1	2.Vorsitzender	Dirk Kreidenweiß	2.vorsitzender@iwgb.net | +49 178 1974849
D-88046 Friedrichshafen	Geschäftsstelle / Finanzen	Zuzanna Sroda	finanzen@iwgb.net | +49 7541 708 433
info@iwgb.net | www.iwgb.net	Geschäftsstelle / Schriftführer	Felix Klarmann	geschaeftsstelle@iwgb.net | +49 7541 708 402

Uferabschnitten entlangführen. In der Zusammenfassung des Kapitels „Wellenbelastung durch Sport- und Fahrgastschifffahrt“ steht dann, dass am Bodensee „an vielen Uferabschnitten die Belastung durch Wellen von Fahrgastschiffen größer {ist} als die von Sportbooten“.

Doch all diese Feststellungen interessieren - weil es ja allein schon durch einen Spaziergang an einer Uferpromenade beobachtet werden kann - derzeit in der Medienlandschaft niemanden. Die einseitige Darstellung in der Konstanzer Pressemitteilung wird in den Medien weiter zugespitzt und gipfelt in Schlagzeilen wie „Zu viele Boote am Bodensee“, „Motorboote schaden Tieren und Pflanzen im Uferbereich“, „Sportboote schlagen hohe Wellen …“ oder gar „Freizeitschifffahrt belastet deutsche Seen erheblich“ in diversen Social-Media-Kanälen oder Funk und Tagespresse.

Bleibt man bei der Studie und gleitet nicht in die effektheischende Berichterstattung ab, so kann man da ebenfalls lesen, dass Windwellen am Bodensee sogar größer sein können als die von Schiffen (Seite 77). Wörtlich steht da: „Die maximalen Wellenhöhen der Windwellen sind mit 0,54 m und 0,59 m mehr als doppelt so groß wie die der Schiffswellen.“
Während ein Schiff ein paar Wellen erzeugt, laufen Starkwindereignisse wie Gewitter, Stürme oder Fön über einen längeren Zeitraum als ein paar Sekunden.
Oder allgemeinverständlich: Bei starkem Wind sind die Wellen oftmals größer als die gelegentlich von Schiffen verursachten Wellen!

Für die meisten Sportbootfahrer dauert die Saison von Mitte Mai bis Mitte September. Das sind nur vier Monate. Ist das Wetter schlecht, so wie gerade im Juni und Juli 2025, wird man auf dem ganzen See kaum Sportboote sehen. Auch die Marina-Betreiber sprechen von einem „ruhigen“ Sommer. Letztlich sind es wenige Tage im Sommer, wo Wellen von Sportbooten überhaupt bemerkbar sind.

In zwei Punkten wollen wir jedoch der Studie widersprechen.
Nicht zutreffend sind in der Studie die Berechnungen zur Bootsdichte. Da werden 112 Boote pro Quadratkilometer (qkm) Seefläche angegeben. Der See ist 536 qkm groß, also würde man auf 60.032 Boote kommen. Diese Zahl entspricht in etwa den zugelassenen Wasserfahrzeugen der offiziellen Statistik (darin sind auch Ruderboote ab 2,5 Meter Länge berücksichtigt) vom Jahr 2022. Der Trend ist übrigens entgegen anderen Behauptungen rückläufig! Dass dem nur knapp 30.000 Liegeplätze im Wasser und an Land zur Verfügung stehen, wird zwar erwähnt (S. 122), fällt aber in der Berechnung der „Bootsdichte“ unter den Tisch. Gerade am deutschen Ufer des Bodensees werden viele Boote oft nur für kurze Zeit zugelassen - und stehen dann für drei Jahre in der Statistik, ohne tatsächlich am See existent zu seien. Obwohl sie nicht da sind, werden sie dann gerne in solchen Rechnungen über Bootsdichte und Spritverbrauch eingerechnet. Ausführliches zu den Liegeplatzzahlen siehe: www.gewerbe-am-see.ch
Die Behauptung, Boote verursachen größere Wellen, je schneller sie fahren, trifft für Verdränger zu. Die Verdrängerfahrt wird durch die Bootslänge limitiert, das Wellenbild hängt sowohl von der Geschwindigkeit wie auch der Rumpfform ab. Viele Gleiter jedoch (und das ist am Bodensee nicht gerade die Minderheit) erzeugen in Gleitfahrt kleinere Wellen, als wie wenn sie in langsamer Fahrt noch als Verdränger unterwegs sind.

Noch ein Wort zur beanspruchten Fläche. Die wird insgesamt für Liegeplätze im Wasser oder an Land mit 4,45 Quadratkilometer angegeben. Für Bojenfelder gibt die Studie 1,41 qkm beanspruchte Fläche an. Bleiben also für Liegeplätze an Stegen oder in Häfen mitsamt Landliegeplätzen und benötigter Infrastruktur (die ja überwiegend an Land ist), etwa 3 qkm übrig, wohlgemerkt Wasser- und Landfläche zusammen. Der Bodensee hat insgesamt eine Wasserfläche von 536 qkm. 3 qkm sind davon nur 0,56 Prozent.

Internationale Wassersport-gemeinschaft Bodensee e.V.

Die vorliegende Studie befasst sich mit verschiedenen Gewässern in Deutschland. Neben dem Bodensee wurden zwei oberbayerische Seen betrachtet und vor allem Gewässer rund um Berlin in Brandenburg. Dort gibt es viele, oft kleine Seen sowie enge Kanäle - und da sind Wellen ein anderer Faktor als auf dem großen Bodensee.

Wir als IWGB halten fest:
Viele der in der Studie vorgeschlagenen Maßnahmen sind am Bodensee längst Realität:
Am Bodensee gilt:

- Mindestabstand zum Ufer von 300 Meter für unter Motor fahrende Boote
- maximal zulässige Geschwindigkeit 40 km/h auf dem freien See
- Fahrten vom oder zum Liegeplatz sind senkrecht zum Ufer durchzuführen, dabei gilt eine Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h. Dabei werden kaum Wellen erzeugt.
- Boote über 2,5 Meter Länge müssen registriert werden.
- Liegeplätze am See sind seit Jahrzehnten limitiert. Neue werden in der Regel nur genehmigt, wenn an anderer Stelle Liegeplätze (z.B. Bojen) reduziert werden. Die Zahl der Liegeplätze ist seit über 20 Jahren (2003 waren es laut ISKB 29.578) weitgehend konstant.

Damit bestimmte Regeln nicht in Vergessenheit geraten, haben IWGB, der IMBV und der BSVb in Kooperation mit Vertretern der Wassersportbranche kürzlich ein Faltblatt „Seemannschaft und Rücksichtnahme“ aufgelegt, das an vielen Stellen den Bootseignern überreicht wird.

Was weder in der Studie noch in der Beichterstattung erwähnt wird, ist der Freizeit- und Erholungswert des Bootfahrens. Gerade in der Corona-Zeit hat man diesen erkannt. Der Wassersport, das Fahren auf dem Boot, war eine der ersten Freizeitaktivitäten, die wieder erlaubt waren. Nicht berücksichtigt wird auch die intensive Jugendarbeit in den Vereinen, in denen Kindern und Jugendlichen nicht nur verschiedene Wassersportarten beigebracht werden, sondern auch Werte wie Verantwortung, Bewusstsein für Technik, Natur und Umwelt, Flexibilität, Teamgeist, Fair play oder die Auseinandersetzung mit den Kräften der Natur vermittelt werden.
Wie viele Menschen direkt davon profitieren, sich auf dem Wasser erholen, das hat noch keine Studie interessiert.

In diesem Sinne: Auf ein rücksichtsvolles und gedeihliches Miteinander. Die Umwelt liegt uns, die die Natur gerne nutzen, besonders am Herzen.

Edgar Raff
1. Vorsitzender
Internationale Wassersportgemeinschaft Bodensee e.V. (IWGB)

...für Wassersport und Umweltschutz!