

CHANGE NOW, BUT HOW?

JETZT UMSTEIGEN, ABER WIE?

WARUM BIETEN DIE ANTIFOULING-PRODUKTE KEINE ZUFRIEDENSTELLENDEN LÖSUNGEN MEHR?

Viele von uns sind im Laufe oder am Ende der Saison enttäuscht über die mangelnde Wirksamkeit der im Winter mühsam aufgetragenen Anti-Fouling-Beschichtung. Dieses liegt nicht an fehlenden wirksamen Bioziden oder zu niedrigen Konzentrationen der Biozide in den Produkten, sondern in der Tatsache, dass die Meisten von uns ihr Boot viel zu wenig bewegen. Aber leider kann nicht jede(r) jede Woche aufs Wasser. Erodierende und selbstpolierende Antifouling-Beschichtungen brauchen aber eine Anströmung, um zu wirken, sich aufzulösen und die Biozide frei zu setzen.

Zudem belasten die freigesetzten Biozide und das Mikroplastik der aufgelösten Beschichtungen die Gewässer. In immer mehr Untersuchungen zeigt sich, dass sowohl die Konzentrationen an Bioziden zu hoch sind, als auch dass Mikroplastik aus Antifouling-Beschichtungen einen erheblichen Anteil an Plastikpartikeln in den Meeren und Küstensedimenten darstellen. Daher sollten wir überlegen, ob wir uns von der Vorstellung verabschieden, dass es eine Beschichtung geben wird, die auf einem Boot mit ausgedehnter Liegezeit bewuchsfrei bleiben kann. Denn je länger wir liegen, bieten wir allen Organismen, die sich an eine feste Oberfläche anheften müssen, optimale Bedingungen. Biozidhaltige Antifoulingprodukte funktionieren bedingt in der Berufsschiffahrt, aber schlecht bei Sportbooten mit niedriger Aktivität. In der Berufsschiffahrt heißt es gerne: „Sail without fouling“, was aber auch hier einer regelmäßigen Reinigung bedarf. Denn auch in der Berufsschiffahrt sind bewuchsfreie Rümpfe nur durch hohe Aktivität und Geschwindigkeit oder regelmäßiger Reinigung zu erreichen.

Aktuell gibt es als bewährte Alternativen für einen wirksamen Bewuchs-Schutz nur den Umstieg auf silikon-basierten Anti-Haft-Beschichtungen oder den Einsatz von biozidfreien, abriebfesten Hart-Beschichtungen mit regelmäßiger Reinigung.

Silikon-basierte Anti-Haft-Beschichtungen wirken erfahrungsgemäß besonders gut, wenn das Boot ganzjährig im Wasser bleibt und es zu keinen mechanischen Belastungen kommt, da diese Beschichtungen naturgemäß gummiartig weich sind. Eventuell ist in der Mitte der Saison eine Reinigung im Wasser mit einem weichen Lappen oder Handschuh erforderlich.

Eine andere Methode, das Boot bewuchsfrei zu halten, besteht im Einsatz von abriebfesten Hart-Beschichtungen. Eine Umstellung auf Reinigung mit einer Hartbeschichtung ist aber bisher so, als ob ich mit einem Elektroauto ohne Ladesäuleninfrastruktur und ohne Anzeige des Ladungszustands des Akkus fahren würde. Zudem ist unklar, wann noch im Wasser gereinigt werden darf und wann nur noch an Land. Es fehlen bisher verlässliche Methoden zur frühzeitigen Erkennung einer Bewuchsentwicklung im Biofilmstadium und Informationen, wo und wie gereinigt werden kann und darf.

Wenn die Reinigung tatsächlich eine wichtige Perspektive bekommen soll, müssten die skizzierten Aspekte in Zukunft intensiver bearbeitet und praktikable Verfahren entwickelt werden.

Warum sollte ich möglichst frühzeitig reinigen und wie kann ich den optimalen Zeitpunkt feststellen?

Generell ist eine Reinigung auf Hart-Beschichtungen im Biofilm-Stadium die einfachste, schnellste und schonenste Methode, die eventuell erlaubnisfrei durchgeführt werden. Diese wird zurzeit juristisch geprüft. Daher sind einfache, aber häufige Kontroll-Verfahren zur Erkennung einer Bewuchs-Entwicklung notwendig. Der Bewuchsdruck herrscht nicht permanent in der gesamten Saison, sondern es gibt Phasen mit sehr zahlreichen freischwimmenden Stadien von Bewuchs-Organismen und solche mit sehr wenigen frei-schwimmenden Stadien, die sich ansetzen wollen. Üblicherweise gibt es an der Nord- und Ostseeküste eine besonders kritische Phase im Frühjahr von März - Mai und im Spätsommer von August - September. In den Binnengewässern muss mit einem Bewuchsdruck, besonders durch Muscheln, über die ganze Saison gerechnet werden, wobei der Hochsommer besonders kritisch ist. Leider kann das Schwärmen der freischwimmenden Stadien weder vom genauen Zeitpunkt noch für jeden Hafen vorausgesagt werden. Es hängt jedes Jahr neu von der vorherrschenden Windrichtung, dem Nahrungsangebot und der Sonneneinstrahlung ab, wie viele Schwarmstadien von Bewuchs-Organismen in die Häfen verdriftet werden. Um zu erfassen, wann am Liegeplatz/im Hafen jeweils der Bewuchs beginnt, gibt es erste Erfahrungen mit folgenden Methoden.

Bewuchs-Entwicklung auf Kontroll-Platten

In Schweden werden schon seit einigen Jahren von Freiwilligen in den Häfen Plastik-Platten ausgehängt, die wöchentlich kontrolliert werden, ob sich ein rauer Biofilm gebildet hat (<https://batmiljo.se/tvatta-baten/havstulpaner/bli-havstulpanobservator/>). Bei Rauigkeit kann eine Hälfte der Platte dann gereinigt werden, um später zu beobachten, welcher Bewuchs sich ohne Abreinigung entwickelt hätte. Rauigkeit entsteht vor allem durch Seepocken-Larven, Röhrenwürmer und kleine Muscheln, die zu den problematischen Bewuchs-Organismen an der Küste gehören. Die Platten bilden zwar nicht immer die gesamte Bandbreite des möglichen Bewuchses ab, aber eignen sich sehr gut zur Feststellung des Beginns einer Bewuchs-Entwicklung. Nach jeder Kontrolle muss gereinigt werden, um einen weiteren Larvenfall festzustellen. In größeren Häfen mit Hafenmeistern könnten diese bei ihren täglichen Gängen auf den Stegen nach einer oder mehreren Platten schauen und prüfen, ob diese sich rau anfühlen. Pro Hafen reichen wahrscheinlich wenige Platten an den Stegen, um eine wirksame Kontrolle zu haben. Natürlich könnte auch an jedem Boot, das eine auf eine Reinigung angewiesen ist, eine Platte ausgehängt werden. Bei einem positiven, also rauen Biofilm, könnten von den Hafenmeistern oder Eignern über Social Media die anderen Bootseigner mit Hart-Beschichtungen oder alle anderen Vereins-Mitglieder informiert werden. Zudem könnte auch eine Meldung an den Bewuchs-Atlas für den entsprechenden Hafen abgesandt werden, um für das Revier den aktuellen, lokalen Bewuchs-Druck anzuzeigen. In jedem Fall ist es sinnvoll, sich über den Bewuchs-Atlas des Umweltbundesamtes über den lokalen und regionalen Bewuchsdruck zu informieren, um sich einen Einblick in den zu erwartenden Bewuchs zu verschaffen (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/chemikalien/biozide/biozidprodukte/antifouling-mittel/bewuchsatlas-start>).



Abb. 1: Kontrollplatte zur Feststellung eines beginnenden Bewuchses, rechts wurde mehrmals gereinigt, links eine ungestörte Bewuchs-Entwicklung

Bewuchs-Entwicklung auf dem Rumpf

Eine andere Möglichkeit eine Bewuchs-Entwicklung frühzeitig zu bemerken, besteht bei Booten mit Motorantrieb in sogenannten Standardfahrten. Bei Beginn der Saison kann bei einer Standardfahrt in der Boxengasse oder Hafeneinfahrt und bei möglichst gering einwirkenden Außenfaktoren wie Wind, Strömung etc. das Verhältnis Drehzahl zu Geschwindigkeit festgehalten werden. Dies bedeutet, dass Anzeigegeräte für Geschwindigkeit (Logge oder GPS) und Drehzahl an Bord sein müssen. Für beide Parameter gibt es getrennte oder Kombinationsgeräte, die für ca. 200€ eingebaut werden können. Verändert sich das Verhältnis in Richtung verminderter Geschwindigkeit bei gleicher Drehzahl, hat ein beginnender Bewuchs einen erhöhten Reibungswiderstand erzeugt. Wenn dies als Indikator für eine Reinigung genutzt werden soll, muss dann direkt nach jeder Reinigung das Verhältnis wieder notiert werden.

Wie und wo soll und kann gereinigt werden?

Im Wasser

Am Liegeplatz

Ein Biofilm kann im Wasser am Liegeplatz oder vor Anker leicht und zügig gereinigt werden. In vielen Häfen bieten Tauchfirmen ihre Dienste an. Entscheidend ist es, die vollständige Reinigung aller Rumpfflächen zu erreichen. In sichtigem Wasser z.B. der meisten Ostseehäfen oder im Voralpenrevier ist dieses optisch möglich, in anderen Häfen wie z.B. an der Nordsee ist es bedeutend schwieriger den Erfolg zu kontrollieren. Wichtig ist, dass wirklich alle Flächen gereinigt wurden, da auf nicht gereinigten Flächen der Biofilm rasch zu einem Makrobewuchs weiterwachsen würde.

Mit geeigneten Reinigungsgeräten kann auch vom Steg aus, der Rumpf gereinigt werden. Bei Booten, die parallel zum Steg liegen, ist dieses möglich. Boote, die in Boxen liegen, können nur vom Boot aus gereinigt werden, was deutlich schwieriger ist und besonderer Reinigungsgeräte bedarf, die noch optimiert werden sollten.

In einer stationären Waschanlage

Waschanlagen, in denen Boote bis zu 16 Metern Länge im Wasser unter Einsatz von rotierenden Bürsten oder Wasserhochdruck gereinigt werden können, werden inzwischen von verschiedenen Firmen angeboten. Einige besitzen unterhalb der Anlage ein Auffangbecken, dessen Wasser abgesaugt und filtriert werden kann. Die Anlagen können Biofilme aber auch Makrobewuchs bis zu einer bestimmten Haftfestigkeit entfernen. Bisher ist in Deutschland keine Anlage stationiert, aber es sind ab 2026 Versuche in einem Hafen an der Küste geplant.

An Land

Bisher gibt es nur wenige Häfen, die eine Reinigung auf dem Waschplatz anbieten. In Wedel und Neustadt ist dieses neuerdings ohne abzuriggen für Segelboote möglich. In Hooksiel wird regelmäßig wegen des Kalkröhrenwurms gekrant und gereinigt. Auch in anderen Häfen wird gekrant und auf den Waschplätzen werden bisher vor allem versagende, erodierende oder selbstpolierende Biozid-Beschichtungen mit Hochdruck gereinigt. Es gibt aber bisher kaum Häfen, die eine regelmäßige Reinigung als Bewuchs-Schutz-Methode in Verbindung mit biozidfreien Hart-Beschichtungen mit einem günstigen Abo-Preis anbieten.

Wo und wie ist es erlaubt zu reinigen?

Leider ist die juristische Lage hinsichtlich von Rumpfreinigungen bisher nicht einheitlich und auch nicht besonders eindeutig. Hier sollen einige Beispiele genannt werden in der Hoffnung, dass in Zukunft eindeutiger Regelungen gefunden werden.

Während auf den Waschplätzen mit unterschiedlichen Auffangsystemen alle Boote unabhängig von der Antifouling-Beschichtung, der Bewuchs-Entwicklung und dem Bewuchsgrad am Ende der Saison gereinigt werden, sind die Anforderungen an die Auffang- und Filtersysteme von Hafen zu Hafen sehr unterschiedlich. Ebenso wird die Einleitung des Abwassers aus diesen Reinigungen sehr unterschiedlich geregelt (Angrenzendes Gewässer, Mischwassersiel, separate Entsorgung und Verbrennung). Bisher sind die Abwässer aus den Waschplätzen hochgradig mit Bioziden und Beschichtungs-Partikeln, also Mikroplastik, belastet, was in größeren Häfen zu Entsorgungskosten von 20 – 30.000 € führen kann. Werden nur noch Reinigungen auf biozidfreien, abriebfesten Beschichtungen durchgeführt, könnten viele Häfen viel Geld sparen, da nur die entfernten Bewuchs-Organismen als organischer Abfall zu entsorgen wären.

Stellungnahme der Landesarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA)

Die Rumpf-Reinigung im Wasser ist z.B. laut einer LAWA-Stellungnahme von 2015 nur im Biofilmstadium möglich und erlaubnisbefreit. Dieses liegt vor allem daran, dass das Volumen und das Gewicht eines Biofilms im Verhältnis zum Makrobewuchs minimal sind. Während ein Biofilm ein Nassgewicht von 100g/m² aufweist, kann dieses bei Makrobewuchs 40 Kg/m² erreichen. Diese Unterschiede in den Bewuchs-Mengen waren für die Diskussion der LAWA entscheidend.

Auf der Sitzung des Ständigen Ausschusses „Wasserrecht“ der Bund/Länder- Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) am 18./19. Juni 2015 in Lübeck wurde von dem Vertreter des Bundesumweltministeriums ein Beitrag zu rechtlichen Aspekten einer Rumpfreinigung von Sportbooten als Alternative zum Einsatz von Biozid-haltigen Antifouling-Produkten eingebracht. Nach einer Diskussion wurde folgende Position zur Regelung der Reinigung von Bootsrümpfen im Beschlussprotokoll vom 22. Juni 2015 festgehalten:

Beschluss

- Der LAWA-Ausschuss Wasserrecht ist der Auffassung, dass das Entfernen von Weichfouling im Gewässer weder einen Benutzungstatbestand nach § 9 Abs. 1 noch nach § 9 Abs. 2 WHG (Wasser Haushalts Gesetz) darstellt.
- Beim Entfernen von Hartfouling im Gewässer kann ein Gewässerbenutzungstatbestand nach § 9 Abs. 2 WHG gegeben sein.
- Für stationäre mechanische Bootsreinigungsanlagen gilt § 36 WHG sowohl für das Entfernen von Weichfouling als auch von Hartfouling.

Stellungnahme Umweltbundesamt

Boot im Wasser liegend

Eine Reinigung von **biozidhaltigen Beschichtungen** im Wasser bedarf einer Erlaubnis, da es sich dabei um eine Maßnahme im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG handeln dürfte, die geeignet ist, nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit herbeizuführen. Sie ist zu verbieten, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässer-veränderungen zu erwarten sind (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Dies dürfte bei einer Stoßbelastung des Gewässers mit Bioziden infolge einer mechanischen Reinigung der Fall sein. Außerdem stehen gewässerschonendere, verhältnismäßige Alternativen für die Reinigung an Land zur Verfügung. Dies wird die Wasserbehörde bei der Ausübung ihres Bewirtschaftungsermessens (gem. § 12 Abs. 2 WHG) bei der Erteilung der Erlaubnis berücksichtigen. Eine Reinigung biozidhaltiger Unterwasseranstriche im Wasser ohne Erlaubnis stellt eine Ordnungswidrigkeit gem. § 103 Abs. 1 Nr. 1 WHG dar.

Die Entfernung von **Weichfouling** im Wasser von **biozidfreien Beschichtungen** ist aus rechtlicher Sicht unproblematisch. Im Falle einer Entfernung von **Hartfouling** im Wasser muss dies im Einzelfall von der zuständigen Landesbehörde genehmigt werden, da es sich hierbei im Sinne § 9 Abs. 2 WHG um eine Gewässernutzung handelt.

Boot trockenliegend

Die folgenden Ausführungen gehen davon aus, dass die Reinigung unter Wassereinsatz erfolgt und erklären, wie das Reinigungswasser zu entsorgen ist. Dies ist im Sinne des § 54 Abs. 1 Nr. 1 WHG als Abwasser zu qualifizieren. An Land kann die Bootsreinigung auf speziell dafür ausgestatteten Wasch- und Reinigungsplätzen mit Abwassersystem (Anlage nach § 36 WHG) oder auf befestigtem oder unbefestigtem Grund ohne Abwassersystem durchgeführt werden. Sofern die Bootsreinigung auf Flächen ohne Abwassersystem stattfindet, gelten zusätzlich die unter „Befestigter oder unbefestigter Grund ohne Abwassersystem – alle Beschichtungen“ dargestellten Ausführungen.

Quelle:

Antifouling im Wassersport - Was ist das Beste für Mensch, Umwelt und Ihr Boot? 2019

Landesverordnung über die Regelung des Gemeingebrauchs und des Befahrens mit Wasserfahrzeugen auf der Wakenitz und den Ratzeburger Seen
Vom 25. Januar 2000

§ 6

Besondere Anforderungen an Wasserfahrzeuge

(1) Von Wasserfahrzeugen dürfen keine Stoffe, die das Wasser verunreinigen oder die Eigenschaften des Wassers nachhaltig verändern können, eingeleitet oder eingebracht werden. Die Benutzung von Bordtoiletten auf Wasserfahrzeugen ist nur zulässig, wenn die Abwässer an Bord gesammelt und anschließend an Land ordnungsgemäß entsorgt werden.

(2) Wasserfahrzeuge, deren Unterwasserschiff mit einem toxisch wirkenden Unterwasseranstrich behandelt wurde, dürfen nicht benutzt werden.

(<https://www.gesetze-rechtsprechung.sh.juris.de/bssh/document/jlr-WakenGemGebrReglVSHrahmen>)

Wakenitz-Verordnung

Seit 2000 gilt auch für den Ratzeburger- und den Schaalsee eine besondere Verordnung, die den Einsatz von toxischen Antifouling-Produkten untersagt. Bei dieser Verordnung standen damals nur die Einträge von Bioziden im Fokus, die Problematik des Eintrags von Mikroplastik aus den Weichantifouling-Produkten wurde noch nicht thematisiert.

Land Bremen

"Im Land Bremen ist das Entfernen des Biofilms (Weichfouling) durch manuelle Reinigung im Wasser von Booten mit biozidfreier Beschichtung erlaubnisfrei.

Das Entfernen von Hartfouling durch manuelle Reinigung im Wasser von Booten mit biozidfreier Beschichtung ist eine Benutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG und bedarf daher einer wasserrechtlichen Erlaubnis der zuständigen Wasserbehörde, § 8 Abs. 1 WHG. Außerdem muss das Hartfouling aufgefangen und an Land entsorgt werden.

Das Entfernen von Weichfouling oder Hartfouling durch manuelle Reinigung im Wasser von Booten mit biozidhaltiger Beschichtung stellt eine Benutzung gem. § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG dar und ist erlaubnispflichtig, § 8 Abs. 1 WHG. Die Erlaubnis ist bei biozidhaltigen Beschichtungen jedoch regelmäßig gem. § 12 Abs. 1 WHG zu versagen, da aufgrund der Reinigung eine Stoßbelastung des Gewässers mit Bioziden und damit schädliche Gewässeränderungen zu erwarten sind."

Zusatzinfos: Leitfaden des Umweltbundesamts "Antifouling im Wassersport: Was ist das Beste für Mensch, Umwelt und Ihr Boot?"

(https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/421/publikationen/190514_uba_lf_antifouling_bf.pdf) sowie den dazugehörigen Flyer

(https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/421/publikationen/190513_uba_fl_antifouling_bf.pdf).

Die Talsperren des Ruhrverbands

Schutzanstriche von Wasserfahrzeugen, so genannte „Antifoulinganstriche“, müssen den allgemeinen Anforderungen an biozidfreie Schutzanstriche genügen. An dieser Stelle sei auf die Homepage LimnoMar verwiesen: [Umwelt- und klimaschonendes Bio-fouling Management – Limnomar](#). (www.ruhrverband.de)

Das Hochdruckreinigen von Wasserfahrzeugen im Stauraum und Uferbereich der Talsperren ist verboten.

Der Ruhrverband verbietet auf seinen Talsperren den Einsatz von biozidhaltigen und erodierenden Antifoulingprodukten. Zu diesen Talsperren gehören: -Bisse-, Lister-, Ennepetal-, Hennetal-, Möhne-, Sorpe-, Verse- und die Fürwigge-Talsperre.

Was ist Mikro- oder Makrofouling?

Aber da der Bewuchs sich nicht an Regeln hält, ist schon das Vorkommen von wenigen Seepocken oder fädigen Algen juristisch nicht mehr eindeutig zu bewerten, ob erlaubnisfrei im Wasser oder an Land gereinigt werden soll.

Das Problem besteht hierbei in den Definitionen von Bewuchs. Mikrofouling wird auch als Biofilm oder Weichfouling bezeichnet. Makrofouling wird häufig Hartfouling genannt.

Die offizielle Definition der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) besagt, dass nur Bakterien, Pilze, Mikroalgen, Einzeller und andere mikroskopisch kleine Organismen vorhanden sein dürfen und so eine schleimige Oberfläche bilden

Microfouling is biofouling caused by bacteria, fungi, microalgae, protozoans and other microscopic organisms that creates a biofilm also called a slime layer.

Macrofouling is biofouling caused by the attachment and subsequent growth of visible plants and animals on structures and ships exposed to water. Macrofouling is large, distinct multicellular individual or colonial organisms visible to the human eye such as barnacles, tubeworms, mussels, fronds/filaments of algae, bryozoans, sea squirts and other large attached, encrusting or mobile organisms.

Quelle: MEPC 23-04-80-17

Daher bedeutet diese Definition der IMO, dass im Mikrofouling keine Muschel-, Seepockensaat oder flachwachsende Krustenalgen vorhanden sein dürfen, die zu einer Rauigkeit der Kontrollplatte oder einer Rumpfoberfläche führen würde, die fühlbar und sichtbar wäre. Würde diese Definition des Mikrofouling/Weichfouling/Biofilms zur Anwendung kommen, dürften diese Oberflächen nicht im Wasser gereinigt werden.

Möglicherweise wäre es aber vertretbar, eine Definition des Mikrofoulings aus der Berufsschifffahrt zu übernehmen, wie sie in Gewährleistungen auf die Wirksamkeit von Antifouling-Beschichtungen formuliert wird. Dort gilt ein Bewuchs aus Seepocken- oder Muschelsaat bis zu einer Höhe von 2 mm, und ein Bewuchs aus Algen oder Organismen mit Körperanhängen mit Höne bis zu 5 mm als Mikrofouling oder Biofilm, der nicht beanstandet werden kann. Würden Sportboote mit einem rauen Biofilm im Wasser gereinigt werden, müsste mit Einträgen von 250g bei 10qm Unterwasser-Fläche und 500g Trockengewicht bei 20qm Unterwasser-Fläche gerechnet werden. Da es sich hier nur um Biomasse handelt, ist die Frage der Gewässerbelastung hinsichtlich des Sauerstoffverbrauchs relevant, dessen Risiko abgeschätzt werden kann. Zudem wird bei der Abreinigung von jungen Stadien wie z.B. bei Seepocken und Muscheln nicht schlagartige Vermehrung ausgelöst, da diese Stadien noch nicht vermehrungsfähig sind. Da niemand die Höhe des Bewuchses ausmessen wird, sollte daher das Rauigkeits-Kriterium als praktikable Kontrolle einer beginnenden Bewuchsbildung akzeptiert werden und die Abreinigung eines rauen Biofilms als Mikrofouling im Wasser erlaubt sein.

Hier müsste juristische Arbeit eingesetzt werden, die eine Klärung zwar pro Landesebene, aber in möglichst vielen Bundesländern bringt. Hilfreich wäre eine Plakette, die am Boot angebracht wird, dass dieses Fahrzeug mit einer Hartbeschichtung versehen ist und im Wasser im Biofilm-Stadium gereinigt werden darf.

Wie die Beispiele zeigen, ist die juristische Beurteilung wann, wie und wo gereinigt werden darf, noch nicht eindeutig. Hier besteht Klärungsbedarf, um denen, die Bewuchs-Schutz durch Reinigung praktizieren wollen, eine Rechtssicherheit zu geben. Wir werden hierzu die aktuellen Entwicklungen fortlaufend darstellen.

Minimierung der Verbreitung und Einschleppung gebietsfremder Arten im Bewuchs durch Reinigung

Um die Verbreitung gebietsfremder Arten durch Boote und Schiffe zu minimieren, wurde häufig gefordert, mehr Biozide und diese in höheren Konzentrationen in den Antifouling-Beschichtungen einzusetzen. Gleichzeitig wurden international und regional Empfehlungen und Maßnahmen entwickelt, die die Verbreitung reduzieren sollen. Einige Länder wie Australien und Neuseeland verlangen z.B. auch von Sportbooten vor dem Einlaufen einen Nachweis über die aktive Präsenz von wirksam eingestuftem Biozid-Antifouling-Beschichtungen plus einen Nachweis, dass der Rumpf unbewachsen ist. Aber letztendlich war und ist eine Einbringung gebietsfremder Arten nur durch den Gebrauch von Antifouling-Beschichtungen auf Sportbooten nicht zu verhindern. Besonders über Nischenbereiche kommt es immer wieder zum Ansatz und so zu weiteren Verschleppungen. Auch für die Verhinderung der Verbreitung der Zebra- und Quagga-Muscheln existieren schon seit vielen Jahren strenge Regeln für das Trailern Booten im Bereich der Großen Seen (USA/Kanada), und in

jüngster Zeit wurden sehr strenge Auflagen für das Trailern von Booten zwischen den Voralpenseen

„Vor jedem Gewässerwechsel (auch außerhalb des Sauerlands) müssen Boote und Freizeitausrüstung vollständig gereinigt und getrocknet werden, um eine weitere Ausbreitung zu unterbinden. Für Boote mit Plaketten, Optimisten, motorisierte Boote und Jollen gilt dabei das **AHOI-Prinzip**, für weiteres Freizeitequipment gilt eine vereinfachte Reinigungs- und Trocknungsregelung.

Das AHOI-Prinzip – so reinigen Sie richtig

A – Ausleeren

→ Entfernen Sie sämtliches Wasser aus Boot, Bilge, Zubehör und, falls vorhanden, Schwertkasten oder Kühlkreisläufen.

H – Hochdruckreinigen

→ Gründliche Reinigung der Bootsteile, die mit Wasser in Kontakt kommen (inklusive des Trailers), am besten mit 45–60 °C heißem Wasser. Bitte achten Sie darauf, dass der Waschplatz an die Kanalisation angeschlossen ist.

O – Optional desinfizieren

→ Mit 3 % Wasserstoff-Peroxid-Lösung (H₂O₂) die schwer zugänglichen Bereiche und Zwischenräume, in denen sich Wasser sammelt, behandeln und eine Stunde einwirken lassen. Achten Sie dabei auf die Materialverträglichkeit und Ihre eigene Sicherheit!

I – Intensiv trocknen

→ Lassen Sie Boot und Trailer mindestens 5 Tage lang vollständig durchtrocknen. Die Larven überleben kein vollständiges Austrocknen.

Für alle Wasser- und Angelsporttreibenden gilt:

Wassersportgeräte (z.B. SUPs, Kajaks, Kanus, Schlauchboote, Luftmatratzen, Bellyboats), Schwimmkleidung, Neoprenanzüge, Tauchzubehör (z.B. BCD, Regler, Maske, Schnorchel, Flossen) und Angelzubehör (z.B. Wathose, Angelrute, Kescher, Eimer) müssen vor dem Einsatz gereinigt und vollständig getrocknet werden, um zu verhindern, dass die Quaggamuschel in noch nicht besiedelte Gewässer eingeschleppt wird“

Quelle: <https://ruhrverband.de/flussgebiet/invasive-arten-und-schaedlinge/quaggamuschel>

der Schweiz erlassen.

Empfehlungen des Ruhrverbands für eine Reinigung bei Gewässerwechsel

Schiffsreinigungs-Pflicht auch in Schweizer Seen

Zum Schutz der Gewässer führte der Kanton St.Gallen am 1. April 2025 eine Schiffsmelde- und -Reinigungspflicht (kurz «SMRP») ein. Er schloss sich dabei den Zentralschweizer Kantonen und dem Kanton Bern an, welche die SMRP im Sommer 2024 eingeführt hatten.

Für immatrikulierte Schiffe auf St.Galler Gewässern gilt seit dem April 2025 eine Schiffsmelde- und -Reinigungspflicht (kurz «SMRP»). In den Zentralschweizer Kantonen Nid- und Obwalden, Luzern,

Schwyz, Uri und Zug, sowie im Kanton Bern gilt bereits seit 2024 die SMRP. Die Kantone Graubünden und Zürich führten die SMRP ebenfalls am 01. April 2025 ein, in Glarus ab dem 01. Mai 2025. In der Schweiz müssen Schiffe ab 2,50 m Länge immatrikuliert werden, ein amtliches Kennzeichen tragen und besitzen einen Schiffsausweis. Bei jedem Gewässerwechsel sind der geplante Gewässerwechsel online anzumelden, das Schiff/Boot muss fachgerecht gereinigt werden, inklusive Equipment bei einer zugelassenen Reinigungsstelle (Ausnahme: für den Bodensee entfällt die Reinigungspflicht. Anschließend erfolgt automatisiert eine Einwasserungsbewilligung für das Gewässer und das Schiff/Boot darf eingewassert werden. Die Bewilligung muss digital oder ausgedruckt auf dem Schiff/Boot mitgeführt und bei Kontrollen vorgezeigt werden.

Für interkantonale bzw. internationale Seen an der SMRP-Systemgrenze gelten abgeänderte Regeln (betrifft zurzeit den Boden- und den Bielersee). Wer auf St.Galler Boden in den Bodensee einwassern will, muss dies ebenfalls melden, allerdings entfällt die Reinigungspflicht. Bei der Meldung des Gewässerwechsels in den Bodensee wird automatisch eine Einwasserungsbewilligung (ohne Reinigungsnachweis) zugesendet.

Quelle: <https://www.sg.ch/umwelt-natur/natur-landschaft/Schiffsreinigungspflicht.html>

Die aufgeführte Reinigungsvorschriften zur Verhinderung einer Arten-Verschleppung sind somit nicht als Bewuchs-Schutz vorgesehen, können aber als Ergänzung angesehen werden, da sich mit diesen Vorschriften die technischen Verfahren, Reinigungsmöglichkeiten und Zertifizierungen vervielfachen werden.

Stand Mai 2026