

# Stellungnahme zum Verordnungsentwurf

Verordnungsentwurf:	Verordnung zur Einführung der emissionsfreien Alsterschiffahrt
Institution/Verband/Körperschaft:	<i>Hamburger Sportbund e.V. – Wassersportkommission</i> <i>Hamburger Segelverband e.V.</i> <i>Hamburger Kanuverband e.V.</i> <i>Landesruderverband Hamburg (AAC/NRB)</i>
Datum der Stellungnahme:	28.08.2022
Sonstiges	Die sportfachlichen Anforderungen des Landesruderverbands befindet sich im Anhang

## Stellungnahme

### 1 HSB-Wassersportkommission

---

Die HSB-Wassersportkommission (WSK) setzt sich zusammen aus den Verbandsspitzen der Hamburger Sportfachverbände Rudern, Kanu, Segeln, Motorboot, Tauchen und Vertreter\*innen des Hamburger Sportbunds e.V. (HSB). Kooptiert sind Behördenvertreter der BUKEA, HPA, Wasserschutzpolizei.

Die WSK tagt mehrmals im Jahr und kümmert sich um die Belange des gemeinnützigen Wassersports, dessen „Sportplatz“ die Hamburger Gewässer und Reviere sind.

Diese Stellungnahme ist verfasst vom HSB und denjenigen Verbänden, deren Mitgliedsorganisationen die Alster als ihr Sportrevier nutzen.

### 2 Die Alster und die Wassersportvereine an der Alster

---

Die Alster ist eines der wesentlichen Wassersportreviere Hamburgs. An der Alster sowie an den Alsterkanälen liegen eine Vielzahl von Wassersportvereinen mit vielen Mitgliedern, Kinder- und Jugendsport und häufig mit einer jahrhundertelangen Tradition.

Folgende Vereine haben ihren Sitz an der Alster und den Alsterkanälen:

### Segeln:

- Alster-Jugend-Segelclub e.V.
- Fußball-Club St. Pauli von 1910 e.V.
- Norddeutscher Regattaverein
- Hamburger Segel-Club e.V.
- Polygram Segelclub e.V.
- Segelclub Alster e.V.
- Segelgemeinschaft Hamburg e.V.
- Yachtclub Meridian e.V.
- Vereinigung Hamburgischer-Yacht-Segler e.V.

### Kanu:

- Alster Canoe Club
- Alstereck, Verein für Wassersport e.V.
- Eimsbütteler Turnverband e.V.
- Hamburger Kanu Club e.V.
- HANSEAT Verein für Wassersport e.V.
- Oberalster - Verein für Wassersport e.V.
- Verein für Leibesübungen Hamburg von 1893 e.V.
- Wassersportabteilung SV Polizei Hamburg
- Overfreunde e.V.

### Rudern:

- Alania Hamburg e.V.
- Alster-Ruderverein "Hanseat" von 1925 e.V.
- Der Hamburger und Germania RC
- Hamburger Ruderinnen-Club von 1925 e.V.
- Ruder-Club "Allemannia von 1866"
- Ruder-Club Favorite Hammonia
- Ruder-Club "Protesia" von 1907 e.V.
- Ruder Gesellschaft Hansa e.V.
- Ruder-Club Dresdenia e.V.
- Ruderverein an den Teichwiesen e.V.
- Ruderverein Wandsbek e.V.
- Hamburger Schülerruderverband
- Wassersportabteilung SV Polizei Hamburg

## **2.1 Gemeinnütziger Vereinssport**

Die Vereine sind gemeinnützig organisiert und sind daher nicht unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu bewerten. Die Vereine finanzieren ihren Vereinsbetrieb hauptsächlich aus Mitgliedsbeiträgen, dazu kommen Förderungen über Mittel des Sportfördervertrags, die über den HSB und die Hamburger Sportjugend an die Vereine fließen. Die Vereinsämter werden in der Regel ehrenamtlich geführt.

Weit verbreitet sind Beitragsdifferenzierungen, die in der Regel nach dem Alter, aktiver bzw. passiver Mitgliedschaft, Familien unterscheiden und häufig auch eine soziale Komponente haben.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Vereine ist sehr unterschiedlich. In der Regel ist es so, dass insbesondere die Kinder- und Jugendmitgliedschaften nicht kostendeckend sind und diese innerhalb der Vereine über die anderen Mitgliedsbeiträge quersubventioniert werden. Auch der (Nachwuchs-)Leistungssport wird nicht kostendeckend betrieben und muss durch Vereine bezuschusst werden.

## **2.2 Nutzung von Begleitbooten**

Für die sportliche Nutzung der Alster sind Begleitboote für Trainer und Betreuer zwingend notwendig, um das Training sowie die Sicherheit der Sportler\*innen zu gewährleisten, insbesondere auch im Kinder und Jugendbereich. Hiermit sind nach dem Ertrinken eines Ruderers vor einigen Jahren auch haftungsrechtliche Fragen zu berücksichtigen. Vereine sind aufgefordert, eine enge Begleitung der Sportler\*innen zu jeder Zeit sicherzustellen. Gerade im Trainingsbereich Jugend müssen die Boote auch Sportler\*innen aufnehmen können, sofern diese gekentert oder untergegangen sind.

Dafür müssen die Boote gewisse sportfachliche Voraussetzungen erfüllen: Geschwindigkeit und Ausdauer, insbesondere um Ruderbooten und Kanus sowie Kajaks über längere Strecken bei hohem Tempo folgen zu können.

Aufgrund eng getakteter Trainingseinheiten verschiedener Gruppen müssen Akkus schnell auszutauschen bzw. Boote schnell wieder geladen werden können, um einen durchgehenden Trainingsbetrieb während aufeinander folgender Trainingseinheiten aufrecht erhalten zu können.

## **2.3 Gibt es am Markt verfügbare Boote?**

Derzeit gibt es keine am Markt verfügbaren Boote, die den Anforderungen an Tempo und Ausdauer insbesondere im Ruder- und Kanubereich genügen.

Es liegen trotz der Anfragen bei diversen Herstellern bisher keine aussagekräftigen Angebote vor. Es ist derzeit praktisch kein Boot am Markt, welches die sportlichen Zwecke (Nutzbarkeit zur Trainingsbegleitung, die lebensrettende Sicherung der Sportler\*innen und Klimafreundlichkeit) zugleich genau trifft.

Derzeit läuft ein Testbetrieb mit elektrischen Booten durch die Vereine, hier wird sich zeigen müssen, ob es Boote gibt, die die nötigen Leistungsparameter erbringen könnten. Es gibt auf der Vereinsebene eine große Bereitschaft zum Testen von verfügbaren Booten, um sich am Markt zu orientieren. Im Oktober 2022 stehen beispielsweise Tests mit einem englischen Anbieter an.

Bereits jetzt zeichnet sich aber ab, dass die Akkus das Gewicht der Boote deutlich erhöht, was zu mehr Wellenschlag und einem erhöhten Bremsweg führen kann. Die Handhabung von Ladebetrieb und Ladedauer sind herausfordernde Umstände.

Ohne konkrete Angebote auswahlfähiger Anbieter, werden die Vereine kaum eine „Wagnis-Investition“ tätigen, die die Gefahr birgt, dass die Boote nicht den sportlichen Anforderungen genügen.

## **2.4 Finanzielle Herausforderungen für den gemeinnützigen Vereinssport**

Die Vereine sind bei der Nutzung der neuen Förderrichtlinie der BUKEA (Stand Juli 2022) noch sehr zurückhaltend. Durch die allgemeine Entwicklung der Preise und der Lieferkettenproblematiken haben sich am Markt verfügbare Boote, die eher im Segelsport nutzbar sind, nochmals erheblich verteuert und kosten in der Anschaffung im Bereich von 40.000 – 45.000 €.

Auf diese Entwicklung hin ist die Förderrichtlinie der BUKEA nochmals angepasst worden, was zu begrüßen ist. Nichtsdestotrotz dürften diese Kosten die finanziellen Möglichkeiten vieler Vereine übersteigen, zumal Vereine in der Regel nicht über eine Investitionsplanung zur Bootsbeschaffung verfügen.

Die erforderliche Ladeinfrastruktur wird ebenfalls zusätzliche Kosten auslösen. Diese „make ready-Kosten“, also erforderliche Stromanbindung, Wallboxen und ähnliche Geräte werden von der Anschaffung und Installation ebenfalls Kosten und deutlichen Aufwand auf Vereinsseite verursachen.

Bei der Beschaffung müssen trotz der Förderrichtlinie die verbleibenden Kosten in erheblichem Umfang von den Mitgliedern der Vereine getragen werden und sollten daher für die Vereine im zumutbaren Bereich bleiben.

## **3 Fazit**

---

Die wassersporttreibenden Verbände haben sich bereits seit längerem mit verträglichem und ressourcenschonendem Sport in der Natur beschäftigt und unterstützen dieses Ziel auch für die Alster.

Die Grundidee der E-Mobilität auf der Alster wird von den Sportvereinen und-verbänden weitestgehend mitgetragen, sofern die Rahmenbedingungen (Möglichkeit von E-Anschlüssen, Kosten- und Übergangshilfen) den Finanzierungsfähigkeiten der betroffenen Vereine entsprechen und die Übergangszeiträume die (finanziellen) Möglichkeiten der Vereine berücksichtigen und diesen in den Bezuschussungsideen der BUKEA Rechnung getragen wird.

Die Alster ist wichtig für den Breiten- und insbesondere auch für den Nachwuchsleistungssport der Vereine. Der vereinsgebundene Wassersport sollte auch zukünftig auf der Alster sichtbar bleiben können.

Derzeit gibt es insbesondere im Bereich des Kanu- und Rudersports keine mit E-Motoren angetriebenen Boote, die die sicherheits- und trainingsspezifischen Anforderungen der Vereine erfüllen. Insofern wäre nach Auffassung der hier angehörten Verbände derzeit § 3 (4) 3. der neuen Verordnung erfüllt, wonach „eine Umrüstung des Fahrzeugs auf einen emissionsfreien Antrieb tatsächlich oder rechtlich unmöglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar ist“, wenn sich bis zum 1.1.2025 dieser Umstand nicht ändert.

Bei den für die Alster geeigneten Booten für das Ruder- und Kanuttraining befindet man sich derzeit in einer Sackgasse, da weder geeignete Bootskörper noch Motoren im avisierten Antragszyklus der neuen Förderrichtlinie der BUKEA für Ruderer und Kanuten verfügbar sind.

Vereine werden sich nicht auf Investitionen für Boote einlassen, die nicht die sportfachlichen Anforderungen erfüllen, da sie mit diesen Booten ihren Sportbetrieb nicht aufrechterhalten können. Ob sich diese Situation bis zum Jahre 2030 ändern wird, ist derzeit Spekulation.

Sollte es verbesserte Boote geben, die den sportfachlichen Anforderungen genügen, wird dennoch eine öffentliche Förderung notwendig sein, weil viele Vereine nicht in der Lage sein werden, solche Investitionssummen kurzfristig zu aufzubringen.

Die Anpassung der Förderkriterien durch die BUKEA im Sommer 2022 ist ausdrücklich zu begrüßen, allerdings ist die Investition für viele Vereine, insbesondere, wenn sie mehrere Boote benötigen, eine wirtschaftlich nur schwer zu stemmende Investition, da sich die Marktpreise nochmals deutlich nach oben entwickelt haben. Insofern wäre eine Kreditmöglichkeit über die IFB wünschenswert, damit Vereine diese Investitionen über Jahre zurückzahlen könnten.

Die Einführung der E-Mobilität sollte nicht dazu führen, den traditionsreichen Wassersport an der Alster zu gefährden.

#### Anhang:

- Stellungnahme Allgemeiner Alsterclub Norddeutscher Ruderer-Bund –  
Landesruderverband Hamburg

## E-Mobilität auf der Alster

### Spezifische Anforderungen des AAC/NRB (Landesruderverband Hamburg) zum Entwurf der „Verordnung zur Einführung der emissionsfreien Alsterschifffahrt“

Ergänzend zu den Ausführungen in der gemeinsamen Stellungnahme der auf der Alster vertretenen Wassersportverbände über die Wassersportkommission des Hamburger Sportbund (WSK HSB) sind aus Sicht des Landesruderverbands folgende Punkte hervorzuheben, die es für den Wechsel der Antriebsarten vom „Verbrenner“ zum „E-Motor“ zu beachten gilt und wesentlichen Einfluss auf die Wechselentscheidung der Vereine haben:

#### I. Bootskörper:

Die Vereine an der Alster nutzen zur Begleitung der Ausbildung von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen, sowie zur Begleitung des leistungssportlichen Trainingsbetriebs der einzelnen Leistungsklassen überwiegend Katamarane. Mono-Hulls dienen ausschließlich als Back-up. Die Katamarane haben sich wegen des geringen Wellenschlags und dem damit verbundenen Schutz der Uferanlagen, seit vielen Jahren bewährt.

Die im Einsatz befindlichen Boote (überwiegend HiTech Plast) haben sich über viele Jahre bewährt und werden in den Vereinen präferiert.

Rowing Solution ist nur bei 2 Vereinen im Einsatz.

Die britische Variante unterliegt wegen eines zu hohen Schwerpunkts massiver Kritik. Geeignet für Regattabegleitung, aber nicht für den „normalen“ Übungsbetrieb mit etwaiger Bergung gekenterter Sportler.

Es sind in jedem Fall folgende Kernanforderungen für die Vereinsnutzung zu erfüllen:

- Hohe Lagestabilität des Bootes
- Präferenzmodell: Katamaran (kaum Wellenschlag)
- Keine offene Plattform (d.h.: Ausrutschen o.ä. führt nicht zum unfreiwilligen Rutschen ins Wasser)
- Zulassung im Normalbetrieb für 2-4 Personen

## II. Motorleistung

Die Motorboote, damit primär die Motoren müssen einen sicheren Betrieb des Sportbetriebs (Ausbildung, Breitensport und Leistungstraining) gewährleisten. D.h. sie müssen einerseits die Sportler/-innen begleiten können und außerdem im Notfall schnellstmöglich rettend und/oder sichernd eingreifen können. Dazu gehört auch verunfallte Personen abzubergen und schnell der Landversorgung zuführen zu können.

Die Bootsgeschwindigkeit der trainierenden Boote erfordert entsprechend leistungsstark ausgestattete Motorboote. Außerdem müssen die Batterien den Anforderungen des Sportbetriebs genügen, d.h. eine ausreichende Betriebsdauer aufweisen und in sehr kurzer Zeit wieder aufgeladen werden können.

Folgende Voraussetzungen sind damit zu erfüllen:

- Ausreichende Motorleistung (Ausbildungsbetrieb Anfänger 10 – 12 kw)
- Motorleistung für qualifizierten Leistungssportbetrieb (12 – 15 kw)
- Hinreichende Betriebsdauer > 4 Stunden ohne Aufladen zwischendurch
- Lebensdauer/-Zyklus der Akkus analog der Autoindustrie > 8Jahre / 80% Leistung

Die im Markt, insbesondere vom Marktführer Torqeedo, angebotenen Motoren nähern sich diesen Anforderungen, sind aber noch nicht ausreichend stabil in ihren Leistungen.

## III. Kosten

Die Vereine haben ihren bisherigen Motorbootpark unter Kosten-/Nutzen Aspekten langfristig ausgerichtet, da sowohl die GFK-Bootskörper als auch die marktgängigen Motoren bis 25 PS langlebig sind und damit in den Vereinsbudgets als planbare „Großkostenfaktoren“ auch langfristig eingeplant sind. Schnelle Wechsel des kompletten Motor-/Bootsparks schafft ein Verein nur zu Lasten des generellen Sportangebots (= bewusste Absenkung der Qualität), was nicht gewollt ist.

Nach unseren Recherchen bedeutet ein Tausch der Vereinsmotorboote je Boot für die Vereine folgende Mindestinvestitionen (je Boot):

- |  |                                  |
|--|----------------------------------|
| • Katamaran (z.B. HiTechPlast C20)               | € 9.000,00 (zuzüglich Transport) |
| • Motor Torqeedo Cruise (10/12 Kw)               | € 10.400,00                      |
| • Batterien (nötig 2x)                           | € 5.200,00 (je Stück)            |
| • Schnellladegerät mit Kapazität für 3 Einheiten | € ca.1.100,00 (je Stück)         |
| <b>Summe mit 1 Ladegerät</b>                     | <b>€ ca.30.900,00</b>            |
| • Anschluss an leistungsfähigen Landstrom        | € ca.12.000,00                   |

Ein Verein an der Alster muss für die Neuausrüstung je Boot somit mit mindestens € 30.900,00 rechnen und zusätzlich für ca. € 12.000 einen Landstromanschluss. Insgesamt kommen auf die Vereine damit bei nur einem Boot Ausgaben in Höhe von € 42.900,00.

Mit den im Projekt angedachten Fördermitteln von € 29.400,00 / Boot und einer evtl. möglichen Förderung des Landstromanschlusses über den HSB ist auf der finanziellen Seite eine Basis geschaffen, um seitens der Vereine mittelfristig die gemeinsam gewollte Umrüstung zu planen und zu organisieren. Wichtige Voraussetzungen dafür sind nach wie vor die aufgeführten Aspekte zum Bootskörper, der Motorleistung und den Akkus.

Wegen der unterschiedlichen Lebensdauern der im Betrieb befindlichen „Verbrenner“ und der Lieferzeiten der Anbieter ist eine Verlängerung des Förderzeitraums **dringend** geboten. Ebenso die Übertragung nicht ausgenutzter **Budgetmittel in die Folgejahre** der Förderung!

Hamburg, im August 2022