



# DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

BAU- UND BETRIEBSEMPFEHLUNG FÜR  
UMWELTGERECHTE SPORTBOOTHÄFEN

---

SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES

## **STANDORTWAHL**

Vor der Standortwahl ist eine Standortanalyse durchzuführen. Die Standortanalyse dient der Prüfung der Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken von Standorten im Hinblick auf die Realisierbarkeit. Dabei müssen bestehendes Planungsrecht (Regionalpläne, FNP, B-Plan, ggf. Bergaufsicht) und planerische Rahmenbedingungen (Flächennutzung der Umgebung, lokale und regionale Einbindung) analysiert werden. Die Verkehrssituation und Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ebenso einzubeziehen wie die Analyse der Potenziale des Standortes. Dazu gehören: Erschließung, Größe/Expansionsmöglichkeiten und grundsätzliche Eignung. Zur Bestandsaufnahme der lokal/regional vorhandenen Infrastruktur sind Synergien zu bestehenden Anlagen aufzuzeigen.

Die Möglichkeiten der Optimierung bereits vorhandener Anlagen oder der Umnutzung ehemaliger gewerblicher oder kommunaler Anlagen sind zu prüfen. Potenzielle Restriktionen und Konflikte, z.B. durch die Nähe naturschutzrechtlich bedeutsamer Gebiete, sind dabei zu berücksichtigen. Alternative Standorte sollten in die Überlegungen einbezogen werden, wenn damit ökologische Vorteile verbunden sind.

### **Schonung der Landschaft**

Infrage kommende Standorte sollten daraufhin geprüft werden, ob sie sich evtl. für eine Zusammenfassung oder Zusammenlegung mehrerer kleiner Sportboothafenanlagen eignen. Dabei kann die Aufgabe einiger kleiner Anlagen bei Schaffung einer größeren Anlage auch naturschutzrechtliche Vorteile bei Genehmigungsverfahren bieten. Durch die Zusammenlegung kann erreicht werden, dass Neben- und Serviceanlagen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Parkplätze, Werkstätten, Slip, Krananlagen, Bootswaschplätze insgesamt nur einmal erstellt und laufend unterhalten werden müssen. Dies kann zur Vermeidung unnötigen Landschaftsverbrauchs und geringerem Investitions- und Betriebsaufwand beitragen.

### **Genehmigung**

Um eine Hafenanlage errichten und in Betrieb nehmen zu können, müssen je nach Art und Umfang folgende Genehmigungsverfahren durchgeführt werden:

- Raumordnungsverfahren,
- Bauleitplanverfahren,
- Baugenehmigungsverfahren,
- wasserrechtliche Genehmigungen,
- Genehmigungen nach Bundesimmissionsschutzgesetz.

In diese werden Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP), wenn erforderlich, ein FFH-Prüfverfahren oder Vogelschutz (VS)-Prüfverfahren integriert.

## **PLANUNG**

### **Landschaftsbild**

Die baulichen Anlagen sollten sich in ihrer Gestaltung, neben den funktionalen Faktoren auch an die Umgebung anpassen (z.B. Lage, Abmessungen, Materialwahl und Farbgebung der landseitigen baulichen Anlagen; Grünanlagen). Bei Bepflanzungen sollte auf einheimische Pflanzen geachtet werden. Die landseitige Flächenaufteilung (Freiflächen, Verkehrsflächen, Gebäudeflächen, Landliegeplätze, Bootswaschplätze, Sport- und Spielflächen) sollte unter Berücksichtigung des ökologischen Bestandes erfolgen.

## **Schutzgebiete**

Sofern sich der Standort in einem Schutzgebiet befindet, ist der Schutzzweck evtl. bestehender Schutzgebietsverordnungen (z.B. Naturpark, Nationalpark, Landschaftsschutzgebiet, Naturschutzgebiet, Biosphärenreservat) zu beachten und in die Planung einzubeziehen.

## **Raumordnung/Flächenplanung innerhalb des Objektes**

### **Ufer**

Soweit naturnahe und ökologische besonders wertvolle Uferflächen vorhanden sind, ist abzuwägen, ob die Inanspruchnahme dieser Zonen dadurch gering gehalten werden kann, dass die Uferzone selbst nur im unbedingt notwendigen Maße bebaut wird, und die übrigen wasserseitigen und landseitigen Anlagen vom Ufer abgedrückt werden.

Dabei sind die Nachteile einer solchen Trennung der landseitigen und wasserseitigen Anlagen (erhöhter Gesamtflächenverbrauch, zusätzlicher Verkehr, Verlängerung der Transporte) gegen die ökologischen Vorteile abzuwägen.

Naturnahe Uferflächen sollten möglichst in ihrer Böschung und Bepflanzung erhalten werden. Evtl. können besonders erhaltenswerte Bereiche durch Zugangshilfen zu den wasserseitigen Anlagen (wie Brücken und Stege) vor mechanischen Schäden (z.B. durch Betreten) geschützt werden.

Naturnahe Ufer können u.U. auch durch Instandsetzung und Umbau vorhandener Deckwerke hergestellt werden. Dabei können Gitter-Deckwerke oder ökologische Bauweisen mit Besatz geeigneter Pflanzen zum Einsatz kommen. Zu beachten sind hierbei die vorherrschenden Wellenbelastungen und Strömungsverhältnisse.

Notwendige künstliche Ufersicherungen sollten sich möglichst weitgehend in das Gesamt-Landschaftsbild einpassen (z.B. durch Holzabdeckung von Spundwänden). Darüber hinaus kann in vielen Fällen durch Auswahl und Anordnung der wasserseitigen schwimmenden oder festen Anlagen ein Schutz der dahinterliegenden Ufer und damit eine ökologische Aufwertung erreicht werden.

### **Wasserseitige Anlagen**

Die Einfahrtsbereiche und Verkehrsflächen im Hafen sind derart zu planen, dass eine Anpassung an zukünftig veränderte Nutzeransprüche möglich bleibt. Dies ist nötig um sich den demografischen Veränderungen und damit den Nutzungsanforderungen anpassen zu können.

Die wasserseitigen Anlagen sollten auch so gestaltet sein, dass sie bei möglichst vielen Windsituationen von Fahrzeugen unter Segel unter völligem oder weitgehendem Verzicht auf den Motoreinsatz angefahren werden können und ein sicheres Anlegen möglich ist. Wenn an einzelnen Liegeplätzen nicht (oder nicht bei jeder Windlage) direkt unter Segeln angelegt werden kann, ist zu prüfen, ob eine gesonderte Anlegestelle mit der Möglichkeit des späteren Verholens eingeplant werden kann.

Dies ist entbehrlich, wenn der Hafen überwiegend (z.B. aufgrund der nautischen Verhältnisse oder des Verkehrsaufkommens) ohnehin unter Motor angelaufen werden muss.

### **Landseitige Anlagen**

Es sind ausreichend Parkplätze bereitzustellen. Diese sind anhand des durchschnittlichen Gleichzeitigkeitsfaktors während der Wassersportsaison zu ermitteln. Aus rechtlichen Vorgaben kann sich auch eine Mindestanzahl von Stellplätzen ergeben. Flächen, auf denen Transporte von Booten und Arbeiten an Booten durchgeführt werden, sind mit entsprechender Tragfähigkeit zu befestigen.

Dabei ist zu prüfen, ob der Flächenverbrauch für Parkflächen dadurch minimiert werden kann, dass entweder bereits vorhandener Parkraum genutzt werden kann (hängt von deren

bisherigen Nutzungsverteilung und Intensität ab) oder dass zu erstellende Parkplätze multifunktional genutzt werden (z.B. im Winter als Winterliegeplatz für Boote).

Die Versiegelung von Flächen ist möglichst gering zu halten um die Rückführung von Niederschlagwasser in den natürlichen Kreislauf zu begünstigen. Flächen, auf denen Reinigungs- und Wartungsarbeiten durchgeführt werden, sind so herzustellen, dass ablaufendes Reinigungswasser nicht ins Gewässer oder den Untergrund gelangen kann.

## **PLANERISCHE VORKEHRUNGEN GEGEN GEWÄSSERVERSCHMUTZUNG**

Befestigte Flächen müssen entwässert werden, dabei sind Möglichkeiten der Versickerung des Oberflächenwassers in Verbindung mit entsprechenden Reinigungssystemen (Sandfang, Koaleszenzabscheider, etc.) zu prüfen. Entwässerungen sind mit den zuständigen Genehmigungsbehörden (Untere Wasserbehörde) abzustimmen.

Bootswaschplätze sollten befestigt, versiegelt und mit einer Reinigungswasser-Sammelanlage ausgestattet sein. Je nach Standort, Art der Boote und Frequentierung bietet sich entweder ein direkter Anschluss an das öffentliche Abwassernetz oder eine Anlage mit eigener Abwasser-Filterung bzw. Aufbereitung vor Ort an. Letztere kann ganz oder teilweise im geschlossenen Kreislauf arbeiten (Musteranlagen beim Deutschen Segler-Verband zu erfragen).

### **Sanitäre Einrichtungen**

Landseitig müssen eine ausreichende Anzahl von gut zugänglichen Toiletten und sanitären Anlagen vorgehalten und in einem sauberen und technisch einwandfreien Zustand gehalten werden. Dabei sollten neue Techniken zur Einsparung von Spülwasser (z.B. Vakuumtechnik) und Wasserspartasten genutzt werden.

### **Tankstellen**

Sind Tankstellen vorgesehen, so sind sie für Boote und Kraftfahrzeuge zweckmäßig zu trennen. Lagertanks sind an Land, Bootszapfsäulen an Land oder auf festen Stegen anzuordnen. Es sind auch schwimmende Tankstellen auf Pontons möglich. Tankstellen müssen die Anforderungen des Anhang 4 der Verordnung Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VAwS) erfüllen.

### **Entsorgungseinrichtungen**

Für Bordtoiletten mit tragbaren Behältern sollte eine Schüttstelle mit Handwaschbecken eingerichtet werden.

An gut anzufahrender Stelle sollte eine Absauganlage mit Ansaugstutzen für ISO-genormte Decksanschlüsse zur Verfügung stehen. Die Entsorgung der Tanks wird über einen Absaugstutzen durchgeführt, Empfehlung ISO-Norm 4567. In Abstimmung mit benachbarten Sportboothäfen ist der Betrieb einer gemeinschaftlichen Anlage zu überlegen.

### **Bilgenwasser – Absauganlage**

Sofern Bilgenwasser anfällt, sollte entweder im Hafen selbst oder im Rahmen einer gemeinschaftlichen Anlage mit anderen Sportboothäfen eine Bilgenwasser-Sammelstelle mit Absaugvorrichtung vorgehalten werden.

## **BETRIEBLICHE VORKEHRUNGEN GEGEN GEWÄSSERVERSCHMUTZUNG**

Schiffsabfälle und Ladungsrückstände müssen in den Häfen entsprechend dem Schiffsabfallentsorgungsgesetz kostenpflichtig entsorgt werden. Die Kosten dafür tragen die Eigner oder Charterer der Schiffe. Die Entsorgungseinrichtungen sind vom Hafengebietebetreiber sicherzustellen. Dabei sind die Hafenauffangvorrichtungen selbst oder durch Dritte zu betreiben. Abfällen sind entsprechend der örtlichen Satzungen getrennt zu sammeln und zu entsorgen (z.B. Glas, Blech, Papier, Kunststoff, Farbreste/Pinsel/Farbdosen). Entsorgungsanlagen sollten – auch für Gastlieger – gut kenntlich gemacht und zugänglich sein.

Die Bootsreinigung sollte nur auf den dafür vorgesehenen Bootswaschplätzen erfolgen, auf die ordnungsgemäße Betriebsbereitschaft von Bootswaschanlagen ist zu achten. Sofern kein Bootswaschplatz vorhanden ist, müssen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, damit keine Rückstände aus der Bootswäsche in den Boden oder das Gewässer gelangen können.

Im Sportboothafen sollten Öl-Absaugtücher für den Fall von Öl-Unfällen bereitgehalten werden.

Im Sportboothafen sollten Telefonnummern und Anschriften der nächsten Feuerwehreinrichtungen zugänglich sein, die für die Bekämpfung von Gewässerverunreinigungen ausgestattet sind.

Auf den Einsatz von umweltbelastenden Pflanzenschutzmitteln sollte verzichtet werden.

Auf die Verwendung umweltschonender Farben ist zu achten (Bootsanstriche, Anstrich von Anlagen und Gebäuden). Die Verwendung von Farben mit Organozinnverbindungen ist zu untersagen.

Bei Schleifarbeiten sollten Schleifgeräte mit Absaugvorrichtung eingesetzt werden. In jedem Fall ist sicher zu stellen, dass keine Rückstände aus den Schleifarbeiten in den Boden oder das Gewässer gelangen können.

Insbesondere ältere Bootsmotoren sollten regelmäßig gewartet werden, um unnötige Emissionen vorzubeugen.

## **UMWELTINFORMATION**

Der Hafenträger sollte die Nutzer regelmäßig und/oder durch Publikationen/Aushänge und/oder durch Veranstaltungen und in der Hafenordnung über umweltgerechtes Verhalten im Hafen und die richtige Bedienung der vorhandenen Umwelteinrichtungen informieren.

Wenn sich die Hafenanlage in einem Revier mit besonders schützenswerten Bereichen befindet, sollte darüber hinaus bereits im Hafen auf diese Gebiete, ihren Schutzzweck und bestehenden Regelungen und Empfehlungen für das Verhalten in diesen Bereichen hingewiesen werden.

Über den jeweils neuesten Stand, die Möglichkeiten des Einsatzes moderner lärmarmen Motoren oder Elektromotoren, die Nutzung alternativer Energien wie Windkraft, Wellenkraft und Sonnenenergie sollte informiert werden.

## **BEHINDERTENGERECHTE HAFENANLAGEN**

Die demografische Entwicklung, aber auch der grundsätzliche Anspruch, dass möglichst alle Teile der Gesellschaft uneingeschränkt am öffentlichen Leben teilnehmen können, verlangt auch von Betreibern von Sportbootanlagen entsprechende Anstrengungen.

Es empfiehlt sich, infrastrukturellen Maßgaben der DIN 18040, speziell der DIN 18040-1 sowie der DIN 18040-3, für barrierefreies Bauen zu berücksichtigen.

Folgende Hinweise geben einen ersten Überblick über sinnvolle Maßnahmen \*.

### **PKW-Stellplätze:**

1 Prozent der Parkmöglichkeiten an öffentlich zugänglichen Gebäuden; mindestens jedoch 2 Stellplätze

sollten so gestaltet sein, dass an der Längsseite des PKW mindestens eine 150 cm breite Bewegungsfläche ist.

### **Rampen:**

sollten ohne Quergefälle angelegt sein; bei einer Länge von über 6 m sollten sie ein Zwischenpodest von mind. 150 cm Länge aufweisen. Rechts und links an der Rampe sollten Radabweiser von je 10 cm Höhe verhindern, dass Rollstuhlfahrer von der Rampe abrutschen. Die Durchgangsbreite der Rampe zwischen den Radabweisern sollte 120 cm betragen. Für den Zugang zu Booten sollten mobile Rampen mit einer Mindestbreite von 90 cm vorhanden sein.

### **Hauseingangstüren:**

sollten durch Lichtschranke oder Schalter zu öffnen und zu schließen sein.

### **Schwellen:**

müssen vermieden werden, dürfen keinesfalls höher als 2 cm sein.

### **Aufzüge:**

sollten mindestens eine lichte Breite von 110 cm und eine lichte Tiefe von 140 cm haben.

### **Durchgänge:**

sollten in Fluren 150 cm und neben Kassen und durch Türen mind. 90 cm breit sein.

### **Handläufe:**

sollten bei Rampen und Treppen beidseitig in 85 cm Höhe angebracht sein.

### **Sanitärräume:**

Toilettenkabinentüren sollten nicht nach innen aufschlagen. Bewegungsflächen am WC-Becken sollten auf beiden Seiten 95 cm breit und 70 cm tief sein, davor mind. 150 x 150 cm Bewegungsfläche. Auf jeder Seite des WC-Beckens sind klappbare, 15 cm über Vorderkante des Beckens hinausragende Haltegriffe zu montieren, die in der waagerechten und senkrechten Position selbsttätig arretieren. Höhe des WC-Sitzes sollte einschließlich Sitz 48 cm betragen.

Die Oberkante des Waschtischs sollte höchstens 80 cm hoch sein, der Waschtisch sollte in mind. 67 cm Höhe 30 cm tief unterfahrbar sein. Armaturen sollten Einhebelmischer oder berührungslose Armaturen sein. Spiegel muss Sicht aus Steh- und Sitzposition ermöglichen. Notrufschalter muss vom Boden aus erreichbar sein.

\*Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMW)2013, Wassertourismus in Deutschland

# ÖKO-CHECKLISTE

## 1. Standortwahl und Planung

- Möglichkeiten der Nutzung oder Optimierung bereits vorhandener Anlagen
- Möglichkeiten der Zusammenfassung mehrerer kleinerer Hafenanlagen
- Wahl alternativer Standorte, wenn damit ökologische Vorteile verbunden sind
- Bevorzugung landseitig erschlossener Standorte
- Anschluss der Hafenanlage an den öffentlichen Nahverkehr
- Schutz benachbarter naturnaher und ökologisch wertvoller Flächen
- Ermittlung der vorhandenen ökologischen Ausstattung vor Detailplanung
- Anpassung der Anlage in ihrer Architektur an die Umgebung
- Beachtung des Schutzzwecks eventuell bestehender Schutzgebietsverordnungen
- Vermeidung der großflächigen Versiegelung von Flächen
- Erhaltung naturnaher Uferzonen
- Bereitstellung ausreichender Parkplätze in angemessener Entfernung zum Ufer

## 2. Gewässerschutz

- Gestaltung der wasserseitigen Anlagen derart, dass sie bei möglichst vielen Windsituationen von Fahrzeugen unter Segeln unter möglichst weitgehendem Verzicht von Motoreneinsatz sicher angefahren werden können
- Befestigte Bootswaschplätze mit Reinigungswasser-Sammelanlage
- Entsorgungsmöglichkeiten für Bordabfälle und –abwasser
- Verwendung von umweltschonenden Unterwasserfarben
- Bereithalten von Ölabsaugtüchern für den Fall von Öl-Unfällen
- Vorrangiger Einsatz von Elektromotoren
- Regelmäßige Wartung insbesondere älterer Bootsmotoren zur Vermeidung unnötiger Emissionen
- Verzicht auf Einsatz von umweltbelastenden Pflanzenschutzmitteln

## 3. Landseitige Einrichtungen

- Verwendung umweltverträglicher Baustoffe
- Anschluss der Hafenanlage an die öffentliche Abfall- und Abwasserentsorgung
- Vorhandensein ausreichender Behälter für Abfälle jeglicher Art
- Getrennte Sammelbehälter für Öl und ölhaltige Rückstände
- Entsorgungsanlagen sind gut kenntlich gemacht und leicht zugänglich
- Vorkehrungen zur Vermeidung des Gelangens von umweltschädlichen Stoffen in den Boden bei Bootsarbeiten an Land
- Vorhalten ausreichender landseitiger Toiletten- und Sanitäreinrichtungen
- Verwendung einheimischer Pflanzen und Gehölze
- Verzicht des Einsatzes von Herbiziden und Pestiziden u.ä. bei der Gelände- und Wegepflege
- Vermeidung unnötiger Lärmquellen
- Einsatz alternativer Energiequellen zur Wärme- und Stromerzeugung
- Sparsamkeit beim Energie- und Wasserverbrauch (Energiesparlampen, Aqua-Stop-Anlagen o.ä.)

## 4. Hafenbetrieb und Umweltinformation

- Verankerung von Umweltschutzmaßnahmen in der Hafenordnung bzw. Vereinssatzung
- Überwachung und Kontrolle des Einhaltens der Umweltschutzbestimmungen
- Benennung eines Umweltschutzbeauftragten

- Einbeziehung von Umweltthemen und Umweltschulung in Vereinsveranstaltungen
- Informationstafeln zu Umweltthemen und umweltgerechtem Verhalten
- Veranstaltungen im Bereich Umweltbildung für Jugendliche
- Teilnahme an der Kampagne "Blaue Europa Flagge für Sportboothäfen"
- Vorhalten und regelmäßige Wartung von Ausrüstung zur Lebensrettung, Erste-Hilfe und Feuerbekämpfung
- Telefon mit allen wichtigen Rufnummern für Notfälle

Schriftenreihe des Deutschen Segler-Verbandes

Herausgeber: Deutscher Segler-Verband

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung des Deutschen Segler-Verbandes e.V.

Februar 2016



DEUTSCHER  
SEGLER-VERBAND

Gründungsstraße 18  
D-22309 Hamburg

Telefon +49 (0) 40.6320090  
Telefax +49 (0) 40.63200928