

# Stellungnahme zur Änderung der Wassermotorräder-Verordnung (WasMotRV) im Rahmen des Erlasses einer Sportschiffverkehrsverordnung

---

Verfasser:

Wassersportfreunde Biebesheim e.V.



Wassersportfreunde Biebesheim e.V.  
Herrenackerstr. 16a  
64584 Biebesheim am Rhein

**Aktualisierte, zur Veröffentlichung bestimmte Fassung vom: 14. November 2025**

Diese Stellungnahme bezieht sich auf die geplante Novellierung der Wassermotorräder-Verordnung, insbesondere auf die vorgesehene Streichung der Wanderfahrten für Wassermotorräder bzw. den Erlass einer Sportschiffverkehrsverordnung. Sie basiert auf einer Analyse der historischen Entwicklung, des aktuellen Standes der Technik, umwelt- und sicherheitsrelevanter Aspekte sowie einer Bewertung der verfügbaren Datenlage. Zudem werden mögliche Auswirkungen auf Bürgerrechte betrachtet und Empfehlungen für eine zukunftsfähige Regulierung gegeben.

## 1. Einleitung

Wassermotorräder, oft als Jetskis bezeichnet, sind seit den 1960er Jahren Teil des motorisierten Wassersports. Ihre Nutzung ist in Deutschland anerkannt und durch die Wassermotorräder-Verordnung (WasMotRV) geregelt. Mit der aktuell geplanten Novellierung der Verordnung steht insbesondere die Streichung der sogenannten „Wanderfahrten“ im Raum. Diese Streichung ist abzulehnen. Denn sie ist aus verschiedenen Gründen, die wir am Ende dieser Stellungnahme kurz zusammengefasst darlegen, verfassungsrechtlich höchst bedenklich.

Moderne zwei- und dreisitzige Wassermotorräder eignen sich nicht zum Figurenfahren, sondern sind für Tourenfahrten (= Wanderfahrten) konzipiert. Diese Bauart stellt den größten Teil der Jetskis in Deutschland dar. Dies ist auch dadurch erkennbar, dass viele Jetskis in Hafenanlagen fest an Stegen liegen, wo weit und breit keine Jetski- oder Wasserskistrecke in der Nähe ist. Zurzeit gibt es lediglich 29 Wassermotorradstrecken in Deutschland, die sehr unterschiedlich gelegen sind. Eine Streichung der Wanderfahrten für Jetskis käme einem Betriebsverbot für Jetskis in weiten Teilen Deutschlands gleich und die vorgenannten 29 Wassermotorradstrecken wären hoffnungslos überlaufen. Das kann nicht intendiert sein.

Diese Stellungnahme beleuchtet die historische Entstehung der Regelung, die technische Entwicklung der Fahrzeuge, deren ökologische und sicherheitsrelevante Aspekte, sowie die tatsächliche Datenlage zu Vorfällen und Beschwerden. Ziel ist es, eine fundierte, ausgewogene und faktenbasierte Grundlage für politische Entscheidungen zu schaffen. Es besteht die greifbare Sorge, dass der Entwurf aufgrund einer unzureichenden, teils auch fehlerhaften Tatsachengrundlage erarbeitet wurde und die Folgen im Sinn von diversen, teils sehr erheblichen Grundrechtseingriffen nicht hinreichend Eingang in die Erarbeitung gefunden haben. Dann aber wären die absehbaren und unausweichlichen Grundrechtseingriffe nicht gerechtfertigt, mithin verfassungswidrig.

## 2. Bisherige Grundlage Wassermotorräder-Verordnung 1995

Die Wassermotorräder-Verordnung (WasMotRV) wurde am 31. Mai 1995 erlassen und im Bundesgesetzblatt I, S. 769 veröffentlicht. Sie stützt sich auf das Binnenschiffahrtsgesetz und wurde vom Bundesministerium für Verkehr in Abstimmung mit dem Umwelt- und Arbeitsministerium erarbeitet.

Auslöser war die zunehmende Verbreitung von Personal Watercraft (PWC) wie Jetskis oder Jetbikes und Wasserscootern, die zu Konflikten mit anderen Wassernutzern und zu Umweltbelastungen führten. Ziel war es, bundesweit einheitliche Regeln für deren Betrieb auf Binnenschiffahrtsstraßen zu schaffen.

Die Motivation zur Einführung umfasste:

- Sicherheitsaspekte: Vermeidung von Unfällen in stark frequentierten Wasserbereichen.
- Umweltschutz: Reduzierung von Lärm, Wellenschlag und Gewässerverunreinigung.
- Nutzungslenkung: Festlegung klarer Fahrkorridore und zeitlicher Beschränkungen.

Seit 1995 wurde die Verordnung mehrfach angepasst, zuletzt im Juli 2024, um Begriffsdefinitionen zu präzisieren und an neue technische und rechtliche Rahmenbedingungen anzupassen.

Die WasMotV sieht in § 3 Abs. 1 S. 1 WasMotV bereits eine grundsätzliche Beschränkung des freien Verkehrs mit Wassermotorrädern vor: Danach ist das Fahren mit Wassermotorrädern außerhalb der durch Tafelzeichen E.22



der Anlagen 7 der Anlage zu Art. 1 der VO zur Einführung der Rheinschifffahrts-polizeiverordnung freigegebenen Wasserflächen verboten.<sup>1</sup> Hiervon sieht S. 2 eine Ausnahme für Wanderfahrten vor.

Bereits mit der letzten Verschärfung der Wanderfahrten mit der zeitlichen Unterbrechung von einer Stunde wurde eine Maßnahme ergänzt, um ein ständiges Hin- und Herfahren auf einem räumlich eng begrenzten Bereich an einem Ort zu unterbinden.

Regelungsgegenstand 1995 waren die damals gebräuchlichen und verbreitetsten ein- bis maximal zweisitzigen Sportgeräte, bzw. Sportgeräte welche ausschließlich im Stehen gefahren werden konnten. Diese waren für das Figurenfahren bestimmt. Wanderfahrten waren damals eher die Ausnahme, aber gesetzlich vorgesehen, wenngleich eingeschränkt.

Die WasMotV hat seine Grundlage in der BinSchiffO, die sich wiederum weithin an die Europäische Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung anlehnt. Zu beachten ist, dass diese nicht originär eine unionsrechtliche Regelung ist, die nach dem AEUV unmittelbar anwendbar oder als Unionsrecht nach Art. 289 Abs. 3 AEUV in nationales Recht umzusetzen, der Rechtsqualität aber nach höherrangig ist. Es ist internationales Vertragsrecht, das vom Normenrang nicht höher als einfaches Gesetzesrecht steht und jedenfalls nicht über übliche Grenzen Grundrechte einzuschränken vermag.

### 3. Technische Entwicklung moderner Wassermotorräder

Seit der Markteinführung der ersten Wassermotorräder in den 1960er Jahren hat sich deren Technik rasant weiterentwickelt. Aus einfach aufgebauten, zweitaktgetriebenen

---

<sup>1</sup> Weitere räumliche Beschränkungen ergeben sich u.a. für Wasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee, § 4 Abs. 3 S. 2 Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, s. Merkblatt für das Befahren mit Wassermotorrädern auf Seeschiffahrtsstraßen, abrufbar u.a. auf [www.wsa-spree-havel.wsv.de/Webs/WSA/Spree-Havel/DE/02:Scihffahrt/01merkblaetter\\_schiffahrt/regelung\\_fahren\\_wassermotorraeder\\_seeschiff\\_fahrtsstr.pdf](http://www.wsa-spree-havel.wsv.de/Webs/WSA/Spree-Havel/DE/02:Scihffahrt/01merkblaetter_schiffahrt/regelung_fahren_wassermotorraeder_seeschiff_fahrtsstr.pdf), zuletzt eingesehen am 11. November 2025.

Freizeitfahrzeugen sind hochentwickelte Sport- und Freizeitgeräte mit komplexer Steuerungs- und Sicherheitstechnik geworden.

### 3.1 Antriebs- und Bremssysteme

- Intelligentes Brems- und Rückwärtssystem (bspw. iBR – Seadoo, RIDE-Yamaha): Elektronisch gesteuertes Jetpump-System, das den Bremsweg im Wasser verkürzt und präzises Manövrieren ermöglicht.
- Elektronisch gesteuerte Rückwärtsgänge: Verbessern die Kontrolle beim An- und Ablegen.

### 3.2 Fahrassistenz und Leistungssteuerung

- Elektronische Fahrmodi („Sport“, „Touring“, „Eco“): Optimieren Gasannahme und Geschwindigkeit je nach Bedarf.
- No-Wake-Zone-Modus: Hält eine sehr niedrige Geschwindigkeit zur Vermeidung von Lärm und Wellenschlag in sensiblen Bereichen.

### 3.3 Motor- und Emissionstechnik

- Viertaktmotoren mit Katalysator: Reduzieren Abgasemissionen und erfüllen aktuelle EU- und US-Normen. Lambdasonden in Motoren sind seit 2024 standardmäßig zur Emissionsüberwachung verbaut.

### 3.4 Ergonomie und Sicherheit

- Im Gegensatz zu den historischen ein- oder zweisitzigen Modellen, die oft schmal und stark wendig gebaut waren, sind die heutigen Wassermotorräder – insbesondere Zwei- und Dreisitzer – primär für stabile Geradeausfahrt und komfortable Tourennutzung konzipiert.
- Verstellbare Lenksysteme und adaptive Sitze: Erhöhen Komfort und Fahrkontrolle.
- Not-Aus-Leine („Kill Switch“) und tiefe Einstiegsplattformen: Erleichtern Wiedereinstieg und verhindern unkontrolliertes Weiterfahren.
- Optionale GPS- und Diebstahlschutzsysteme: Steigern Sicherheit und Nachverfolgbarkeit.

Figurenfahrten, wie sie in der Anfangszeit der Jetskis verbreitet waren, sind mit modernen Zwei- und Dreisitzern aufgrund von Fahrzeuggewicht, Bauform und Schwerpunktage nicht mehr der bestimmungsgemäße Einsatzzweck. Darauf weisen auch die herstellerseitigen Warnhinweise ausdrücklich hin, die riskante Fahrmanöver (z. B. scharfe Kurvenfahrten oder Sprünge) untersagen oder auf deren Gefahren hinweisen.

### Hinweis zur Bauweise moderner Wassermotorräder

### 3.5 Leistung und Effizienz

- Supercharged-Viertaktmotoren: Leistungen bis über 300 PS für sportliche Anwendungen und längere Touren.
- Optimierte Einspritzsysteme: Erhöhen Leistung und senken den Kraftstoffverbrauch.
- Wassermotorräder werden mit einem Strahlpumpenantrieb angetrieben. Dieser bedeutet zwar - im Gegensatz zu den ansonsten üblichen Bootsantrieben - keine

Verletzungsgefahr von Mensch und Tier, weisen jedoch einen deutlich geringeren Wirkungsgrad auf. Daher ist eine höhere Motorenleistung erforderlich, was die numerisch hohe PS-Zahl wiederum relativiert.

### **3.6 Emissionsentwicklung:**

- Allein seit 2009 wurden die Emissionen von Wassermotorrädern durch ihre technische Entwicklung um 50% reduziert. Im Zeitraum 2001 und 2009 wurden die Emissionen sogar um 64 % reduziert. Somit sanken die Emissionen binnen rd. 25 Jahren insgesamt um 82%. Es ist davon auszugehen, dass der Ausstoß durch die Weiterentwicklung der Technik weiter sinken wird. Durch e-Antriebstechnik wird mittelfristig eine Zero-Emission erreicht. Entsprechende Wassermotorräder befinden sich bereits in der Entwicklung.
- Die zu Beginn der Ära der Wassermotorräder üblichen, mit vglw. hohen Emissionen belasteten, durch Zweitakt-Motoren betriebene Wassermotorräder, spielen heute im motorisierten Wassersport keine substanzielle Rolle mehr. Sie sind auf Bundeswasserstrassen nur noch vereinzelt unterwegs und stellen in der heutigen Zeit die Minderheit dar. Regularien für diese Fahrzeuge sind daher nicht erforderlich.

### **3.7 Unfallzahlen**

Wassermotorräder spielen bei den Unfallzahlen keine nennenswerte Rolle. Sie haben insofern sogar positive Effekte, dazu unten näher 4.1.2, 4.2.3 und 4.2.4

## **4. Regulatorische Ableitungen, Eingriffe und Empfehlungen**

Regulatorisch ergeben sich daraus positive Handlungsansätze wie – derzeit, auf Basis des Entwurfs – negative und rechtlich problematische – negative Auswirkungen.

### **4.1. Positive Regelungsansätze**

#### **4.1.1 Umwelt- und Emissionsaspekte**

- Technologieförderung: Aufnahme von Anreizen für den Einsatz emissionsarmer Antriebe.
- Differenzierte Regelungen: Abbau pauschaler Nutzungsverbote für moderne, emissionsarme Fahrzeuge. Verbot für technisch veränderte Wassermotorräder mit bspw. offenen Auspuffanlage (entfernte Wasserbox, Freeflow-Auspuffanlagen ohne Schalldämpfer, Through-Hull-Exhaust etc.).

#### **4.1.2 Sicherheitsaspekte**

- Sicherheitsausstattungspflicht: Vorschrift für Mindeststandards und Empfehlung fortschrittlicher Assistenzsysteme auf Bundeswasserstraßen.
- Fahrerschulung: Anpassung der Führerscheininhalte an moderne PWCs.
- Sofern die Entwurfsverfasser der Auffassung sein sollten, dass die Wasserschutzpolizeien keine geeigneten Mittel zur Verfolgung von Verstößen auf dem Wasser zur Hand haben sollten, hat sich das jedenfalls im Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei NRW nicht validieren lassen. Diese hat dem 1. Vorsitzenden des Rechtsunterzeichners in einem

Telefonat vom 4. November 2025 bestätigt, dass bei Bedarf geeignete Einsatzmittel zur Verfügung stehen und ggf. Schwerpunkteinsätze durchgeführt werden. Anlass für diese gab es in den vergangenen Jahren nur vereinzelt und nur in wenigen Stromabschnitten des gesamten Zuständigkeitsbereichs der WSP NRW, welcher das gesamte Bundeswasserstraßennetz in NRW umfasst.

## 4.2 Kritische Regelungsauswirkungen der Entwurfsfassung

### 4.2.1 Raumordnung und Nutzungskonflikte

Zweifellos gibt es für die Nutzung von Wassermotorrädern auf Wasserstraßen vereinzelt Nutzungskonflikte. Diese lassen sich aber, ähnlich im Baurecht, mit wechselseitiger Rücksichtnahme einebnen, ohne dass es eines faktischen Verbots mangels Freigaben für Wanderfahrten bedürfte. Insbesondere stehen als geeignete Instrumente zur Verfügung:

- Flexible Fahrkorridore.
- Die Gestaltung dynamischer Fahrverbotszonen, wie es beispielsweise die Niederlande als Wassersportland Nr. 1 handhaben
- Ko-Existenz mit anderen Wassersportarten.
- Ggf. in stark frequentierten Zonen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.
- Pilotprojekte mit wissenschaftlicher Auswertung.

### 4.2.2 Fehlende valide Datengrundlage zu Beschwerden

- Keine amtlichen, bundesweit erfassten Daten zu Beschwerden oder Anzeigen.<sup>2</sup>
- Präventive Maßnahmen der Wasserschutzpolizei sind bundesweit die Ausnahme.
- Keine amtliche Datenbasis zu zugelassenen Wassermotorrädern – keine Relation Verstöße/Fahrzeugbestand möglich.<sup>3</sup>
- Empfehlung: Bundesweite Datenerfassung, Präventionskonzept, Fahrzeugregister und Entscheidungen erst nach belastbarer Datenauswertung.

### 4.2.3 Fehlende valide Datengrundlage zu Unfallzahlen

- Das Gutachten des BAW<sup>4</sup> verzeichnet keine nennenswerten Unfallereignisse, die Analyse der Havaris-Datenbank stellt fest, dass die Unfallzahlen „sehr gering“ sind.

### 4.2.4 Reichweite und Rettungseinsätze

Wassermotorräder legen auf ihren Wanderfahrten deutlich mehr Stromkilometer zurück als Sportboote – und das in kürzerer Zeit. Diese hohe Reichweite und Wendigkeit erlaubt es Fahrern, schnell auf Notlagen zu reagieren und Menschen in Gefahr zu erreichen.

Moderne Jetskis haben eine Reichweite von etwa 150 km und können bei Tourenfahrten täglich bis zu 80 km oder mehr zurücklegen. Bei Tourenfahrten ist es möglich, dass zwei Personen auf einem Jetski fahren.

---

<sup>2</sup> Schriftliche Auskunft des BMDV vom 31. März 2025.

<sup>3</sup> Wie vor

<sup>4</sup> Göbel/Daubner/Schröder/Henn: Untersuchungen zu Sportbooten und Grenzen einer Sportbootführerscheinpflicht, 2025, abrufbar unter <https://hdl.handle.net/20.500.11970/114761>, zuletzt eingesehen am 11. November 2025.

Allein in den Jahren 2024 und 2025 konnten nachweislich mehr als 20 Menschen aus akuter Lebensgefahr im Rhein durch Wassermotorradfahrer gerettet werden.

Beispiele:

- 19.06.2025: Mehrere Personen von gekentertem Sportboot bei Emmerich gerettet.
- 22.06.2025: Vier Menschen aus dem Strom bei Düsseldorf gerettet.
- 26.06.2025: Eine Person aus dem Rhein bei Neuss gerettet.
- 30.06.2025: Eine Person aus dem Rhein bei Wiesbaden gerettet.
- 11.08.2024: Drei Menschen aus dem Strom bei Düsseldorf gerettet.
- 15.08.2025: Eine Person aus dem Strom bei Mainz gerettet.

Diese dokumentierten Fälle verdeutlichen, dass Wassermotorradfahrer nicht nur als Freizeitnutzer auftreten, sondern im Ernstfall einen wertvollen Beitrag zur Wasserrettung leisten. Ihre Geschwindigkeit, Manövrierfähigkeit und Flächenabdeckung können entscheidend sein, um in den kritischen Minuten vor dem Eintreffen offizieller Rettungskräfte Menschenleben zu retten.

Es ergeben sich daher vielfältige positive Regulierungsansätze:

- Wassermotorräder können gerade bei abgelegenen Unfallgeschehnissen eine effiziente, ergänzende Sicherheitsfunktion ausfüllen, was bei der Regulierung von Wassermotorrädern berücksichtigt werden könnte. Das spräche für eine grundsätzliche Ausweitung von fahrbaren Bereichen, auf keinen Fall deren Einengung.
- Die Förderung von Kooperationen zwischen Jetski-Clubs, Wasserschutzpolizeien und Wasserrettungsdiensten kann das nur unterstützen.
- Es könnte der Aufbau eines ehrenamtlichen PWC-Rettungsregisters zur App basierten Ersthelfer-Alarmierung und systematischen Erfassung solcher Einsätze vorgesehen werden. Analog zu den in immer mehr Kommunen und Landkreisen eingeführten Apps zur Ersthelferalarmierung bei akuter Lebensgefahr wie bspw. KatRetter, Region der Lebensretter und verschiedene mehr. Genau wie bei Herz-Kreislaufstillständen geht es bei Ertrinkungsnotfällen um Minuten und sogar Sekunden, welche über Leben und Tod entscheiden.

### **4.3 Rechtliche Aspekte: Grundrechtsverstöße des Verbots von Wanderfahrten mit Wassermotorrädern**

Die Ausgestaltung des Entwurfs, insbesondere die massive Reduzierung der tatsächlichen Nutzungsmöglichkeiten von Wassermotorrädern, die einem weitgehenden, faktischen Benutzungsverbot gleichkommt, verstößt absehbar gegen höherrangiges Recht. Dieser Verstoß ist vermeidbar.

#### **4.3.1 Verstoß gegen Unionsrecht, Art. 28, 30 AEUV (unionsrechtliche Warenfreizügigkeit)**

Der EuGH hat bereits in einem Fall von vor rd. 20 Jahren entschieden, dass eine nationale Regelung, die dazu führt, dass die tatsächlichen Möglichkeiten, Wassermotorräder (in



Schweden) zu führen, nur unbedeutend sind, gegen die Warenfreizügigkeit verstößt.<sup>5</sup> Allein die Beschränkung der Verwendung eines Erzeugnisses, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auferlegt wird, kann unionsrechtlich relevanten Einfluss auf das Verhalten von Verbrauchern haben: Verbraucher, die wissen, dass die von einer derartigen Regelung gestattete Benutzung sehr begrenzt ist, haben nämlich nur ein geringes Interesse daran, das fragliche Erzeugnis zu kaufen.<sup>6</sup> Es kommt dafür nicht darauf an, dass die Benachteiligung von der gesetzlichen Regelung bezweckt oder bewirkt werden sollte.<sup>7</sup> Dabei können auch Maßnahmen des Umweltschutzes die Nutzungsbeschränkung von Wassermotorrädern beschränken, aber nur soweit sie nicht das unbedingt notwendige Maß des Umweltschutzes überschreiten.<sup>8</sup>

Zu beachten ist, dass seit mehr als 60 Jahren geklärt ist,<sup>9</sup> dass insbesondere das europäische Primärrecht ein eigenes und dem nationalen Recht höherrangiges Recht ist. Die Warenverkehrsfreiheit setzt sich damit auch bundesrechtlichen Regeln der Entwurfsregelung immer als höherrangiges Recht gegenüber durch.

#### **4.3.2 Verstoß gegen Grundrechte, Art. 12, 9 Abs. 1, 2 Abs. 1 GG**

Die geplante Beschränkung der Nutzung von Wassermotorrädern führt zu einem faktischen Benutzungsverbot, da das Zusammenspiel von Einlassstellen (Slipanlagen pp) und der verbliebenen minimierten Zahl verfügbarer Flächen für das Wandern faktisch zu einem Nutzungsverbot führt – es bleiben im Bundesgebiet schlicht zu wenig Stellen, an denen eine Wanderfahrt möglich wäre, manche Strecken sind nur 600m lang.

##### **4.3.2.1 - Art. 12 GG (Gewerbefreiheit)**

Wir sind uns bewusst, dass die Berufsausübungsfreiheit in der Ausprägung der Gewerbefreiheit nicht uns als - nichtwirtschaftlichem - Verein, sondern gewerblich tätigen Dritten, insbesondere Händlern und Verleihern von Wassermotorrädern, zusteht und wir uns auf diese nicht unmittelbar berufen können, mangels Eingriffs in ein eigenes Recht. Wir machen vorliegend aber auch keine Klage aus eigener Rechtsbetroffenheit geltend, sondern weisen auf Unvereinbarkeiten des Entwurfs anderweitig vorsorglich hin:

Wegen dieses faktischen Fahrverbots würde der deutsche Markt für Jetskis schlagartig zusammenbrechen – sowohl Handel wie auch Service. Hierdurch werden erhebliche Vermögenswerte vernichtet. Der durchschnittliche Wert eines Wassermotorrads beträgt aktuell € 18.000,00. Hinzu kommt, dass dieses nicht nur die Halter bereits bestehender Fahrzeuge, sondern auch die Händler und Serviceanbieter betreffen würde. Es besteht die akute Gefahr, dass deren wirtschaftlicher Betätigung die Grundlage entzogen würde. Insolvenzen und der Verlust von mehr als 100 Arbeitsplätzen sind wahrscheinlich.

---

<sup>5</sup> EuGH, Rs. C-142/05, Urt. v. 4. Juni 2005, Tz. 25 – *Mickelsen und Roos*, EuZW 2009, 617 m. Anm. Gundel.

<sup>6</sup> EuGH, a.a.O., Tz. 26, 27 m. Nw..

<sup>7</sup> EuGH, a.a.O., Tz. 26.

<sup>8</sup> EuGH, Rs. C. 433/05, Urt. v. 15. April 2010, Tz. 38, 42 – *Sandström*, EuZW 2010, 385.

<sup>9</sup> EuGH, Rs. 26/62, Urt. v. 5. Februar 1963 – *van Gend & Loos*, EuGH Slg. 1963, 1.



Nach der Stufenlehre des Bundesverfassungsgerichts,<sup>10</sup> wie sie auch heute noch die verfassungsrechtliche Praxis prägt, sind solche Eingriffe, die den Zugang zu einem Beruf bzw. einem Gewerbe unabhängig von der persönlichen Qualifikation eines Bewerbers regeln und von diesem nicht beeinflusst werden können, allenfalls dann gerechtfertigt, wenn sie zur Abwehr nachweisbarer oder höchstwahrscheinlicher schwerer Gefahren für ein besonders wichtiges Gemeinschaftsgut leisten und im Übrigen auch dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügen.<sup>11</sup> Gesichtspunkte allgemeiner wirtschafts- und verkehrspolitischer Planung und Lenkung reichen nicht aus.<sup>12</sup> Absenkungen hat das BVerfG in neuerer Zeit nur für atypische Besonderheiten zugelassen, die mit der Monopolsituation von Glücksspielen<sup>13</sup> und Sportwetten<sup>14</sup> gerechtfertigt wurden<sup>15</sup> und vorliegend nicht einschlägig sind. Die verbleibenden Strecken sind minimal, wegen der Verbindung mit den Regeln zu den Einlassstellen unpraktisch und führen damit zu einem faktischen Verbot von Jet-Skis, da mittlerweile der Schwerpunkt bei Wanderfahrten liegt.

Eine Rechtfertigung lässt sich aus dem Entwurf nicht erkennen. Der Entwurf erreicht so nicht näherungsweise das Rechtfertigungsniveau, dessen es eines Eingriffs auf der 3. Stufe bedürfte.

#### **4.3.2.2 – Verstoß gegen Art. 9 Abs. 1 GG (Vereinsfreiheit)**

Ferner liegt im ersatzlosen und begründungslosen Entfall des bisherigen Wanderfahrtenprivilegs ein verfassungsmäßig nicht gerechtfertigter Eingriff in die Vereinsfreiheit.

Art. 9 Abs. 1 GG schützt nicht nur die positive oder negative Freiheit, Vereine zu gründen. Gesichert ist auch, dass „nach außen wirkende“ Tätigkeiten dann dem Schutz des Art. 9 Abs. 1 GG unterfallen, wenn die „externe“ Tätigkeit der Sicherung der Existenz und der Funktionsfähigkeit der Vereinigung dient, sog „Kernbereich“ der Vereinstätigkeit.<sup>16</sup> Wie bei der Vereinsgründung, gilt das auch im negativen Fall, also der Untersagung einer Tätigkeit.

Vorliegend wird der Kernbereich der Vereinstätigkeit unserer Vereine, die Wanderfahrt mit Wassermotorrädern, faktisch untersagt, da die verbliebenen verfügbaren Wasserflächen eine sinnvolle Entfaltung der Vereinstätigkeit nicht mehr zulassen.

Das wäre nur dann verfassungsmäßig zu rechtfertigen, wenn der Eingriff jedenfalls dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genüge. Die verfassungsrechtliche Rechtsprechung

---

<sup>10</sup> Seit BVerfG 7, 377 – Apothekenurteil.

<sup>11</sup> Wolff/Kluth, in: Hömig/Wolff/Kluth, GG, 14. Auflage 2025, Art. 12 Rn. 19.

<sup>12</sup> BVerfGE 7, 414 = NJW 1960, 1515.

<sup>13</sup> BVerfGE 102, 197, 215 = NVwZ 2001, 790.

<sup>14</sup> BVerfGE 115, 276 = NJW 2006, 1261.

<sup>15</sup> Dazu (krit.) auch Ruffert, in: Epping/Hillgruber, BeckOKGG, 63. Ed., Stand 15. September 2025, Art. 12, Rn. 100.

<sup>16</sup> S. BVerfG NJW 1971, 1124; 1990, 37.

anerkennt zwar den Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers aufgrund Schrankenvorbehalts von Art. 9 GG,<sup>17</sup> misst aber Eingriffe streng am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.<sup>18</sup>

Der Verhältnismäßigkeitsmaßstab setzt drei Elemente voraus, die erfüllt sein müssen, um einen Eingriff rechtskonform zu halten:

- Der Eingriff muss geeignet sein.
- Der Eingriff muss das mildeste Mittel sein.
- Der Eingriff muss angemessen sein, seine Wirkungen dürfen also nicht außer Verhältnis zu seinen belastenden Folgen sein.

Vorliegend stellen sich Probleme des faktischen Verbots für Wanderfahrten auf allen drei Ebenen.

Ob der Eingriff geeignet ist, lässt sich nur anhand einer Zieldefinition beurteilen. Dem Entwurf mangelt aber die gesetzgeberische Zielsetzung des Verbots der Wanderfahrten mit Wassermotorrädern. Vielmehr findet sich in der Verordnung keinerlei Begründung. Eine tragfähige Begründung erscheint auch fernliegend. Damit fehlt es an einer Relation, die erst eine Beurteilung der verfassungsmäßigen Rechtfertigung erlauben könnte. Der Entwurf geht auch von einer unzutreffenden oder schlicht fehlenden Tatsachengrundlage aus.

Gegenüber einem faktischen Verbot von Wanderfahrten bestehen zudem diverse mildere Mittel, die zudem in einem Maßnahmenmix kombiniert und optimiert werden können.<sup>19</sup>

Schließlich ist auch das dritte Element, die Angemessenheit, nicht gegeben. Das ergibt sich schon aus dem Fehlen einer belastbaren und vollständigen Tatsachengrundlage. Aber auch die vollständige Vernichtung (i) des Markts für Handel und Service mit und für Wassermotorrädern und (ii) die Entleerung des Vereinszwecks einer grundsätzlich nicht verbotenen Vereinsbetätigung durch ein sachlich nicht tragfähiges, faktisches Fahrverbot für Wassermotorräder sind unangemessen und damit nicht verfassungsgemäß.

#### **4.3.2.3 – Verstoß gegen Art. 2 Abs. 2 GG (Allgemeine Handlungsfreiheit)**

Die allgemeine Handlungsfreiheit steht als allgemeinstes Grundrecht hinter den spezielleren Grundrechten aus Art. 19 GG und Art. 9 Abs. 1 GG.<sup>20</sup> Es wäre aber ebenfalls verletzt.

Das Grundrecht steht zwar unter einem (einfachen) Gesetzesvorbehalt, der aber wiederum durch den alles staatliche Handeln ordnenden und begrenzenden Verhältnismäßigkeitsgrundsatz eingeschränkt wird, nach dem nur sachlich gerechtfertigte Eingriffe verfassungsgemäß sind.<sup>21</sup> Daran fehlt es hier. Es gelten dieselben Erwägungen wie vorstehend 4.2.2.2 zum Vereinsverbot.

---

<sup>17</sup> Sachs/Höfling, GG, Art. 9 Rn. 38 betr. Ausgestaltung der Vereinigungstypen.

<sup>18</sup> Sehr deutlich in BVerfG NJW 2001, 2617 – Pflichtmitgliedschaft der Genossenschaftsbank im Prüfverband.

<sup>19</sup> Emissionsbasierte Regelungen, Geschwindigkeitskorridore, Präventionskonzepte, s.o.

<sup>20</sup> S. Antoni, in: Hömig/Wolff/Kluth, a.a.O., Art. 2 Rn. 3 mit Hinweis auf BVerfGE 65, 297; 77, 111.

<sup>21</sup> Antoni, a.a.O., Rn. 8 m. Hinw. auf BVerfGE 17, 313; 55, 165 und 109, 111.

## 5. Fazit zur geplanten Streichung von Wanderfahrten

### **Zusammenfassung:**

Die geplante Streichung von Wanderfahrten für Wassermotorräder ist nach heutigem Sachstand nicht begründet. Es fehlen belastbare, bundesweit erhobene Daten zu Beschwerden, Anzeigen und zum Fahrzeugbestand. Gleichzeitig haben moderne PWCs deutliche Fortschritte bei Emissionen, Sicherheit und Technik erzielt, und dokumentierte Rettungseinsätze belegen einen positiven Sicherheitsbeitrag.

### **Verhältnismäßigkeit und Grundrechte:**

Ein pauschales Streichen von Wanderfahrten ist ein unions- und verfassungsrechtlich nicht gerechtfertigter Eingriff in die unionsrechtliche gewährleistete Freiheit des Warenverkehrs aus Art. 28, 30 AEUV, die Gewerbefreiheit aus Art. 12 Abs. 1 GG, die Vereinsfreiheit des Art. 9 Abs. 1 und die allgemeine Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG. Die verfassungsmäßige Rechtfertigung fällt bereits mangels hinreichender Begründung und mangels belastbarer Fakten aus und ist – auch – deshalb nicht verhältnismäßig.

### **Handlungsempfehlungen für die Novellierung der WasMotRV**

- Verstöße gegen die bereits bestehende Regelung müssen konsequenter überwacht und geahndet werden.
- Technikstand anerkennen.
- Emissionsgrenzen in Bezug auf unnötigen Lärm definieren und, bis hin zu Fahrverboten, durchsetzen
- Klar definierter Bestandsschutz für historische Fahrzeuge
- Regelungen dynamisch gestalten, Ermächtigung der Wasser- und Schifffahrtsstraßenämter lokale Geschwindigkeitsbegrenzungen für alle Wasserfahrzeuge, sowie zeitliche Beschränkungen zu verhängen.
- Förderung und Anreizsystem schaffen
- Repression bei Verstößen verschärfen – massives anheben der Bußgelder, Einführung einer generellen Eignerhaftung (wie es bspw. bereits heute beim Fahren ohne den erforderlichen Befähigungsnachweis gem. BVKatBin-See vorgesehen ist)
- Eindeutige, klar definierte Kennzeichnungspflicht für Wassermotorräder durch Farbvorgabe, Schriftart und Typ (z.B. heller Untergrund – schwarz (RAL 9005, Schriftart Arial Bold, 72pkt).
- Verstärkung präventiver Maßnahmen durch Aufklärungsarbeit der zuständigen WSP-Dienststellen. Beispiel: Im Bereich Rhein Düsseldorf erfolgt jährlich eine Unterweisung durch die WSP Wache Düsseldorf vor Ort an der Einlassstelle. U.a. dieses führte dazu, dass es im gesamten Strombereich Düsseldorf nachweislich keinerlei Probleme mit Jetskifahrern in nennenswertem Umfang kommt.
- Verstärkung des Ausbildungsabschnitts Wassermotorräder in den Sportbootfahrschulen.
- Vollzugsbehörden mit der technischen Ausrüstung für die Überwachung der Verordnung ausstatten.

**Empfehlung:**

Statt pauschaler Verbote, insbesondere der Streichung des Wanderfahrtenprivilegs, sollten differenzierte, datenbasierte und im Maßnahmenmix optimierte Regelungen verfolgt werden: ein bundesweites Beschwerde- und Unfallmonitoring, ein Register der zugelassenen PWCs, emissions- und sicherheitsbasierte Nutzungsklassen sowie die Stärkung präventiver Maßnahmen in Zusammenarbeit mit Wasserschutzpolizei. Im Falle von Verstößen in bestimmten Strombereichen sind Schwerpunkteinsätze der Wasserschutzpolizeien anzuwenden. Bußgelder können dabei durchaus massiv erhöht werden.

Vor der Verschärfung bestehender Regeln sollten folgende Fragen beantwortet sein:

- Wie viele Wassermotorräder sind derzeit in Deutschland zugelassen?
- Wie viele Bußgeldbescheide wurden bislang aufgrund von Verstößen gegen die Wanderfahrtregelung erlassen?
- Welches Konzept existiert, um ausreichend Strecken und Flächen für Jetskifahren zur Verfügung zu stellen, falls Wanderfahrten verboten werden?
- Auf welcher Grundlage erfolgt die erneute Verschärfung der Regelung zu Wanderfahrten?

In den an dieser Stellungnahme mitgewirkten Vereinen gibt es Experten, die bereits Mitte der 90er-Jahre, gemeinsam mit den Wasser- und Schifffahrtsbehörden, an der damaligen Wassermotorradverordnung mitgearbeitet haben. Diese und weitere Experten sind auch jetzt dazu bereit, an einer zeitgemäßen Überarbeitung der Verordnung konstruktiv mitzuarbeiten.