

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

Der Vorsitzter



26316 Varel
Zum Jadebusen 179
Tel.: 04451 81006
Fax: 04451 860798
sdn.varel@web.de
www.sdn-web.de

An das
Bundesamt für Naturschutz
AS Insel Vilm
18581 Putbus auf Rügen
– per E-Mail –
mp-beteiligung@bfm.de

Husum, den 22.1.2018

Managementpläne für die Naturschutzgebiete in der deutschen AWZ der Nordsee

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste nimmt wie folgt zu den o.a. Plänen Stellung:

1. Allgemeines:

1.1 Ein trilateral abgestimmter Maßstab für die Unterschutzstellung ist nicht zu erkennen

Wie bereits im Beteiligungsverfahren zur Ausweisung der drei Naturschutzgebiete (NSG) dargelegt, hegen wir Zweifel daran, dass die Ausweisung als Natura 2000- und als Naturschutzgebiete von allen Küstenländern nach gleichem Maßstab angewendet wird. Besonders deutlich wird der krasse Unterschied am Beispiel der Doggerbank. Während auf deutscher Seite durch Verordnung und Managementplan eine Nutzungsreduzierung bzw. ein Nutzungsausschluss insbesondere für Fischfang und Schifffahrt angestrebt wird, planen die Niederländer auf ökologisch vergleichbarer Fläche „direkt um die Ecke“ die totale Industrialisierung mit dem Bau der größten Meereswindfarm der Welt einschließlich der Aufspülung einer künstlichen Insel. Die trilaterale dauerhafte Zusammenarbeit, die dem Ziel eines einheitlichen Maßstabes für den Meeresschutz dient, muss sich mit dem krassen Widerspruch bei der Beurteilung der Doggerbank auseinandersetzen. Uns ist klar, dass die trilaterale Zusammenarbeit ursprünglich nur auf das Wattenmeer bezogen war. Gleichwohl sind Watt und offene See ein sich gegenseitig beeinflussendes System und gehören daher zur trilateralen Befassung.

Bei der Unterschutzstellung als NSG muss von einer festgestellten Naturschutzwürdigkeit ausgegangen worden sein, obwohl Nutzungen stattfanden und -finden, die heute beklagt werden. In den Plänen wird nicht deutlich, ob durch Aufrechterhaltung der Nutzung die ökologische Qualität unter das Maß der Schutzwürdigkeit abnimmt, ob ein ungünstiger Zustand gleichbleibend vorhanden ist oder ob die Ungünstigkeit durch die derzeitige Nutzung zunimmt.

Die konkrete Beschreibung eines „günstigen Zustandes“ ist in den Unterlagen nicht erkennbar. In den Plänen wird der Begriff „Verbesserung“ oder „Sollzustand“ verwendet, ohne dass klar ist, wie ein Sollzustand aussehen soll. Deshalb stellt sich die Frage nach der konkreten Definition des Sollzustandes und wie er durch Verbesserung erreicht werden soll. Ist der Sollzustand die natürliche Selbstregulierung ohne menschliche Nutzung oder die Vorgabe eines definierten Spektrums nach Arten und Menge der Individuen mit oder ohne menschliche Regulierung durch Nutzung?

Für einige Arten wird eine zu geringe Populationsgröße beschrieben. Daraus müssten die Sollgröße und der Grund für das Defizit abgeleitet werden. Dies ist der Arbeit nicht konkret zu entnehmen.

Über die Ausweisung der NSG hinaus ist beabsichtigt, weitere „relevante Funktionsräume zu identifizieren und ein marines Habitatverbundsystem im Raumordnungsplan festzulegen“. Die vorliegenden Unterlagen enthalten dazu keine konkreten Angaben. Daher kann zu der Idee nicht Stellung genommen werden.

1.2 Plan nur realistisch in Verbindung mit der Darstellung der Bedarfe an Personal und Finanzen

Alle drei Pläne gehen nach einem einheitlichen System vor: die Bestandserfassung, die Störfaktoren, Maßnahmen zum Ausschluss oder Reduzierung der Störfaktoren, Prioritäten, Zuständigkeiten, Öffentlichkeitsarbeit, Überwachung der Maßnahmenumsetzung, Erfolgskontrolle, Überwachung der Einhaltung der Maßnahmen, Monitoring und bei Bedarf Neujustierung. Gegen diese planungstheoretische Vorgehensweise bestehen keine Bedenken. Aber sie muss ergänzt werden um die Punkte, mit wie viel Personal, mit welchem Material, in welchen Zeiträumen – hierzu gibt es nur eine Angabe, dass die nationalen Maßnahmen in sechs Jahren umgesetzt sein sollen – und mit welchen Kosten in Investition und Betrieb das Management verbunden ist. Die Pläne können nur umgesetzt werden, wenn Personal und Geld zur Verfügung stehen. Sonst bleiben die Pläne Makulatur.

1.3 Konkretisierungsgrad der Maßnahmen

In Bezug auf die Verlegung von Vorrangflächen für die Schifffahrt, Lärmbegrenzung, Reduzierung der Schiffsbewegungen, Art und Umfang der Erweiterung bzw. Wiederherstellung von Riffen, Begrenzung der Fischerei (was ist, wenn sich keine ökologisch akzeptable Form des Fischfangs findet?) und anderes mehr bleibt der Plan theoretisch, so dass eine Stellungnahme derzeit kaum möglich ist.

Gerade in Bezug auf die Schiffssicherheit sind wir ganz bei Ihnen, wenn es gelingt, das System des BSH zu Vorrangflächen zu überdenken, für die Vorrangflächen Befahrensregelungen z.B. für enge Fahrwasser (KVR 9) zu schaffen und den Betriebsverkehr zu und von den Windfarmen per Schiff und/oder Helikopter zu koordinieren. Eine Stellungnahme zu den Maßnahmen ist aber erst nach einem höheren Konkretisierungsgrad möglich.

1.4 Wirkung der Maßnahmen

Das Gros der Maßnahmen kann nur greifen, wenn es gelingt, unions- bzw. völkerrechtliche Regelungen zu erreichen. Nationale Gesetzgebung, die nur gegenüber deutschen Nutzern wirkt (Beispiel Walschutzgebiet vor Sylt), stößt auf erhebliche Bedenken.

1.5 Vorrang des Naturschutzes

NSG sind Vorrangflächen für den Naturschutz. Der Raumordnungsplan für die AWZ der Nordsee enthält aber mit Bedacht aus Sicherheitsgründen Vorrangflächen für die Schifffahrt. Eine Überlagerung dieses Vorranges durch einen anderen Vorrang kann es nicht geben (siehe 2.1).

1.6 Wiederholungen lenken vom Inhalt ab

Durch die für alle drei Pläne einheitliche Vorgehensweise hätte viel Zeit und Lesestoff gespart werden können, wenn alle die Punkte, die fast wortgleich in jedem Plan stehen in einem Papier für alle drei Gebiete zusammengefasst worden wären. Insbesondere gilt dies für die Kapitel 5. Monitoring und Überwachung, 6. Forschungsbedarf und 7. Ausblick: Fortschreibung des Managementplans. Selbst die Maßnahmenbeschreibungen (MG1 bis 7), die zentraler Inhalt der Pläne sind, sind in vielen Punkten textgleich.

2. Schifffahrt

2.1 Vorrangflächen für die Schifffahrt

Im Raumordnungsplan für die Nordsee wurden auf der Grundlage von AIS-Daten Vorrangflächen für die Schifffahrt festgelegt. Vorrangig ging es um einen Lösungsansatz im Konflikt zwischen Windfarmen und der Schifffahrt. Raumordnungspläne durchlaufen ein umfangreiches Abstimmungsverfahren aller zu beteiligenden Stellen. Daher gehen wir davon aus, dass der Inhalt auch gegenüber dem Umweltministerium eine Bindungswirkung entfaltet.

Gleichwohl halten wir die Überarbeitung der Vorrangflächen für die Schifffahrt aus Sicherheitsgründen für erforderlich. Die Erhöhung der Schiffsicherheit genießt für uns Vorrang vor anderen Maßnahmen, da sie unmittelbar dem Meeresschutz, dem Naturschutz und der Wirtschaft der Küste dient.

Die drei Vorrangflächen für die Schifffahrt 7, 8 und 9 durchqueren bzw. berühren das NSG „Sylter Außenriff – Östliche Deutsche Bucht“. Die Parallelführung und Schmalheit ohne die Festlegung von besonderen Kollisionsverhinderungsregeln dient nicht der Schiffssicherheit. Wir regen für das weitere Verfahren mit dem BSH an, den Vorrang 8 ersatzlos zu streichen und im Gegenzug den Vorrang 7 und 9 zu verbreitern. Zugleich sind schiffslenkende Regelungen (Fahrwassermarkierung) und/oder Kollisionsverhinderungsregelungen für diese Fahrwasser zu erlassen und, wie im Plan vorgesehen, innerhalb des NSG „Areas to be avoided“ mit Ausnahme der Fischerei zu erklären.

Die Vorrangfläche 3 für die Schifffahrt durchschneidet das NSG Borkum Riffgrund. Die Vorrangfläche ist für die Schifffahrt sehr wichtig. Wir wünschen uns aus Sicherheitsgründen daher eher eine Verbreiterung als Einschränkung. Stattdessen regen wir an, die Fläche 11 zu streichen.

Die Vorrangfläche 4 für die Schifffahrt berührt das NSG „Doggerbank“ zwar nicht; wir sind allerdings der Auffassung, dass eine Verschwenkung notwendig wird, da die Fläche direkt in eine englische Windfarm führt. Für die Vorrangfläche gilt das oben Gesagte.

Etwa dreißig Prozent des NSG „Borkum Riffgrund“ werden von den Verkehrstrennungsgebieten vor der niedersächsischen Küste überlagert. Die Bedeutung dieser Schiffsautobahnen ist hoch, wegen der Schiffsdichte und aus Sicherheitsgründen. Einschränkungen jedweder Art können nicht hingenommen werden. Wir empfehlen erneut, die Überlagerung der Verkehrstrennungsgebiete mit NSG zu vermeiden.

2.2. Schiffssicherheit

Die größte Gefahr für die NSG und die Nordsee geht von Schiffskollisionen aus. Primär sind daher Maßnahmen zur Kollisionsvermeidung, sekundär Maßnahmen zur Havariebeherrschung durchzusetzen.

Die Radarüberwachung muss auf die gesamte deutsche AWZ ausgeweitet werden. Für die engen Fahrwasser sind die unter 2.1 genannten Regelungen durchzusetzen. Darüber hinaus ist für diese Bereiche die Lotsannahmepflicht vorzuschreiben.

Trotz Notschleppkonzept und Havariekommando hat die Strandung der „Glory Amsterdam“ gezeigt, dass von einer Havariebeherrschung keine Rede sein kann. Nur durch glückliche Umstände wurde eine Katastrophe verhindert. Vieles spricht dafür, dass die Verfahrensabläufe nicht geeignet sind, eine Havarie zu beherrschen.

Auch aus Sicherheitsgründen halten wir die Koordination der Arbeitsschiffe zu und von den Windfarmen und der Heli-Dienste nicht nur in den NSG, sondern generell für erforderlich und unterstützen die entsprechenden Ausführungen in Ihren Managementplänen.

2.3 PSSA

Mit der Ausweisung der NSG als PSSA können Beschränkungen für die Schifffahrt hinsichtlich Emissionen, Beseitigung von Ballastwasser und auch Befahrensverböten verbunden sein. Da die Pläne die konkreten Maßnahmen nicht erkennen lassen, kann die Sinnhaftigkeit der Ausweisung derzeit nicht beurteilt werden.

2.4 Schiffsemissionen

Die Reduzierung der Schall- und Abgasemissionen aus der Schifffahrt ist auch für die SDN ein Anliegen – nicht nur für die NSG, sondern über die Nordsee insgesamt. Unabhängig der Wirksamkeit der Ausweisung der NSG als PSSA muss die Schifffahrt ihr Emissionsverhalten ändern. Die Nordsee zum Emissionskontrollgebiet mit der Begrenzung von Schwefel-, Stickoxyd- und Feinstaubemissionen zu machen, war ein erster Schritt in die richtige Richtung. Mit der Umstellung auf LNG würden die Abgasemissionen, aber auch die Schallemissionen des Motors erheblich reduziert. Da LNG Auswirkungen auf die Lage der Tanks und Tankvolumen hat, kann es nur in speziell konzipierten Schiffen eingesetzt werden. Eine Umrüstung ist überwiegend nicht möglich. Der Körperschall der Schiffsmotoren ist in aller Regel durch Umbauten nicht zu vermeiden. Vielmehr wird nur bei Schiffsnubauten die Vermeidung von Körperschall erreichbar sein. Angesichts der Akkutechnik oder des wirtschaftlichen Einsatzes der Brennstoffzelle ist auf absehbare Zeit mit Elektroantrieben für Schiffe in der Überseefahrt nicht zu rechnen. Die Zeitschiene für die wünschenswerte Schallminderung und Emissionsminderung muss daher sehr lang angesetzt werden.

3. Fischerei

Die ökosystemgerechten Fischereimanagementmaßnahmen sollen im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik der EU umgesetzt werden. Sollten die Maßnahmen dort nicht durchsetzbar sein, dürfen sie sich nicht allein gegen deutsche Fischer richten.

3.1 Zonen mit Fischereiverbot

Die AWZ der Nordsee besteht überwiegend aus Weichsedimenten. Wirtschaftlich nutzbare Standfische gibt es daher so gut wie nicht. Die Fische halten sich dort auf, wo das Nahrungsangebot ist. Entsprechend müssen die Fischer dort fischen, wo der Fisch ist. Zonen mit Fischereiverbot dienen dem Schutz der wirtschaftlich genutzten Fische nicht, sondern schränken ein flexibles Vorgehen der Fischer ein und führen zu einer stärkeren Befischung der Zonen ohne Verbote.

In den vergangenen Jahren haben die Fischer Fangfläche in großem Umfang verloren durch die Einrichtung von Windfarmen, Gebieten zur Öl- und Gasförderung und durch die Ausweisung von Nullnutzungsgebieten in den Nationalparks. Darüber hinaus drängt der Naturschutz in Verbindung mit der MSC-Zertifizierung der Krabbenfischer, das Fischen im Nationalpark ganz zu verbieten oder erheblich einzuschränken. All dies führt zwangsläufig zu einer unerwünschten Konzentration auf die verbleibenden Fanggebiete und/oder zu wirtschaftlichen Verlusten und Aufgabe von Fischereibetrieben. Wir haben Sorge, dass die Summe der Maßnahmen (Verbotszonen, Verzicht auf grundberührendes Fanggerät, Fangüberwachung und Dokumentation) zu einem Zusammenbruch der kleinteilig strukturierten Familienbetriebe führt.

Daher bestehen unsererseits erhebliche Bedenken gegen weitere Zonen mit Fischereiverboten. Verbote und Einschränkungen dürfen sich in keinem Fall nur gegen deutsche Fischer richten.

Ein echter Fortschritt für den Fischbestand, den Meeresschutz sowie für den Schutz hiesiger Familienbetriebe wäre die Erweiterung des ausschließlich nationalen Fanggebietes Deutschland von nur 3 Seemeilen auf 6 Seemeilen, wie bei den Nachbarn. Wir regen an, sich für eine solche Erweiterung einzusetzen.

3.2 Verbot/Einschränkung grundberührender Fanggeschirre

Der Schutz der Sedimente und der darauf und darin siedelnden Fauna und Flora ist ein zentrales Anliegen des Meeresschutzes, das unsere volle Unterstützung findet. Wir gehen davon aus, dass die Thematik auch Inhalt der trilateralen Wattenmeerzusammenarbeit ist und die Mitgliedsländer gleichermaßen das Ziel verfolgen und dass dieses Ziel nicht nur auf NSG und Nationalparke beschränkt wird, sondern in der ganzen Nordsee Anwendung findet.

Im Bereich Forschung und Erprobung muss die Fischereipolitik einen Schwerpunkt setzen. Unseres Erachtens bestehen aber erhebliche Bedenken gegen die Elektrofischerei. Forschung in der Richtung soll daher nicht fortgesetzt werden.

Die Umrüstung auf nicht grundberührendes Fanggeschirr kostet Geld. Hierzu erwarten wir Anreize und Finanzhilfen des Staates, die die Umrüstung beschleunigen und wirtschaftlich vertretbar machen (Förderprogramm, Kredite).

3.3 Optimierung der Kontrolle

Bereits heute wird kein Berufsstand so detailliert überwacht wie die Fischerei (Blackbox, Kamera, AIS). Was gegenüber einer Lidl-Kassiererin verboten ist, wird gegenüber den Fischern von Staats wegen angeordnet. Dieses System soll nun auf Schiffe ausgeweitet werden, die kleiner als 12 Meter sind, die Zeitintervalle sollen verkürzt und die Erfassungsmethoden verfeinert werden.

Zusammenarbeit sieht anders aus, sie beruht auf Vertrauen. Wir haben Bedenken, ob unter diesen Voraussetzungen die Umrüstung der Fanggeschirre und die geplanten „Runden Tische“ und Arbeitsgruppen funktionieren werden.

3.4 Wiederansiedlung der Europäischen Auster

Durch die Zucht der Pazifischen Auster östlich Sylts ist diese Art quasi heimisch geworden und mittlerweile auf allen geeigneten Substraten zu finden. Die Wiederansiedlung der Europäischen Auster erscheint uns zumindest problematisch, solange vor Sylt weiterhin die Pazifische und nicht die Europäische Auster gezüchtet wird. Daher sollte mit der Firma Dittmeyer geprüft werden, ob eine Umstellung auf die Europäische Auster möglich ist.

4. Riffe

Die Unterlagen differenzieren zwischen Sandriffen und anderen Riffen und beschreiben, dass diese anderen Riffe „aktiv“ wieder hergestellt werden sollen. Es wird nicht deutlich, worin die Zerstörung dieser Riffe besteht und mit welchen Mitteln sie aktiv wieder hergestellt werden sollen.

Im Gegensatz zur Ostseeküste besitzt nach unserer Kenntnis die Nordseeküste im Bereich der geplanten NSG keine zusammenhängenden Steinfelder, die als Riffe bezeichnet werden können. Das Vorhandensein einzelner Steine ist nicht der von der Steinzangerei zurückgelassene Rest eines Riffs. Sollte beabsichtigt sein, in diesen Bereichen Steinschüttungen vorzunehmen, handelt es sich nicht um die Wiederherstellung natürlicher, sondern um die Anlage künstlicher Riffe.

5. Bergbau Sand- und Kiesgewinnung

5.1 CCS

Wir sind der festen Überzeugung, dass die Versenkung von CO²-Abfall unter dem Nordseeboden (CCS) das CO²-Problem nicht löst. Wir werden uns, falls derartige Pläne verfolgt werden, dem widersetzen und erwarten von Ihnen entsprechendes Handeln. Wir verfolgen stattdessen die Strategie, CO² von Großemittenten quasi im Kreislauf energetisch zu nutzen.

5.2 Aufsuchen und Fördern von Gas und Öl

Innerhalb von NSG ist auf das Aufsuchen und Fördern von Gas und Öl konsequent zu verzichten.

5.3 Sand- und Kiesfischerei

Die Sand- und Kiesfischerei greift umfänglich in den Meeresboden mit über die Eingriffsfläche hinausgehenden Wirkungen ein. Schonende Entnahmen gibt es nicht. Mit Ausnahme der Entnahme im öffentlichen Interesse (Küstenschutz) ist nach unserer Auffassung ganz auf die Entnahme zu verzichten.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dieter Harrsen'.

Dieter Harrsen
Vorsitzer der SDN