

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste Zum Jadebusen 179 26316 Varel

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Herrn Muhammed Elemenler, Ref-WS 25

Postfach 20 01 00

53170 Bonn

Per E-Mail: Nordsee-Befahrensverordnung@bmvi.bund.de

Varel, 10.09.2021

Stellungnahme NordSBefV

Sehr geehrter Herr Enemenler,

sehr geehrte Damen und Herren,

die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste dankt für die Übersendung des Referententwurfes und nimmt fristgemäß Stellung wie folgt:

Problem und Ziel

Ein Nationalpark ist ein Schutzgebiet von internationalem Rang. Insofern ist es folgerichtig, Störungen der der Natur – das Befahren des Nationalparks jedenfalls mit Maschinenfahrzeugen könnte solch eine Störung sein – so weit wie möglich zu vermeiden, zugleich aber auch die berechtigten Interessen des Tourismus, der Wirtschaft, der Fischerei, der Freizeitgestaltung und des Küstenschutzes zu berücksichtigen. Die SDN unterstützt daher ausdrücklich den Erlass einer Befahrens VO für den Nationalpark.

Alternativen

Die derzeit geltende VO muss statt einer Anpassung durch eine neue VO ersetzt werden, da sich die rechtlichen und natürlichen Grundlagen der VO geändert haben.

Befahrens VO Allgemeines

Die VO soll von den Nutzern verstanden werden. Daher sollte sie sprachlich dem Empfängerhorizont angepasst werden. Unseres Erachtens sollte die VO voranstellen, was wo, wann und wie erlaubt bzw. verboten ist und welches konkrete Schutzziel jeweils verfolgt wird.

Der internationale Rang des Nationalpark Wattenmeer wird noch unterstrichen durch die Anerkennung als Weltnaturerbe sowie als Bestandteil der FFH- Gebiete.

Hier sieht die SDN im neuen Entwurf der BefVO aufgrund der erheblichen Gebietsvergrößerungen mit Nutzungsverböten allerdings Akzeptanzprobleme bei traditionellen Nutzern, die auch prägend für das Gesamterscheinungsbild und die Attraktivität des Wattenmeeres nicht nur aus touristischer Sicht sind, wie besonders den ortstypischen wattfahrenden Segelfahrzeugen, die eigentlich durch den Weltnaturerbe- Status geschützt werden sollen einerseits und den aus dem Entwurf nicht deutlich hervorgehenden FFH- Konformität im europäischen Bezug andererseits.

Um die Akzeptanz zu erhöhen, wäre in der vorgesehenen Evaluierung der FFH- Bezug aus hiesiger Sicht deutlich und insgesamt nachvollziehbar festzuschreiben.

§ 3 und 4

Der Nationalpark hat kein homogenes sondern ein differenziertes Schutzbedürfnis. Dem haben die Nationalparkgesetze durch die Differenzierung nach besonderen und allgemeinen Schutzzonen (Schutzzone 1 und 2) und sonstigem Schutzgebiet entsprochen.

Innerhalb des sonstigen Schutzgebietes die Fahrwasser der Elbe, der Jade, der Emsmündung sowie das Verkehrstrennungsgebiet "Terschelling German Bight" aus dem Geltungsbereich der VO herauszunehmen ist angesichts des Vorrangs der gewerblichen Schifffahrt folgerichtig und findet die Unterstützung der SDN. Gleiches gilt für die Schnellfahrkorridore, die im Geltungsbereich der VO verbleiben und im sonstigen Schutzgebiet liegen.

§ 6

Aus Sicht der SDN ist es folgerichtig das Befahren des Nationalparks mit bestimmten Wasserfahrzeugen (Luftkissenfahrzeuge, Kitesurfen, Wasserski, Wassermotorräder) generell zu verbieten und wie am Beispiel des Kitesurfens begrenzte Areale konkret auszuweisen.

Im Gegensatz zu den kleinteiligen Kitegebieten vor der niedersächsischen Küste wurden vor der Küste Schleswig-Holsteins diese Gebiete mit dem großen Pinsel vor den Stränden Amrums, Sylts, Föhrs, Nordstrands, Pellworms, St. Peters u.a.m. festgelegt.

In aller Regel sind diese Bereiche auch Gebiete zum Baden und Schwimmen. Beide Wassersportarten vertragen sich nicht miteinander.

Aus der derzeitigen Darstellung kann ein Kitesurfer einen Rechtsanspruch auf Ausübung seines Sports ableiten, was zu erheblichen Konflikten führt, die heute schon dort vorhanden sind, wo eine klare Abgrenzung von Bade- und Kitegebiet nicht vorhanden ist. Wir schlagen daher vor, auf die Ausweisung der Kitegebiete zu verzichten und stattdessen den örtlichen Ordnungsbehörden die Zuständigkeit für die Ausweisung von Kitegebieten zu übertragen.

Auf das Kitegebiet im nördlichen Eiderstedt bei Westerhever sollte ganz verzichtet werden. Es liegt

zu nah am besonderen Schutzgebiet und Liegeplätzen von Seehunden. Kiter haben weder Seekarte noch GPS dabei, daher ist besonders hier ein Fehlverhalten nicht auszuschließen.

§6 2.2 Statt motorisiert sollte im Sinne der Kontinuität und Einheitlichkeit der Bezeichnungen in den jeweiligen BeVO sowie im Sinne der Gleichbehandlung der Wassersportler bezüglich der von diesen ausgehenden Störreizen wie bisher die Formulierung „mit Maschinenkraft“ verwendet werden.

Diese Formulierung wird z.B. auch in der bisherigen Anlage zur SeeSchStrO „VO über das Befahren der Bundeswasserstrassen in Nationalparks im Bereich der Nordsee“ und in der „VO über das Befahren der Bundeswasserstrassen in Nationalparks...“ für Mecklenburg- Vorpommern so geregelt und entspricht den schiffahrtsrechtlichen Begrifflichkeiten. Dieses sollte auch in der hier in Rede stehenden VO so umgesetzt werden.

§6.2.5 Zur Klarstellung sollte ergänzt werden „Das Trockenfallen und Betreten...“

§7

Wir gehen davon aus, dass die verschiedenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sowohl mit der gewerblichen Schifffahrt, der Fischerei, der Sportbootschifffahrt und den Nationalparkbehörden sowie den örtlichen Naturschutzverbänden abgesprochen sind.

Die Ausnahmereglung für ein Fahrgastschiff, das vor dem 15.02.1995 eingesetzt worden ist erscheint rechtlich insoweit problematisch, als davon auszugehen ist, dass das Schiff über einen Zeitraum von 26 Jahren so weit abgeschrieben ist, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen von einem eventuellen Neubau einzuhalten sind.

§8

Die hier genannten generellen Ausnahmen und Befreiungen sind erforderlich. Gleichwohl sollte die Ausnahme und Befreiung insoweit eingeschränkt werden, als ein dienstliches oder fachliches Erfordernis dies rechtfertigt.

In diesem Zusammenhang erwarten wir, dass zu gegebener Zeit im Rahmen einer eventuell notwendig werdenden erneuten Anpassung erst nach der Evaluierung nach FFH- Richtlinien unter Beteiligung aller Nutzer und Anlieger sowie sonstigen Stakeholder entschieden wird.



Ulrich Birstein

1.Stellvertretender Vorsitzler

SDN Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V. (SDN)

ist ein überregionaler und gemeinnütziger Umweltschutz-Dachverband, der 1973 ins Leben gerufen wurde und sich seitdem sachlich-fachlich und partei-übergreifend für den Schutz der Nordsee als Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum engagiert. Sie dient rund 200 Kommunen, Landkreisen, Naturschutzvereinen, Instituten, Verbänden und Einzelmitgliedern als Sprachrohr. Gemeinsames Ziel: die Eigenarten und Schönheiten der Nordsee, des Wattenmeeres und der angrenzenden Küste vor schädigenden Eingriffen durch den Menschen zu schützen und Probleme des Nordseeschutzes einer Lösung zuzuführen.

Einige Maßnahmen der letzten Jahrzehnte, bei denen die SDN als Lobbyverband die Belange der Küste vertreten hat und die inzwischen als weitgehend abgearbeitet gelten dürften, sind die Dünnsäure-, Abfall-, und Klärschlammverklappung, die Anschaffung moderner Notschlepper, das Notschleppkonzept, Antifouling, Luftüberwachung, Ballastwasser, Tankreinigung, MARPOL I bis IV, u.a.m.

Die SDN ist Mitglied der KIMO International: <http://www.kimointernational.org>