



## Gemeinsame Stellungnahme der Naturschutzorganisationen zum Entwurf der „Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee“ (NordSBefV)

13.09.2021

Hiermit nehmen die unterzeichnenden und für das Wattenmeer engagierten Naturschutzorganisationen Stellung zu dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im August 2021 in die Verbandsbeteiligung gegebenen Entwurf einer „Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee“ (NordSBefV).

Die Stellungnahme der Naturschutzorganisationen ist geleitet von fachlichen Anforderungen des Naturschutzes sowie dem hohen Schutzstatus des Wattenmeeres. Dieser ergibt sich im deutschen Bereich über die für den Naturschutz zuständigen Bundesländer insbesondere durch die Ausweisung des Wattenmeeres als Nationalpark und als Natura 2000-Gebiet. Der Schutz ist auch der Leitgedanke in der trilateralen Zusammenarbeit der drei Wattenmeerstaaten. Der hohe Naturwert des Wattenmeeres drückt sich zudem in seiner Anerkennung als UNESCO-Weltnaturerbe aus. Rechtlich besonders wichtig im Zusammenhang mit dem Erfordernis für eine Regelung der Befahrung mit Wasserfahrzeugen ist die bundesrechtlich bestehende Vorgabe zur ungestörten Naturentwicklung im überwiegenden Teil von Nationalparks sowie das national und europarechtlich bestehende Verschlechterungsverbot für den Schutz von Natura 2000-Gebieten im Vergleich zum Zustand bei ihrer Ausweisung.

Die Vorlage eines Verordnungsentwurfes wird von den Naturschutzorganisationen begrüßt. Die Erneuerung der Befahrensregelung für die Wattenmeer-Nationalparke ist bereits seit rund 20 Jahren erforderlich, als die Bundesländer ihre Nationalparkgesetze novellierten. Seitdem sind wesentliche Regelungen der zuerst 1992 erlassenen Befahrensregelung nicht mehr konsistent mit der veränderten Abgrenzung der Schutzzonen in den Nationalparks. Darüber hinaus fehlt die korrekte Eintragung der Zonierungen in die amtlichen Seekarten. Dies führt zu massiven Rechtsunsicherheiten.

Von Beginn an beteiligten sich die Naturschutzorganisationen an den regionalen Bemühungen, mit den Nationalparkverwaltungen und den anderen Stakeholdern eine gemeinsam getragene Lösung für eine verbesserte Befahrensregelung zu erarbeiten. Der Anspruch war und ist es, der langfristigen Erhaltung und Sicherung des Wattenmeeres mit der Gliederung der Nationalparke in Zonen unterschiedlicher Schutzintensität gerecht zu werden und zugleich eine den Schutzziele angemessene sowie rechtssichere Befahrung mit Wasserfahrzeugen zu ermöglichen.

Die regionalen Anstrengungen waren erfolgreich und mündeten im Mai 2017 letztlich in einen von Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen gemeinsam dem BMVI unterbreiteten Regelungsvorschlag (im Folgenden „Länderantrag“). Die Naturschutzorganisationen konnten dort, wo sie beteiligt waren, dieser – jeweils regional ausgehandelten – Kompromisslösung zustimmen. Allerdings bestanden und bestehen insbesondere gegenüber den im Länderantrag vor allem in

Schleswig-Holstein vorgesehenen Schnellfahrkorridoren im Außenbereich des Nationalparks und den teils sehr großen und problematisch gelegenen Kitesurfgebieten große naturschutzfachliche Bedenken. In der Summe war der Länderantrag aus Sicht der Naturschutzorganisationen gerade noch mit dem Verschlechterungsverbot und dem Schutzanspruch der Nationalparke zu vereinbaren.

Aus der vorgenannten Formulierung „gerade noch“ ergibt sich unmittelbar, dass die Naturschutzorganisationen jene Regelungen in dem nun vorliegenden Entwurf der Verordnung ablehnen, die zu Lasten des Naturschutzes vom Länderantrag – teils sogar erheblich – abweichen. Diese sind nach Ansicht der Naturschutzorganisationen naturschutzfachlich und -rechtlich nicht mehr zu vertreten. Dies betrifft insbesondere die Einführung weiterer Schnellfahrkorridore und „Traditioneller Routen“, die Einrichtung weiterer Kitesurfgebiete bzw. deren Verlagerung oder Vergrößerung, sowie in Niedersachsen auch die gänzliche Herausnahme von Teilen des Nationalparks aus dem Geltungsbereich der Verordnung.

Die Naturschutzorganisationen des Wattenmeeres stehen dafür ein, dass Menschen die Nationalparke und das Weltnaturerbe Wattenmeer erleben können und sollen, soweit dies mit dem Schutz vereinbar ist. Deshalb lag ihnen die Suche nach einer gemeinsamen Lösung mit den Stakeholdern – von Seekajakfahrenden über Kitesurfende und Segelnde bis zu Fähren- und Ausflugschiff-Betreibenden – immer sehr am Herzen. Die Naturschutzorganisationen erwarten aber von diesen Akteuren nun auch den Respekt und die Sensibilität, mit denen man sich in einem so einzigartigen Naturgebiet wie dem Nationalpark und Weltnaturerbe Wattenmeer bewegen muss. Die Naturschutzorganisationen hatten und haben bei vielen Stakeholdern – etwa in der langen Phase der Kompromissfindung auf der regionalen Ebene, aber auch ganz aktuell – den Eindruck, dass dieser Respekt vorhanden ist, und erkennen dies an.

Die Naturschutzorganisationen müssen aber auch feststellen, dass sie diesen Respekt von allen erwarten, die das geschützte Wattenmeer nutzen wollen. Es ist daher nicht akzeptabel, dass durch offenbar einseitig beim BMVI vorgebrachte Einzelinteressen in wesentlichen Punkten die Basis der oben beschriebenen Kompromisse verlassen wurde. Dies würde bei einer Umsetzung des Entwurfs der NordSBefV in der vorliegenden Fassung den Wattenmeerschutz erheblich gefährden, letztlich auch zu einer nicht rechtssicheren Verordnung führen. Es würde jedoch auch das Vertrauen schädigen, mit dem der oben erwähnte Weg einer Kompromissfindung gemeinsam gegangen wurde.

Aus diesen Gründen erwarten die Naturschutzorganisationen vom BMVI – und halten dies naturschutzfachlich und -rechtlich auch für zwingend –, dass über die neue Befahrensverordnung im Sinne des Wattenmeerschutzes entschieden wird. Dazu ist es notwendig, den vorliegenden Entwurf der Nordsee-Befahrensverordnung entsprechend der nachfolgend erläuterten Vorschläge zu ändern und die Verordnung dann zügig umzusetzen.

### **Zu § 3 (Räumlicher Geltungsbereich, Allgemeine und Besondere Schutzgebiete):**

Die Trennlinie für die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung laut § 3 (1) ist in Anlage 1 nicht enthalten. Es ist für die Übersicht zwingend notwendig, die Trennlinie in den Karten zu ergänzen.

In § 3 (3) würde es zu einer deutlich besseren Verständlichkeit führen, wenn Satz 2 wie folgt formuliert würde: „Die Besonderen Schutzgebiete bestimmen sich nach Anlage 3 und die Allgemeinen Schutzgebiete nach § 4 Nummer 3.“

Die gänzliche Herausnahme weiter Bereiche der Nationalparke aus dem Regelungsregime der Verordnung gem. § 3 Abs. 4 Nr. 2 a) und b) ist für die dort genannten Bereiche in Niedersachsen – Teile des Verkehrstrennungsgebietes nördlich von Borkum/Juist und vor Nordergründe sowie der Jadedufahrt – nicht gerechtfertigt. Diese sind vielmehr in den Geltungsbereich der Verord-

nung zu integrieren. Denn dass der sachliche Bezug und damit auch die Schutzverpflichtung dort weiter reicht, ergibt sich bereits aus § 2. In Niedersachsen sind die ausgenommenen Bereiche immerhin auch EU-Vogelschutzgebiet. Erforderlich ist demnach auch für die im Entwurf der Verordnung herausgenommenen Bereiche ein Basisschutz. Hierzu ist es angezeigt, jedenfalls die Regelungen der §§ 5 und 6 auch auf die in § 3 Abs. 4 Nr. 2 a) und b) genannten Bereiche zu erstrecken.

#### **Zu § 4 (Begriffsbestimmungen):**

In § 4 Nr. 3 liegt ein dynamischer Verweis auf die Landesgesetzgebung vor, was ebenso wie die Aufnahme der „Allgemeinen Schutzgebiete“ in die amtlichen Seekarten zwingend erforderlich und sehr zu begrüßen ist. Es sollte jedoch auch ein Ablauf skizziert werden, wie Änderungen der landesrechtlichen Regelungen zügig in die amtlichen Seekarten aufgenommen werden.

Es muss in § 4 Nr. 5 ergänzt werden, dass die Schutzzeiten in die „amtlichen“ Seekarten eingetragen werden.

#### **Zu § 6 (Verbote und Lenkung des Verkehrs):**

Die vorgesehenen Regelungen in § 6 (1) und (2) sind grundsätzlich zu begrüßen und erforderlich. Es besteht jedoch ein Trend zu immer neuen Sportgeräten auf dem Wasser, die die Natur im Wattenmeer, insbesondere die Vogelwelt, beeinträchtigen können. Es bestehen begründete Zweifel, ob § 6 (2) diese Problematik ausreichend abdeckt. Sinnvoll wäre daher eine Auffangregelung als Verbot für sonstige nicht-motorisierte Wasserfahrzeuge, um neue Sportarten, die z. B. dem Kitesurfen nur ähnlich sind, aber begrifflich möglicherweise nicht darunterfallen, regeln zu können. Dies betrifft aktuell die recht neue Sportart „Wing Foiling“, die analog zum Kitesurfen in § 6 (2) Nr. 1 geregelt werden muss, ebenso wie das „Stand-Up-Paddling“ in besonders geschützten Bereichen.

Mit § 6 (5) ist eine Regelung vorgesehen, wonach im Rahmen des Befahrens ein Betreten der Watten zulässig ist, wenn *„aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs dies zur Sicherstellung der Fahrtauglichkeit und Ausstattung des Wasserfahrzeugs dringend geboten ist.“* Mit einer derartigen Pauschalregelung würde das zum Schutz der Watten in den „Allgemeinen Schutzgebieten“ sowie den „Besonderen Schutzgebieten“ (also im Wesentlichen in den Kernzonen der Nationalparke) vor Störungen zwingend erforderliche Verbot des Trockenfallens und Rastens nach § 6 (3) weitgehend ausgehebelt werden, da da die *„Leichtigkeit des Verkehrs“* ein sehr weit auslegbarer Begriff ist und ein Betreten der Watten *„im Rahmen des Befahrens“* nur nach Trockenfallen möglich ist. Das Verbot des Trockenfallens und Rastens und damit auch des Betretens würde mit dieser Ausnahmeregelung somit unkontrollierbar, was nicht Sinn der Regelung sein kann. Es wird daher vorgeschlagen, § 6 (5) zu streichen. Daraus ergibt sich keine Problematik für die Sicherheit, denn sinnvolle Ausnahmen durch Notsituationen oder aus zwingenden Gründen der Sicherheit bedürfen keiner gesonderten Regelung, da diese selbstverständlich zulässig sind.

#### **Zu § 7 (Geschwindigkeitsbegrenzungen):**

Mit Wegfall der bisher geltenden 3-Stunden-Regelung können die Kernzonen der Nationalparke nach der neuen Verordnung künftig zeitlich länger befahren werden, da eben nur das Trockenfallen selbst unzulässig ist. Da auch die Geschwindigkeitsbeschränkung außerhalb der Fahrwasser von bisher 8 Knoten wegfällt (zugunsten von allgemein 12 Knoten), werden diese Kernzonen, soweit sie nicht auch „Besonderes Schutzgebiet“ sind, im Vergleich zur bisherigen Regelung ent-

wertet. Die Naturschutzorganisationen sehen hier eine Verschlechterung für den Schutz, der durch Verbesserung an anderen Stelle ggf. kompensiert werden muss.

Die Messung der Geschwindigkeit nach § 7 (1) bis (3) muss „über Grund“ erfolgen, und nicht wie im Entwurf vorgesehen „durch das Wasser“. Es ist damit zu rechnen, dass nur bei einer Messung über Grund eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch rechtswirksam messbar und somit vollziehbar wäre.

Nicht verständlich ist die Formulierung und damit Regelungsabsicht von § 7 (5) Satz 2, 2. Halbsatz. Soweit damit eine Route westlich der Insel Amrum erfasst sein sollte, müsste diese aus Gründen der Rechtsklarheit kartographisch dargestellt werden. Im Übrigen bleibt unklar, ob an dieser Stelle eine neue Bestandsschutzregelung geschaffen werden soll, die weitere als die im 1. Halbsatz erfassten, vor 1995 zugelassenen Fahrgastschiffe erfassen kann. Dies wird von den Naturschutzorganisationen wegen des dadurch ggf. zunehmendem Unterwasserlärms und weiterer Beeinträchtigungen unter anderem aufgrund der Verletzung des Verschlechterungsverbot abgelehnt. Die Regelung von § 7 (5) Satz 3 sollte ggf. wie folgt ergänzt werden: *„Die Anzeigen der Reeder werden vom zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt unmittelbar nachrichtlich der zuständigen Nationalparkverwaltung übermittelt.“*

### **Zu § 8 (Ausnahmen und Befreiungen):**

In § 8 (1) ist der Bezug zu § 6 (2) Nr. 1 und 2 nicht nachvollziehbar. Es ist jedenfalls für die Naturschutzorganisationen nicht vorstellbar und wird ggf. abgelehnt, warum die in § 8 (1) aufgelisteten Fahrzeuge Ausnahmen für das Kitesurfen oder für motorisierte Wassersportgeräte beanspruchen können sollten. Aufgrund der Formulierung in der Begründung ist anzunehmen, dass hier eigentlich ein Bezug zu § 6 (3) Nr. 1 und 2 gemeint ist. Dies als beabsichtigte Formulierung vermutend, sind die Naturschutzorganisationen zu § 8 (1) Nr. 4 der Auffassung, dass eine pauschale Freistellung von Forschungsfahrzeugen für das Befahren der „Besonderen Schutzgebiete“ außerhalb der Fahrwasser zu weitreichend ist, und dass dies einer gesonderten Zustimmung der zuständigen Nationalparkverwaltung als Voraussetzung bedarf, da dort das erforderliche Fachwissen über jahreszeitlich wechselnde Schutzgüter (z.B. Mauservorkommen, Robbenwurfplätze) vorhanden ist.

Auch die pauschale Freistellung von Wasserfahrzeugen, die den Kommunen gehören oder in ihrem Auftrag fahren nach § 8 (1) von Verboten nach § 6 (2) [bzw. (3)] Nummern 1 und 2 sowie in § 8 (2) von Geschwindigkeitsbegrenzungen nach § 7 ist zu weitreichend. Diese Regelung würde die erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzung dort aushebeln, wo Kommunen oder ihre kommunalen Betriebe Wasserfahrzeuge zur Fahrgastbeförderung (z.B. Fähren, Ausflugsschiffe, Wasser-taxis) betreiben bzw. in ihrem Auftrag fahren lassen. Es gibt zudem keinen Grund, warum kommunale Fahrzeuge zur Fahrgastbeförderung bessergestellt werden sollten als solche von privaten Unternehmen. Von einer eventuellen Freistellung für die Kommunen müssen daher zumindest die Wasserfahrzeuge zur Fahrgastbeförderung ausgenommen werden. Freizustellen sind allein Wasserfahrzeuge, die für gesetzliche Aufgaben eingesetzt werden.

In § 8 (3) bedarf es des „Einvernehmens“ mit der örtlich zuständigen Nationalparkverwaltung für Befreiungen von den Verboten nach § 6 (1) bis (3) und § 7, und nicht nur des „Benehmens“. Die Formulierung muss entsprechend geändert werden.

### **Zu § 9 (Verfahren zur Änderung der Gebietsbestimmungen):**

Bei einem Änderungsantrag nach § 9 (1) sollen anscheinend nur die Interessenvertretungen der betroffenen Sport- oder Nutzungsart angehört werden: *„... Änderungsanträge zu den Bereichen nach § 3 Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 2 müssen erkennen lassen, dass und mit welchem*

*Ergebnis Interessenvertretungen der betroffenen Sport- oder Nutzungsart oder hilfsweise die Nutzer vor Ort beteiligt wurden...*. Dies ist nicht ausreichend. Bei Änderungen sind zwingend auch die anerkannten Naturschutzvereinigungen und die gebietsbetreuenden Naturschutzorganisationen anzuhören.

## **Zu Anlage 2, Abschnitt A (Abgrenzung der Kitesurfgebiete)**

Allgemein gilt, dass vom Kitesurfen eine beträchtliche Störwirkung insbesondere auf Rastvögel, in manchen Fällen auch auf Robben, Schweinswale oder Brutvögel, ausgehen kann. Rastende Wat- und Wasservögel, von denen bei Störungen der Hochwasserrastplätze auch bedeutende Anteile der jeweiligen Population betroffen sein können, sind ein mitentscheidender Grund für den Schutz des Wattenmeeres und Gegenstand vielfältiger, auch internationaler Verpflichtungen zu ihrem Schutz.

Für Schleswig-Holstein zeigt sich in dem Verordnungsentwurf eine erhebliche Ausweitung der Kitesurfgebiete gegenüber dem Länderantrag. Diese vorgenommenen Ausweitungen werden von den Naturschutzorganisationen vollumfänglich abgelehnt. Kitesurfgebiete dürfen höchstens dem Länderantrag entsprechend ausgewiesen werden. Schon dieser hatte die „Schmerzgrenze“ des Verschlechterungsverbotes und weiterer naturschutzrechtlicher Anforderungen hart gestreift. Es handelte sich zudem um einen Kompromiss, dem auch die örtlichen Kitesurfer bzw. Kiteschulen zugestimmt haben. Daher gibt es keine Begründung, die Kitesurfgebiete über den Länderantrag hinaus auszudehnen, was für alle in Schleswig-Holstein vorgesehenen Kitesurfgebiete gilt.

Ergänzend werden im Folgenden Hinweise zu einzelnen Gebieten in Schleswig-Holstein gegeben:

- Das Kitesurfgebiet „Dagebüll-Süd“ war im Länderantrag nicht enthalten und ist aus Vogelschutzgründen (nahrungssuchende und teils auch rastende Vögel vor und nach Hochwasser, Doppelbelastung für die Vögel wegen des zweiten Kitesurfgebietes „Dagebüll-Nord“ in der Nähe) zu streichen. Das Kitesurfgebiet würde zudem mit dem Badebetrieb kollidieren.
- Für das Kitesurfgebiet „Sylt-List“ bedarf es der zeitlichen Regelung „*ab drei Stunden vor bis drei Stunden nach Hochwasser*“. Grund ist, dass der Königshafen mit seinen diversen Sandinseln bzw. -nehrungen ein wichtiges Brut- und Rastgebiet ist. Die darin liegende Insel Uthörn ist zudem Liegeplatz für Meeressäuger. Das Wassersportgebiet ist durch die vorhandene Bojenkette gut vom Rest des Königshafens abgetrennt, sodass die Wassersportler zu Hochwasser Abstand zu den Meeressäugern und Vogel-Rastplätzen einhalten müssen. Diese Bojenkette liegt im Hauptpriel des Königshafens, der auch zu Niedrigwasser von Wassersportlern genutzt werden könnte. Aufgrund der bisherigen Befahrensregelung ist dies jedoch aufgrund der Drei-Stunden-Regelung nicht zulässig. Da diese Drei-Stunden-Regelung mit der neuen Verordnung wegfallen würde, besteht die Gefahr, dass Wassersportler auch zu Niedrigwasser dort unterwegs sind und dann mit deutlichen Störungen auf dem Watt zu rechnen ist. Ebenso besteht insbesondere für ortsunkundige Sportler die Gefahr der Verletzung, da diesen häufig nicht bewusst ist, dass bei ablaufendem Wasser viele kleinteilige Vorkommen der Pazifischen Auster nahe der Wasseroberfläche liegen.
- Das Kitesurfgebiet „Sylt-Hörnum“ bedarf der zeitlichen Regelung „*ab drei Stunden vor bis drei Stunden nach Niedrigwasser*“. Grund ist, dass es hier andernfalls insbesondere zu Hochwasser immer wieder zu Störungen durch Kitesurfer am Hochwasserrastplatz auf der Hörnumer Nehrung kommt.
- Das Kitesurfgebiet „Stufhusen“ (bei Westerhever) ist im Verordnungsentwurf viel zu groß ausgewiesen und hat in Vergleich zum Länderantrag eine unerklärliche Ausdehnung nach Westen bekommen. Seine Begrenzung darf aus Gründen des Vogel- und Robbenschutzes die im Län-

derantrag vorgesehene Ausdehnung jedoch nicht überschreiten. Die Naturschutzorganisationen weisen zudem darauf hin, dass sie insgesamt Zweifel daran haben, ob der im Länderantrag enthaltene Vorschlag für ein Kitesurfgebiet „Stufhusen“ mit den Anforderungen nach Natura 2000 in Einklang zu bringen ist. Dies bedarf ggf. einer rechtlichen Überprüfung.

- Das Kitesurfgebiet „St. Peter-Ording“ ist im Verordnungsentwurf in seiner Nord- und Südausdehnung zu groß. Seine Begrenzung darf aus Gründen des Vogel- und Robbenschutzes die im Länderantrag vorgesehene Ausdehnung im Norden und Süden nicht überschreiten. Die Naturschutzorganisationen weisen zudem darauf hin, dass sie Zweifel daran haben, ob selbst die im Länderantrag enthaltene Ausdehnung des Kitesurfgebietes „St. Peter-Ording“ hinsichtlich des Priels im mittleren Bereich mit den Anforderungen nach Natura 2000 in Einklang zu bringen ist, da dort ein Hochwasserrastplatz stark betroffen ist. Dies bedarf ggf. einer rechtlichen Überprüfung.
- Bei den vorgesehenen Kitesurfgebieten „Amrum-Seeseite“, „Amrum-Landseite“, „Schlüttsiel“, „Lüttmoorsiel“, „Holmersiel“, „Nordstrand“, „Vollerwiek“ und „Büsum“ ist die oben bereits kritisierte Ausweitung im Vergleich zum Länderantrag besonders augenfällig und wird aus naturschutzfachlichen Gründen vollumfänglich abgelehnt.

Im Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer sind keine Kitesurfgebiete vorgesehen. Naturschutzfachlich und rechtlich wäre dies dort auch nicht vertretbar, weshalb die Naturschutzorganisationen den Verzicht auf eine solche Planung ausdrücklich begrüßen.

Für Niedersachsen sehen die Naturschutzorganisationen insgesamt die nunmehr für das Kitesurfen vorgesehene Gesamtfläche sehr kritisch und lehnen sie in Teilen ab, wie im Folgenden erläutert wird. Diese Kulisse stellt eine spürbare Verschlechterung gegenüber den zuvor nach Landesrecht eingerichteten und für eine angemessene Ausübung dieses Sports ausreichenden Kitesurfgebieten dar. Die erhebliche Ausweitung der im Ländervorschlag 2017 aufgeführten Kitesurfgebiete wird auch für Niedersachsen abgelehnt, nur deren Beibehaltung kann dem Verschlechterungsverbot und den anderen naturschutzrechtlichen Regelungen gerade noch entsprechen. Zu den einzelnen Gebieten werden folgende Hinweise gegeben:

- Das südlich der Insel Juist in Niedersachsen nun vorgesehene Kitesurfgebiet wird abgelehnt. Es liegt innerhalb des Rückseitenwatts und damit in sensiblen Bereichen, die typischerweise intensiv von Brut- und Rastvögeln zur Nahrungsaufnahme genutzt werden. Die Nutzung durch Kitesurfende blockiert diese Flächen faktisch zeitlich weitgehend und führt auch darüber hinaus zu Ausweichverhalten der Vögel. Zu berücksichtigen bleibt dabei, dass hier bereits an einigen Stellen Wattbereiche trockenfallen, während andernorts noch Wasserbedeckung besteht, so dass die Nutzungsfenster von nahrungssuchenden Vögeln und Kitesurfenden sich zeitlich überschneiden.
- Das Kitesurfgebiet „Wangerooge Nordstrand“ ist im Verordnungsentwurf gegenüber den bisherigen Regelungen sowohl nach Westen als auch nach Osten erweitert. Diese Erweiterung wird naturschutzfachlich, insbesondere aufgrund des strandnahen Seevogelzuges abgelehnt. Der verbleibende Bereich bedarf auch einer jahreszeitlichen Einschränkung (nur vom 01.04. bis 31.10. und nur von 10 Uhr bis eine Stunde vor Sonnenuntergang) um Störungen des Frühjahrs- und Herbstzuges weitgehend zu vermeiden.
- Das Kitesurfgebiet „Wangerooge Westkopf“ wurde erheblich in einen Hochwasserrastplatz regionaler Bedeutung für Meerestenten hinein erweitert. Diese Erweiterung wird naturschutzfachlich abgelehnt. Die bisherigen Einschränkungen (nur vom 01.05. bis 15.09. und nur nutzbar zu Schulungszwecken mit max. sechs Kitesurfenden zeitgleich) sind beizubehalten.

Die Naturschutzorganisationen weisen – ergänzend zu den naturschutzbezogenen Anmerkungen – darauf hin, dass aus der Überschneidung vieler der Kitesurfgebiete mit Badestränden auch eine

Gefährdung für Badende erwächst, die es ggf. erforderlich macht, dass die Kommunen auch innerhalb der in der NordSBefV vorgesehenen Kitesurfgebiete aus Sicherheitsgründen Einschränkungen des Kitesurfens vornehmen müssen.

### **Zu Anlage 2, Abschnitt B (Ausstiegs- und Aufenthaltsstellen für Kanuten und andere Wassersportler)**

Allgemein gilt, dass vom Betreten der Kernzonen der Nationalparke eine beträchtliche Störwirkung auf Vögel und Robben ausgeht.

Für Schleswig-Holstein zeigt sich in dem Verordnungsentwurf eine erhebliche Ausweitung der im Länderantrag aufgeführten Ausstiegs- und Aufenthaltsstellen. In der Summe wurden neun weitere Ausstiegs- und Aufenthaltsstellen hinzugefügt. Eine Abstimmung der im Länderantrag enthaltenen Stellen fand in Schleswig-Holstein jedoch bereits sehr ausführlich im dortigen Arbeitskreis Befahrensverordnung und den Nationalparkkuratorien statt. Weitere Ausstiegsstellen wurden dort als nicht erforderlich erachtet und werden seitens der Naturschutzorganisationen aus naturschutzfachlichen Gründen (Störungen vor allem der Vögel in ansonsten sehr ruhigen Nationalparkbereichen) vollumfänglich abgelehnt.

Für Niedersachsen weisen die Naturschutzorganisationen darauf hin, dass sie über den Entwurf der Verordnung hinaus keine Möglichkeit für weitere Ausstiegs- und Aufenthaltsstellen sehen, da die damit verbundenen Störungen immer sehr erheblich sind.

Die vorgesehene Regelung zum Ausweichen auf einen nächstgelegenen Bereich aufgrund morphologischer Änderungen sollte gestrichen werden, da die damit verbundene Unbestimmtheit die Rechtsunsicherheit der Regelung zur Folge hat. Sollten derartige morphologische Änderungen vorliegen, handelt es sich um Veränderungen, bei denen die Verordnung aktualisiert werden müsste. Alternativ könnte eine Lösung gefunden werden, die es den Ländern erlauben würde, solche aufgrund der natürlichen Dynamik eigentlich sinnvollen Änderungen selbst vornehmen zu können. Ein Ansteuern eines geeigneten Bereiches aufgrund einer Gefahrenlage bleibt von dieser Regelung unbenommen und ist bereits heute schon zulässig.

### **Zu Anlage 2, Abschnitt C (Wasserwanderwege)**

Allgemein gilt, dass von Wasserwanderwegen, die durch die Kernzonen der Nationalparke führen, eine beträchtliche Störwirkung auf Vögel und Robben ausgeht.

Für Schleswig-Holstein werden die über den Länderantrag hinausgehenden Wasserwanderwege daher aus naturschutzfachlichen Gründen (Störungen der Vögel und Robben in ansonsten sehr ruhigen Nationalparkbereichen) vollumfänglich abgelehnt. Auch in den vorangegangenen Gesprächen mit den Stakeholdern auf Landesebene wurden weitere Wasserwanderwege nicht eingefordert. Zusätzliche Wasserwanderwege sind auch aus Sicherheitsgründen abzulehnen, da sich Freizeitsportler zur Nutzung ermuntert fühlen könnten, obwohl keine Markierungen im Gebiet vorhanden sind.

Für den Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer sind die Auswirkungen des vorgesehenen Wasserwanderweges kritisch zu sehen, zumindest aber naturschutzfachlich zu prüfen.

Für den Bereich des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer ist der vorgesehene Wasserwanderweg „Mellum“ naturschutzfachlich und -rechtlich nicht tragbar. Dieser über den Länderantrag hinausgehende Wasserwanderweg würde das „Besondere Schutzgebiet“ „Hohe Weg Watt“ zerschneiden und sehr dicht an der wattseitigen Kante der unbewohnten Insel Mellum entlangführen. Damit würde dieser Wasserwanderweg zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Rast- und Brutgebiete auf der Insel Mellum führen und auch die rückseitigen Wattflächen von Mellum insbe-

sondere für nahrungssuchende und rastende Vogelarten entwerfen. Da südlich dieser Wegeführung in einem größeren – und damit vertretbarem – Abstand zur Insel Mellum zudem eine „Traditionelle Route“ vorgesehen ist, besteht für den inselnahen Wasserwanderweg keine dringende Notwendigkeit. Der Wasserwanderweg ist daher ersatzlos zu streichen.

Die vorgesehene Regelung zum Ausweichen auf eine nächstgelegene Route aufgrund morphologischer Änderung sollte gestrichen werden, da die damit verbundene Unbestimmtheit die Rechtsunsicherheit der Regelung zur Folge hat. Sollten derartige morphologische Änderungen vorliegen, handelt es sich um Veränderungen, bei denen die Verordnung aktualisiert werden muss. Alternativ könnte eine Lösung gefunden werden, die es den Ländern erlauben würde, solche aufgrund der natürlichen Dynamik eigentlich sinnvollen Änderungen selbst vornehmen zu können. Ein Ansteuern eines geeigneten Bereiches aufgrund einer Gefahrenlage bleibt von dieser Regelung unbenommen und ist heute schon zulässig.

### **Zu Anlage 2, Abschnitt D (Traditionelle Routen)**

Allgemein gilt, dass von „Traditionellen Routen“ durch die Kernzonen der Nationalparke eine beträchtliche Störwirkung auf Vögel und Robben ausgeht. Es besteht die Gefahr, dass damit die charakteristische und zu schützende Großräumigkeit als Besonderheit der Nationalparke (§ 24 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) zerschnitten und beeinträchtigt wird.

Für Schleswig-Holstein werden daher die über den Länderantrag hinausgehenden „Traditionellen Routen“ aus den genannten naturschutzfachlichen Gründen vollumfänglich abgelehnt.

Für Niedersachsen ist die von Norden in das Randzel hineinführende „Traditionelle Route“ – zumal als „Nicht-Durchfahrts-Route“ vorgeschlagen – nicht nachvollziehbar und wird aus naturschutzfachlichen Gründen (Störungen der Vögel und Robben in ansonsten sehr ruhigen Nationalparkbereichen) abgelehnt. Auch soweit damit eine Stichverbindung zu einem bestehenden Fahrwasser eingerichtet würde, führt dies zu einer weiteren Zerschneidung des Gebietes, die zu vermeiden ist.

Die vorgesehene Regelung zum Ausweichen auf eine nächstgelegene Route aufgrund morphologischer Änderung muss gestrichen werden, da die damit verbundene Unbestimmtheit die Rechtsunsicherheit der Regelung zur Folge hat. Sollten derartige morphologische Änderungen vorliegen, handelt es sich um Veränderungen, bei denen die Verordnung aktualisiert werden muss. Alternativ könnte eine Lösung gefunden werden, die es den Ländern erlauben würde, solche aufgrund der natürlichen Dynamik eigentlich sinnvollen Änderungen selbst vornehmen zu können. Ein Ansteuern eines geeigneten Bereiches aufgrund einer Gefahrenlage bleibt von dieser Regelung unbenommen und ist heute schon zulässig.

### **Zu Anlage 2, Abschnitt E (Schnellfahrkorridore)**

Allgemein gilt, dass von Schnellfahrkorridoren durch die Nationalparke bzw. von den dort ggf. 24 Knoten schnell fahrenden Schiffen eine beträchtliche ökologische Störwirkung entsteht, z.B. bei Vögeln Auffliegen und Flucht mit der Folge eines erhöhten Energiebedarfes, was in Zeiten knapper Nahrung oder anderer Belastungen eine Gefährdung darstellt. Erhöhte Schallemissionen (über und unter Wasser) und Wellenschlag verstärken diese Wirkung, welche sich wiederum in flacheren Gebieten weiter intensivieren. Weiterhin steigt mit Geschwindigkeiten höher als 12 Knoten die Kollisionsgefahr erheblich – zum einen für die auch im Außenbereich vorkommenden Vogelarten (zahlreich u.a. Trauerenten, Eiderenten und Seetaucher), aber auch für Robben und Schweinswale. Zudem ist ein relativ zur Transportleistung erhöhter Verbrauch an fossilen Brenn-



stoffen zu erwarten, was eine unnötige negative Klimawirkung darstellt. Kritisch zu sehen ist ferner, dass mit erhöhten Schiffsgeschwindigkeiten auch das Risiko für Havarien steigt.

Bei Schweinswalen ist zu beachten, dass das Wattenmeer Teil des Fortpflanzungs- und Aufzuchtgebietes ist und daher besonders sensibel, der deutsche Nordsee-Bestand rückläufig ist<sup>1</sup> und Schweinswale 2020 in der nationalen Roten Liste Säugetiere als „stark gefährdet“ eingestuft wurden. Deutschland ist zudem durch mehrere Schutzabkommen zum Schutz der gefährdeten Schweinswale verpflichtet. Die festgelegten Erhaltungsziele für das als Walschutzgebiet bezeichnete FFH-Gebiet westlich von Sylt schreiben den Schutz der Schweinswale vor Störungen, die Sicherung von Bereichen mit geringer Unterwasserschallbelastung und die Vermeidung der Kollision mit Schiffen vor. In diesem Zusammenhang ist auch das Verschlechterungsverbot (Art. 6 Abs. 2, FFH-RL), das Vorsorgeprinzip (Art. 2, FFH-RL) sowie die sehr strenge artenschutzrechtliche Regelung unbedingt zu berücksichtigen. Die Naturschutzorganisationen vertreten die Auffassung, dass diese strengen und eindeutigen Schutzbestimmungen nicht zu Gunsten einseitiger kommerzieller Interessen unterlaufen werden können und dürfen.

Die starke Störwirkung- und Kollisionsgefahr der Schifffahrt ist für Schweinswale gut dokumentiert<sup>2</sup>. Bereits geringer Schiffsverkehr kann die Nahrungsaufnahme, Kontakt- und Sozialverhalten erheblich stören, nicht zuletzt da die Frequenzbereiche für soziale Kommunikation und Nahrungsaufnahme mit den Frequenzspektren der Schiffe überlappen<sup>3</sup>. Aufgrund des hohen Stoffwechsels dieser Art können bereits kürzere Perioden ohne Nahrungsaufnahme kritisch für das Individuum sein. Bei Mutter-Kind-Gruppen können erhebliche Störungen hervorgerufen werden bis hin zu völligem Kontaktverlust und damit in der Regel zum Tod des Jungtieres. Besonders den hohen Jungtieranteil im S-H Walschutzgebiet gilt es zu beachten – die Kälber sind noch unerfahren und besonders in der kritischen Geburts- und Aufzuchtzeit von Mai bis August oft zu langsam, um entsprechend auszuweichen.

Aus diesen Gründen ist die Einrichtung von Schnellfahrkorridoren im Walschutzgebiet westlich von Sylt sehr kritisch zu bewerten. In den Fortpflanzungsmonaten von Mai bis August muss der Schiffsverkehr hier auf ein Minimum reduziert, gebündelt und auf eine Geschwindigkeit von maximal 12 Knoten gedrosselt werden. Nur so wäre die Kohärenz mit der neuen Verordnung über die Raumordnung in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone in der Nordsee und in der Ostsee (AWZROV) sichergestellt. Deutschland hat sich nicht zuletzt durch Maßnahmen unter ASCOBANS, wie dem Nordsee-Plan, zur Vermeidung von Störungen durch Schifffahrt inklusive Geschwindigkeitsbegrenzungen und einer entsprechenden Zonierung verpflichtet<sup>4</sup>.

Der Kohärenz der neuen Befahrensverordnung mit dem Ziel des guten Umweltzustands nach der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, der Umsetzung des Natura-2000-Schutzgebietsnetzwerks und der Richtlinie für die Maritime Raumplanung, aber auch weiteren völkerrechtlichen und regionalen Vorgaben des Meeresnatur- und Umweltschutzes muss sichergestellt sein. Mit Blick auf die sparsame Flächeninanspruchnahme des Schiffsverkehrs bleiben hier Fragen offen.

---

<sup>1</sup> Zwischen 2002-2019 ging der Bestand in der deutschen Nordsee jährlich um 1.79% zurück, im Sylter Außenriff sogar um 3,79% jährlich (Nachtsheim D.A., Viquerat S., Ramírez-Martínez N.C., Unger B., Siebert U., Gilles A. (2021): Small Cetacean in a Human High-Use Area: Trends in Harbor Porpoise Abundance in the North Sea Over Two Decades. *Frontiers in Marine Science*, 7.)

<sup>2</sup> z.B. Wisniewska DM, Johnson M, Teilmann J, Siebert U, Galatius A, Dietz R, Madsen PT. (2018) High rates of vessel noise disrupt foraging in wild harbour porpoises (*Phocoena phocoena*). *Proc. R. Soc. B* 285:20172314. <http://dx.doi.org/10.1098/rspb.2017.2314>

<sup>3</sup> z.B. Dyndo, M., Wisniewska, DM, Rojano-Donate, L., Madsen, P.T. (2015). Harbour porpoises react to low levels of high frequency vessel noise. *Scientific Reports* 5: 11083. <https://www.nature.com/articles/srep11083>

<sup>4</sup> <https://www.ascobans.org/en/documents/action%20plans/North-Sea-Conservation-Plan>

Bei der gleichzeitigen Betrachtung des Entwurfs mit der AWZROV überrascht es, dass die Schnellfahrkorridore mit Ausnahme des Jade-Korridors keine Anbindung mit den Vorranggebieten für die Schifffahrt in der AWZROV finden. So ist es naturschutzfachlich nicht vertretbar, dass ein durch das Walschutzgebiete führender Schnellfahrkorridor mitten im Naturschutzgebiet „Sylter Außenriff – Östliche Deutsche Bucht“ mündet. Dieses Gebiet wurde gerade in der neuen AWZROV als Vorranggebiet Naturschutz, Vorranggebiet Seetaucher und zusätzlich als Vorbehaltsgebiet Schweinswal klassifiziert. Ein durch die neue Befahrensverordnung provoziertes erhöhtes Schifffahrtsaufkommen, insbesondere mit erhöhter Geschwindigkeit, ist hier nicht mit geltendem Naturschutzrecht vereinbar.

Die starken Störwirkungen auf Seevögel durch schnellen Schiffsverkehr, zum Beispiel dem Serviceverkehr zu Offshore Windparks, ist bereits heute deutlich sichtbar und gut wissenschaftlich dokumentiert<sup>5</sup>. Aufgrund dieses Wissens sollte das Vorsorgeprinzip stärker im aktuellen Entwurf angewandt werden.

Darüber hinaus werden durch die geplanten Schnellfahrkorridore und die bereits dargestellten Auswirkungen die ökologische Konnektivität der jeweiligen Gebiete reduziert.

Alle hier genannten Gründe führen dazu, dass schnell – d.h. mehr als 12 bzw. 16 Knoten – fahrende Schiffe im Nationalpark auch in dessen Außenbereich durch die Naturschutzorganisationen äußerst kritisch gesehen werden und Ausnahmen wie durch Schnellfahrkorridore nur sehr restriktiv möglich sein dürfen.

In Schleswig-Holstein gehen Zahl und Art der vorgesehenen Schnellfahrkorridore deutlich über den Länderantrag hinaus, in Niedersachsen wurden sie gänzlich neu eingeführt. Diese Änderungen werden von den Naturschutzorganisationen aus den vorstehend genannten Gründen vollumfänglich abgelehnt.

In Schleswig-Holstein bezieht sich dies insbesondere auf die neu geplanten Schnellfahrkorridore „Kniep“ und „Rütergat“ westlich bzw. südwestlich von Amrum sowie auf die verlängerte Führung des Schnellfahrkorridors „Lister Tief“ (vgl. auch oben). Speziell diese Strecke würde in nicht akzeptabler Weise durch den nördlichen Teil des Walschutzgebietes vor Sylt führen und eine erhebliche Verschlechterung für das Gebiet an sich sowie eine erhebliche Gefährdung für die geschützten Schweinswale und Robben bedeuten (siehe oben). Die Gesamtbelastung der Nationalpark- bzw. Walschutzgebiets-Bereiche westlich von Sylt und Amrum würde durch die zusätzlichen Schnellfahrkorridore erheblich steigen.

Im Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer sind keine Schnellfahrkorridore vorgesehen. Naturschutzfachlich und rechtlich wäre dies dort auch nicht vertretbar, weshalb die Naturschutzorganisationen den Verzicht auf eine solche Planung ausdrücklich begrüßen.

In Niedersachsen sind neben den zwei Schnellfahrkorridoren „Schluchter“ und „Dovetief“ zwei weitere Schnellfahrkorridore vorgesehen, einer im Bereich der Außenjade, der andere südlich der Insel Borkum. Hierbei handelt es sich um ein Fahrwasser, was – anders als „Schluchter“ und „Dovetief“ – schon bisher innerhalb des Geltungsbereichs der Befahrensverordnung lag. Demnach ist die Schifffahrt dort auf die geltende Beschränkung auf 16 Knoten eingestellt. Sachliche Gründe für eine Abkehr hiervon sind nicht ersichtlich, und die Einrichtung eines Schnellfahrkorridors dort würde eine nicht gerechtfertigte Verschlechterung des bestehenden Schutzniveaus bedeuten.

---

<sup>5</sup> z.B. Schwemmer, P., Mendel, B., Sonntag, N., Dierschke, V. and Garthe, S. 2011. Effects of ship traffic on seabirds in offshore waters: implications for marine conservation and spatial planning. *Ecological Applications* 21: 1851-1860; Mendel, B., Schwemmer, P., Peschko, V., Müller, S., Schwemmer, H., Mercker, M., Garthe, S.(2019) Operational offshore wind farms and associated ship traffic cause profound changes in distribution patterns of Loons (*Gavia spp.*) *J. Environ. Manage.* 231: 429-438.

Zudem ist zu beobachten, dass im Fährverkehr zu den ostfriesischen Inseln zunehmend kleine Boote („Wassertaxis“) eingesetzt werden. Diese halten sich bislang nach dem Eindruck der Naturschutzorganisationen und auch von Wassersportlern vielfach nicht an bereits bestehende Regelungen, weder an die Höchstgeschwindigkeiten noch an Schutzbereiche. Es ist zu gewährleisten, dass diese rechtswidrige Praxis umgekehrt wird und auf keinen Fall, wie es entsprechende Begehrlichkeiten zu geben scheint, durch die Einrichtung von Schnellfahrkorridoren belohnt und legalisiert wird. Im nur wenige Kilometer tiefen Rückseitenbereich der ostfriesischen Inseln sind Schnellfahrbereiche generell, wie auch sonst im niedersächsischen Nationalpark, abzulehnen.

### **Zu Anlage 3, Abschnitt 1 (Geltungsbereich)**

Zum Geltungsbereich der Verordnung vgl. die Anmerkungen zu § 3.

### **Zu Anlage 3, Abschnitt 2 (Besondere Schutzgebiete)**

Die Abgrenzung des „Besonderen Schutzgebietes“ „Blaue Balje / Mittelbalje und Minsener Oog“ ist aus Gründen des Schutzes von Brutvögeln, Rastvögeln und Seehunden nicht ausreichend. In diesem Zusammenhang wird auf die separate Stellungnahme mit ausführlicher Begründung des Mellumrat e.V. verwiesen.

### **Diese Stellungnahme wird im Namen der folgenden Organisationen abgegeben:**

- Bürgerinitiative Saubere Luft Ostfriesland e.V. (Kontakt: Dr. Sandra Koch, bi-ostfriesland@posteo.de, Tel.: +49 1707541795)
- BUND Bundesverband (Kontakt: Nadja Ziebarth, nadja.ziebarth@bund.net, Tel: +49 174 319 1424)
- BUND, Landesverband Niedersachsen e.V. (Kontakt: Carlos Kuhlmann, Carlos.Kuhlmann@nds.bund.net, + 49 511 96569 18)
- BUND, Landesverband Schleswig-Holstein e.V. (Kontakt: Carl-Heinz Christiansen, carl-heinz.christiansen@bund-sh.de, Stefanie Sudhaus, stefanie.sudhaus@bund-sh.de, +49 152 29015049)
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V. (LNV) (Kontakt: Silvia Gaus, sgaus@lnv-sh.de, +49 171 6327513)
- Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V. (Kontakt: Karin Elste, info@lbu-niedersachsen.de, +49 511 9656980)
- Mellumrat e.V. (Kontakt: Mathias Heckroth, heckroth@mellumrat.de, +49 4451 84191)
- NABU Bundesverband (Kontakt: Dr. Kim Detloff, Kim.Detloff@NABU.de; +49 152 09202205)
- NABU Niedersachsen (Kontakt: Elke Meier, Elke.Meier@NABU-Niedersachsen.de, +49 511 91105-24)
- NABU Schleswig-Holstein (Kontakt: Lutz Kretschmer, Lutz.Kretschmer@NABU-SH.de, +49 170 7327292)

- Naturschutzgesellschaft Schutzstation Wattenmeer e.V. (Kontakt: Katharina Weinberg, k.weinberg@schutzstation-wattenmeer.de, +49 179 51 52 556)
- Niedersächsischer Heimatbund e.V. (NHB) (Kontakt: Dr. Ronald Olomski, olomski@niedersaechsischer-heimatbund.de, +49 511 353377 22)
- Verein Jordsand e.V. (Kontakt: Eric Walter, eric.walter@jordsand.de , +49 4841668535)
- Whale and Dolphin Conservation (WDC) (Kontakt: Fabian Ritter, fabian.ritter@whales.org, +49 1577 344 82 74)
- Wissenschaftliche Arbeitsgemeinschaft für Natur- und Umweltschutz (WAU Jever) (Kontakt: Werner Menke)
- WWF Deutschland (Kontakt: Dr. Hans-Ulrich Rösner, hans-ulrich.roesner@wwf.de, +49 151 1229 0848)