

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

Berne, den 12.09.2021

**Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in
Nationalparks im Bereich der Nordsee – Verbändeanhörung
Aktenzeichen: WS 25/6262.9/2-6-5
Ihr Schreiben vom 16.08.2021
Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Elemenler,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Übersendung des o.g. Referentenentwurfes und nehmen hierzu wie folgt Stellung:

Wir schließen uns den Ausführungen des DSV in seiner Stellungnahme vom 3.9.2021 unter *A Grundsätzliches* vollumfänglich an.

Insbesondere sehen wir - wie auch der DSV - die Erfordernisse bzgl. der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als nicht angemessen berücksichtigt an.

Wir verweisen dazu auf unsere gutachterliche Broschüre zur Sicherheit der Wattfahrt, in der von unabhängiger Seite nachvollziehbar dargelegt wird, wie wichtig das hohe Watt ist für sichere Fahrt und wie gefährlich die Seegaten und große Wattströme sein können.

Ein Eingriff muss geeignet, angemessen und die geringste mögliche Belastung beinhalten...schreibt die GKA in ihrer Stellungnahme vom 8.9.2021

An dieser Stelle erinnern wir an unseren Vorschlag eines Sachkundenachweises für Wattfahrer, der einen weniger schwerwiegenden Eingriff dargestellt hätte als Verbote in weiten Teilen des Watts.

Auch die folgenden Formulierungen tragen wir mit:

Ob tatsächlich der Vogelschutz die Verbotsregelung in den örtlich betroffenen Zonen erforderlich macht, ist noch nicht einmal dargelegt, wird zudem nicht einmal hinreichend behauptet.

*Das Bedürfnis nach einer ausreichenden **inhaltlichen** Absicherung der Verordnung durch den Gesetzgeber gilt umso mehr, als mit der Regelung in erheblichem Maße in die Grundrechtssphäre der Bürger eingegriffen wird.*

Und...Schutzgüter sind auch nicht die generellen Schutzgebietsziele, die von Schleswig-Holstein und Niedersachsen in ihren Nationalparkgesetzen bzw. Schutzverordnungen angestrebt werden.

Die EU klagt Deutschland an wegen nicht ausreichend konkreter Erhaltungsziele in den FFH-Schutzgebieten. Das Wattenmeer ist FFH-Schutzgebiet. Die EU will – wie wir – wissen, was konkret besonders schützenswert ist in den einzelnen Besonderen Schutzgebieten, denn darauf müssten die Schutzmaßnahmen abzielen.

Fazit:

Die neuen Schutzgebiete wurden nicht im Einzelnen naturschutzfachlich begründet. Es fehlt der Nachweis dazu, dass das Verbot des Befahrens die Populationen der besonders gefährdeten Arten erhalten oder verbessern kann. Offenbar handelt es sich bei den neuen Verboten um Regelungen auf Verdacht.

Wir bitten deshalb vor dem Hintergrund der lediglich pauschal „begründeten“ Verbote und der nicht angemessenen Berücksichtigung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nachdrücklich darum, diejenigen traditionellen Routen durch neue Schutzgebiete und diejenigen Aussteigeplätze, die die Wattfahrer aus Sicherheitsgründen zusätzlich benötigen, in den Anhängen, bzw. in der Seekarte aufzunehmen (s. Liste am Ende).

Auch den weiteren Ausführungen des DSV: **B. Zu den einzelnen Vorschriften** der §§ 1 bis 9 und den Anhängen schließen wir uns vollinhaltlich an. Sie sind damit Bestandteil unserer Stellungnahme.

Notwendige Ergänzungen bei Ausstiegs- bzw. Rastplätzen und Traditionellen Routen

Borkum, Verlängerung Eversandpriel, der sonst als Sackgasse im Besonderen Schutzgebiet endet

Juist, Traditioneller Rastplatz Bill, s. Stellungnahme Regionalverband Segeln Weser-Ems

Norddeicher Wattfahrwasser, vorsorglich als Traditionsfahrwasser ausweisen, wird derzeit nicht bezeichnet und es ist fraglich, ob und wann eine erneute Bezeichnung erfolgt

Spiekeroog, gegen westliche Winde sicherer Ankerplatz östlich des Hafens, im Sommer ist der kleine Hafen völlig überlastet und oft gesperrt; er darf auch nicht erweitert werden. Auf dem Watt stehen 12 große Container der Uni Oldenburg, die häufig von Wissenschaftlern aufgesucht werden; bisher kann dieser daher einigermaßen frequentierte Bereich bis zum Wattweg südlich der Lietzschule als Ausweichankerplatz genutzt werden

Spiekeroog/Wangerooge, durch das strittige Besondere Schutzgebiet (in früheren Plänen Gebiet 32) muss ein Traditionsfahrwasser gelegt werden, es war in den Plänen von 2017 nicht mehr vorgesehen; das Queren vermeidet das gefährliche Seegat (vor kurzem hat es im Seegat Accumer Ee ein Seeunfall mit tödlichem Ausgang gegeben).

Von der alten Harle (Tonne AH4) über die Martensplate (Tonne OB36) direkt zur Telegrafentalje (Tonne T4)

Mellum, das nördliche Traditionsfahrwasser muss weiter nach Norden verlegt werden wegen zu geringer Wassertiefen

Hohe Weg/Kaiserbalje, die gelieferten Koordinaten enden mitten auf dem Watt, der Kurs muss auf der Linie dieser Punkte liegen: **054°N 40,4 008° E 8,9, 053°N 38,15 008° E 18,15**

Arngaster Leuchtturm, der von der Nationalparkverwaltung zugesagte Rastplatz fehlt

Neuwerk, Route nach Süden in Richtung Spieka muss Traditionsfahrwasser werden (aus Sicherheitsgründen, 2 Tote vor einem Jahr)

Hechtsand gibt es nicht, muss Knechtsand heißen

Königshafen, Rastplatz am Ufer am Rande des Bereichs der Kiter, der Hafen List ist klein und schnell überlastet; außerdem wird das nördlich des Hafens gelegene Watt als ehemaliges Ausweichgebiet jetzt Besonderes Schutzgebiet und Trockenfallen dort verboten

Japsand, wurde vom BMVI verlegt, liegt jetzt westlich, muss östlich der Landzunge liegen, da sonst kein Schutz gegen Westwinde besteht. Ein zusätzlicher Punkt im Westen (der jetzt in der Karte eingetragen ist) würde Schutz bei Ostwind bieten.

Süderoogsand und Hallig Süderoog, wurden vom BMVI verlegt an den Rand des Heverstroms, dort besteht kein Schutz; kleine Boote müssen auf dem benachbarten Sand trocken fallen können. Wir bitten die ihnen von uns übermittelten Koordinaten zu verwenden

Hohes Watt/Tümlauer Bucht, auch hier wurde der Punkt vom BMVI verlegt; wir bitten unsere ursprünglichen Koordinaten zu verwenden

Pellworm, Bei südlichen Winden müssen Boote hier – wie bisher – Schutz suchen können. **054°N 33,36 008° E 41,00**

In Fragen der Sicherheit der Wattfahrt mit kleinen Booten haben wir und unsere Bootsführer die nötige fachliche Kompetenz; Verlegungen der von uns genannten Koordinaten müssen mit uns abgestimmt sein.

Im besonders gefährlichen Seebereich vor der Küste Dithmarschens (Stichwort Leeküste*) wurden zahlreiche Ausstiegsplätze, die wir begründet und gefordert hatten nicht übernommen. Vor dem Hintergrund, dass künftig auf $\frac{3}{4}$ der Wattflächen des Schleswig-Holsteinischen Watts Trockenfallen verboten werden soll – obwohl dies unabdingbarer Bestandteil des Fahrens im Watt seit Jahrhunderten ist – ist die dadurch zum Ausdruck kommende Missachtung der Sicherheitsinteressen der Wattfahrer kaum hinnehmbar. Wir bitten daher noch einmal dringend zu prüfen, ob wenigstens einige der Sicherheit gewährenden Ausstiegsplätze in die Seekarte aufgenommen werden können.

Ergänzend bitten wir die Direktverbindung vom **Klotzenloch** am Ostrand der Elbmündung zum Fahrwasser am **Trischendamm** als traditionelles Fahrwasser für kleine Boote z.B. auf dem Weg von der Elbe nach Büsum aufzunehmen.

Wir tragen die Traditionsrouten und Trittsteine, die Ihnen am 7.9.2021 vom Regionalverband Segeln Weser-Ems übersandt wurden vollinhaltlich mit, insbesondere den Punkt 6 bei den Trittsteinen.

Wegen der etwas andersartigen Betroffenheit der Traditionssegler haben wir eine Stellungnahme der Carolinensielener Skippergemeinschaft beigefügt, die Mitglied von SOLTWATERS sind.

Uns wurden nur die Shapes für die besonderen Schutzgebiete, Traditionsfahrwasser und Ankerplätze/Ausstiegsplätze übermittelt, jedoch nicht für die allgemeinen Schutzgebiete. Sofern sich hierdurch Änderungen ergeben sollten, behalten wir uns hierzu eine Stellungnahme im Nachhinein vor.

Der Deutsche Motoryachtverband – DMYC – unterstützt ebenfalls unsere Stellungnahme.



Iris Bornhold
Vorsitzende

Soltwaters e.V.
Interessenvertretung der Wattfahrer

*Leeküste: Die Leeküste befindet sich auf der dem Wind abgewandten Seite eines Schiffes. Da der Wind von der anderen Seite kommt, treibt er das Schiff auf die Küste zu.