

Anlage 2

Begründung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Außenbereich des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer

Sowohl bei Wassersportlern und Reedern wie auch auf Naturschutzseite hat die bisherige Geschwindigkeitsregelung im Rahmen der Befahrensverordnung im Nationalpark Akzeptanz gefunden. Ein Änderungsbedarf bestand bis 1999 nicht.

Aufgrund der seewärtigen Erweiterung des Nationalparks 1999 sind eine Erweiterung des Geltungsbereiches der BefVO und damit zusammenhängend auch ein Tempolimit im dazu gekommenen Außenbereich erforderlich.

Monitoring- und Forschungsergebnisse zeigen die hohe ökologische Bedeutung und Störanfälligkeit dieses Gebietes:

- Im Walschutzgebiet kommen viele Schweinswale vor und ziehen ab Ende Mai ihre Jungen auf.
- Hauptnahrungsgründe der Seehunde liegen vor dem inneren Wattenmeer im Außenbereich; die Tiere halten sich zum Atmen und Schlafen an der Wasseroberfläche auf.
- Im Außenbereich haben verschiedene Seevogelarten wie Seetaucher und Trauerenten ihre Rast-, Nahrungs- und Mausegebiete.

Schifffahrt und Bootsverkehr stellen durch verschiedene direkte und indirekte Wirkungen (z.B. Lärm und Müll) eine Gefährdung für Meeressäuger und Seevogelarten dar. Insbesondere Kollisionen mit Schiffen können direkt letal wirken oder schwere Verletzungen von Tieren hervorrufen. **Das Kollisionsrisiko steigt deutlich mit der Geschwindigkeit der Schiffe.** Geschwindigkeitsregelungen im Außenbereich des Nationalparks und insbesondere im seit 1999 neu eingerichteten Walschutzgebiet reduzieren diese Gefährdungen erheblich und tragen so mit dazu bei, den Verpflichtungen verschiedener internationaler und nationaler Schutzabkommen nachzukommen.

1. Schweinswale im Nationalpark

Die einzige Walart, die in den schleswig-holsteinischen Küstengewässern der Nordsee regelmäßig vorkommt und hier Junge aufzieht, ist der Schweinswal (*Phocoena phocoena*). Der nationale Bestand in der deutschen Nordsee wird aktuell mit etwa 55.000 Tieren angesetzt (Gilles et al. 2009¹). Aus aktuellen Dichtewerten lassen sich Bestandsgrößen für das Walschutzgebiet des Nationalparks westlich von Sylt und Amrum von ca. 2.000 bis fast 6.000 Tieren ableiten. Diese Zahlen liegen in der gleichen Größenordnung, wie bereits Mitte der 1990er Jahre in Zählungen ermittelt: In den schleswig-holsteinischen Nordsee-Küstengewässern wurde das Schweinswalvorkommen im Juli 1996 auf 7.356 Individuen vorwiegend westlich von Sylt geschätzt (Siebert et al. 2006 in BfN 2012). Der Kälberanteil im Walschutzgebiet liegt im Schnitt zwischen 10 – 20 %. Diese Zahlen verdeutlichen die Bedeutung des Walschutzgebietes nicht nur innerhalb der schleswig-holsteinischen Küstengewässer, sondern auch für den nationalen deutschen Bestand der Nordsee.

Die herausragende regionale Bedeutung des Gebietes ergibt sich durch die Kombination der hohen Dichten mit einem hohen Jungtieranteil. Auf Basis dieser herausragenden Bedeutung des Gebietes wurde mit der Novellierung des NPG 1999 in dem genannten Meeresbereich das Walschutzgebiet eingerichtet. Die Regelungen zum

¹ Gilles et al. (2009): Seasonal distribution of harbour porpoises and possible interference of offshore wind farms in the German North Sea. *Mar Ecol Prog Ser*, Vol. 383: 295-307; 95% Konfidenzintervall: 32.395-101.671, erfasst in den Jahren 2002-2006.

Schweinswalschutz wurden im Zusammenhang mit Stellnetzfischerei in der Küstenschutzverordnung (KüFO) 1999 erstmals umgesetzt.

Schweinswale halten sich ganzjährig in den schleswig-holsteinischen Küstengewässern von Sylt bis zur Elbmündung auf. Für den nationalen Bestand des Schweinswals ist die Bedeutung des Gebietes westlich von Sylt nach wie vor besonders hoch. An einer Station mit Schweinswal-Detektoren im Walschutzgebiet westlich der Insel Sylt lag im März und April die Wahrscheinlichkeit, an einem Tag innerhalb eines Zehn-Minuten-Intervalls Schweinswale zu detektieren, bei 80 %. Die meisten Tiere halten sich dort jedoch im Sommer auf. Das Gebiet wird dann von einem bedeutenden Anteil des Schweinswalbestandes als **Nahrungs-, Kalbungs- und Aufzuchtgebiet** genutzt und hat damit eine besondere Bedeutung für den Schweinswalbestand in der Nordsee.

1a. Schutzstatus und Schutzbedürftigkeit

Deutschland hat sich in verschiedenen Schutzabkommen² und Richtlinien³ zum Schutz von Schweinswalen (*Phocoena phocoena*) verpflichtet. Besonders hervorzuheben ist hierbei das strenge Schutzregime der in nationales Recht umgesetzten Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (**FFH-Richtlinie**). Der Schweinswal wird dort in den Anhängen II und IV geführt.

Für die Erhaltung der Arten des Anhangs II müssen besondere **Schutzgebiete** ausgewiesen werden. Aus dieser Verantwortung und Zuständigkeit für das Gebiet mit dem beschriebenen Verbreitungsschwerpunkt zur Kalbungs- und Jungenaufzuchtzeit hat das Land Schleswig-Holstein im Jahr 1999 das erste europäische **Walschutzgebiet** westlich von Sylt als Teil des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer eingerichtet. Dort ist es über die allgemeinen Schutzbestimmungen für den Nationalpark hinaus gemäß § 5 Abs. 4 Nationalparkgesetz untersagt, Wale erheblich zu beeinträchtigen. Als Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie gehört der Schweinswal zu den besonders und streng geschützten Arten, für die besondere Artenschutzbestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) gelten.

Für das FFH-Gebiet DE 0916-391 „Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“ sind von Seiten des Landes Schleswig-Holstein sowohl übergreifende als auch spezielle Erhaltungsziele formuliert worden. Als übergreifendes Ziel ist das Wattenmeer einschließlich bestimmter angrenzender Offshorebereiche in den überwiegenden Teilen vorrangig durch Gewährleistung ungestörter Abläufe der Naturvorgänge, insbesondere auch als Lebensraum für Seehunde, Kegelrobben und Schweinswale sowie Rundmäuler und mehrere Fischarten zu erhalten. Für das Teilgebiet des Nationalparks hat das übergreifende Ziel des möglichst ungestörten Ablaufs der Naturvorgänge Vorrang vor allen anderen Naturschutzzielen. Für den Schweinswal speziell sind folgende Erhaltungsziele formuliert worden:

Erhaltung

- lebensfähiger Bestände und eines natürlichen Reproduktionsvermögens, einschließlich des Überlebens der Jungtiere,

² Schutzabkommen: Übereinkommen über die Erhaltung der europäischen wild lebenden Pflanzen und Tiere und ihrer natürlichen Lebensräume (Berner Konvention, Anhang II); Übereinkommen zur Erhaltung wandernder Tierarten (Bonner Konvention, Anhang II); Abkommen zur Erhaltung der Kleinwale in Nord- und Ostsee (ASCOBANS, Regionalabkommen der Bonner Konvention); Washingtoner Artenschutzübereinkommen CITES Anhang II; OSPAR und HELCOM;

³ Richtlinien: FFH-Richtlinie Anhang II (Arten von gemeinschaftlichem Interesse, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen) und Anhang IV (streng zu schützende Arten von gemeinschaftlichem Interesse); Meeresstrategierahmenrichtlinie

- von naturnahen Küstengewässern der Nordsee, insbesondere von produktiven Flachwasserzonen bis 20 m Tiefe,
- von störungsarmen Bereichen mit geringer Unterwasserschallbelastung als Kalbungs- und Aufzuchtgebiete,
- der Nahrungsfischbestände, insbesondere Hering, Makrele, Kabeljau, Wittling und Grundeln sowie
- Sicherstellung einer möglichst geringen Schadstoffbelastung der Küstengewässer,
- Vermeiden von Kollisionen mit Schiffen,
- Vermeidung von walgefährdenden Fischereiformen.

Damit sind insbesondere auch der Schutz der Schweinswale vor Störungen, die Sicherung von Bereichen mit geringer Unterwasserschallbelastung und die Vermeidung der Kollisionen mit Schiffen als Ziele benannt worden.

Neben den gebietspezifischen Erhaltungszielen sind das Verschlechterungsverbot (Art. 6 Abs. 2 FFH RL), das Vorsorgeprinzip (Art. 2 Abs. 3 der FFH-RL) sowie strenge artenschutzrechtliche Regelungen (z.B. § 44 BNatSchG in Umsetzung der FFH-RL) zu berücksichtigen.

1 b. Gefährdung durch Schifffahrt und Bootsverkehr (insbesondere geschwindigkeitsabhängige Gefährdung)

Weltweit belegen viele Studien verschiedene direkte und indirekte Auswirkungen von Schiffsverkehr auf Meeressäuger. Wichtige Aspekte sind dabei Kollisionen, Schallemissionen sowie Verschmutzungen (bei Normalbetrieb und Havarien).

Besonders negativ treten im Rahmen der Auswirkungen Kollisionen von Schiffen mit Walen hervor, wobei die Tiere schwer verletzt oder direkt getötet werden (z.B. Laist et al 2001, Kirkwood et al. 1997, in Herre 2009). Der Nachweis von Kollisionen zeigt, dass die natürlichen Vermeidungsstrategien der Tiere nicht ausreichen, um Kollisionen mit Schiffen sicher auszuschließen. Die durchschnittliche Schwimmgeschwindigkeit von Schweinswalen liegt bei 7 km/h. In der Spitze können sie jedoch auch für kurze Zeit 22 km/h erreichen (z.B. Otani (2001)⁴, Culik et al. (2001)⁵). Laist et al (2001)⁶ konnten zeigen, dass **das Kollisionsrisiko deutlich mit der Geschwindigkeit der Schiffe steigt, insbesondere ab einer Geschwindigkeit von 14 kn⁷**, so dass eine Gefährdung von Schweinswalen durch Schnellfähren, aber auch durch schnell fahrende Militär-, Behörden und Handelsschiffe wahrscheinlich ist (vgl. Evans 2003⁸ in Koschinski 2007). Im deutschen Küstenmeer verkehren regelmäßig kleinere Schnellfähren im Linienbetrieb nach Helgoland, zu den ostfriesischen und nordfriesischen Inseln. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Frachtschiffen steigt weltweit stark an (vgl. Laist et al. 2001 in Koschinski 2007). Dabei ist zu befürchten, dass insbesondere junge Schweinswale einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind, da sie sich länger als adulte Tiere an der Wasseroberfläche aufhalten. Laist et al. (2001) haben gezeigt, dass bei drei untersuchten Walarten ein hoher Anteil der Kollisionen auf Kälber oder juvenile Tiere entfiel.

⁴ Otani et al. (2001): Oxygen consumption and swim speed of the harbor porpoise *Phocoena phocena*. Fisheries Science 2001; 67; 894-898.

⁵ Culik et al. (2001): Reactions of harbor porpoises *Phocoena phocena* and herring *Clupea harengus* to acoustic alarms. Marine ecology progress series 2001; 211; 255-260.

⁶ Laist et al. (2001): Collisions between ships and whales. Marine Mammal Science, 17(1):35-75.

⁷ 1 Knoten = 1 Seemeile/Stunde = 1,852 km/h; 14 Knoten = ca. 25 km/h, 16 kn= ca. 30 km/h, 24 kn= ca. 45 km/h

⁸ Evans, P. G. H. 2003. Shipping as a possible source of disturbance to cetaceans in the ASCOBANS region - Report to ASCOBANS. Information document. MOP4/Doc.17. ASCOBANS. Bonn, Germany. 58 pp.

Neben anderen Belastungen (z.B. Schadstoffbelastung durch Antifouling-Mittel) stellt der von Schiffen erzeugte **Unterwasserlärm** eine große Belastung für Meeressäuger dar. Das Hauptproblem (abgesehen vom Einsatz von Sonar und Luftpulsern) der marinen „Verlärnung“ ist die Störung oder **Maskierung von lebensnotwendigen Lauten und Geräuschen**, auf die die Wale angewiesen sind (in Herr 2009). Schweinswale nutzen Echoortung zur Erkennung von Nahrungsquellen und Hindernissen sowie zur Feindvermeidung, Navigation und möglicherweise auch zur Kommunikation (in BfN 2012). Studien zum Hörvermögen des Schweinswals haben gezeigt, dass das optimale Hörvermögen im Bereich von 16-140 KHz liegt (in BfN 2012).

Schallpegel steigen im Allgemeinen mit der Geschwindigkeit und Größe von Schiffen (Richardson et al. 1995; Evans 2003 in Koschinski 2007). Eine Maskierung von biologisch relevanten Geräuschen (z. B. Kontakt- und Soziallaute) durch Boots- oder Schiffslärm ist bei Schweinswalen (und auch Seehunden und Kegelrobben) möglich. **Die Frequenzspektren von Schiffen und Booten überlappen mit den Frequenzbändern, in denen die Tiere ihre arttypischen Kommunikationslaute produzieren. Insbesondere bei Schweinswalen, bei denen die Soziallaute mit den niedrigsten Frequenzen vermutet werden, ist ein hohes Potential für eine Maskierung gegeben** (Koschinski 2007).

Es gibt deutliche Hinweise auf **Verhaltensänderungen** von Meeressäugern in Anwesenheit von Schiffen oder Booten. **Kurzfristige Reaktionen** von Walen auf Schiffe sind in großer Zahl und für viele Arten nachgewiesen (Herr 2009). **Schweinswale flüchten in der Regel vor motorbetriebenen Booten (Evans et al. 1994)**. Allerdings gibt es deutliche Unterschiede zwischen einzelnen Fahrzeugtypen. Ein Forschungsschiff wird innerhalb eines größeren Radius in den meisten Fällen vermieden (Kinze 1990; Scheidat 1996). **Vor schnell fahrenden Sportbooten fliehen Schweinswale schließlich aus noch größeren Distanzen**. Kinze (1986) gibt dabei eine Fluchtdistanz von 150 m an, Evans et al. (1994) fanden durchschnittlich 233 m. **Auch lösen schnelle Motorboote häufiger ein Vermeiderverhalten aus (100 % der Beobachtungen) als langsamere Motoryachten (60%) oder eine regelmäßig verkehrende Fähre (22%)**. Besonders deutliche Reaktionen sind zu erwarten, wenn Boote ihren Kurs auf die Tiere zu ändern (Evans et al. 1994) oder wie z.B. im Falle von Jetskis häufige und unberechenbare Bewegungen und Geschwindigkeitsänderungen vollzogen werden. Demnach ist neben der Geschwindigkeit auch das „Verhalten“ von Wasserfahrzeugen von Bedeutung.

Auch eine Konzentration von vielen lauten und schnellen Wasserfahrzeugen hat einen Einfluss auf das Verhalten von Schweinswalen. **So vermieden Schweinswale während einer Veranstaltung, bei der viele „Personal Watercraft“ (PWC, auch „Jetskis“ genannt) eingesetzt wurden, ein Gebiet vor Sylt vollständig über mehrere Tage** (Prochnow & Kock 2001 in Koschinski 2007).

Zu **langfristigen**, durch Schiffsverkehr verursachten **Verhaltensänderungen** gehört vor allem die **Meidung von Gebieten** hoher Schiffsdichte. So zeigen die Ergebnisse der Untersuchung von Herr (2009) eine Meidung des Verkehrstrennungsgebietes „Tiefwasserweg-Westansteuerung“ durch Schweinswale in der deutschen Nordsee. Ein negativer Einfluss auf die Schweinswal-Dichte war nachweisbar.

Insbesondere Mutter-Kalb-Paare sind in Bezug auf Bootsverkehr besonders störanfällig (Nowacek et al. 2001, für Große Tümmler; in Koschinski 2007). **Eine häufige Störung Kälber führender Weibchen kann die Überlebensrate der Jungtiere erheblich beeinträchtigen**.

Fazit: Die Bedeutung des Walschutzgebietes für Schweinswale ist innerhalb des Nationalparks und auch für den nationalen Bestand hoch und eine Gefährdung (in Form von Kollisionen, Verhaltensänderungen und Maskierung von Sozial- und Kontaktlauten) auch durch schnell fahrende Schiffe muss sicher ausgeschlossen

werden. Da im Nationalpark auch in Zukunft keine Windparks gebaut werden dürfen, ist es ein besonders geeigneter Rückzugsraum für Schweinswale bei Störungen in anderen Gebieten außerhalb des Nationalparks.

2. Robben

Seehunde halten sich im Frühjahr gerne auf den äußeren Sandbänken des Wattenmeeres auf. Auf dem Jungnamensand vor Amrum liegen an manchen Tagen ca. 1000 Tiere. Im Sommer werden die geschützt liegenden Sandbänke im inneren Wattenmeer bevorzugt (Jungtieraufzucht). Erst durch Telemetrie-Experimente stellte sich heraus, dass selbst diejenigen Seehunde, die ihre angestammten Liegeplätze im inneren Wattenmeer haben, im äußeren Wattenmeer und in der Nordsee auf Beutezug gehen. **Die Raumnutzung dieser Tiere beschränkt sich also nicht auf die weitere Umgebung ihrer Liegeplätze, sondern betrifft ebenso den Außenbereich. Da sie dort dann auch dicht unter der Oberfläche im Wasser treibend schlafen, besteht bei schnellem Schiffsverkehr das erhöhte Risiko, überfahren oder angefahren zu werden.** Von den am Institut für terrestrische aquatische Wildtierforschung regelmäßig untersuchten Totfunden von Seehunden sind jedes Jahr einige mit stumpfen Traumata, Schädelfrakturen oder Rippenbrüchen dabei, die vermutlich nur von Schiffskollisionen herrühren können. Auch Tiere mit typischen Schraubenverletzungen werden gefunden.

Kegelrobben haben ihre Liegeplätze ausschließlich im Außenbereich (Jungnamensand und D-Steert, manchmal Norderoogsand-Süd). Sie sind sehr mobil und unternehmen weite Wanderungen.

Reaktionen von Seehunden auf Schiffe sind nur selten dokumentiert. Seehunde reagierten auf einige Boote mit starken Ausweichbewegungen, während sie ein ihnen bekanntest Forschungsschiff tolerierten. Unterwasserrufe während der Aufzuchtzeit wurden bei Annäherung von Booten unterbrochen. Sowohl bei Kegelrobben als auch bei Seehunden können Störungen durch Boote und Schiffe auf ihren Ruheplätzen eine erhebliche Beeinträchtigung bedeuten. Die Aufmerksamkeits- und Fluchtdistanz der Tiere ändert sich im Laufe des Jahres. Besonders hoch ist sie, wenn die Tiere Junge führen. Dann ist auch die von Schiffen ausgehende Gefahr am höchsten. Seehundwelpen können sich beim fluchtartigen Robben über den Sand den noch weichen Nabelbereich aufscheuern, was zu tödlich endenden Entzündungen führen kann. Auch tödliche Kollisionen mit Robben in der Nähe ihrer Ruheplätze kommen vor (Stede 1994 in Koschinski 2007). Auch hier ist anzunehmen, dass das Kollisionsrisiko deutlich mit der Geschwindigkeit der Schiffe steigt.

3. Seevögel

Gerade der Außenbereich des Nationalparks hat für einige Arten von Seevögeln eine wesentlich stärkere Bedeutung als der Innenbereich. Hierzu zählen vor allem Trauerenten und Seetaucher.

Trauerenten konzentrieren sich besonders im Herbst und Winter direkt vor Sylt, Amrum, den Außensänden und Eiderstedt. Sie nutzen zur Nahrungssuche bevorzugt Bereiche bis etwa 10 m Wassertiefe mit reichen Muschelvorkommen. In den letzten Jahren wurden aber auch zunehmend größere Vorkommen am Westrand des Schutzgebietes an der Grenze zur AWZ festgestellt. Im Winter werden regelmäßig um die 100.000 Trauerenten festgestellt, der nach Transektzählungen im Winter 2010/2011 berechnete Maximalbestand vom 08.12.2010 lag bei 347.028 ± 176.963 Tieren. Damit halten sich im Winterhalbjahr 5 – 20 % der Gesamtpopulation der Trauerente vor der schleswig-holsteinischen Nordseeküste auf. Der Bereich westlich Eiderstedt weist darüber hinaus auch im Sommer bedeutende Vorkommen auf und dürfte auch Bedeutung als **Mausergebiet** besitzen.

Seetaucher nutzen den Außenbereich vor allem im Winter und Frühjahr. Zu gut 90% handelt es sich um Sterntaucher, der Anteil der Prachttaucher ist relativ gering. Die Winterbestände liegen mit etwa 500 Sterntauchern in einer ähnlichen Größenordnung wie im angrenzenden Seevogelschutzgebiet Helgoland. Ganz besondere Bedeutung kommt dem Gebiet im Frühjahr mit einem Rastbestand von etwa 700 Sterntauchern zu, da sie dann Energiereserven für den Zug in die nördlichen Brutgebiete anlegen müssen. Der Bruterfolg dort ist u.a. von der Kondition abhängig, mit der die Tiere an den Brutplätzen eintreffen. Stern- und Prachttaucher sind im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie gelistet und besonders geschützt.

Seevögel werden von Störungen durch Schiffsverkehr gestresst. Unfreiwillige Ausweichreaktionen bedeuten für den betroffenen Vogel neben dem **Zeit- und Energieaufwand jeweils einen Habitatverlust** (Bellebaum et al. 2006⁹). Mauserbestände von Wasservögeln gelten als besonders stöempfindlich. Arten wie die Trauerente zeigen gegenüber herannahenden Schiffen hohe Fluchtdistanzen von 1–2 km (Bellebaum et al. 2006, Schwemmer et al. 2011¹⁰). Larsen & Laubek (2005¹¹) haben das Fluchtverhalten von Meerestenten auf Schnellfähren belegt. Aus Untersuchungen in der Deutschen Bucht (Nordsee) ist bekannt, dass einige Seevogelarten, insbesondere Seetaucher und Meerestenten, häufig befahren Schifffahrtsstrecken meiden (Hüppop et al. 1994; Mitschke et al. 2001 in BfN-Bericht 2007¹²).

Trauerenten und Sterntaucher gehören nach verschiedenen Studien zu den Seevögeln, die die höchste Störungsempfindlichkeit gegenüber Schiffsverkehr aufweisen. Die Fluchtdistanzen liegen häufig bei mehreren Kilometern und die Nutzbarkeit stark befahrener Bereiche wird für die Tiere großräumig und nachhaltig eingeschränkt.

4. Begründung für die geplante Geschwindigkeitsregelung und Umsetzungskonzept

Deutschland hat sich in verschiedenen internationalen und nationalen Abkommen und Richtlinien zum Schutz von natürlichen Lebensräumen und Habitaten sowie von Tier- und Pflanzenarten verpflichtet. Auch aus dieser Verantwortung und Zuständigkeit heraus hat die Landesregierung im Jahr 1999 den Nationalpark erweitert und das erste europäische Walschutzgebiet eingerichtet. Durch geeignete Maßnahmen, Bestimmungen und Verbote werden Verschlechterungen und Störungen vermieden (z.B. Berücksichtigung von Erhaltungszielen bei der Eingriffsbewertung, Verbote im NPG und der Küstenfischereiverordnung). **Es ist ein besonders geeigneter Rückzugsraum für Schweinswale bei Störungen in anderen Gebieten außerhalb des Nationalparks.**

Schifffahrt und Bootsverkehr stellen durch verschiedene direkte und indirekte Wirkungen (z.B. Lärm und Müll) eine Gefährdung für Meeressäuger und Seevogelarten dar. Insbesondere Kollisionen mit Schiffen können direkt letal wirken oder schwere Verletzungen von Tieren hervorrufen. **Das Kollisionsrisiko von Walen steigt deutlich mit der Geschwindigkeit der Schiffe.** Weltweit gibt es einen starken Anstieg der Durchschnittsgeschwindigkeit von Frachtschiffen. Die Geschwindigkeitsregelung im Nationalpark ist daher (siehe insbesondere Erhaltungsziele für den Schweinswal) **notwendig** und ein weiterer wichtiger Baustein bei der Umsetzung dieser Verpflichtungen.

⁹ Bellebaum et al. (2006): Flucht- und Meidedistanzen überwinternder Seetaucher und Meerestenten gegenüber Schiffen auf See. Ornithologischer Rundbrief Mecklenburg-Vorpommern 45: 86–90.

¹⁰ Schwemmer et al. (2011): Effects of ship traffic on seabirds in offshore waters: implications for marine conservation and spatial planning. Ecological applications; 21:1851–1860

¹¹ Laubek & Larsen (2005): Disturbance effects of high-speed ferries on wintering sea ducks. Wildfowl; 55; 99-116

¹² BfN (2007): Erfassung von Meeressäugern und Seevögeln in der deutschen AWZ von Ost- und Nordsee (EMSON): Teilvorhaben Seevögel. Sonntag et al. im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz.

Bei einer Geschwindigkeitsregelung im Nationalpark ist es naturschutzfachlich begründet, den Innenbereich des Wattenmeeres mit den Sänden, Watten, Prielen und Halligen langsamer zu befahren (z.B. aufgrund der besondere Störungsempfindlichkeit von Seehunden zur Geburts- und Jungenaufzuchtzeit) als den Außenbereich mit seinen freien Wasserflächen. Aber auch im Außenbereich des Nationalparks, insbesondere im Walschutzgebiet, das ein wichtiges Kalbungs- und Aufzuchtgebiet darstellt, das aber auch eine hohe Bedeutung für Robben und Seevögel hat, bedarf es einer Geschwindigkeitsbegrenzung, um das Kollisionsrisiko sowie negative Auswirkungen durch Stress und Habitatverlust zu minimieren. Da die Beeinträchtigungen und Risiken wie oben erläutert von der Geschwindigkeit abhängen, ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung **geeignet**, die negativen Auswirkungen des Schiffsverkehrs im FFH-Gebiet zu begrenzen. Aufgrund der oben beschriebenen hohen Bedeutung des Walschutzgebietes für die Schweinswalpopulation der deutschen Nordsee (Kalbungs- und Aufzuchtgebiet) und der besonderen Zielsetzung für dieses Gebiet ist das Verbot **angemessen** und erfüllt den Zweck, das nach FFH-Recht geltende Verschlechterungsverbot und artenschutzrechtliche Vorgaben rechtssicher zu regeln.

Es wird kein vollständiges Verbot des schnellen Schiffsverkehrs angestrebt. Stattdessen soll es auf Korridoren weiterhin möglich sein, die Außenbereiche des Nationalparks mit einer Geschwindigkeit von bis zu 24 Knoten zu befahren. Innerhalb des Walschutzgebietes soll insbesondere aufgrund der besonderen Empfindlichkeit von Mutter-Kalb-Paaren sowie des deutlich erhöhten Kollisionsrisikos ab 14 Knoten das Befahren mit maximal 16 Knoten erlaubt sein. Im Innenbereich sind die Regelungen auf bestimmte Zeiten und gebietsbezogen festgelegt. Damit wird auch den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur sowie den regionalen und örtlichen Besonderheiten (s. Art. 2 Abs. 3 der FFH-Richtlinie) Rechnung getragen.

Für eine Grenzziehung zwischen Innen- und Außenbereich gibt es mehrere Möglichkeiten (z.B. die alte Nationalparkaußengrenze). Der von der Nationalparkverwaltung koordinierte Arbeitskreis Befahrensverordnung entschied sich für die Basislinie, die im Prinzip die Außenseiten von Inseln und Außensänden verbindet. Sie ist bereits in allen Seekarten eingetragen. Dies ist eine sachdienliche, einfache und praktikable Lösung.

Von der Basislinie abgewichen wird für eine Geschwindigkeitsregelung nur

1. im Bereich der Knobsände, damit die dort befindliche größte Kegelrobbenkolonie und der zeitweilig größte Seehundliegeplatz des Nationalparks besser vor schnelfahrenden Schiffen geschützt werden.

2. im Bereich vor St.Peter-Ording, damit die sich dort ganzjährig aufhaltenden und im Sommer mausernden Trauerenten besser geschützt sind. Mit den Wassersportlern soll eine freiwillige Vereinbarung abgeschlossen werden, das Gebiet nur auf kürzestem Wege zu durchfahren.

Damit die Fahrzeiten für von außen, z.B. von Helgoland kommende Schiffe nicht zu lang werden, darf in bestimmten Korridoren - meist bis zur ersten Ansteuerungstonne - 24 kn gefahren werden. Diese Korridore verlaufen

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. zum Holtknobsloch | 6. zur Süderhever |
| 2. zum Vortrapptief | 7. zur Eider |
| 3. zum Rütergat | 8. zur Norderpiep |
| 4. zur Alten Hever | 9. zur Süderpiep |
| 5. zur Norderhever | 10. zur Norderelbe. |

Die beiden Korridore im Walschutzgebiet (zum Holtknobsloch und zum Vortrapptief) sind nur relativ kurz.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht zur vorgeschlagenen Geschwindigkeitsregelung:

	Fläche	Fahrwasser bzw. Korridor
Robben- und Vogelschutzgebiet 15.04. – 01.10.*	außerhalb des Schutzzeitraumes: 8 kn	12 kn
Innenbereich (grunds. Innerhalb Basislinie**)	12 kn	16 kn ***
Außenbereich (seewärts Basislinie) incl. Walschutzgebiet	16 kn	24 kn

* Ausnahmen: Jungnamensand/Hörnumknob ganzjährig und Brandgansmausergebiet vom 1.07. – 31.08.

** Ausnahmen: vor Amrum umfasst der Innenbereich auch den Jungnamensand/Hörnumknob; vor St. Peter-Ording buchtet sich der Innenbereich bis zur 3 sm-Grenze aus

*** 24kn-Bestandsschutzregelung gilt weiter für eine Schnellfähre und zwei Schiffe

Es besteht Einigkeit zwischen Naturschutz- und Schifffahrtsverwaltung, den in das Elbfahrwasser ragenden Südwestzipfel des Nationalparks aus dem Geltungsbereich der Befahrensverordnung herauszunehmen.