

Positionspapier 2

1. Warum wurde SOLTWATERS gegründet und welches sind die Ziele?

Ende der 1980er Jahre sollte erstmals eine Befahrensverordnung für das Nordseewattenmeer erlassen werden. Aktive Wattfahrer hatten sich zusammengefunden und SOLTWATERS als ihre Interessenvertretung wiederbelebt. Es ist ihnen trotz erheblicher Widerstände gelungen, den heute noch gültigen Kompromiss zwischen den Belangen des Naturschutzes und den Erfordernissen sicherer Wattfahrt auszuhandeln.

Bereits 2003 bis 2006 wollten die Nationalparkverwaltungen der Küstenländer die Verordnung ändern und zusätzliche umfangreiche Sperrflächen zu Lasten der freien Fahrt im Wattenmeer einrichten. Der Bootsverkehr sollte zurückgedrängt werden auf die Fahrwasser. Das Befahren vieler hoher Wattbereiche, die besonders für kleine Boote sicherheitsrelevant sind, sollten verboten werden. Der Verordnungsgeber das Bundesverkehrsministerium hat dem seinerzeit nicht stattgegeben.

Seit 2015 zeichnete sich für uns ab, dass die Küstenländer diese umfangreichen Verbote erneut beantragen wollten. In den Gesprächen der Antragsteller mit den Betroffenen wurden allerdings nie die Fragen nach der naturschutzfachlichen Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen gestellt oder zugelassen; es ging lediglich um marginale Änderungen, z.B. der Grenzziehung der Verbotszonen. Die Gespräche hatten, unserer Wahrnehmung nach, den Charakter von Informationsveranstaltungen. SOLTWATERS war beteiligt, aber offene Diskussionen zur Grundsatzfrage waren unerwünscht und nicht möglich. Es hatte den Anschein, dass formal der Auflage des Bundesverkehrsministeriums entsprochen werden sollte, ein Einvernehmen aller Betroffenen herzustellen. SOLTWATERS hat am Ende als einziger der Beteiligten ein solches Einvernehmen klar verneint.

2017 wurde dem Verordnungsgeber ein neuer Antrag (weitestgehend der Antrag aus dem Jahr 2006) von den Küstenländern zugesandt, unterschrieben vom damaligen Umweltminister von Schleswig-Holstein Herrn Robert Habeck (Grüne).

SOLTWATERS hat seither den Bundesverkehrsminister auf zahlreiche Mängel und Fehler dieses Antrags hingewiesen und u.a. damit dazu beigetragen, dass eine zügige, sofortige Umsetzung der Wünsche der Nationalparkverwaltungen der Küstenländer bis heute nicht erfolgt ist. Das Einvernehmen aller Betroffenen als Vorgabe des Verkehrsministeriums war für den Bundesverkehrsminister erkennbar nicht vorhanden.

2. Was haben wir bisher erreicht?

2017 wurde SOLTWATERS nach anfänglicher Ablehnung vom Verkehrsministerium zugestanden, anhörungsberechtigter Verband zu sein. Dies ist wichtig, wenn ein neuer Verordnungsentwurf vorgelegt wird. Wir können dann eine Stellungnahme abgeben und im Falle einer Ablehnung muss eine Begründung in einem Vermerk gegeben werden.

Wir haben Kontakte zu Bundes- und Landtagsabgeordneten aufgebaut und sie über die Absichten der Nationalparkverwaltungen, insbesondere über die fehlenden naturschutzfachlichen Begründungen der geplanten neuen Verbote, informiert.

Es wird nirgendwo erläutert, welche Verbesserungen die Verbote für die besonders gefährdeten Arten erbringen sollen. Vermutlich, weil es keine Verbesserungen geben kann, angesichts der geringen Zahl von Booten außerhalb von Fahrwassern. Ein solcher Nachweis ist aber gemäß FFH-Richtlinie, auf die sich der Antrag bezieht, für Maßnahmen wie auch für Sperrungen erforderlich.*

Um die Sicherheitseinbußen für unsere Boote zu begründen, haben wir 2017 eine Broschüre herausgegeben, in der die Erfordernisse von sicherer Wattfahrt dargestellt sind, entsprechend den Regeln guter Seemannschaft im Wattenmeer. Diese haben wir Mandatsträgern und dem Verordnungsgeber zukommen lassen.

Wir haben dem Verkehrsministerium auch am Beispiel des Unglücks mit mehreren Toten, im September 2020 südlich von Neuwerk, verdeutlicht, welche Konsequenzen die Wünsche der Küstenländer für die Sicherheit der Wattfahrt haben würden.

Auf unser Betreiben haben die Abgeordneten zudem zwei kleine Anfragen, im Landtag Niedersachsens und im Bundestag mit Fragen von uns zur Befahrensverordnung gestellt. Einige der Antworten sind wichtig im Hinblick auf unsere weitere Argumentation.

Vor der Landtagswahl in Niedersachsen haben wir die Parteien zu ihrer Haltung zum sicheren Befahren des Wattenmeers und zur Befahrensverordnung befragt. Allerdings besteht durchaus eine Diskrepanz zwischen den damaligen Antworten und dem heutigen Handeln der Verantwortlichen.

Nicht zuletzt hat das Insistieren von Mandatsträgern geholfen Antworten auf länger zurückliegende Schreiben von uns zu erhalten. Damit sind alle unsere Hinweise auf Fehler und fehlende Begründungen aktenkundig; dies wird spätestens im Falle einer rechtlichen Bewertung relevant werden.

Neben dem Thema Befahrensverordnung engagieren wir uns im Sinne eines praktischen Naturschutzes beim Einsammeln von Müll z.B. auf Minsener Oog. Wir wollen nicht zulassen, dass Abfälle wie Reste von Fischernetzen oder Tauwerk immer wieder Vögeln und anderen Arten zum Verhängnis werden, wenn sie sich darin zu Tode strangulieren. Reste und Rückstände, die dort keiner - nach unserem Kenntnisstand auch nicht die Naturschutzbehörden – beseitigt.

Mit einem Infostand und mehreren Freiwilligen haben wir in den vergangenen Jahren auf Bootsausstellungen (BOOT, Hanseboot, Boatfit, KlarSchiff), einem interessierten Publikum die Schönheit, aber auch die Gefahren des Wattenmeers näher gebracht. Schwerpunkt war zudem die Bedrohung unseres Reviers durch immer weitergehende Verbote, die von den Antragstellern zwar qua Amt gefordert werden, aber bis heute nicht begründet wurden.

Im Sommer 2019 haben wir eine Reihe örtlicher Vereine an der Küste in Gesprächen über die Absichten der Nationalparkverwaltungen informiert. Wir haben ihnen auch unsere Befürchtung mitgeteilt, dass das bisherige Vorgehen zeigt, dass die Antragsteller in Zukunft noch weitergehende Beschränkungen planen, wenn wir diesen Wünschen nicht jetzt entgegenreten, indem wir nachvollziehbare naturschutzfachliche Begründungen fordern.

Nach langjähriger intensiver Auseinandersetzung mit dem Antrag und den Reaktionen auf unsere Fragen glauben wir sicher, dass die gewünschten Verbote den besonders bedrohten Tierarten (Vögeln) nicht helfen können. Wir vermuten eher, dass es den Antragstellern um eine Ausweitung ihres Einflussgebietes geht.

Es hat für uns den Anschein, dass die Nationalparkverwaltungen das Wattenmeer als ihr ureigenes Gebiet betrachten, in dem sie die Regeln, auch beim Befahren, stark beeinflussen wollen, teilweise in den Regelungsbereich des dafür allein zuständigen Bundesverkehrsministeriums hinein (Beispiel: Übernachtungsverbot im niedersächsischen Watt).

Wir haben in unseren Gesprächen mit weiteren betroffenen Wassersportverbänden ein grundsätzliches Einverständnis in Bezug auf unser Vorgehen erzielen können.

3. Was ist der aktuelle Stand?

Aufgrund der aktuellen Situation rund um Covid 19 (Corona), haben die vom Ordnungsgeber zugesicherte Gespräche noch nicht stattfinden können. Ursprünglich sollte nach Gesprächen im Frühjahr 2021 ein neuer Verordnungsentwurf vorgelegt werden.

Zu diesem Entwurf sollten alle Verbände, einschließlich Soltwaters, abgestimmte Stellungnahmen abgeben.

Durch die genannten Verzögerungen wird voraussichtlich für die Saison 2021, keine neue Verordnung vorliegen. **Damit gilt nach wie vor die bestehende Befahrensverordnung!!!!!!**

4. Ausblick

Bezogen auf die zahlreichen gewünschten Schutz- = Sperrgebiete, sind zwei Szenarien denkbar:

1. der Ordnungsgeber übernimmt alle Wünsche der Länder:
damit würde Wattfahrt abseits der Fahrwasser stark beschränkt und viele sichere Routen und Plätze im Watt verboten.
2. der Ordnungsgeber weist die Wünsche der Länder zurück, weil nicht begründet:
Damit würde der Status quo weiter bestehen.

Eine Differenzierung zwischen begründeten und nicht begründeten Gebieten scheint unwahrscheinlich, weil bisher von den Antragstellern dazu keine Informationen vorliegen.

Wir glauben, dass die rechtliche Überprüfung einer neuen Verordnung erforderlich werden kann, wenn ab der Bundestagswahl im Herbst 2021 die grüne Partei Regierungsverantwortung mit übernimmt. Dann wird der Druck auf das federführende Referat größer, dem Länderantrag stattzugeben (ohne den eigentlich nach FFH-Richtlinie erforderlichen Nachweis der naturschutzfachlichen Begründung für jedes einzelne Verbot).

Für diesen Fall haben wir erste finanzielle Rücklagen für eine Klage gebildet, freuen uns aber über weitere Unterstützung von euch.

Kontakte zu einem versierten Anwalt, zur Wahrnehmung unserer Interessen, wurden hergestellt.

5. **Fazit:**

Wir müssen die von den grünen Umweltministern von Niedersachsen und Schleswig-Holstein initiierte Verbotsflut stoppen. Sie verringert deutlich die Sicherheit der Wattfahrt und positive Auswirkungen auf die Populationen werden bisher nicht einmal behauptet.

6. **Schluss**

Unser Ziel ist es, die sichere Befahrbarkeit des gesamten deutschen Wattenmeers im Einklang mit der einmaligen Natur, uns und den kommenden Generationen zu erhalten, damit wir und sie selbstbestimmt diese amphibische Landschaft und Tierwelt erleben können.

***Erläuterung:**

Nach FFH-Richtlinie gehören Seehunde, wegen ihrer inzwischen sehr großen und stabilen Bestände, nicht mehr zu den besonders zu schützenden Arten. Besondere Schutzgebiete sind für sie daher nicht erforderlich.

Vogelarten der roten Liste können grundsätzlich besonders geschützt werden, über den Schutz hinaus, den das gesamte Watt als FFH-Schutzgebiet ohnehin bietet. Aber die Maßnahmen des besonderen Schutzes müssen nach FFH-Richtlinie, messbare (nach 7 Jahren) Verbesserungen für die Population bringen. Dies gilt auch für die einschneidenden Verbote einer neuen Verordnung.

Bei schiffstiefem Wasser suchen Vögel weder Futter, noch können sie auf dem Wattboden ruhen oder gar brüten.

Das Verbot des Durchfahrens von Vogelschutzgebieten, bei ausreichend Wasser, ist demnach unwirksam, nicht zielführend und geht ins Leere, weil weder Vögel gestört, noch die Lage der besonders zu schützenden Vogelpopulationen verbessert werden.

Die Antragsteller haben inzwischen wohl erkannt, dass sie die gewünschten Verbote nicht naturschutz-fachlich nach FFH-Richtlinie begründen können und sprechen seit 2020 überraschend von einem „Anpassungs“antrag von 2017. Gemeint ist eine Anpassung der, in der bestehenden Verordnung aufgeführten Schutzgebiete, an die derzeitigen morphologischen Gegebenheiten. Offenbar soll durch diese pauschale Anpassung die eigentlich erforderliche Konkretisierung vermieden werden, welche Arten an welchen Stellen besonders geschützt werden sollen.

In der Tat ändert sich die Morphologie des Watts permanent. Ob diese Veränderungen allerdings, wie behauptet, jedes einzelne der gewünschten neuen Schutz- = Sperrgebiete begründen können, wäre wie folgt nachzuweisen:

- 1. durch Art und Umfang der tatsächlichen morphologischen Veränderungen,*
- 2. ob besonders zu schützende (Vogel)Arten in dem neuen Gebiet tatsächlich vorkommen (mit Hilfe der Vogelartenzählung), sowie Angaben zu deren Zustand,*
- 3. durch Belege, dass die Sperrungen geeignet sind, besonders zu schützende Bestände zu verbessern.*

Wir bezweifeln, dass solche Nachweise erbracht werden können, insbesondere bei neuen Schutz- = Sperrgebieten (mitten im Watt und entlang der Küsten, sowie neuen flächendeckenden Trockenfallverboten), die keine Anpassung an geänderte bisherige Verbote darstellen können.

Maßgebend für die Umsetzung der naturschutzfachlichen Ziele im Wattenmeer sind die trilateral vereinbarten Managementpläne. Die darin enthaltenen Bemerkungen über mögliche Schäden durch die Schifffahrt und gegebenenfalls erforderliche Gegenmaßnahmen beziehen sich ausschließlich auf größere Schiffe, nicht auf die Kleinschifffahrt. Hier sehen die Managementpläne keinen Handlungsbedarf.

Viele Grüße

Für SOLTWATERS
Peter Reichelt, Februar 2021