

*Die unendliche Geschichte*

# Befahrensregelung in den Wattenmeer-Nationalparks

*Der für die Befahrensregelung bei hat in seiner Verordnung "über Flut zuständige Bundesverkehrsminister das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee" nach Auffassung der Küstenländer die Naturschutzbelange nicht hinreichend berücksichtigt. Der Leiter des Nationalparkamtes Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, Friedrich Heddies Andresen, gibt einen Überblick über den derzeitigen Sachstand unter besonderer Berücksichtigung des sich neuerdings im Wattenmeer anbahnenden Verkehrs mit schnellfahrenden Schiffen.*

### Die Befahrensverordnung

Das Land Schleswig-Holstein hat schon 1984 - ein Jahr vor der Gründung des Wattenmeernationalparks - die ersten Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsminister über die notwendige Verordnung zur Regelung des Befahrens in dem geplanten Nationalparkgebiet geführt und ihm im weiteren Verlauf entsprechende Vorschläge unterbreitet. Diese Vorschläge waren das Ergebnis eines gründlichen Abstimmungsverfahrens mit allen Beteiligten, in dem die Landesregierung zwischen dem Schutzzweck und den verschiedenen Interessen abgewogen hatte.

Die schließlich am 15.2.92 vom damaligen Bundesverkehrsminister Dr. Krause unterzeichnete Verordnung ist

nicht abgewogen, nicht praktikabel und wird den Belangen des Naturschutzes in den Wattenmeer-Nationalparks nicht gerecht.

So sind z.B. die in der Verordnung vom Bundesverkehrsminister ohne Zustimmung der Länder festgelegten "Seehundschutzgebiete" und "Brut- und Mausergebiete der Vögel" zu klein und teilweise falsch angeordnet, so daß der mit der Zonierung angestrebte Schutzzweck nicht erreicht werden kann. Das gilt auch für das allgemeine Befahrensverbot der jeweiligen Zone 1 außerhalb der Fahrwasser in der Zeit von drei Stunden nach bis drei Stunden vor Tidehochwasser. In dieser Tidephase sind die wichtigen Bereiche der Zone 1 ohnehin nicht befahrbar. Andererseits weiß jeder Fachkundige, daß z.B. die Seehunde sich auch in der Zeit, wo die Verordnung das Befahren der Zone 1 zuläßt, dort aufhalten. Ähnlich ist es mit den rastenden und sich in der Mauser befindlichen Seevögeln.

Ein weiterer schwerwiegender Mangel der Befahrensverordnung ist das Fehlen einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Gebiet der Nationalparke. Bereits 1985 hatte Schleswig-Holstein dem Bundesverkehrsminister vorgeschlagen, in die für den Nationalpark zu erlassende Befahrensverordnung eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung aufzunehmen.

Das Land hat diesen Vorschlag mehrfach wiederholt.

Der Bundesverkehrsminister hat diesen Vorschlägen bisher nicht

entsprochen mit der Begründung, daß kein Regelungsbedarf gegeben sei.

### Veränderung des Schiffsverkehrs

Bisher beschränkte sich der Einsatz schnellfahrender großer Schiffe im Nationalpark auf die Seenotrettungskreuzer und Polizei-, Zoll- und Fischereiaufsichtsboote. Sie erfüllen ihren SAR-(Search and Rescue)-Dienst, führen Krankentransporte durch oder erfüllen hoheitliche Aufgaben. Zwei von nordfriesischen Häfen nach Helgoland fahrende Ausflugsschiffe fahren nach Angabe der Reederei innerhalb des Nationalparks nicht schneller als 12 Knoten. Von Büsum aus fährt ein Ausflugsschiff mit 15 bis 17 Knoten nach Helgoland.

Störungen im schleswig-holsteinischen Wattenmeer gingen bisher überwiegend von Sportbooten aus, die für schnelle Gleitfahrten konstruiert sind. Davon gibt es an der Westküste Schleswig-Holstein zur Zeit ca. 100 Einheiten. ihre Zahl scheint zu stagnieren oder gar rückläufig zu sein. Sie waren im wesentlichen der Grund für die bisher vergeblichen Bemühungen des Landes um eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung im Nationalpark.

Seit dem 1. Juli 1993 verkehrt nun das erste schnellfahrende Ausflugsschiff, der "Adler-Express", im schleswig-holsteinischen Nationalpark. Das von 2 Wasserstrahlhochdruckdüsen mit je 2.000 PS (Jet-Antrieb) beschleunigte, hochmoderne Einrumpfbboot fährt mit

einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 24 Knoten, das sind etwa 45 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 33 Knoten entsprechend 62 km/h. Das neue Schiff verbindet schnelle Gleitfahrt mit hohem Passagieraufkommen. 415 Passagiere können in knapp 75 Minuten von Nordstrand nach Wittdün (Amrum) transportiert werden. Das nach Angaben der Reederei "derzeit schnellste deutsche Einrumpffahrerschiff im Tagesausflugsverkehr" verkürzt damit die Fahrtdauer um nahezu die Hälfte. Während des Landgangs seiner Fahrgäste fährt der "Adler-Express" von dort mit anderen Fahrgästen zur Hallig Hooge oder Gröde, um dann abends die Gäste schnell wieder nach Nordstrand zurückzubringen.

Hochgeschwindigkeitsschiffe, wie der "Adler-Express", sind der Einstieg in eine neue Schiffsgeneration. Mit dem "Adler-Express" ist ein Quantensprung sowohl in qualitativer (Geschwindigkeit, Passagieraufkommen) wie auch in quantitativer Hinsicht eingetreten. Geschätzte 27.500 nautische Meilen legt der Adler-Express jährlich in Gleitfahrt zurück. Damit hat er in etwa die Hälfte der Laufleistung aller im Nationalpark vorkommenden Sportboote, die zur schnellen Gleitfahrt fähig sind. Anders ausgedrückt würde es bereits beim Einsatz von zwei Fahrgastschiffen der genannten Bauart zu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens im Bereich "schnelle Gleitfahrt" kommen.

### Auswirkung auf die Tierwelt

Eiderenten mausern im Sommer und sind dann längere Zeit flugunfähig. Bei sich nähernden schnell fahrenden Schiffen haben sie keine Chance zur rechtzeitigen Flucht. Augenzeugen berichten, daß schnellfahrende Motorboote beim Durchqueren von Pulks mausernder flugunfähiger Eiderenten

erhebliche Störungen verursacht haben. Die Tiere wurden durcheinander gewirbelt und Küken von den Alttieren getrennt, so daß sie leichte Beute der Möwen wurden. Tauchenten - zu denen Eiderenten gehören - haben auch außerhalb der Mauser Schwierigkeiten, beim Nahen eines Hochgeschwindigkeitsschiffes rechtzeitig aufzufliegen, z. B. bei Windstille, bei kurzer und steiler See. Auch Gänse und Kormorane sind in der Startphase langsam und dabei auf die Gegenwindrichtung angewiesen, d.h. sie müssen u.U. in Richtung Gefahrenquelle abfliegen. Schnellfahrende Schiffe stellen somit ganz allgemein eine Gefährdung der Vogelwelt und damit eine unzulässige Störung der Vogelwelt dar.

Verschiedene Beobachtungen lassen den Schluß zu, daß Schellverkehrsschiffe auch auf Seehunde nachteilige Einflüsse ausüben. Diese haben nach Mitteilung eines in diesem Gebiet tätigen Naturschutzvereins bereits traditionelle Liegeplätze entlang der Fahrtroute des "Adler-Express" verlassen. Es ist sehr zweifelhaft, ob die Tiere sich auf Dauer an Schnellfähren gewöhnen können.

Für alle im Wattenmeer lebenden Meeressäuger (Robben, Kleinwale) erhöht sich die Kollisionsgefahr mit steigender Fahrtgeschwindigkeit der Schiffe. Vermutet werden auch Beeinträchtigungen des Verhaltens durch die aufgrund des Antriebs vermehrt auftretenden hochfrequenten Schwingungen. Hier stehen allerdings wissenschaftliche Erkenntnisse noch aus.

### Gefährdungen durch Schwall

Bei schneller Gleitfahrt im tiefen Wasser (> 2,5 m) erzeugt ein Schiff der neuen Generation eine Welle von großer Länge aber nur einigen Dezimeter Höhe. Diese Welle steilt sich bis zu einer Höhe von mehr als 1 m auf,

wenn sie Flachwasserbereiche entlang der Fahrinne erreicht und läuft mit großer Geschwindigkeit über diese Bereiche hinweg, um schließlich an den Ufern der Sandbänke oder an den Halligkanten zu branden. Dies geschieht erst mehrere 100 m hinter dem Schiff, wobei das Herannahen der Welle kaum wahrnehmbar ist.

Kleinschiffahrtsverbände wie z.B. die Salzwasserunion e.V. sprechen sich aus Sicherheitsgründen für eine Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Wattenmeer aus. Dazu sei die Lesezuschrift eines wattenmeererfahrenen Kanufahrers an das Nordfriesland Tageblatt wiedergegeben:

#### "Adler-Express"

*Es wird viel über die Umweltgefährdung durch die Adler-Express geschrieben, das ist aber nur ein Aspekt. Die Adler-Express gefährdet auch die Menschen !!! Wir Seekajakfahrer halten uns, entsprechend der Vorschriften, an das betonnte Fahrwasser. Hier sind wir durch die Adler-Express permanent gefährdet. Durch unsere geringere Geschwindigkeit können wir nicht schnell ausweichen und werden dadurch leicht überlaufen. Unsere kleinen Boote sind von den Schiffsführern nur schwer und spät (zu spät) auszumachen. Der Schwell - er ist erheblich stärker als bei herkömmlichen Schiffen, verlangt von uns Können und Konzentration, schon der kleinste Fahrfehler führt zur Kenterung. Auch während der Rast auf den Halligen sind unsere Boote nicht sicher, der Schwell ist für ortsfremde Kanuten unbekannt, so daß schon einige Male Kajaks an die Steinpackungen geworfen worden.*

*Wir Kanuten leben in und mit der Natur, wir akzeptieren die Beschränkungen, die der Naturschutz erfordert, wir bleiben im Fahrwasser - und laufen jetzt Gefahr, überlaufen zu werden. - Muß es erst Todesfälle geben, bis dem Unsinn - Adler-Express - ein Ende gesetzt wird.*

## Befahrensregelung

*Für uns stellt sich derzeit die Lage im Wattenmeer so dar, als ob man Radfahrer zwingt, auf der Autobahn zu fahren.*

Wegen der Sog- und Schwellproblematik wurde in einem ähnlichen Fall der Antrag auf Einsatz einer Hochgeschwindigkeitsfähre auf der Elbe zwischen Hamburg und Stade von den zuständigen Behörden nicht bewilligt. Grundlage der Entscheidung waren die Ergebnisse eines umfangreichen Meßprogrammes, das eine sehr ungünstige Schwellcharakteristik aufzeigte ("ruckartige, plötzlich auftretende und damit nicht berechenbare Wellen").

### Tagestourismus

Die im Nationalpark tätigen Reedereien haben die Fahrgastkapazität der traditionellen Ausflugsschiffe in den letzten Jahren sehr stark ausgeweitet, die von der "Weißen Flotte" beförderte Zahl der Ausflugsgäste betrug 1991 ca. 700.000 und dürfte inzwischen die Millionengrenze überschritten haben. Die Folge ist ein Kurzzeit-Massentourismus, der in bestimmten Bereichen nicht mehr mit den Zielen des Naturschutzes vereinbar ist und eine unzumutbare Belastung für die Ruhe und erholungssuchenden Dauergäste darstellt. Er wird aber auch zunehmend von den Einheimischen und den Tagestouristen selbst als kritisch empfunden.

Die kurze Fahrtzeit der Hochgeschwindigkeitsschiffe öffnete die touristischen Ziele im Wattenmeer noch mehr dem Tagestourismus. Die Inseln und Halligen sind dem starken Besucherstrom ohnehin kaum mehr gewachsen. Der Bedeutung des Naturerlebnisse in einem Nationalpark kommt so nur noch untergeordnete Bedeutung zu. Die im "Integrierten Inselkonzept" des Landes Schleswig-Holstein formulierte fremdenver-

kehrspolitische Zielsetzung ("naturverträglicher Fremdenverkehr") wird durch schnellfahrende Ausflugsschiffe in Frage gestellt.

### Sozio-ökonomische Konsequenzen

Derzeit stellen 3 große Ausflugsreedereien ca. 80% der vorhandenen Passagierkapazität. Die restlichen 20% teilen sich 10 kleine Reedereien mit zumeist nur einem Schiff. Sollte der Trend zu Hochgeschwindigkeitsfähren sich fortsetzen, so ist eine nachteilige Entwicklung der Wirtschaftsstruktur zu erwarten.

Finanzkräftige Unternehmen wären aus Wettbewerbsgründen gezwungen "aufzurüsten". Die kleineren Unternehmen dürften eine solchen Verdrängungswettbewerb kaum überstehen. In der Bilanz käme es zu einem Verlust an Arbeitsplätzen und zu einer Verringerung der Vielfalt des Angebotes. Nicht zuletzt aus diesem Grunde haben sich nahezu alle ansässigen Reeder gegen die Zulassung von Hochgeschwindigkeitsschiffen und für die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung ausgesprochen.

### Das Nationalparkgesetz (NPG)

**Die Errichtung des Nationalparks "Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer" bezweckt den Schutz des Wattenmeeres und die Bewahrung seiner besonderen Eigenart, Schönheit und Ursprünglichkeit. Seine artenreiche Pflanzen- und Tierwelt soll erhalten und der möglichst ungestörte Ablauf der Naturvorgänge gesichert werden (§ 2 Abs. 1 NPG).**

Dies gilt selbstverständlich für den gesamten Nationalpark und nicht nur für "besondere" Schutzgebiete (Robben- bzw. Vogelschutzgebiete) wie sie der Bundesverkehrsminister in seiner Befahrensverordnung ausweist. Hochgeschwindigkeitsschiffe gefährden die Tierwelt im gesamten Natio-

nalpark. Darüber hinaus ist es einleuchtend, daß in Gleitfahrt durch das Wattenmeer rauschende Ausflugsschiffe weder einen Beitrag zur "Bewahrung der Eigenart, Schönheit und Ursprünglichkeit" leisten noch die Forderung nach einem "möglichst ungestörten Ablauf der Naturvorgänge" erfüllen. Das Befahren mit Schnellschiffen ist keine herkömmliche Nutzung i.S. des Gesetzes. Ein Anspruch auf ein schnellfahrende Transportmittel besteht nicht. Die beantragte Geschwindigkeitsbeschränkung ist den Reedereien und der Sportschiffahrt zuzumuten, ähnlich wie das Verbot, Luftkissenfahrzeuge im gesamten Nationalpark einzusetzen.

### Die weitere Entwicklung

Der Bundesverkehrsminister sah bisher keinen Handlungsbedarf, weil seiner Meinung nach keine schnellfahrenden Schiffe im Wattenmeer verkehren und machte ferner geltend, daß die Überwachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen schwierig sei. Die gültige Befahrensverordnung vom 12.02.1992 in der Änderungsfassung vom 05.08.92 enthält deshalb keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für die Nationalparke. Nur in Zone 1 darf außerhalb der Fahrwasser nicht schneller als 15 km/h gefahren werden.

Durch den Einsatz eines Hochgeschwindigkeits-Ausflugsschiffes im nordfriesischen Wattenmeer seit Juli 1993 ist unverzüglicher Regelungsbedarf entstanden.

Im Juli 1993 beantragte das Land Schleswig-Holstein deshalb beim Bundesverkehrsminister erneut eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 12 Knoten in Bereich der Nationalparke für Motorfahrzeuge und Sportfahrzeuge. Der Bundesrat hat auf Initiative des Landes Schleswig-Holstein die Bundesregierung gebeten, eine generelle Geschwindig-

keitsbegrenzung von 12 Knoten für die Wattenmeer-Nationalparke zu erlassen. Nahezu alle im schleswig-holsteinischen Nationalpark tätigen Reedereien sprachen sich gegen Hochgeschwindigkeitsschiffe im Wattenmeer und für die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung aus.

Die Nationalparkkuratorien Nordfrieslands und Dithmarschens sowie die Stiftung Nordfriesische Halligen faßten mit großer Mehrheit entsprechende Beschlüsse. Dies gewinnt um so mehr an Bedeutung, da in diesen Gremien neben den Betroffenen (Anliegergemeinden, Gewerbe, Sport-schiffahrt, Fischerei, Fremdenverkehr usw.) nahezu aller "Träger öffentlicher Belange" Sitz und Stimme haben. Die Beschlüsse wurden nach gründlicher Abwägung zwischen Schutzzweck und Nutzungsinteresse getroffen. Sie sind als Votum der Westküstenbewohner anzusehen.

In einer gemeinsamen Erklärung haben überregionale Naturschutzorganisationen (WWF, FÖNAD, BUND, Euronatur, NABU) den Antrag Schleswig-Holsteins auf eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung unterstützt.

Nach nunmehr 8 Jahren intensiver Diskussion ist der Bundesverkehrsminister aufgefordert, endlich eine sachgerechte Befahrensverordnung für die Küstennationalparke an der Nordsee zu erlassen.

*Friedrich Heddies Andresen  
Tönning*