

Arbeitskreis Novellierung der Befahrensordnung Nordseeküste - Unsere Erfolge und die Folgen der Verordnung für uns

Nach inzwischen jahrzehntelangem Vorlauf hat sich seit vergangenem Sommer die Umsetzung der Novellierung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur abgezeichnet. Der Vorstand der SaU wurde frühzeitig in die Gespräche eingebunden und hat daraufhin einen Arbeitskreis gebildet, bestehend aus Ausbildungsleitungsteam, einigen Revierkennern und mir, dem Referenten für die Befahrensregelungen der SaU. Es ging um ganz konkrete Ausnahmen für uns und andere unmotorisierte Wasserfahrzeuge.

Unsere Stellungnahme beruht auf der langjährigen Vorarbeit von Udo Beier, Hans-Jürgen Stauder u.A. und später Gero Dittmer. Wir haben sie ergänzt und an die gegenwärtigen politischen Rahmenbedingungen und den inzwischen bekannten Referentenentwurf angepasst. Die inzwischen ebenfalls bekannte Stellungnahme des DKV hat ein Team aus DKV- und SaU-Beauftragten erarbeitet, die Koordination habe ich übernommen. Sie beruht in weiten Teilen auf der Stellungnahme der SaU.

Wenn die Verordnung entsprechend des bekannten Entwurfs schließlich in Kraft tritt, ergeben sich folgende Vor- und Nachteile für uns:

- **Vorteile**
Wegfall der 3-Stunden-Regel: Wir können in allgemeinen Schutzgebieten (früher Zone I) nun immer paddeln, wenn Wasser da ist. An einigen Stellen (Beispiel Baltrum Nordost) ergeben sich dadurch neue Optionen und sichere Ausweichrouten.
- Befahrung vieler besonderer Schutzgebiete (früher RSG/VSG) im Winterhalbjahr. Wobei davon sicher nur wenige profitieren.
- Ausweisung diverser Trittsteine und Wasserwanderwege bereits in der Verordnung, nicht erst in nachverhandelten Managementplänen. Der Wert dieses Ergebnisses ist außerordentlich hoch einzuschätzen.
- **Nachteile**
Großräumige Ausweitung der besonderen Schutzgebiete, was alle Wassersportler in unterschiedlichem Maße einschränkt. Uns natürlich auch.
- Verbot des Trockenfallens in allgemeinen Schutzgebieten, was insbesondere die Wattsegler hart trifft und schon daher abzulehnen ist.

Hier gilt aber zu bedenken:

Die nautische Pause bleibt laut §6 6.5. erlaubt: *"Das Betreten des Watts ist im Rahmen des Befahrens erlaubt, wenn aus Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs dies zur Sicherstellung der Fahrtauglichkeit und Ausstattung des Wasserfahrzeugs dringend geboten ist."*

In der DKV-Stellungnahme wird hier übrigens um die Streichung des Wortes "dringend" gebeten.

Und: *"Es wird klargestellt, dass das Betreten des Watts zur Inspektion des Bootsrumpps oder aus sonstigen Gründen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, beispielsweise zum Zurückholen von Bord gefallenem Ausrüstungsgegenständen, erlaubt ist."*

Erfolge der SaU

- Erhaltung diverser Trittsteine (Einer in Hamburg, drei in Niedersachsen und 31 in Schleswig-Holstein)
Ausweisung von Wasserwanderwegen durch besondere Schutzgebiete: Außensände (Japsand-Süderoogsand), Rütergat/Schmaltief (wichtig für die Tour Hooge-Pallas), Föhr-Nordumfahrung, Neuwerk-Direttissima (erleichtert die Anfahrt für weniger Erfahrene, entlastet die Alternativrouten, erweitert die Zeitfenster zur Neuwerkanfahrt - besonders wichtig in der dunklen Jahreszeit), Mellum-Süd (Weser-Jade)
Aufnahme zweier Passi zur Anpassung an geomorphologische Veränderungen bei Wasserwanderwegen und Trittsteinen:
- *"Folgende Strecken können mit nicht-motorisierten Wasserfahrzeugen auch während der Schutzzeiten befahren oder zum Aufenthalt (Trittsteine) genutzt werden. Sie sind 250 m breit; sie erstrecken sich dabei auf 125 m auf jeder Seite der durch die Koordinaten entstehenden Linien. Sollten sich aufgrund morphologischer Änderungen diese Strecken nicht mehr für einen solche Befahrung eignen, so kann unter Beachtung des § 5 auf eine entsprechende, nächstgelegene Route ausgewichen werden."*

"Das Trockenfallen, Rasten und sonstiger Aufenthalt ist in folgenden Bereichen in einem Radius von 200 m erlaubt, sofern nicht etwas anderes bestimmt ist. Sollten sich aufgrund morphologischer Änderungen diese Bereiche nicht mehr für einen solchen Aufenthalt eignen, so kann unter Beachtung des § 5 auf einen entsprechenden, nächstgelegenen Bereich ausgewichen werden."

Noch in Verhandlung

- Wattseitige Anfahrt Juist (sehr wichtig für den Stützpunkt Jubi-Juist bei nicht einfachen Bedingungen)
- Memmert-Süd und/oder Billriff (Wichtig zur Umfahrung Juist und den Sprung nach Borkum)
- Minsener Oog Buhne A (verfällt zusehends, Ausweichtrittstein inselseitig nötig, wichtiger Pausenplatz auf der Tour von und in die Außenweser)
- Trittstein Schaarhörnriff

Wie geht es weiter

Im November findet eine weitere Anhörung statt, die bereits einmal verschoben wurde. Jeder Verband hat dort etwa 20 Minuten Redezeit. Es kann also nur um allgemeines oder sehr wichtige Schlüsselstellen gehen, nicht um Details. Gero als Vertreter der SaU und ich als Vertreter des DKV werden vermutlich dort anwesend sein. Wir berichten bei geeigneter Gelegenheit.

Es gibt ein paar Formulierungen in der Verordnung, deren Bedeutung in der Praxis nicht ganz klar einzuordnen und noch zu klären ist, z.B.:

Die Verbote sind nicht wirksam, wenn die...

§8

"8.3.1....die Einhaltung der Verbote zu einer nicht beabsichtigten und unzumutbaren Härte führen würde"

Und folgendes bedeutet möglicherweise die vorgesehene Option, nachträglich noch Ausnahmen mit aufnehmen zu können. Auch dies eine Forderung aus der DKV-Stellungnahme (der die SaU-Stellungnahme zugrundeliegt) und derer anderer Wassersport-Verbände sicher auch:

"Zur Sicherstellung der Einzelfallgerechtigkeit und/oder des öffentlichen Interesses erhält die GDWS eine Rechtsgrundlage, um weitere Ausnahmen von den Verboten zu genehmigen."

Was das alles für uns bedeutet versuchen wir in den anstehenden Gesprächen zu klären.

Uns ist es gelungen innerhalb kurzer Fristen konkrete Ergebnisse zu erzielen und diese erfolgreich im laufenden Verfahren und damit vorraussichtlich in die Verordnung einzubringen. Innerhalb der SaU kontrovers diskutierte Passagen haben unsere Arbeit nicht unbedingt erleichtert. Als Beispiel nenne ich hier das Haaksgat, auf dessen Durchfahrung wir schließlich aus naturschutzfachlichen Gründen verzichtet haben, zugegebenermaßen schweren Herzens.

Über den Stand der Gespräche hat Gero auf den vergangenen Mitgliederversammlungen berichtet und auf den Aktiventreffen war es ebenfalls regelmäßig auf der Tagesordnung.

Zur eventuell folgenden Nachbesserung des Verordnungsentwurfs und zur Implementierung der Novellierung in die Nationalparkverordnungen der Länder, die in den nächsten Jahren ansteht freuen wir uns über die relevanten Beiträge weiterer Revierkenner.

Da es in diesem Zusammenhang bisher keine Fristen gibt, können wir hierbei weit mehr ins Detail gehen und eine breitere Basis mit einbeziehen. Bitte meldet Euch mit relevanten und konkreten Erfordernissen (Begründung, Markierung in der Karte und Erklärung, warum es keine zumutbare Alternative gibt) bei mir.

Ahoi!