

Niederschrift

über die öffentliche Informationsveranstaltung des Nationalparkkuratoriums
Nordfriesland am 21.08.1997 zum Thema „Verkehr und Häfen“
im Kreishaus Husum, Marktstraße, Kreistagssitzungssaal

Beginn: 09.30 Uhr

Ende: 12.50 Uhr

Anwesend sind:

a) vom Nationalparkkuratorium:

1. Herr Landrat Dr. Bastian, Husum - Vorsitzender -
2. Herr Jacob C. Arfsten, Oldsum/Föhr
3. Herr Peter Douven, Westerland/Sylt - Vertreter -
4. Herr Uwe Elsner, Elisabeth-Sophien-Koog
5. Herr Jürgen Hinrichsen, Tönning - Vertreter -
6. Herr Dirk Jacobs, Tating
7. Herr Prof. Dr. Willfried Janßen, Flensburg
8. Herr Heinz-Erwin Jungjohann, St. Peter-Ording
9. Herr Wolfgang Klein, Tönning
10. Herr Gerd Kühnast, Breklum
11. Herr Rolf Nolte, Tönning
12. Herrn Sven Paulsen, Westerland/Sylt - Vertreter -
13. Frau Silke Petersen, Husum
14. Herr Volker Saupe, Husum
15. Herr Boy Sibbers, Bredstedt

b) vom Nationalparkamt:

1. Herr Dr. Bernd Scherer
2. Herr Dr. Thomas Borchardt
3. Herr Dr. Detlef Hansen
4. Herr Dr. Martin Stock

c) vom Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes
Schleswig-Holstein:

Herr Dr. Uwe Jenisch, Kiel

Handwritten notes:
1) PL, 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900, 1000
2) 457
3) 21/10
4) 31/10
5) 30/10
6) 30/10
7) 30/10
8) 30/10
9) 30/10
10) 30/10
11) 30/10
12) 30/10
13) 30/10
14) 30/10
15) 30/10

d) **vom Kreis Dithmarschen:**

Herr Dr. Jürgen Eilers

e) **Abgeordnete, Vertreter der Kommunen, Behörden, Verbände, Presse und Öffentlichkeit**

f) **von der Kreisverwaltung:**

1. Herr Rudolf-Eugen Kelch
2. Herr Heinz Hansen

Der Vorsitzende begrüßt die Mitglieder des Kuratoriums, die Selbstverwaltung, die Gäste, die Presse sowie die Öffentlichkeit.

Er erläutert, daß diese Veranstaltung eine gemeinsame Veranstaltung des Kuratoriums und des Kreistages ist und in der heutigen Sitzung ausschließlich eine Information über den Synthesebericht gegeben wird. Dabei soll die Richtigkeit und Vollständigkeit der Aussagen geprüft werden. Der Synthesebericht ist vor dem Hintergrund des zwischen der Landesregierung und den beiden Westküstenlandräten vereinbarten Grundlagenpapiers zu diskutieren.

Zur Vorbereitung dieser Informationsveranstaltung haben die Mitglieder des Kuratoriums und des Kreistages sowie die Interessen- und Behördenvertreter eine „Lesehilfe“ erhalten. Die Vertreter der Behörden und Verbände werden gebeten, bis Ende September 1997 zu dem Synthesebericht eine Stellungnahme abzugeben.

Beschränkung des Schiffsverkehrs in den Kernzonen und ziviler Luftverkehr

Herr Dr. Stock erläutert die Gründe für eine Zonierung wie bereits in der Sitzung vom 12.06.1997 (siehe Protokoll vom 02.07.1997). Er weist darauf hin, daß Daten über die Verteilung von mausernden Entenarten (Trauer-, Eider-, Brandente) sowie von Robben (Junggesellenbänke, Wurfplätze, sonstige Liegeplätze) und die der Verteilung von Booten miteinander verschnitten worden sind. Diese Analyse der Raumnutzungsmuster sowie weitere ökologische Untersuchungen an den betroffenen Tierarten haben ergeben, daß sich die Gebietswahl der betrachteten Tierarten in ihren sensibelsten Lebensphasen - Mauser, Wurfzeit, Jungenaufzucht - überwiegend und großräumig nicht mit den Verteilungen von Booten und Schiffen decken. Die Tiere suchen in den sensiblen Lebensphasen aktiv die am wenigsten von Menschen genutzten Lebensräume auf und gehen somit möglichen Störreizen aus dem Wege. Andere Faktoren wie z. B. die Nahrungsverfügbarkeit spielen eine untergeordnete Rolle. Um der Natur innerhalb der Kernzonen, insbesondere aber den sensiblen Mauservögeln und den Meeressäugern einen ausreichenden Schutz vor vermeidbaren Störungen zu gewährleisten, wird abgeleitet, daß innerhalb der Kernzonen nur die Fahrwasser befahren werden dürfen. Im Dithmarscher Bereich (Hauptverbreitungsgebiet der mausernden Brandenten) soll zusätzlich eine zeitlich befristete Sperrung der Gebiete in der Zeit vom 1. Juli bis zum 30. September einen jeden Jahres gelten. Konkret heißt dies, daß in den Kernzonen die Drei-Stunden-Lösung aufgehoben werden soll. Darüber hinaus ist vorgesehen, die gesetzlich festgeschriebene Höchstgeschwindigkeit für Wasserfahrzeuge auf 12 Knoten zu verringern und Jetski und andere motorgetriebene Wassersportgeräte im Wattenmeer insgesamt zu verbieten. Das Surfen soll auch weiterhin in ausgewiesenen Arealen möglich sein.

Hinsichtlich des zivilen Luftverkehrs trägt Herr Dr. Stock die Vorschläge des Syntheseberichtes vor. Sie sind:

- Ausweisung des Nationalparks in die ICAO-Karte als „Gebiet mit Flugbeschränkungen“,
- keine Ausweitung des privaten Flugverkehrs über dem Wattenmeer,
- Begrenzung der Kapazität bestehender Flugplätze und von Rundflügen bedenken,

- Monitoring des Flugverkehrs und
- Fortsetzen der gemeinsamen Schutzbemühungen zwischen Sportfliegern und Nationalparkamt.

Gemeinsam weisen Herr Dr. Scherer und Herr Dr. Stock darauf hin, daß selbstverständlich Regelungen im Bundeswasserstraßenrecht und Luftverkehrsrecht ausschließlich in der Zuständigkeit des Bundes liegen. Gleichwohl sei es zulässig, daß im Synthesebericht Planungsvorschläge auch für Kompetenzbereiche des Bundes gemacht werden. Die Bestandsgarantie für die Erreichbarkeit der Inseln und Halligen wird zugesagt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 12 Knoten sei im übrigen vom Kuratorium bereits einmal beschlossen worden, so daß dieser Punkt mit dem Kuratorium konsensfähig sein müßte. Dem hält der Landrat entgegen, daß die Kompromißformel des Bundes - die bestehende Befahrensverordnung - letztlich vom Kuratorium akzeptiert worden ist.

Dr. Scherer wünscht sich vorrangig vor rechtlichen Regelung auch zwischen Nationalparkamt und den Sportbootverbänden freiwillige Selbstbeschränkungen, wie sie in der Vergangenheit zwischen Dithmarscher Seglern und Nationalparkamt erarbeitet worden sind. Dies könne seiner Ansicht nach ein konstruktiver Weg sein, ganz ohne Bundesregelung zu einer befriedigenden Lösung zu kommen.

Diskussionsbeiträge:

a) Schifffahrt

- Die Aktivitäten von Sportbooten und Surfern wird im Synthesebericht zu hoch gerechnet. Damit kommt es automatisch zu einer Fehlinterpretation des Störfanges. Es liegen präzise Zählungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes vor, die ausgewertet sind nach Bootstyp, Standort, Wetter usw. Nach den Unterlagen des WSA können Störungen vernachlässigt werden. Das Zahlenwerk sollte die Surfer gesondert auswerfen. Ebenfalls ist innerhalb des Syntheseberichtes eine Harmonisierung der Quellen von Nehls, Kranz und bewertenden Passagen vom Nationalparkamt vorzunehmen.
- Es wird gefragt, ob das Zahlenwerk und die daraus abgeleiteten Konsequenzen überarbeitet werden.
- Die Auswertung von möglichen Störungen nur aus der Luft muß auch zu Fehlinterpretationen führen. Es hat keine Mitfahrt mit Sportbooten gegeben, so daß die Störthesen von falschen Annahmen ausgehen.
- Eine Probefahrt im Bereich Schatzkammer, Klotzenloch hat gezeigt, daß die Enten zwar dem Schiff Platz machen, daß ein Fluchtverhalten jedoch nicht erkennbar ist. Damit ist die im Synthesebericht gezogene Konsequenz der Einrichtung eines Referenzgebietes bzw. der zeitlich befristeten Totalsperrung falsch.

- Langjährige Beobachtungen von Linienschiffen und Sportbooten zeigen, daß Störungen insgesamt bis auf wenige Ausnahmen zu vernachlässigen sind. Das Hauptproblem der Störung läge in der Fäkalbelastung durch Vögel, Seehunde, Schafe und Tagesausflügler und in der Überpopulation von Möwen und Krähen.
- Es fehlt an einer Begründung des höheren Störpotentials von Sportbooten in einer Kernzone gegenüber Wattwanderern.
- In der Tabelle auf S. 223 sind die Überschriften (Föhr, Dagebüll, Amrum/Schlüttsiel, Halligen Hooge, Langeneß usw.) zu tauschen.
- Die heutige Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 15 Knoten ist akzeptabel. Es liegen keine Argumente dafür vor, die Geschwindigkeit auf 12 Knoten zu begrenzen. In mehr als 20 m tiefen Großprielen ist das Befahren mit 16 - 24 Knoten unbedenklich.
- Der tideunabhängige Fährverkehr zu den Halligen und Inseln muß weiterhin unangetastet bleiben.
- Mit den geplanten Regelungen würde das Wasserskilaufen innerhalb des Wattenmeeres unmöglich werden. Im Bereich des Wyker Oststrandes muß es jedoch möglich sein, ein Wasserskigebiet auszuweisen.
- In der Kernzone um Gröde und Habel muß gewährleistet sein, daß sowohl per Schiff wie zu Fuß der direkte Weg nach Gröde offen bleibt. Unverständlich bleibt innerhalb dieser Zone, daß es gestattet wird, daß 1.000 Menschen Gröde und Habel zu Fuß aufsuchen, ein Schiff an dieser Stelle jedoch nicht fahren darf.
- Welchen Sinn macht die Kernzone südlich Lüttmoor? Der Versorgungsweg nach Lüttmoor vom Süden her muß geöffnet bleiben.
- Wodurch zeichnet sich die Wattfläche nördlich Hindenburgdamm als Referenzgebiet aus, obwohl gerade dieses Gebiet für das Wattenmeer insgesamt nicht repräsentativ ist (Hinweis auf ein Schreiben des Herrn Dr. Lauckner von der Biologischen Anstalt Helgoland an Herrn Dr. Scherer). Strittige Punkte und Widersprüche sollten durch ein Team ausländischer Wissenschaftler überarbeitet werden.
- Alle die Schifffahrt betreffenden Regelungen sind bis 1999 unantastbar. Der Bund hat verlautbaren lassen, daß er nach 1999 keine Veränderung der bisherigen Regelungen vornehmen wird. Die Drei-Stunden-Regelung sei allerdings großzügig bemessen, die Zwei-Stunden-Regelung reiche aus. Die Zwei/Drei-Stunden-Regelung sei jedoch notwendig, um die Fahrrinnen für die Berufsschifffahrt freizuhalten.
- Alle die Schifffahrt beschränkenden Regelungen haben den Vorrang von „Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ zu akzeptieren.
- Die zeitlich befristeten Sperrungen in Dithmarschen sind weder von der Sportschifffahrt noch vom Nautischen Verein zu akzeptieren. Der Nationalpark kann nur unter Einbeziehung der hiesigen Bevölkerung weiter entwickelt werden (behutsamer Umgang mit den Rechten der Friesen).

- Die Beschlüsse von Esbjerg und Leeuwarden sind in Stade 1997 zu annullieren.
- Warum werden Behördenfahrzeuge gesondert aufgeführt, obwohl notwendige Arbeiten auch in der Kernzone ständig ausgeführt werden dürfen? Da Behörden keine unnötigen Arbeiten verrichten, kann auf eine Regelung verzichtet werden.
- Seitens der Insel Sylt gibt es keine Bedenken gegen ein Walschutzgebiet. Es muß aber gesichert sein, daß ohne aufwendiges Genehmigungs- und Prüfverfahren weiterhin Regatten und Großveranstaltungen stattfinden können. Hierbei ist es notwendig, daß schnellgehende Schiffe (> 12 Knoten) eingesetzt werden.
- Seitens der Schutzstation Wattenmeer wird festgestellt, daß es mit den Sportbootfahrern eigentlich keine Probleme gibt. Allerdings, wie überall, gibt es „schwarze Schafe“.
- Von seiten des Wasser- und Schiffsamtes, der Wasserschutzpolizei und des Wirtschaftsministeriums wird erklärt, daß die Sportschiffahrt heute bestehende Regelungen bis auf wenige „schwarze Schafe“ vorbildlich anerkennt, so daß es zu fast keinen Anzeigen gekommen ist. Dies wird auch durch die Streifenfahrten der Behörden selbst bestätigt. Das Problem Schiffahrt wird als überzeichnet angesehen. Im Rahmen der Güterabwägung ist für die Lebensfähigkeit der Region sowohl für die Berufs- wie für Sportschiffahrt Raum zu geben. Der Bedrohungsfaktor geht nicht von der Schiffahrt aus. Die bisherige Befahrensregelung hat sich bewährt. Eine neue Diskussion der Geschwindigkeitsbegrenzung sollte Obergrenzen nicht für alle Zeiten festlegen, sondern sich auch neuen Techniken des Schiffsbaues öffnen.

b) Luftverkehr

- Ultraleichtflugzeuge haben heute eine andere Qualität als früher und sollten daher den Normalfliegern gleichgestellt und nicht wie vorgeschlagen eingeschränkt werden. Die Ablehnung der Zulassung von Ultraleichtflugzeugen auf dem Flugplatz Wyk durch den Wirtschaftsminister, begründet durch den Synthesebericht, wird als unbegründet angesehen.
- Die organisierten Flieger binden sich in Absprache mit dem Nationalpark an eine entsprechende Selbstverpflichtung. Durch Schulung gemeinsam mit dem Nationalparkamt werden die Piloten immer wieder angehalten, diese Selbstverpflichtung anzunehmen. Probleme können allenfalls durch externe und nicht organisierte Piloten entstehen.
- Regelungen, den privaten Flugverkehr nicht weiter auszuweiten bzw. Kapazitätsbegrenzungen für Flugplätze vorzusehen, sind unpraktikabel.

- Trotz der Festlegung von Mindestflughöhen muß gesichert werden, daß die Flugplätze weiterhin sicher angefliegen werden können. Hier kommt es darauf an, daß die Piloten beim Start so schnell wie möglich die 2.000 Fuß erreichen und bei der Landung so schnell wie möglich runtergehen, um den Störeinfluß so gering wie möglich zu halten. Eine Flugbeschränkung sollte unterbleiben, sie ist unpraktikabel und nicht überprüfbar.
- Der Wirtschaftsminister erklärt, daß der Bund Flugbeschränkungen ablehnt, daß für die Beschränkung des privaten Flugverkehrs und der Flugplatzkapazität kein Handlungsbedarf gesehen wird und beides nur im Klageverfahren durchgesetzt werden kann. Für ein Monitoring wird weder ein Erfordernis noch die Möglichkeit der Durchführung gesehen.

Zusammenfassende Antworten:

a) Zum Schiffsverkehr

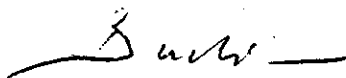
- Die vom Wasser- und Schiffsamt vorgelegten Zählungen sind dem Nationalparkamt inzwischen bekannt und ausgewertet worden. Sie können allerdings, wie auch Herr Nolte klarstellt, keine Basis sein, um Gesamtzahlen daraus abzuleiten. Soweit darüber hinausgehende Zahlen beigebracht werden, werden sie ebenfalls berücksichtigt. Dabei wird auch der besonderen Fahrpraxis im Tidegewässer Rechnung getragen. Der Landrat unterstützt den Vorschlag von Herrn Dr. Scherer, daß sich Nationalparkamt und Sportbootfahrer zusammenschließen und die Bootszahlen, die Bootsbewegungen, das Verteilungsmuster der Boote und die Störwirkungen gemeinsam erfassen und bewerten. Das Nationalparkamt bietet an, den Text aufgrund von neuen und vereinbarten Zahlen neu zu fassen. Sinnvoll erscheint gleichermaßen wie mit den Muschelfischern eine gemeinsame Vereinbarung zwischen Nationalparkamt und Seglern im Vorfeld zu treffen.
- Die Störwirkungen von Booten im Bereich mausernder Brandenten werden offensichtlich außerordentlich unterschiedlich beurteilt. Feststeht, daß sich im Dithmarscher Wattenmeer 80 % der Population einer Art, nämlich während der Mauser - der empfindlichsten Zeit ihres Lebens -, aufhalten. Bei der gemeinsamen Tour habe jedermann erkennen können, daß schmale Priele völlig freigeräumt worden seien. Die Tiere hätten sich langsam, aber so schnell wie möglich, da flugunfähig, vom Schiff fortbewegt. Auch wenn kein Protokoll verfaßt worden sei, sei doch die Störung deutlich gewesen. Sowohl anhand der innerhalb der Ökosystemforschung erhobenen Daten als auch anhand von Beispielen über den Einfluß von verschiedenen menschlichen Aktivitäten auf die Raumwahl von Vögeln aus der internationalen wissenschaftlichen Literatur wurde aufgezeigt, daß Störungen entscheidend für das Verteilungsmuster der Tiere in der Fläche sind. Es wurde deutlich hervorgehoben, daß das beobachtete Verteilungsmuster der Tiere eine Folge von bestehenden/vorausgegangen Störungen ist.
- Das Betreten der Kernzone soll im Bereich ausgewiesener Wege und in einem örtlich festzulegenden mehr oder weniger breiten Streifen (ca. 1.000 m/bis zum nächsten größeren Priel) zulässig sein.

- Die Versorgung von Inseln und Halligen bleibt unangetastet. Das gilt auch für das Anfahren von Gröde und Lüttmoor. Hier sind Einzelregelungen zwischen dem Nationalparkamt und der betroffenen Gemeinde zu schaffen.
- Die Gesamtheit der Watt- und Prielstrukturen sowie der dort vorkommenden Pflanzen- und Tierarten südlich Lüttmoor haben zur Ausweisung der Kernzone an dieser Stelle geführt.
- Ob die Einrichtung eines Wasserskigebietes an der Wyker Küste möglich ist, kann z. Z. nicht beantwortet werden.
- Grundsätzlich werden keine Bedenken gegen Regatten vor der Westerlander Küste gesehen.
- Zur Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung von max. 15 auf 12 Knoten gibt es keine Untersuchungen.
- Die Biologische Anstalt Helgoland hat am Synthesebericht mitgewirkt. Sie hat das Wattengebiet nördlich Hindenburgdamm am intensivsten mit untersucht und keine entsprechenden Bedenken im Sinne des Schreibens von Dr. Lauckner geäußert. Daher soll die Biologische Anstalt in eine Beantwortung des Schreibens von Herrn Dr. Lauckner an Herrn Dr. Scherer eingeschaltet werden (redaktionelle Anmerkung: Das Schreiben von Herrn Dr. Lauckner an Herrn Dr. Scherer wird den Kuratoriumsmitgliedern mit dem noch zu erarbeiteten Antwortschreiben zur Kenntnis gegeben).
- Eine Regelung für die Behördenschiffahrt ist notwendig, um deutlich zu machen, daß Behörden eine besondere Vorbildfunktion allen übrigen Nutzern gegenüber haben.

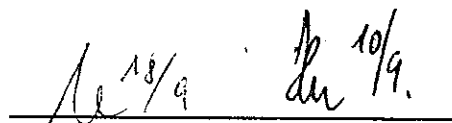
b) Zum Luftverkehr

- Mit dem Luftverkehr gibt es keine grundsätzlichen Probleme. Der Kontakt mit dem Luftsportverband Schleswig-Holstein ist gut und wird weiter fortgesetzt. Bleibendes Problem ist die Nachbesserung der ICAO-Karte (Kennzeichnung des Nationalparks und Herausnahme der Symbole für einzelne störepfindliche Gebiete).

Mit einem Dank an die Mitglieder und Gäste schließt der Vorsitzende um 12.50 Uhr die Sitzung des Nationalparkkuratoriums Nordfriesland.



Dr. Bastian
Landrat und Vorsitzender



Kelch/Hansen
Protokollführer