

Deutscher Segler-Verband e. V. | Gründungsstraße 18 | 22309 Hamburg

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Herrn Muhammed Elemenler, Ref-WS 25  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn  
Per E-Mail: [Nordsee-Befahrensverordnung@bmvi.bund.de](mailto:Nordsee-Befahrensverordnung@bmvi.bund.de)

Unser Zeichen  
2/MS

Telefon  
+49 (0)40 632 009 - 31

E-Mail  
recht@dsv.org

Datum  
03.09.2021

**Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in  
Nationalparks im Bereich der Nordsee – Verbändeanhörung**  
**Aktenzeichen: WS 25/6262.9/2-6-5**  
**Ihr Schreiben vom 16.08.2021**  
**Stellungnahme**

Deutscher Segler-Verband e. V.

Geschäftsstelle  
Gründungsstraße 18  
22309 Hamburg  
Telefon 040 632009-0  
Telefax 040 632009-28

Außenstelle  
Soling 16  
24159 Kiel-Schilksee

[www.dsv.org](http://www.dsv.org)

Mona Küppers, *Präsidentin*  
Torsten Haverland, *Vizepräsident*  
Karin Adloff, *Vizepräsidentin*  
Clemens Fackeldey, *Vizepräsident*  
Thorsten Döbbeler, *Vizepräsident*  
Andreas Löwe, *Vizepräsident*  
Claus Otto Hansen, *Vizepräsident*  
Timo Haß, *Vizepräsident*  
Dr. Gernar Brockmeyer,  
*Generalsekretär*

gegründet 1888

Spitzenverband im  
Deutschen Olympischen Sportbund

Nationaler Verband im Weltverband  
World Sailing

Sehr geehrter Herr Elemenler,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Deutsche Segler-Verband e.V. (DSV) dankt für die Übersendung des o.g.  
Referentenentwurfes und nimmt zu diesem fristgemäß wie folgt Stellung:

**A. Grundsätzliches**

Der DSV anerkennt, dass das Wattenmeer international und national als  
naturschutzfachlich und -rechtlich bedeutendes Gebiet ausgewiesen ist und  
eine besonders schützenswerte Naturlandschaft darstellt.

Das Wattenmeer ist aber gleichzeitig Bundeswasserstraße und als solche  
dem Verkehr (= der Schifffahrt; Sportschifffahrt ist als Kleinschifffahrt Teil  
der Schifffahrt) gewidmet.

Insofern bedarf es, wie in der Begründung des Verordnungsentwurfes auf  
Seite 223 richtigerweise unter Bezugnahme auf Friesecke,  
Bundeswasserstraßengesetz, 7. Auflage, § 5, Rn. 11 f. dargestellt, einer  
Abwägung zwischen den gleichrangig nebeneinanderstehenden  
Schutzzwecken nach den Nationalparkgesetzen einerseits und der  
Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf einer  
Bundeswasserstraße andererseits. Bei dieser Abwägung ist auch zu  
berücksichtigen, dass das Wattenmeer aufgrund der Tiden und der  
morphologischen Dynamik ein navigatorisch höchst anspruchsvolles Revier  
ist und insbesondere Sportschifffahrt ganz überwiegend nur von

einheimischen, erfahrenen und ortskundigen Wassersportlern befahren wird. Daher besteht anders als beispielsweise in der touristisch genutzten Ostsee im Wattenmeer ein deutlich geringerer Nutzungsdruck der Schifffahrt auf die Naturgüter.

Ob diese erforderliche Abwägung durchgängig sachgerecht und ausgewogen ist, möchten wir alleine mit Blick auf die Übersichtskarten der Anlage 1 in Frage stellen, in der riesige Allgemeine Schutzgebiete in Bereichen ausgewiesen sind, die auch bei Niedrigwasser jederzeit schiffstiefes Wasser aufweisen.

Zu der Frage, ob zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs etwaige weitere notwendige Gebiete bzw. Routen in Anlage 2 hinzugefügt werden müssen, werden die regionalen Verbände und betroffenen Vereine der im Forum Wassersport des DOSB zusammengeschlossenen Spitzenverbände sicherlich eigene fachliche Stellungnahmen einreichen, welchen sich der DSV grundsätzlich anschließt und diese unterstützt.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

#### Zu § 1 - Zweck

Wir regen an, die in §1 genannten Zwecke der Verordnung um den weiteren Schutzzweck „Sicherung der Erholungsfunktion“ zu ergänzen. Der Erholungswert von Natur und Landschaft ist gemäß § 1 Abs. 1 Ziff. 3 BNatSchG ein Ziel des Naturschutzes. Gem. § 7 Abs. 1 Ziff. 3 BNatSchG ist die „natur- und landschaftsverträgliche sportliche Betätigung“ Teil der Erholung.

#### Zu § 3 Abs. (2) Satz 1

Als „wassersportliche und Freizeitliche Nutzung“ kommen auch z.B. das Schwimmen und Joggen in Betracht. Ausweislich ihrer Rechtsgrundlage soll diese Verordnung das „Befahren mit Wasserfahrzeugen“ (vgl. § 5 WaStrG) regeln. Wir bitten daher dringend darum, an dieser Stelle, aber auch in dem VO-Entwurf insgesamt, die korrekten schifffahrtsrechtlichen Begrifflichkeiten zu verwenden.

Hier müsste es richtigerweise heißen:

„Für das Befahren der Bereiche der Bundeswasserstraße nach Anlage 2 sind vorbehaltlich schiffahrtspolizeilicher Anordnungen im Einzelfall die Bestimmungen der Anlage 2 zu beachten.“

#### Zu § 3 Abs. (3) Satz 2

Hier fehlt unseres Erachtens eine Bezugnahme auch auf § 4 Nummer 4.

#### Zu § 4 Nr. 1

Warum werden hier neue Begriffsbestimmungen verwendet? Es geht um eine Seeschiffahrtsstraße, auf der (auch) die SeeSchStrO gilt. Nach deren § 2 Abs. (1) gelten die Begriffsbestimmungen der KVR. In deren Regel 3a wird der Begriff „Fahrzeug“ definiert, in Regel 3b der Begriff „Maschinenfahrzeug“. Wir bitten dringend darum, sowohl an dieser Stelle als auch durchgängig im VO-Entwurf diese schifffahrtsrechtlich gebräuchlichen Begriffe zu verwenden.

#### Zu § 4 Nr. 2

Die Fahrwasser sind für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die Sicherheit von Menschen von erheblicher Bedeutung, da sie mit Ausnahme von Seenot die einzige zulässige Möglichkeit sind, die riesigen Besonderen Schutzgebiete zu durchfahren. Die Definition beschränkt den Begriff Fahrwasser auf die gekennzeichneten Fahrwasser. Sollte eine Kennzeichnung eines Fahrwassers einmal aus z.B. Wirtschaftlichkeits- oder sonstigen Gründen eingestellt werden, obwohl das Fahrwasser als solches noch nutzbar ist, muss aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die weitere Nutzung dieses Fahrwassers möglich bleiben. Daher bitten wir dringend, die Fahrwasser-Definition entsprechend zu erweitern. In Betracht kommen hier z.B. Formulierungen wie „für die durchgehende Schifffahrt bestimmt“ und „benannte“ Fahrwasser, wie dies § 2 Abs. (1) Nr. 1 SeeSchStrO auch für Binnenwasserstraßen beinhaltet.

#### Zu § 4 Nr. 3

Die Seeschiffahrtsstraße Wattenmeer ist aufgrund der Tiden und der morphologischen Besonderheiten und Veränderungen ein navigatorisch sehr anspruchsvolles Revier. Aus diesem Grunde kommen den Seekarten für das Wattenmeer besondere Bedeutung für die sichere Navigation zu. Sie dürfen aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs deshalb nicht mit befahrensirrelevanten Informationen überfrachtet werden.

Dies ist aber gerade der Fall durch die Aufnahme aller Schutzzonen nach den Nationalparkgesetzen als Allgemeine Schutzzonen in die Seekarten, auch wenn diese tatsächlich keine Relevanz für das Befahren haben, da sie auch bei Niedrigwasser nicht trockenfallen. Dies gilt insbesondere für die seewärts der Inseln gelegenen Ruhezone nach NWattNPG in der Küstenverkehrszone in Niedersachsen sowie die entenschnabelähnlichen Auswüchse der Schutzzone 1 bis zur 3-Seemeilengrenze nach NPG schleswig-holsteinisches Wattenmeer.

Es ist nicht Aufgabe von Seekarten oder einer Befahrensregelung des Bundes, Schutzzonen nach landesgesetzlichen Regelungen darzustellen.

Aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bitten wir daher dringend darum, in den VO-Entwurf und die Seekarten nur solche Gebiete als Allgemeine Schutzgebiete aufzunehmen, die auch tatsächlich dem Regelungszweck unterfallen.

#### Zu § 4 Nr. 8

Dem DSV sind weder international noch national Verkehrsvorschriften bekannt, bei denen nach dem Zweck der Nutzung eines Fahrzeuges unterschieden wird. Das liegt sicherlich daran, dass diese Unterscheidung unpraktikabel ist, da andere Verkehrsteilnehmer aber auch Vollzugsbehörden nicht erkennen können, zu welchem Zweck ein Fahrzeug gerade fährt. Daher regen wir an, den „gewerblichen Verkehr“ durch „Maschinenfahrzeuge“ zu ersetzen, vgl. Regel 3b KVR (siehe auch Anmerkung zu § 4 Nr. 1).

#### Zu § 6 Abs. (2) Nr. 1

Der DSV hält das Verbot des Kitesurfens mit Ausnahmeverbehalt für nicht erforderlich und nicht verhältnismäßig.

Ein gegenüber den anderen, weiterhin zulässigen Befahrensarten unter Segeln, mit Muskelkraft und unter Maschine gesteigertes Störpotential, welches zu einer für einen

Regelungsbedarf erforderlichen erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter (hier insbesondere der Vögel) führt, ist naturschutzfachlich nicht erwiesen. Das in der Begründung in Bezug genommene Krüger-Gutachten zitiert einseitig und ohne Relation zu den anderen untersuchten Störfaktoren aus den vorliegenden Gutachten und überträgt aus diesen teilweise falsche Daten zum Nachteil des Kitesurfens. Demgegenüber kommt die in der Begründung ebenfalls zitierte COWI-Studie zu dem Ergebnis, dass Kitesurfen gegenüber anderen, weiterhin zulässigen anthropogenen Nutzungsarten kein gesteigertes Störpotential darstellt, welches zu einer erheblichen Störung der Schutzgüter führt. Im Gegenteil erfordert das Kitesurfen Windstärken und -richtungen, bei denen sich Vögel gerade nicht in den Gebieten aufhalten, in denen gekitet werden kann. Darüber hinaus ist nur ein sehr geringer Teil des Wattenmeeres aufgrund der erforderlichen Landnähe überhaupt zum Kitesurfen faktisch geeignet, sodass für über 90% des Geltungsbereiches das Generelle Verbot gar nicht erforderlich ist.

Der DSV regt daher an, § 6 Abs. (2) Nr. 1 zu streichen und über freiwillige Vereinbarungen das Kitesurfen auf die im VO-Entwurf genannten Ausnahmegebiete zu beschränken. Entgegen der Begründung des Entwurfes (S. 227 unten) haben freiwillige Vereinbarungen aufgrund deren Akzeptanz bei den Betroffenen oftmals einen größeren Effekt als ordnungsrechtliche Verbote, wie das Beispiel der Freiwilligen Vereinbarung „Wassersport im Nationalpark“ zwischen Wassersportlern und dem NPA Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer aus dem Jahr 1999 zeigt.

#### Zu § 6 Abs. (3) Nr. 1

Hinsichtlich der Gebiete, welche nur wegen des Vorhandenseins von Seegraswiesen als Besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden sollen (laut Verordnungsbegründung: Solthörner Watt; Bensorsiel, vorgelagerte Flächen östlich Hafenzufahrt; Habel) stellen wir in Frage, ob für diese Gebiete ein komplettes Befahrensverbot innerhalb der jeweiligen Schutzzeiträume und außerhalb der Fahrwasser erforderlich und verhältnismäßig ist oder ob hier nicht auch eine Ausweisung als Allgemeines Schutzgebiet mit einem Trockenfallverbot ausreichend ist, um den Schutzzweck zu erreichen.

Nach unserem Verständnis liegen Seegraswiesen überwiegend unter Wasser. Insofern ist für uns nicht ersichtlich, warum ein Gebiet, welches überwiegend mit schiffstiefem Wasser bedeckt ist, als Besonderes Schutzgebiet mit einem generellen Befahrensverbot belegt werden muss und nicht ein Allgemeines Schutzgebiet mit Trockenfallverbot zur Erreichung des Schutzzweckes ausreichend ist. Wir bitten, dies für die o.g. Gebiete noch einmal zu überprüfen.

#### Zu § 6 Abs. (5)

Wir bitten dringend darum, das Wort „dringend“ aus der Regelung zu streichen. Trockenfallen ist Teil der Schifffahrt, Sicherungsrundgänge sind als Teil der guten Seemannschaft regelmäßig geboten und nicht nur in dringenden Fällen.

#### Zu § 7 Abs. (1)

Wir bitten, die Bezeichnung „Wasserfahrzeug, das durch Maschinenkraft angetrieben wird“ durch „Maschinenfahrzeuge“ zu ersetzen, vgl. Regel 3b KVR (siehe auch Anmerkung zu § 4 Nr. 1).

#### Zu § 7 Abs. (2)

Die Formulierung „Abweichend von Absatz 1 gelten folgende Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist unklar, da nicht eindeutig ist, ob sich die Abweichung von Absatz 1 nur auf die Geschwindigkeit bezieht oder auch auf die Fahrzeuge. Daher bitten wir zur Klarstellung wie folgt zu ergänzen:

„Abweichend von Absatz 1 gelten für Maschinenfahrzeuge folgende Geschwindigkeitsbegrenzungen“.

#### Zu § 7 Abs. (5)

Die Formulierung „Zum Transport und zur Beförderung von Gütern und Personen darf ein gewerblich eingesetztes Schiff oder Boot“ ist unklar und beeinträchtigt die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Sie entspricht darüber hinaus nicht den üblichen schifffahrtsrechtlichen Terminologien. Woran sollen insbesondere andere Verkehrsteilnehmer erkennen, dass ein Fahrzeug gerade gewerblich Güter transportiert oder Personen befördert und sich damit mit bis zu 24 Knoten durch das Wasser bewegen darf?

Wir bitten dringend, diesen Passus wie folgt umzuformulieren:

„Ein Maschinenfahrzeug darf in Schnellfahrkorridoren, die (...)“.

#### Zu § 7 Abs. (6)

Diese Regelung ist zu streichen. Sofern unserer Forderung, Kitesurfen hinsichtlich des Befahrens mit den anderen Sportfahrzeugen gleichzustellen, entsprochen wird, gibt es den Abschnitt A der Anlage 2 nicht. Wenn es bei dem Verbot des Kitesurfens mit Ausnahmevorbehalt bleiben sollte, wäre § 7 (6) ebenfalls überflüssig, da Kitesurfer keine Maschinenfahrzeuge sind.

Wenn die Vorschrift dennoch bestehen bleiben sollte, müsste sie mindestens wie folgt umformuliert werden:

„In den in Anlage 2 Abschnitt A bezeichneten Gebieten gelten für das Kitesurfen keine Geschwindigkeitsbegrenzungen.“

Die Verordnung regelt ausweislich ihrer Rechtsgrundlage keine Nutzungen, sondern das Befahren.

#### Zu § 8 Abs. (1)

Hier ist ein offensichtlicher Schreibfehler zu berichtigen.

Unseres Erachtens soll hier von den Verboten nach § 6 Absatz **3** Nummern 1 und 2 befreit werden.

Für den Fall, dass auch von den Verboten nach Absatz 2 des § 6 befreit werden soll, wäre jedenfalls für § 8 Abs. (1) Nrn. 3 und 6 eine Befreiung von den Verboten nach § 6 Abs. 3 zu ergänzen.

#### Zu § 8 Abs. (2)

Hier muss eine Nr. 4 hinzugefügt werden.

Gemäß § 6 Abs. (2) Satz 3 wird richtigerweise im Rahmen der wassersportlichen Ausbildung und für Sicherungsfahrzeuge bei Regatten vom Verbot nach § 6 Abs. (2) Nr. 2 befreit.

Diese Rettungszwecke laufen ins Leere, wenn diese Fahrzeuge nicht auch von den Geschwindigkeitsbeschränkungen befreit werden.

Wir bitten daher dringend, in § 8 Abs. (2) folgende Nr. 4 einzufügen:

„Fahrzeuge, die in der wassersportlichen Ausbildung oder bei Regatten als Begleitfahrzeug zu Rettungszwecken verwendet werden.“

### Zu § 9

Jedenfalls die Absätze (1) und (2) sind völlig inakzeptabel und unseres Erachtens nach auch rechtswidrig!

Die alleinige Zuständigkeit für den Erlass dieser Verordnung liegt gemäß § 5 Satz 3 WaStrG beim BMVI. Änderungen von Gebietsbestimmungen nach der Verordnung stellen regelmäßig Änderungen der Verordnung dar. Das Verfahren bei Ordnungsänderungen ist ausführlich geregelt, so dass es hierzu keiner Regelung in dieser Verordnung bedarf.

Das einseitige Antragsrecht zugunsten der Länder in Abs. (1) zeugt für eine völlig einseitige Abwägung des Ordnungsgebers zwischen den Naturschutzbelangen auf der einen Seite und den Belangen der Schifffahrt (insbesondere Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs). Alle genannten Gebietsänderungen haben zwingend gleichzeitig Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Daher müssten bei einer ordnungsgemäßen Abwägung im Sinne der Ausführungen auf Seite 223 der Begründung des VO-Entwurfes (mit richtigem Bezug auf Friesecke, Bundeswasserstraßengesetz, 7. Auflage, § 5, Rn. 11 f.) auch die Schifffahrtsbehörden sowie die Wassersportspitzenverbände antragsberechtigt sein.

Die Beschränkung des Beteiligungserfordernisses auf nur bestimmte Gebietsänderungen sowie dessen Ausgestaltung („Interessenvertretungen der betroffenen Sport- oder Nutzungsart oder hilfsweise die Nutzer vor Ort“) sind völlig ungenügend, verstoßen gegen § 47 GGO und wälzen die Pflichten des zuständigen Ordnungsgebers auf die Länder ab.

Aus vorgenannten Gründen ist auch Abs. (2) ersatzlos zu streichen. Es ist völlig unverständlich, dass das BMVI als gesetzlich zuständige Behörde seine gesetzlichen Rechtssetzungspflichten (und -rechte) an die Länder überträgt und deren Anträge nur noch „vollzieht“.

Schließlich kann unseres Erachtens auch Abs. (3) entfallen. Es ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, dass hier ein gewisser Bestandsschutz, insbesondere für die Ausnahmegebiete für das Kitesurfen normiert werden sollen, aber wenn unserer Forderung nach Streichung von § 6 Abs. (2) Nr. 1 gefolgt wird, ist diese Regelung in Bezug auf die Ausnahmegebiete obsolet und in Bezug auf die Schutzgebiete zu starr und zu restriktiv, da auch die Gebiete nach Anlage 2 Abschnitte B-E aktualisiert werden müssten.

Sofern unserer Forderung nach Streichung von § 6 Abs. (2) Nr. 1 nicht gefolgt werden sollte und an einer Regelung im Sinne von Abs. (3) festgehalten werden sollte, regen wir an, § 9 wie folgt zu fassen:

#### „§ 9 – Evaluierung

Aufgrund der morphologischen Dynamik des Wattenmeeres wird mindestens alle 10 Jahre überprüft, ob die Regelungen noch den Schutzzwecken der Nationalparkgesetze und den Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gerecht werden, und werden bei Bedarf aktualisiert.“

#### Zu Anlage 1

Die Übersichtskarten sind entsprechend unseren vorstehenden Anmerkungen zu § 4 Nr. 3, § 6 Abs. (2) Nr. 1 und § 6 Abs. (3) Nr. 1 sowie etwaigen Stellungnahmen zu aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zusätzlich erforderlichen Gebieten nach Anlage 2 zu überarbeiten.

#### Zu Anlage 2

Die Überschrift „Bereiche und Routen für Sport- und Freizeitzwecke sowie die gewerbliche Nutzung“ ist nicht vom Zweck und der Rechtsgrundlage dieser Verordnung gedeckt und entspricht nicht den üblichen schifffahrtsrechtlichen Terminologien (siehe auch § 2 Abs. (1) Nr. 18b). Wir bitten daher dringend, diese wie folgt umzuformulieren:  
„Bereiche und Routen für Sportfahrzeuge und Maschinenfahrzeuge“

#### Zu Anlage 2 Abschnitt D

Die Formulierung „zur touristischen Zwecken mit motorisierten und nicht-motorisierten Wasserfahrzeugen“ in Satz 1 der Einleitung ist nicht von der Rechtsgrundlage gedeckt, entspricht nicht den gebräuchlichen schifffahrtsrechtlichen Begrifflichkeiten und ist so vermutlich auch nicht gemeint.

Wie schon an anderen Stellen moniert, ist es unpraktikabel, Verkehrsregelungen nach dem Zweck des Befahrens zu differenzieren, da dieser für andere Verkehrsteilnehmer und Vollzugsbehörden in der Regel nicht erkennbar ist. Auch für den Schutzzweck ist es unerheblich, ob ein Befahren aus touristischen, gewerblichen, sportlichen oder sonstigen Zwecken erfolgt. Im Übrigen erfolgt das Befahren dieser Traditionellen Routen in der Regel durch ortskundige Einheimische und dient in erster Linie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

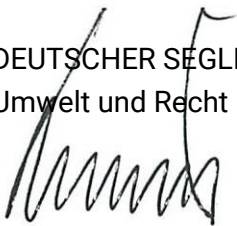
Wir bitten daher dringend darum, den Passus zu streichen und Satz 1 der Einleitung wie folgt zu formulieren:

„Folgende Strecken können auch während der Schutzzeiten befahren werden.“

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Umwelt und Recht



Andreas Löwe

Vizepräsident