



N i e d e r s c h r i f t

Petitionsausschuss

20. Wahlperiode - 5. Sitzung

am Dienstag, den 01.11.2022 um 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Abg. Hauke Götsch (CDU)

Vorsitzender

Abg. Dagmar Hildebrand (CDU)

Abg. Thomas Jepsen (CDU)

Abg. Manfred Uekermann (CDU)

Abg. Heiner Rickers (CDU)

Abg. Sönke Siebke (CDU)

Abg. Jan Kürschner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

i.V. von Eka von Kalben

Abg. Dirk Kock-Rohwer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Abg. Annabell Krämer (FDP)

Abg. Sybilla Nitsch (SSW)

Weitere Abgeordnete

Abg. Ulrike Täck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Fehlende Abgeordnete

Abg. Anna Langsch (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Abg. Niclas Dürbrook (SPD)

Abg. Marc Timmer (SPD)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Einzigiger Punkt der Tagesordnung:

Anhörung zur Petition L2126-19/2394

Naturschutz u.a.; Versandung der Hafeneinfahrt Lippe

Der Vorsitzende, Abgeordneter Göttsch, eröffnet die Sitzung um 10:03 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Anhörung zur Petition L2126-19/2394

Naturschutz u.a.; Versandung der Hafeneinfahrt Lippe

Herr Dr. Schmitz, Petent, trägt anhand eines PowerPoint-Vortrags ausführlich sein Begehren vor, die Ausfahrt aus dem Hafen Lippe für den dort stationierten Seenotkreuzer Woltera zu gewähren. In diesem Zusammenhang schildert er ausführlich die Hafensituation und geht dabei insbesondere auf die Ansandungen ein. Diesbezüglich gebe es auch eine Analyse des Landesbetriebs für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz des Landes Schleswig-Holstein, die er für sehr gut halte.

Er schildert die notwendigen Bedingungen für einen Seenotkreuzer, die eine Ausbaggerung bis zu einer Tiefe von 2,30 Meter erforderlich machen, und geht auf die Verteilung der Bootstypen im Hafen Lippe ein.

Außerdem geht er kurz die Besitzverhältnisse im Hafen sowie die Verpflichtungen des Besitzers, Graf von Waldersee, ein. Hierzu legt er dar, dass der im Eigentum des Besitzers befindliche Teil des Hafens ausgebaggert werde. Außerdem werde der in den Hafen hineintreibende Seetang entfernt.

Er verdeutlicht anhand eines Videos die Widerstände, die die Woltera bei der Fahrt durch die Sandbank zu überwinden hat, und macht deutlich, es bestehe die Gefahr der Beschädigung der Schiffsschraube.

Er weist auch darauf hin, dass der Seehafen Lippe in den Seekarten als Nothafen ausgewiesen sei. Dafür sei es notwendig, dass der Hafen anfahrbar sei.

In 2022 sei eine Ausbaggerung durch die Deutsch-Dänische Wasserbaugesellschaft (DDW) erfolgt; der Sand sei nach Stein und Schönberg verbracht worden. Das habe zur Folge gehabt, dass sowohl die Woltera habe auslaufen als auch andere Schiffe den Hafen anlaufen hätten können. Die Kosten für eine solche Ausbaggerung lägen bei etwa 60.000 Euro; dieser Betrag

reduziere sich möglicherweise, wenn der Sand verkauft werden könne. Durch die Ausbaggerung und die Verbringung des Sandes an andere Stelle ergebe sich eine Win-win-Situation für verschiedene Gemeinden.

Vor dem Hintergrund, dass es hier um die Rettung von Menschenleben gehe, appelliert er, dafür zu sorgen, die Ausbaggerungsmaßnahmen zu verstetigen.

Herr von Riegen, Leiter der Kommunalabteilung im Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, bestätigt die von Herrn Dr. Schmitz geschilderte Sachlage. Er legt dar, das Innenministerium sei erstmalig 2018 mit der Versandungsproblematik befasst gewesen. Damals sei versucht worden, die Zuständigkeiten zu klären. Das sei nicht ganz einfach.

Es handele sich um einen privaten Hafen. Allerdings sei dort ein Schiff der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) stationiert, sodass man sich im Bereich der Seenotrettung bewege, die eine Bundesaufgabe sei. Man habe es aber auch mit einem nicht kommunalisierten Gewässer zu tun. Für derartige Gebiete habe der Landtag gesetzlich die Zuständigkeit des Landes für die Wasserrettung festgelegt.

Vor diesem Hintergrund und der bevorstehenden Saison habe das Innenministerium in 2018 in Zusammenarbeit mit dem Umweltressort einmalig gebaggert.

Es sei versucht worden, Lösungsmöglichkeiten zu erörtern und zu finden und das Gespräch mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee zu suchen, und zwar mit einem Minister schreiben an die Behörde, sodass deutlich werde, wie groß das Interesse der Landesregierung in dieser Frage sei. Auf dieses Schreiben habe die Landesregierung keine Antwort erhalten. Auf seine telefonische Kontaktaufnahme habe man ihm zu verstehen gegeben, dass das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee kein Interesse an einem Gespräch habe, weil man keine Zuständigkeit sehe und der Hafen für die Seenotrettung keine Bedeutung habe.

Parallel seien Gespräche mit der DGzRS gesucht worden. Konsens sei, dass der Standort Lippe für die DGzRS einsatztaktisch nach wie vor sehr wichtig sei. Das hänge damit zusammen, dass die Anfahrtswege aus Laboe und Heiligenhafen zu lang seien.

2021/2022 seien in der Hohwachter Bucht jeweils 15 Einsätze gefahren worden, von denen etwa die Hälfte der Wasserrettung zuzuordnen sei, der Rest der Seenotrettung.

Im Folgenden führt er einige mit dem DGzRS und dem Umweltressort erörterte mögliche Maßnahmen auf, die allerdings aus den verschiedensten Gründen nicht weiterverfolgt werden sollten: landgestütztes Rettungsboot, landgestützte Rettungsboote für eine andere in der Nähe befindliche Rettungseinheit (Anschaffung durch das Land), Aufgabe der Station im Hafen Lippe, Bau einer Seebrücke und eines Schutzhafens für die Woltera, Einsatz eines Spülschiffes.

Die gegenwärtig beste Lösungsmöglichkeit sei die regelmäßige Unterhaltungsbaggerung, möglicherweise sogar jährlich, unter Federführung des Landes.

Die gute Partnerschaft mit der DGzRS bei der Wasserrettung solle fortgeführt werden; das würde dadurch ermöglicht. Der Nachteil dieser Lösung seien die entstehenden Kosten. Er schätze sie dafür in Höhe von 100.000 bis 120.000 Euro pro Jahr. Derzeit werde versucht, diesen Betrag für den Haushalt anzumelden. Er wäre dankbar, wenn der Landtag als Haushaltsgesetzgeber dies entsprechend unterstützte.

Der Vorsitzende berichtet von einer kleinen Besichtigungstour seinerseits im Hafen Lippe und zeigt dazu einige Bilder. In diesem Zusammenhang fragt er, ob ein Vertrag mit den Seenotrettern bestehe, ob der Eigentümer Verpflichtungen übernommen habe, ob eine mögliche Lösung eine Verlängerung der Mole wäre und in diesem Zusammenhang Strömungsmessungen durchgeführt worden seien. Im Übrigen vertritt er die Auffassung, dass sich auch der Bund, der teilweise zuständig sei, an den Kosten beteiligen müsste. Außerdem stellte er die Frage nach einer kostenmäßigen Beteiligung der Schiffseigner in den Raum.

Herr Dr. Schmitz legt dar, dass die Anlieger bis auf wenige Großsegler nicht unmittelbar betroffen seien. Diese wiederum könnten ihre Ausfahrten und Einfahrten an den Witterungsbedingungen ausrichten, sodass sie keine Probleme hätten, den Hafen zu verlassen oder wieder anzufahren.

Nach den Auskünften des Eigentümers sei der Sachverhalt so, dass das Gebiet außerhalb der Mole früher vom Eigentümer gepachtet gewesen sei; aus diesem Grunde sei auch dort gebaggert worden. Der Pachtvertrag sei wohl ausgelaufen. Nunmehr höre die Kompetenz des Eigentümers an der Molengrenze auf.

Herr Hahmann, Mitarbeiter im Referat Feuerwehrewesen und Katastrophenschutz im Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, erinnert daran, dass das Landeswassergesetz vor einigen Jahren geändert worden sei. Bis vor einigen Jahren sei das Land verpflichtet gewesen, die Ausbaggerungen in den Außentiefs vorzunehmen. Das Problem habe also auch bereits früher bestanden. Bei der Küste handele es sich um eine sogenannte Ausgleichsküste; der Sand werde an den Steilküsten abgebrochen, küstenparallel weitertransportiert, lagere sich in den flachen Bereichen ab und trage dazu bei, dass die Strände stabil seien. Es handele sich also um ein Gesamtsystem.

Eine Verlängerung der Mole werde kritisch gesehen. Dadurch werde das Problem nur verlagert. Es sei damit zu rechnen, dass sich der Sand an anderer Stelle ansammle und irgendwann wieder die Spitze der Mole erreiche oder in tiefer gelegene Bereiche verfrachtet werde und damit dem Gesamtsystem nicht mehr zur Verfügung stehe. Südöstlich gebe es die Niederung des großen Binnensees. Diese werde durch einen Deich geschützt. Wichtig sei, dass das Vorfeld dieses Deiches genügend sandiges Material habe.

Die Möglichkeit, das Baggergut an andere Stelle zu verbringen, werde kritisch gesehen, gleichwohl sei es in der Vergangenheit wohlwollend betrachtet und in Aussicht gestellt worden, dass derartige Baggerungen aus naturschutzrechtlicher und küstenschutzrechtlicher Sicht genehmigungsfähig seien.

Die Seenotrettung sei Aufgabe des Bundes. Dieser habe diese Aufgabe mit einer Briefwechselvereinbarung an die DGzRS delegiert. Insofern halte auch er den Bund für in der Pflicht.

Er bestätigt, dass etwa die Hälfte der Einsätze der Woltera in den letzten zwei Jahren der Seenotrettung und die andere Hälfte der Wasserrettung zuzuordnen sei.

Ob es einen Vertrag mit dem Hafeneigentümer gebe, entziehe sich seiner Kenntnis. Grundlage dafür, dass der Seenotretter im Hafen liegen dürfe, sei seines Wissens nach eine mündliche Vereinbarung.

Herr Dr. Schmitz teilt mit, dass es durchaus neue technische Möglichkeiten gebe, eine Mole zu bauen. Sollte man allerdings eine Verlängerung der Mole in Aussicht nehmen, wäre Voraussetzung unbedingt eine vorherige technische Simulation beispielsweise an einer Universität.

Abgeordneter Jepsen geht auf die Aussage ein, dass vermutlich die Ausbaggerung derzeit die einzige Möglichkeit sei, das Problem zu lösen. Auch er vertrete die Auffassung, man solle den Bund nicht aus der Verantwortung lassen. Da das Land für die Wasserrettung zuständig sei, sei auch das Land gehalten, entsprechend zu handeln. Allerdings sei die Frage zu stellen, ob, sofern in Lippe entsprechende Maßnahmen durchgeführt würden, dies eine Art Grundsatzentscheidung sei, die in vergleichbaren Fällen weitere Kosten nach sich zögen.

Herr Eberhart von der Deutsch-Dänischen Wasserbaugesellschaft vertritt ebenfalls die Auffassung, dass eine Verlängerung der Mole lediglich eine kurzfristige Lösung sei. Die sinnvollste Lösung sei seiner Meinung nach die Aufnahme des Sediments und der Weitertransport in die Sedimenttransportrichtung, sodass andere Schutzbereiche geschützt blieben, und zwar in jährlichem oder zweijährigem Abstand. Die zweitbeste Lösung sei, den Sand abzutransportieren und für sinnvolle Maßnahmen wie beispielsweise Strandvorspülungen zu nutzen.

Auch er schätze die Kosten für den Sportboothafen Lippe auf Höhe von etwa 40.000 bis 60.000 Euro.

Abgeordneter Uekermann vertritt die Auffassung, dass gerade an der Ostküste der Sandtransport nicht unterbrochen werden dürfe. Er bestätigt, die Zusammenarbeit mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt sei durchaus problematisch. Er weist darauf hin, dass es sowohl an der Ostseeküste als auch an der Nordseeküste Häfen gebe, die immer wieder versandeten. Vor einigen Jahren habe die Gemeinde Sylt vorgeschlagen, ein Spülschiff anzuschaffen, das flexibel verwendet werden könne. Das sei damals aus Wirtschaftlichkeitsgründen abgelehnt worden. Vor dem Hintergrund des möglichen größeren Einsatzbereiches und des Klimawandels halte er es für sinnvoll, den Einsatz eines solchen Schiffes erneut zu überprüfen und möglicherweise ein Pilotprojekt durchzuführen.

Herr von Riegen teilt die Einschätzung der Abgeordneten Jepsen und Uekermann, dass auch der Bund in der Verantwortung sei. Der mögliche nächste Schritt wäre eine Kontaktaufnahme mit dem Bundesverkehrsministerium. Dies sei allerdings erst mit der Hausleitung zu besprechen.

Auch die Gemeinde sei ein Ansprechpartner. Entsprechende Gespräche seien gesucht worden. Der Hafen Lippe habe durchaus eine touristische Komponente.

Nach seiner Auffassung müsse auch der private Hafенbetreiber ein Interesse daran haben, dass der Hafen, der auch gewerblich betrieben werde, angelaufen werden könne. Allerdings hätten die Gespräche, die er seinerzeit mit dem Eigentümer geführt habe, nicht dazu geführt, dass dieser bereit gewesen sei, sich finanziell an einer Lösung zu beteiligen.

Zu der Frage, ob eine Ausbaggerung an dieser Stelle möglicherweise eine Grundsatzentscheidung sei, verweist er auf die Entscheidung des Gesetzgebers zur Wasserrettung für nicht kommunalisierte Häfen, die beim Land liege. Das Land stehe noch am Anfang, hier entsprechende Strukturen aufzubauen und zu finanzieren.

Herr Hagge vom DGzRS vertritt ebenfalls die Auffassung, dass der Bund in der Pflicht sei.

Für ihn sei der Schwerpunkt der in Not befindliche Mensch, der auf See in Not sei und zwischen Heiligenhafen und Marina Wentorf keinen einzigen Anlaufpunkt finde.

Die DGzRS habe beschlossen, ab dem nächsten Jahr mehrere Bootstypen zu testen, die schneller seien, sodass auch der hier in Rede stehende Bereich schneller bebootet werden könne, um schneller helfen zu können.

Der Hafen Lippe sei von der Struktur her wichtig.

Abgeordneter Kock-Rohwer fasst zusammen, dass das Abpumpen und das Verschieben in Strömungsrichtung im Prinzip das kostengünstigste seien. Er halte es für sinnvoll, in diese Richtung zu gehen. Nicht sein könne, dass Schiffbrüchige vor Ort nicht gerettet werden könnten, weil das Rettungsschiff den Hafen nicht verlassen könne.

Der Vorsitzende bedankt sich abschließend bei den Anwesenden und schließt die Sitzung um 11:05 Uhr.

gez. Götsch
Vorsitzender

gez. Tschanter
Protokollführerin