



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Lars Harms (SSW)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Schiffsverkehr nach Helgoland

1. Welche Auswirkungen auf die Natur des Seegebietes rund um Helgoland hat der Einsatz von schnell fahrenden Katamaranen und wie beurteilt die Landesregierung die Katamaranverkehre aus umweltpolitischer Sicht?

Die Katamarane laufen in der freien Nordsee mit einer Marschgeschwindigkeit von etwa 35 Knoten (ca. 63 km/h). Mit eingeschränkter Geschwindigkeit von 2,7 Knoten (ca. 5 km/h) wird der Vorhafen Süd angefahren. Der von den Schiffen ausgehende Schwell hat keinerlei Auswirkungen auf das Seegebiet.

Die Wirkung von Schnellfähren auf Mensch, Tier und Natur allgemein wurde im Rahmen einer Kleinen Anfrage der Abg. Anke Spoorendonk (SSW) 1997 dargestellt (Drucksache 14/1029 v. 30.09.1997).

Zur Situation der Vögel und Säugetiere rund um Helgoland können nachstehende Aussagen getroffen werden:

Untersuchungen im Rahmen des MINOS-Projektes (Marine Warmblüter in Nord- und Ostsee: Grundlagen zur Bewertung von Windkraftanlagen im Offshore-Bereich) haben ergeben, dass das Seegebiet um Helgoland von zahlreichen Schweinswalen

genutzt wird. Außerdem gibt es auf der Helgoländer Düne einen Seehund- und Kegelrobbenliegeplatz, an dem alljährlich Jungtiere geboren und aufgezogen werden.

Beim Einsatz schneller Schiffe besteht grundsätzlich eine erhöhte Kollisionsgefahr, da die Eigengeschwindigkeit der jeweiligen Meeressäuger in der Regel deutlich geringer als die Geschwindigkeit der in Rede stehenden Schiffe ist, so dass die Tiere das Schiffstempo nur schwer oder gar nicht einschätzen können. Es werden jedes Jahr an den schleswig-holsteinischen Küsten einige Meeressäuger tot aufgefunden, die Schraubenverletzungen beziehungsweise so genannte stumpfe Traumata aufweisen – ein Indiz für die Tatsache, dass diese Tiere im freien Wasser mit Wasserfahrzeugen kollidiert sind. Ein kausaler Zusammenhang zwischen dem Einsatz von schnell fahrenden Katamaranen und einer erhöhten Sterblichkeit von Meeressäugern ist nicht nachgewiesen worden.

Unbestritten ist jedoch, dass Vögel und Seehunde durch schnell fahrende Schiffe stärker als z.B. durch langsam fahrende Ausflugschiffe und Kutter beunruhigt werden. Aus diesem Grund wurde 1995 im Bereich des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer in der „Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee“ für schnell fahrende Schiffe ein Tempolimit von maximal 16 Knoten festgesetzt (für bereits vor dem 15. August 1994 eingesetzte Fahrgastschiffe maximal 24 Knoten). Hinzu kommt, dass die zu den schnell fahrenden Schiffen gehörenden Katamarane aufgrund ihrer besonderen Bauweise Unterwassergeräusche insbesondere in hohen Frequenzbereichen erzeugen, die sich in einem näheren Umkreis störend auf Seehunde und Schweinswale auswirken könnten.

In dem Seegebiet um Helgoland liegt das Naturschutzgebiet "Helgoländer Felssockel". Dort besteht eine Befahrensverordnung nach § 5 Bundeswasserstraßengesetz. Die Befahrensverordnung lässt ein Befahren dieses Seegebietes grundsätzlich nicht zu; es gibt aber Ausnahmen und auch Befreiungen sind möglich.

2. Wie beurteilt die Landesregierung die Auswirkungen des zunehmenden Anteils der Katamaranpassagiere an den Gesamtpassagierzahlen, insbesondere mit Hinblick auf die Zukunft der Arbeitsplätze in der Börtebootschiffahrt?

In den vergangenen Jahren ergab sich ein deutlich zunehmender Anteil an Katamaranpassagieren wegen der zunehmenden Akzeptanz dieses Verkehrsmittels durch die Besucher, während der Schiffsbäderverkehr rückläufig war. Künftig wird der Anteil an Katamaranverkehren deshalb weiter steigen, weil die heute eingesetzten Katamarane mit zusätzlichen Fahrten die in Aussicht genommenen, altersbedingt zu reduzierenden Schiffskapazitäten im Seebäderverkehr teilweise ersetzen werden, was allerdings auch eine zeitweise Stagnation der Gesamtpassagen sowie gleichzeitig eine Verminderung der Bäderschiffpassagiere erwarten lässt.

Im Hinblick auf die Börte bedeutet diese Entwicklung eine bedeutende Minderung ihrer Auslastung, weil die Passagiere aufgrund der Bauart der Katamarane nicht ausgebootet werden können. Ein fester Anlegeplatz im bundeseigenen Südhafen wird von den Katamaranfähren in Anspruch genommen, so dass neben dem Verlust an Arbeitsplätzen auch ein entsprechender Einnahmeverlust für die Börte verbunden ist. Die Anlandegebühren aus dem Katamaranverkehr fließen entsprechend der Inanspruchnahme des festen Anlegers ausschließlich dem Bund als Hafeneigentümer des Südhafens zu.

3. Bestehen Möglichkeiten für das Land Schleswig-Holstein gegebenenfalls regulierend einzugreifen, um Nachteile für die Umwelt und für die Börtebootschifffahrt abzuwenden?
 - a. Wenn ja, welche Möglichkeiten bestehen und hat die Landesregierung von diesen Möglichkeiten Gebrauch gemacht bzw. wird sie von diesen Möglichkeiten Gebrauch machen?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
4. Welche Möglichkeiten bestehen für die Gemeinde Helgoland regulierend einzugreifen?

Antwort zu den Fragen 3. und 4.:

Die Landesregierung hat keine direkte regulierende Eingriffsmöglichkeit, weil die Abwicklung insbesondere des saisonalen Verkehrs ausschließlich von Art und Umfang des an der Nachfrage im Ausflugsverkehr orientierten Angebotes der Reedereien abhängt.

Angedacht werden könnte eine gewisse Unterstützung der Gemeinde bei den -gemeindeeigenen- Anlegern

Zwischen Gemeinde und Land wurde dieser Gesichtspunkt bereits auf Basis einer gemeindlichen Beschlusslage zu einem Hafenkonzert aufgegriffen mit der Zielsetzung, zu einer insgesamt tragfähigen Lösung zur Abwicklung des Personenverkehrs und der Börte zu kommen.