



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sandra Redmann (SPD)

und

Antwort

**der Landesregierung – Minister für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt,
Natur und Digitalisierung**

Schweinswale und schnell fahrende Wasserfahrzeuge

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Unterwasserlärm wird als eine wesentliche Gefährdung für den streng geschützten Schweinswal angesehen. Schnell fahrende Boote und Schiffe bewirken bei den Tieren gesundheitsgefährdenden Stress sowie das vorübergehende Einstellen der Nahrungssuche, die für die Wale lebensnotwendig ist. Darüber hinaus stellen die schnellen Fahrzeuge eine tödliche Kollisionsgefahr für Tiere dar. Schnelle und laute Boote rasen z.T. mit über 100 km/h durch das Wasser und sind für Schweinswale - insbesondere für Mütter mit Kälbern - eine ernstzunehmende Gefahr - sowohl innerhalb als auch außerhalb von Schutzgebieten.

1. Wie ist der Erkenntnisstand bezüglich der Auswirkungen von RIBs und anderen schnell fahrenden Booten und Schiffen auf zu schützende Tierarten und Lebensräume?

Zur Charakteristik einer typischen kommerziell angebotenen Speedboottour wurde dem MELUND von einem Veranstalter mitgeteilt, dass sehr hohe Ge-

schwindigkeiten in der Regel nur für wenige Minuten erreicht werden. Die restliche Zeit über bewegen sich die Boote mit einer auch für viele andere Wasserfahrzeuge üblichen Geschwindigkeit. Ein Vergleich des Schallquellpegels typischer RHIBs (Rigid-Hulled Inflatable Boats/Schlauchboote mit Festrumpf) mit dem anderer Wasserfahrzeuge zeigte bei diesen üblichen Geschwindigkeiten keine wesentlich höheren Pegel bei RHIBs. Unterschiede zwischen den Quellpegeln bei ähnlichen Geschwindigkeiten ergeben sich vor allem aus der individuellen Beschaffenheit der Fahrzeuge. Im Vergleich zu langsamer fahrenden Tankern verursacht ein typisches schnell fahrendes RHIB in entsprechender Entfernung keinen höheren Pegel. Im für Schweinswale relevanten Frequenzbereich über 500 Hz liegen die erwarteten empfangenen Pegel eines schnell fahrenden RHIBs auf dem Niveau anderer, langsamer fahrender Fahrzeuge aus der Berufsschifffahrt.

Modellierungen der Schallausbreitung eines typischen RHIBs in für die Ostsee charakteristischen Wassertiefen legen nahe, dass bei Bootsfahrten mit hohen Geschwindigkeiten im unmittelbaren Nahbereich des Fahrzeugs die Gefahr einer temporären oder permanenten Hörschwellenverschiebung bei Schweinswalen besteht. Diese Gefahr ist daher ähnlich hoch einzuschätzen wie die gleichzeitige Gefahr einer Kollision. Weiter sind bei hohen Geschwindigkeiten Verhaltensänderungen in einem Abstand von bis zu 2.000 m wahrscheinlich. Somit sind Hochgeschwindigkeitsfahrten grundsätzlich geeignet, Schweinswale durch den von ihnen ausgehenden Lärm oder durch Kollisionen zu verletzen oder zu töten sowie Schutzgebiete, in denen der Schweinswal Erhaltungsgegenstand bzw. Schutzziel ist, zu beeinträchtigen. Allerdings unterliegen Monopolquellpegel bei verschiedenen Geschwindigkeiten zahlreichen Einflussfaktoren wie der Bauart des Antriebs, der Fahrzeuglänge oder der Beschaffenheit des Rumpfes, sodass eine Prognose absoluter Pegel für die Bootsklasse „RHIBs allgemein“ in Abhängigkeit der Geschwindigkeit nicht möglich ist. Absolute Quellpegel eines einzelnen Fahrzeugs können nur durch individuelle Messungen sicher festgestellt werden. Grundsätzlich besteht jedoch ein positiver Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitszunahme und Quellpegelzunahme, sodass bei zunehmender Geschwindigkeit von einer zunehmenden Gefährdung von Schweinswalen ausgegangen werden muss.

Für den Nationalpark Wattenmeer wurde im Antrag der drei Bundesländer Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen auf Änderung der Befahrensverordnung beim zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (siehe Antwort auf Frage 3) mit Bezug zu Schweinswalen, Robben und Seevögeln begründet, warum eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch im Außenbereich des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer notwendig ist. Schifffahrt und Bootsverkehr stellen durch verschiedene direkte und indirekte Wirkungen wie Lärm eine Gefährdung für Meeressäuger und Seevogelarten dar. Insbesondere Kollisionen mit Schiffen können direkt letal wirken oder schwere Verletzungen von Tieren hervorrufen. Das Kollisionsrisiko steigt deutlich mit der Geschwindigkeit der Schiffe.

2. Wie ist der Kenntnisstand der Landesregierung bezüglich des Vorkommens von Schweinswalen (auch zur Fortpflanzungszeit) und der von kommerziellen Anbietern von Hochgeschwindigkeitsfahrten genutzten Seegebiete?

Die Schweinswalpopulationen der Nordsee und der westlichen Ostsee werden im Durchschnitt im gesamten Verbreitungsgebiet in einer großangelegten Untersuchung mehrerer Staaten seit 1994 alle 10 Jahre gezählt. Die sogenannte SCANS-Untersuchung wurde inzwischen dreimal durchgeführt. Der letzte Bericht stammt aus 2017. Schweinswale kommen ganzjährig flächig mit hohen Dichten in der schleswig-holsteinischen Nord- und Ostsee vor. Die empfindliche Geburtenzeit liegt in den Monaten Juni bis August.

Die vor der schleswig-holsteinischen Ostseeküste vorkommenden Schweinswale gehören einer Population an, die von der westlichen Ostsee bis zum Kattegat reicht. Diese Population umfasst, wie die letzte im Jahr 2016 durchgeführte großräumige Bestandsuntersuchung bestätigt hat, insgesamt im Mittel mehr als 40.000 Tiere (95%-Konfidenzintervall 23.368-76.658). Hieraus ergibt sich eine mittlere Dichte der Population von 1,04 Individuen/km². Die vor der schleswig-holsteinischen Westküste vorkommenden Schweinswale gehören der Nordseepopulation an. Diese wird auf im Mittel 345.000 Tiere geschätzt.

In den deutschen Küstengewässern wird ein regelmäßiges Monitoring von Meeressäugern durch das Bundesamt für Naturschutz (BfN) durchgeführt. Durch Befliegungen wurden hierbei in den beiden Monitoringgebieten in der Ostsee, die schleswig-holsteinische Gewässer abdecken, im Jahr 2019 Dichten von 0,16 und 0,53 Individuen/km² festgestellt. Im Rahmen des akustischen Monitorings des BfN mithilfe von Hydrophonen werden Schweinswale außerdem an mehreren Messstationen rund um Fehmarn erfasst. Hier wurden im gesamten Jahresverlauf die höchsten Schweinswalregistrierungsraten im Untersuchungsgebiet, das sich von Fehmarn aus weiter ostwärts erstreckt, verzeichnet. Um Fehmarn wurden an fast allen Stationen mindestens an 85% aller observierten Tage Schweinswale registriert. Der Anteil an schweinswalpositiven Stunden pro Monat zeigt einen saisonalen Verlauf mit höheren Werten im März/April und einem Jahresminimum im Sommer. Allerdings liegen die anderen Messstationen des Untersuchungsgebiets ausnahmslos weiter östlich in Mecklenburg-Vorpommern, sodass Vergleichswerte für weitere schleswig-holsteinische Gebiete aus dem akustischen Monitoring nicht vorliegen.

Der nationale Bestand in der deutschen Nordsee wurde Anfang der 2010er Jahre mit etwa 55.000 Tieren angesetzt. Eine aktuelle Studie¹, an der Wissenschaftler*innen der Tierärztlichen Hochschule Hannover, Institut für Terrestrische und

¹ Nachtsheim DA, Viquerat S, Ramírez-Martínez NC, Unger B, Siebert U and Gilles A (2021) Small, Cetacean in a Human High-Use Area: Trends in Harbor Porpoise Abundance in the North Sea Over Two Decades. *Front. Mar. Sci.* 7:606609. doi: 10.3389/fmars.2020.606609

Aquatische Wildtierforschung in Büsum, mitgearbeitet haben, zeigt einen Rückgang der Bestände zwischen 2002 und 2019 um durchschnittlich 1,8 % pro Jahr mit deutlichen regionalen und saisonalen Unterschieden. Besonders ausgeprägt war der Rückgang mit über 4% im Sommer, der Hauptfortpflanzungszeit, im Natura 2000-Gebiet Sylter Außenriff (AWZ), zusammen mit dem daran angrenzenden Walschutzgebiet des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer bedeutende Aufzuchtgebiete mit einem hohen Anteil an Mutter-Kalb-Paaren. Die Zahlen verdeutlichen die Bedeutung des Nationalparks und von Schutzmaßnahmen für den Schweinswalbestand der deutschen Nordsee.

Da Bootsfahrten, auch von RHIBs, grundsätzlich keiner Genehmigungspflicht unterliegen, hat das MELUND keine exakte Kenntnis der von kommerziellen Anbietern genutzten Seegebiete. Zudem werden die Bestände von Schweinswalen nur großräumig oder punktuell erfasst, sodass detaillierte Aussagen zum Vorkommen von Schweinswalen auf den Fahrtstrecken von kommerziellen Speedboottouren nicht möglich sind.

3. Welche Aktivitäten hat die Landesregierung angesichts dieser Kenntnisse unternommen, um negative Auswirkungen innerhalb und außerhalb von Schutzgebieten zu verhindern?

Die Landesregierung hat sich schriftlich an alle bekannten Anbieter von Speedboottouren in der Ostsee gewandt und diese auf mögliche natur- und artenschutzrechtliche Betroffenheiten, insbesondere des Schweinswales, im Zusammenhang mit der Durchführung von Speedbootfahrten hingewiesen. Außerdem wurden aus den bestehenden Erkenntnissen zu den möglichen Auswirkungen von Hochgeschwindigkeitsfahrten Maßnahmen abgeleitet, die die Verletzung oder Tötung von Schweinswalen und die Beeinträchtigung von nationalen und europäischen Schutzgebieten vermeiden sollen. Hierzu gehören die Einhaltung eines vorsorglichen Abstands von 2000 m zu Schutzgebieten und, sollte dies nicht durchgehend möglich sein, die Reduktion der Geschwindigkeit auf maximal 10 kn bis zum Erreichen des Abstandes von 2000 m, eine umgehende Reduktion der Geschwindigkeit bei Sichtung von Schweinswalen und eine Dokumentation der durchgeführten Fahrten sowie eine Messung der individuellen Schallemissionen der eingesetzten Boote. Die in der schleswig-holsteinischen Ostsee operierenden kommerziellen Veranstalter werden zum Beginn dieser Saison durch das MELUND schriftlich aufgefordert, diese Maßnahmen umzusetzen.

Für die Nationalparke im Wattenmeer hat das Land Schleswig-Holstein gemeinsam mit Hamburg und Niedersachsen 2006 und aktualisiert 2017 einen Antrag auf Änderung der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee (kurz: Befahrensverordnung) beim zuständigen BMVI eingereicht. In dem Antrag ist begründet dargelegt, warum es in

den als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesenen Nationalparks zwingend erforderlich ist, aktuelle Regelungen vorzuhalten, mithilfe derer erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter vermieden werden. Die Zuständigkeit für die rechtliche Regelung zur Sicherstellung der naturschutzfachlich erforderlichen Beschränkungen des Schiffsverkehrs bzw. Wassersports liegt beim BMVI. Aus Sicht der drei Länder kann nur mit den vorgeschlagenen Änderungen erreicht werden, dass für den Bereich der drei deutschen Wattenmeer-Nationalparke diesbezüglich ein ausreichender Schutz geschaffen wird.

4. Welche der in Schleswig-Holsteinischen kommerziellen Angebote von Hochgeschwindigkeitsfahrten auf dem Wasser wurden einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), welche einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) unterzogen?

Bootsfahrten, egal mit welcher Geschwindigkeit, unterliegen keiner grundsätzlichen Genehmigungs- oder Anzeigepflicht. Es besteht auch gem. dem UVPG keine UVP-Pflicht. Da den Behörden die einzelnen Fahrten und Fahrtrouten nicht im Einzelnen bekannt sind, können auch keine weitergehenden Prüfungen, wie ggfs. eine FFH-Verträglichkeitsprüfung oder eine artenschutzrechtliche Prüfung erfolgen.

5. In welchen Fällen führte eine UVP oder FFH-VP zur Ablehnung eines entsprechenden Projektes.

Siehe Antwort zu Frage 4.

6. Welche Gründe führen die relevanten Landesbehörden LLUR und MELUND im jeweiligen Einzelfall für den Verzicht auf eine UVP und FFH-VP an?

Siehe Antwort zu Frage 4.

7. Durch welche Maßnahmen gewährleistet die Landesregierung den Schutz der von Lärm und Kollisionsgefahren betroffenen Tierarten und Lebensräume in Bezug auf schnell fahrende Boote und Schiffe?

Die Zuständigkeit für naturschutzfachlich erforderliche rechtliche Maßnahmen in Bezug auf schnell fahrende Boote und Schiffe und damit für die nachfolgend genannten Befahrensverordnungen liegt beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als Verordnungsgeber.

Ergänzend zur Antwort auf Frage 3:

Grundsätzlich gilt in zehn Naturschutzgebieten mit Ostseeanteilen die Verordnung über das Befahren von Bundeswasserstraßen in bestimmten schleswig-holsteinischen Naturschutzgebieten im Bereich der Ostsee (Ostsee-Schleswig-Holstein-Naturschutzgebietsbefahrensverordnung – OstseeSHNSGBefV) vom 27. September 2016, die das Befahren innerhalb der Naturschutzgebiete regelt. Die Regelungen sind auf die jeweiligen Schutzbedürfnisse, insbesondere der dort vorkommenden Vogelarten ausgerichtet. Sie reichen vom vollständigen und ganzjährigen Verbot des Befahrens der Wasserflächen wie z.B. im NSG "Krummsteert-Sulsdorfer Wiek/Fehmarn" über die ganzjährige Sperrung von Teilflächen wie im NSG "Halbinsel Holnis" bis zur zeitlich befristeten Sperrung von Teilflächen wie im NSG "Schwansener See".

Im Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer gilt die Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee (NPNordSBefV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.02.1995 (BGBl. I S. 211). Darin sind Geschwindigkeitsbegrenzungen für die unterschiedlichen Schutzzonen des Nationalparks festgelegt. Die in den amtlichen Seekarten eingezeichneten Seehundschutzgebiete sowie Brut- und Mauseergebiete der Vögel dürfen in den in der Seekarte genannten Zeiträumen nicht oder nur innerhalb von gekennzeichneten Fahrwassern befahren werden. Ein gemeinsamer Antrag der Länder SH, HH und NI auf Änderung der Befahrensverordnung liegt dem BMVI vor.

8. In welchen Schutzgebieten in schleswig-holsteinischen Gewässern (nach deutschem und europäischem Recht) sehen die Managementpläne Beschränkungen von Hochgeschwindigkeitsfahrten vor? In welchen Managementplänen und in welcher Form sind explizit Regelungen zur Lärminderung getroffen?

In den Managementplänen für die schleswig-holsteinischen Natura 2000-Gebiete der Ostsee wird die Minimierung des durch menschliche Aktivitäten bedingten Lärmeintrages in die Ostsee als allgemeine weitergehende Managementmaßnahme formuliert. Konkrete Beschränkungen von Hochgeschwindigkeitsfahrten sind in den Managementplänen nicht enthalten.

Der trilaterale Wattenmeerplan 2010² als Managementplan für die Natura 2000-Gebiete und das Weltnaturerbe im Wattenmeer nennt als Ziel für den Schutz der Schweinswale u.a., den Unterwasserlärm auf ein Maß zu begrenzen, das keinen Schaden an Schweinswalen verursacht, und die Gefahr eines Zusammenstoßes mit Schiffen zu minimieren. Auch unabhängig vom Schweinswalschutz enthält der Wattenmeerplan Aussagen zu Zielen hinsichtlich der Beschränkung von Hochgeschwindigkeitsbooten und motorisierten Wassersportgeräten wie z.B. Jetskis (s. zum Beispiel Ziffern 4.28 – 4.30). Der gemeinsame Antrag der Bundesländer SH,

² <https://www.waddensea-worldheritage.org/sites/default/files/wattenmeerplan-2010.pdf>

HH und NI an das BMVI auf Änderung der Befahrensverordnung nimmt Bezug auf diese Anforderungen des FFH-Managementplans. Die Umsetzung von Regelungen zur Schifffahrt liegt in der Zuständigkeit des BMVI.