



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • 11030 Berlin

Staatssekretärin im Ministerium für  
Energiewende, Klimaschutz, Umwelt  
und Natur des Landes Schleswig-Holstein  
Frau Katja Günther  
Postfach 7151  
24171 Kiel

**Susanne Henckel**  
Staatssekretärin

Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Postanschrift:  
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-300-2150  
Fax +49 30 18-300-2169

sts-sh@bmdv.bund.de

www.bmdv.bund.de

**Betreff: Gefährdung der marinen Biodiversität durch unregelmäßigen  
Verkehr auf den Bundeswasserstraßen der Ostsee**

Bezug: Ihr Schreiben vom 04.02.2022; Ihr Zeichen: V 536 -43499/2020  
Aktenzeichen: WS 23/6231.1/1-AWZ-Managern  
Datum: Berlin, 14.07.2022  
Seite 1 von 3

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/186

Sehr geehrte Frau Kollegin,

für das Schreiben des damaligen Ministers Jan Philipp Albrecht an  
Bundesminister Dr. Volker Wissing MdB, in dem er erneut um die  
Prüfung eines generellen Tempolimits für die Schifffahrt auf den  
Bundeswasserstraßen der Ostsee zum Schutz der marinen  
Biodiversität und insbesondere des Schweinswals bittet, danke ich  
Ihnen. Ich wurde gebeten, Ihnen zu antworten und nutze zugleich die  
Gelegenheit, Ihnen für Ihre neues Amt alles Gute zu wünschen.

Die Auswirkungen von Unterwasserschall auf die Meeresumwelt ist für  
das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ein wichtiges  
Thema, zumal die Forschung in diesem Bereich in den letzten Jahren  
erhebliche Fortschritte gemacht hat. Wie Ihnen bekannt ist, wird mit  
Beteiligung des BMDV hierüber auch auf regionaler Ebene, etwa im  
Rahmen des Helsinki-Übereinkommens (HELCOM) verhandelt.

Wir haben den von Ihnen angesprochenen Sachverhalt mit folgenden  
Ergebnissen geprüft:

Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung als abstrakt-generelle Regelung  
wäre eine Verordnung erforderlich. Grundsätzlich käme hierfür eine  
Verordnung nach § 5 Satz 3 Bundeswasserstraßengesetz in Betracht, mit  
der das Befahren in Naturschutzgebieten und Nationalparks geregelt,



Seite 2 von 3

eingeschränkt oder untersagt werden kann, soweit dies zur Erreichung der Schutzzwecke erforderlich ist. Die Ostsee unterliegt allerdings nur in einem geringen Umfang einem solchen Gebietsschutz, so dass mit diesem Instrument Ihrem Anliegen nicht gedient werden kann.

Alternativ könnte eine Verordnung auf § 60 Absatz 3 Seeschiffahrtsstraßenordnung gestützt werden. Voraussetzung wäre dann eine konkrete Gefahr für die maritime Umwelt. Es müssten also im gesamten Regelungsgebiet Schweinswale tatsächlich gefährdet sein. Dies wäre durch die anordnende Stelle (hier Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, GDWS) gerichtsfest nachzuweisen. In diesem Zusammenhang genügt aufgrund des Prinzips der Gefahrenabwehr die bloße Möglichkeit einer naturschutzfachlichen Beeinträchtigung nicht. Der danach erforderliche Nachweis einer konkreten Gefährdung der Meeresumwelt wurde bislang, trotz der oben erwähnten erheblichen Fortschritte im Forschungsbereich, nicht erbracht. Auch nach Auswertung des Gutachtens, auf das Sie Bezug nehmen, kommen wir zu keinem anderen Ergebnis. Nach aktuellen Erkenntnissen, u.a. in Veröffentlichungen des Abkommens zur Erhaltung der Kleinwale in der Nord- und Ostsee, des Nordostatlantiks und der Irischen See (ASCOBANS) gehört der Schweinswal nicht zu den Arten, die durch Schiffskollisionen gefährdet sind, wobei sich diese Bewertung auf die kommerzielle Schifffahrt bezieht und nicht auf Freizeit-Schnellboote.

Unabhängig vom Nachweis einer konkreten Gefährdung wäre zudem fraglich, ob das Verhältnismäßigkeitsprinzip bei einer pauschalen Geschwindigkeitsregelung eingehalten würde. Denn Schallemissionen unter Wasser sind nicht mit der Geschwindigkeit gleichzusetzen, sondern auch von anderen Faktoren abhängig, beispielsweise der Rumpfform oder dem Antrieb.

Schließlich würde eine pauschale Geschwindigkeitsregelung im Ostsee-Küstenmeer zu erheblichen Vollzugsproblemen führen, da eine rechtssichere Messung von Geschwindigkeiten von Wasserfahrzeugen nicht möglich ist. Um den Vorgaben des Ordnungswidrigkeitenrechts zu entsprechen, müsste die Wasserschutzpolizei auch zu den von Ihnen angesprochenen Schlauchbooten mit Festrumpf, sog. Rigid-Hulled Inflatable Boats (RHIB) aufschließen können.

Ich bedauere, Ihnen keine positivere Antwort geben zu können, möchte aber darauf hinweisen, dass die Auswirkungen des von der Schifffahrt verursachten kontinuierlichen Unterwasserschalls nach unserer Auffassung grundsätzlich auf internationaler Ebene, insbesondere in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) behandelt werden sollten.



Seite 3 von 3

Der IMO-Meeresumweltausschuss (Marine Environment Protection Committee, MEPC) hat bereits im Jahr 2014 Richtlinien zur Reduzierung des von der gewerblichen Schifffahrt erzeugten Unterwasserlärms beschlossen, die im Rundschreiben MEPC.1/Circ.833 veröffentlicht wurden. Diese behandeln vor allem die Auswirkungen von Propellerkavitation und geben Hinweise auf technische Reduktionsmaßnahmen, aber auch auf den Einfluss der Fahrtgeschwindigkeit. Das BMDV war an der Erarbeitung dieser Richtlinien aktiv beteiligt. Um weitere Fortschritte bei der Reduzierung von Unterwasserlärm zu erzielen, hat MEPC im Rahmen seiner 76. Sitzung im Juni 2021 den technischen IMO-Unterausschuss für Schiffsdesign und -bau (Ship Design and Construction, SDC) mit der Überarbeitung der bestehenden Richtlinien aus 2014 beauftragt. Dies umfasst einerseits das Erkennen von Hindernissen zur Umsetzung der Richtlinien und andererseits die Identifizierung von Maßnahmen zur weiteren Vermeidung und Reduzierung des Unterwasserlärms von Schiffen, unter Berücksichtigung neuer Technologien und Schiffdesigns. Die Arbeit wird in Form einer Korrespondenzgruppe bis SDC 9 im Jahr 2023 fortgesetzt.

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Henckel