

Stellungnahme der Stiftung OFFSHORE WINDENERGIE

zum Entwurf des BMVI für eine Nordsee-Befahrensverordnung

Das BMVI hat den Entwurf einer Nordsee-Befahrensverordnung (NordSBefV-E) vorgelegt (Stand: 15.08.2021). Diese Verordnung soll die derzeit geltende Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee (NPNordSBefV) ersetzen. Uns wurde Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 24.09.2021 eingeräumt, von der wir – aus dem Blickwinkel der Offshore-Windenergie – gerne Gebrauch machen.

Hintergrund

Zielsetzung sowohl der geltenden als auch der im Entwurf vorliegenden Befahrensverordnung ist die Schonung der Nationalparke im Küstenmeer der deutschen Nordsee. Instrumentell wird dies vornehmlich durch Geschwindigkeitsbeschränkungen für Wasserfahrzeuge erreicht, die gewissen Abstufungen – bis hin zum Befahrensverbot – unterliegen. Dies reduziert den Schalleintrag ins Wasser. Allerdings basiert die derzeitige Verordnung auf den Nationalparkzuschnitten von 1985 (Schleswig-Holstein und Niedersachsen) bzw. 1990 (Hamburg). Die Inbezugnahme der entsprechenden Nationalparkgesetze in § 1 NPNordSBefV ist jedoch nicht dynamisch; gleichzeitig wurden die amtlichen Seekarten, die dies hätten kompensieren können, insoweit ebenfalls nicht angepasst (vgl. § 1 Abs. 2 S. 1 NPNordSBefV). Da jedoch die Nationalparke deutlich vergrößert wurden, teilweise bereits vor mehr als zwei Jahrzehnten, besteht ein Widerspruch zwischen den (landesrechtlichen) Anforderungen und Ansprüchen der Nationalparkgesetze und der (bundesrechtlichen) Befahrensregelung. Eine Konsolidierung aus Gründen der Einheit der Rechtsordnung war daher angezeigt.

Durch die Ausweitung der Nationalparkgrenzen im Vergleich zu denjenigen aus 1985/1990 wird mithin auch der Geltungsbereich der Befahrensregelungen räumlich ganz erklecklich vergrößert, nämlich deutlich über die Basislinie hinaus ins Küstenmeer.

Auswirkungen auf die Offshore-Windenergie

Der Verordnungsentwurf wirkt sich auf den Serviceverkehr für bestehende und zukünftige Offshore-Windparks aus, weil der Bereich, in dem Geschwindigkeitsbeschränkungen greifen, räumlich erweitert wird.

Dabei gelten die bisherigen Verbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen unverändert fort:

- Landseitig der Basislinie darf die Geschwindigkeit von 12 Knoten durch das Wasser nicht überschritten werden (§ 7 Abs. 1 NordSBefV-E, wie § 3 Abs. 2 NPNordSBefV);
- innerhalb von Fahrwassern, aber außerhalb von Besonderen Schutzgebieten dürfen 16 Knoten durch das Wasser nicht überschritten werden (§ 7 Abs. 2 Nr. 1 NordSBefV-E, wie § 3 Abs. 3 NPNordSBefV);
- außerhalb von Fahrwassern, aber innerhalb von Besonderen Schutzgebieten dürfen 8 Knoten durchs Wasser nicht überschritten werden (§ 7 Abs. 2 Nr. 2 NordSBefV-E, wie § 4 Abs. 3 S. 1 NPNordSBefV).

Neu hinzu tritt der Regelungsgehalt von § 7 Abs. 3 S. 1 NordSBefV-E, nach dem seeseitig der Basislinie eine Geschwindigkeit von 16 Knoten durchs Wasser gefahren werden darf. Aufgrund des signifikant geänderten räumlichen Umgriffs der Verordnung im Vergleich zur bisherigen Rechtslage beschränkt § 7 NordSBefV-E deshalb nun die Geschwindigkeit der Verkehre in weit stärkerem Ausmaß. Um dies zu kompensieren, wurden zwar verschiedene Schnellfahrkorridore eingerichtet, in denen für bestimmte Verkehre eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 24 Knoten vorgesehen ist (§ 7 Abs. 5 NordSBefV-E). **Dennoch verlängert sich die Fahrt zu den Offshore-Windparks in der AWZ**, wobei dies im Einzelnen vom gewählten Anfahrtsweg/dem genutzten Schnellfahrkorridor abhängt.

Dabei ist zunächst anzumerken, dass die Schnellfahrkorridore in der Übersichtskarte (Anlage 1) nicht vollends übereinstimmen mit den Koordinatenangaben und Beschreibung in der Anlage 2 Teil E. Auf telefonische Nachfrage wurde uns seitens des BMVI mitgeteilt, dass hier die kartographische Übersichtsdarstellung irrtümlich nicht ganz korrekt aufgetragen sei. Insbesondere reichten die Korridore Dovesief und Schluchter im niedersächsischen Nationalpark Wattenmeer jeweils bis zum Verkehrstrennungsgebiet und **enden nicht** bei den Ansteuerungsternen Schluchter bzw. Dovesief. **Wir gehen davon aus, dass die Anlage 1 vor Bekanntmachung der Verordnung korrigiert wird.** Von weiteren Ausführungen zu den Korridoren sehen wir wegen dieser Information des BMVI ab.

Aber unabhängig von der Länge der Schnellfahrkorridore ist die Höchstgeschwindigkeit von 24 Knoten nicht geeignet, den Schutzzweck der Verordnung zu befördern. Zwar trifft es zu, dass in der Regel der Schalleintrag eines motorisierten Wasserfahrzeugs mit dessen Geschwindigkeit steigt, so dass durch die Geschwindigkeitsbegrenzung der motorisierte Verkehr einen Beitrag zur Reduzierung des diffusen Unterwasserlärms leistet (S. 255 f. der Verordnungsbegründung).

Serviceschiffe für Offshore-Windparks sind jedoch häufig gleitfähig. Wenn dies der Fall ist, sind sie in Gleitfahrt regelmäßig schneller als 24 Knoten, wobei die Lärmemissionen dann nicht mehr steigen. Eine schnellere Fahrt reduziert dann also zwar nicht die Stärke des Schalleintrags, aber die Dauer der Fahrt durch die Ruhezone. Darüber hinaus ist die Fahrt in Verdrängung deutlich treibstoffintensiver; gleitfähige Schiffe fahren dann am effizientesten, wenn sie ihr Geschwindigkeitspotential ausschöpfen können. Auch deshalb ist es wünschenswert, die Gleitfahrt möglichst früh einsetzen zu lassen, um die entsprechenden Schadstoffemissionen zu vermeiden.

Wann genau ein Schiff ins Gleiten oder Halbgleiten gerät, ist von konstruktiven Eigenschaften im Einzelfall abhängig. Eine undifferenzierte Geschwindigkeitsbegrenzung ist daher zu kurz gegriffen. Vielmehr sollten gleitfähige Schiffe die Geschwindigkeit

fahren dürfen, die sie benötigen, um die Verdrängungsfahrt zu verlassen. Dies könnte als Ausnahmetatbestand in § 8 Abs. 2 NordSBefV-E verortet werden.

Wir regen daher eine Regelung an, die 24 Knoten als die maximale Regelgeschwindigkeit in den Schnellfahrkorridoren vorgibt, Schiffe in Gleitfahrt oder im Prozess des Angleitens jedoch schneller fahren dürfen. Ggf. könnte hier ein Maximum von 30 Knoten verfügt werden.

Wegen des Beitrags von Offshore-Windenergieanlagen zum Klimaschutz als herausragend wichtiger Facette des Umweltschutzes halten wir es auch für gerechtfertigt, diesen Tatbestand nur auf Schiffe zu beschränken, die der Wartung von Offshore-Windparks dienen. Allerdings gelten die Ausführungen zum Erreichen des Schutzzwecks natürlich für alle gleitfahrtfähigen Schiffe, unabhängig von ihrem Einsatzgebiet.

Aus Vollzugssicht kann über die Anzeige nach § 7 Abs. 5 S. 3 NordSBefV-E beim zuständigen WSA mit angegeben werden, dass ein Schiff gleitfahrtfähig ist.

Durch die Bündelung, die durch die Schnellfahrkorridore erreicht wird, werden eventuelle Scheueffekte durch schnell fahrende Schiffe räumlich stark eingegrenzt. Überdies wühlt ein Schiff in Gleitfahrt das Wasser wesentlich weniger auf. Die Fahrt ist über Wasser deutlich ruhiger.

22.09.2021

Dr. Ursula Prall

(Vorstandsvorsitzende der Stiftung OFFSHORE-WINDENERGIE)

Ansprechpartnerinnen und -partner:

Karina Würtz - Geschäftsführerin, Stiftung OFFSHORE-WINDENERGIE

k.wuertz@offshore-stiftung.de

Andreas Mummert - Leiter Politik, Stiftung OFFSHORE-WINDENERGIE

a.mummert@offshore-stiftung.de