

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/8256 -**

Was beinhalten die Anpassungsvorschläge zur Befahrensverordnung Wattenmeer?

Anfrage des Abgeordneten Björn Thümler (CDU) an die Landesregierung, eingegangen am 01.06.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 12.06.2017

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz namens der Landesregierung vom 03.07.2017, gezeichnet

Stefan Wenzel

Vorbemerkung des Abgeordneten

Das niedersächsische Wattenmeer ist ein amphibischer Lebensraum, geprägt vom auflaufenden und ablaufenden Wasser. Der Mensch nutzt den Schutz der Inseln und Sände seit Jahrhunderten, um mit flachen Schiffen und kleinen Booten Waren und Personen über das Wasser zu transportieren. Heute gilt es, das Miteinander so zu gestalten, dass sowohl die traditionelle Wattschiffahrt als auch der Schutz der im Watt lebenden Tiere garantiert werden.

Eine Novellierung der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee (NPNordSBefV) steht laut Drucksache 17/8120 (S. 32 f.) bevor. Laut der Antwort der Landesregierung erarbeitet für Niedersachsen als nachgeordnete Behörde des Umweltministeriums die Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“ gemeinsam mit nachgeordneten Behörden der Umweltministerien Schleswig-Holstein bzw. der Hamburger Behörde für Umwelt und Energie gemeinsame Anpassungsvorschläge.

Unter Bezugnahme auf die Urteile des Niedersächsischen Staatsgerichtshofs vom 29.01.2016, Az. StGH 1, 2 und 3/15, Rn. 46, und vom 22.08.2012, Az. StGH 1/12, Rn. 54-56, weise ich darauf hin, dass ich ein hohes Interesse an einer vollständigen Beantwortung meiner Fragen habe, die das Wissen und den Kenntnis-/Informationsstand der Ministerien, der ihnen nachgeordneten Landesbehörden und, soweit die Einzelfrage dazu Anlass gibt, der Behörden der mittelbaren Staatsverwaltung aus Akten und nicht aktenförmigen Quellen vollständig wiedergibt.

Vorbemerkung der Landesregierung

Das niedersächsische Wattenmeer ist ein aquatischer Lebensraum, der heute einer Vielzahl von Nutzungen unterliegt, die angesichts der globalen Bedeutung des Gebietes als Nationalpark und Weltnaturerbegebiet zur Vermeidung von Beeinträchtigungen und Störungen koordiniert und gelenkt werden müssen. Vor diesem Hintergrund regelt die „Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee (NPNordSBefV)“ des Bundes seit 1992 das Befahren der Bundeswasserstraßen auch im Bereich des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ und sichert somit das Erreichen seiner Schutzzwecke. Zur weiteren Erläuterung der Sachlage wird an dieser Stelle im Übrigen auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage des MdL Björn Thümler vom 18.05.2017 verwiesen (vgl. die Drucksache 17/8120, S. 32 f.).

Bereits seit Anfang der 2000er-Jahre verfolgt das Land Niedersachsen eine Novellierung der NPNordSBefV. Daran hat sich bis heute nichts geändert, zumal die bestehenden Inkompatibilitäten zwischen NPNordSBefV und dem Gesetz über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer (NWattNPG) nicht länger hingenommen werden können.

Da nun der Bund selber signalisiert hatte, die NPNordSBefV von sich aus zu ändern, haben sich die Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen entschieden, einen erneuten Vorstoß zur Änderung der Bundes-VO zu beantragen, nachdem ein erster Anlauf im Jahre 2006/2007 nicht abgeschlossen werden konnte.

Zwischenzeitlich ist ein gemeinsamer Antrag der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) versandt worden. Die Kartenwerke für die niedersächsischen Bereiche, aus denen sich die länderspezifischen Vorschläge für gebietsbezogene Festsetzungen entnehmen lassen, befinden sich noch in der fachlichen Endredaktion und sollen in Kürze nachgereicht werden.

Grundlage dieser Erarbeitungen ist ein Arbeitsstand als Ergebnis von sechs Gesprächsrunden 2002/2003 zwischen der Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“ und über 25 Wassersport- und Naturschutzverbänden sowie Vorort-Behörden, aktualisiert im Rahmen weiterer drei Erörterungstermine mit Wassersportverbänden in Cuxhaven, Oldenburg und Wilhelmshaven in 2015/2016. Hierbei konnte über die weitaus meisten Anpassungsvorschläge Einigung zwischen den interessierten Beteiligten erzielt werden. Die nunmehr konkretisierten Vorschläge sind in einem weiteren Erörterungstermin am 15.06.2017 in Wilhelmshaven einer Vielzahl an Vertretern von Wassersportverbänden vorgestellt worden. Die hier umfassend dargestellten Anpassungsvorschläge wurden weitestgehend mit Zustimmung bedacht.

Das eigentliche Novellierungsverfahren hat sodann der Bund aufzugreifen, und es obliegt federführend dem BMVI. In diesem Rahmen wird die zum Erlass einer Rechtsverordnung übliche formale Beteiligung von Verbänden sowie Fachkreisen erfolgen. Über den zeitlichen Ablauf eines solchen Verfahrens kann die Landesregierung keine Aussage treffen.

1. Wie viele Einzelflächen und wie viel Prozent der Wasserflächen des gesamten niedersächsischen Wattenmeers waren in 1980, 1990, 2000 als Gebiete ausgewiesen, die von Booten aus Gründen des Umweltschutzes nicht befahren werden durften, und wie viel Prozent würden es 2020 sein, wenn die Novellierung umgesetzt würde?

Die Regelungen der NPNordSBefV mit ihren das Befahren einschränkenden Festlegungen zu Schutzgebieten und Schutzzeiten gelten erst seit 1992.

<http://www.gesetze-im-internet.de/npnordsbefv/BJNR002420992.html>

Der Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ wurde 1986 errichtet.

Deshalb kann die Landesregierung keine Aussagen zu den Vergleichsjahren 1980 und 1990 machen.

Die derzeit gültige NPNordSBefV bestimmt insbesondere - neben Höchstgeschwindigkeiten - Schutzgebiete („Robbenschutzgebiete“/„Vogelschutzgebiete“), die ganzjährig oder saisonal außerhalb der Fahrwasser nicht befahren werden dürfen. Zudem darf die Zone 1 des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ außerhalb der Fahrwasser nur im Zeitraum von drei Stunden vor bis nach **Hochwasser** befahren werden. Die Fläche des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ beträgt ca. 3 450 km². Die Summe der Schutzgebiete der bestehenden NPNordSBefV des Bundes beträgt für Niedersachsen ca. 637 km² - sie können jederzeit auf gekennzeichneten Fahrwassern gequert werden. Bei Umsetzung des in Abstimmung mit den Wassersportlern gefundenen Änderungsvorschlags betrüge die neue, vergleichbare Schutzgebietsfläche ca. 647 km² plus weiterer ca. 50 km², für die kein „Konsens“ gefunden werden konnte. Der neue Vorschlag zur Einrichtung von Seegrassschutzzonen (Biotop nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz) umfasst weitere ca. 42 km². Für den Seegrassschutz wird jedoch keine Einschränkung des Überfahrens angestrebt, sondern lediglich zum Schutz des gesetzlich geschützten Biotopes ein Verbot des Trockenfallens in der Seegrassschutzzone.

- 2. Wie viel Prozent der Gesamtlänge der wattseitigen Küstensäume des Festlands und der Inseln wären in 2020 nicht mehr befahrbar und mit einem Verbot bezüglich Ankern und Trockenfallen belegt?**

Das BMVI ist für die Erstellung der Befahrensverordnung zuständig. Es ist hier nicht bekannt, wann das BMVI einen neuen Entwurf für die Befahrensverordnung erarbeitet und wann diese in Kraft tritt.

- 3. Ist der Landesregierung bekannt, dass die Wattenhochs, die Ankerplätze im Schutz der Inseln und das hohe Watt vor den Küsten die unverzichtbaren natürlichen und sicheren Rückzugsorte für kleine, nicht voll seefeste Boote sind? Was wird die Landesregierung veranlassen, um den Zugang (und Ankern und Trockenfallen) für Boote zu diesen Bereichen zu ermöglichen? Wie gewährleistet sie Sicherheit und Leichtigkeit der Wattfahrt auch künftig?**

Zur ersten Frage: Ja.

Zur zweiten und dritten Frage: Das Befahren des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ erfordert aus Gründen des Naturschutzes - wie bisher - Lenkungen und Einschränkungen. Das umfasst auch Regelungen zum freien Ankern außerhalb von Hafenanlagen. Durch den Wegfall der 3-Stunden-Regelung für das Befahren der Ruhezeiten werden die Möglichkeiten hierfür zukünftig flexibler sein, da dann auch dort, außerhalb der besonderen Schutzgebiete (ehedem Vogelschutzgebiete/Robbenschutzgebiete, zusätzlich Seegrasschutzgebiete), ein Trockenfallen im Sinne des Wasserstraßengesetzes möglich sein wird. Das Ankern in den Zwischenzonen des Nationalparks bleibt weiterhin keiner Regelung unterworfen. Diese Maßnahmen gewährleisten weiterhin die Sicherheit und Leichtigkeit der Wattfahrt.

- 4. Ist der Landesregierung bekannt, dass gegen den Wind kreuzende Segelboote einen breiten Korridor benötigen (andernfalls müssten sie motoren), und was wird sie veranlassen, derartige Korridore auch in Schutzgebieten zu ermöglichen?**

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Bemessung von Fahrwassern, die auch zukünftig durch besondere Schutzgebiete und Ruhezeiten des Nationalparks führen können, durch die angestrebte Novellierung der NPNordSBefV unberührt bleibt. Im Übrigen ist hierfür der Bund verantwortlich. Neu vorgeschlagen wird im Einvernehmen mit dem Wassersport zudem die Einrichtung sogenannter zweckgebundener Fahrwasser. Dies würde die Möglichkeiten des Befahrens erweitern.

- 5. Kennt die Landesregierung die vorliegenden Untersuchungen über eine signifikante Zunahme von Starkwindereignissen im Bereich der südlichen Nordsee, und in welcher Weise wird sie deren Ergebnisse bei der Abwägung zwischen Sicherheit und Leichtigkeit der Wattfahrt berücksichtigen?**

Die Landesregierung kennt die aktuellen Expertisen zu den Auswirkungen des Klimawandels auf das niedersächsische Küstenmeer. Diese wurden, soweit relevant, in die Überlegungen und in die Diskussionen mit dem Wassersportvereinen/-verbänden auch einbezogen. Im Übrigen hat der Bund die Belange der Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs zu vertreten. Es ist davon auszugehen, dass der Bund diese Belange im Zuge des Änderungsverfahrens beachten wird.

- 6. Was sind die Gründe für die Landesregierung, die Drei-Stunden-Regelung der gültigen Befahrensverordnung ändern zu wollen?**

Der Vorschlag, die sogenannte 3-Stunden-Regelung künftig entfallen zu lassen, dient der Vereinfachung der Befahrensverordnungen und ihrem verbesserten Vollzug. Der Eigenheit des Reviers ist es geschuldet, dass sich Hochwasserzeiten kleinräumig verschieben. Der Schutzbedarf soll dem Änderungsvorschlag nach zukünftig allein durch die auf Grundlage der NPNordSBefV bestimmten Schutzgebiete aufgefangen werden. Diese Vereinfachung ist das Ergebnis der sechs Gesprächs-

runden 2002 und 2003 und somit der Expertise der beteiligten Wassersportvereine/-verbände und Behörden. Siehe zudem Antwort zu Nr. 3.

- 7. Es sollen weitere Schutzgebiete für Seehunde und Vögel eingerichtet werden. Gibt es Anhaltspunkte oder Nachweise, dass durch die Abwesenheit der begrenzten Zahl der Wattfahrer die Populationen dieser Tiere beeinflusst werden können, und hält die Landesregierung einen solchen Zusammenhang zwischen Maßnahme und beabsichtigter Wirkung für notwendig, dass sie Beschränkungen für die Wattfahrt rechtfertigen? Wie lauten die Zusammenhänge?**

Bei den Vorschlägen zur Novellierung der NPNordSBefV stehen die Anpassung der Gebietskulisse sowie die fach- und sachgerechte Anpassung der bestehenden Schutzgebiete im Vordergrund. Dies ist der besonderen Dynamik des Naturraums Wattenmeer geschuldet. Einer geringen Erhöhung der Fläche - s. hierzu Antwort zu Nr. 1 - steht die künftige Nichtberegelung der „Ruhezone“ des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ sowie sogar der Vorschlag zur Aufhebung kleinerer bisheriger Robbenschutzgebiete gegenüber. Mögliche Störungen von Tieren durch Bootsverkehr sind hinlänglich bekannt und werden auch von den Wassersportvereinen/-verbänden nicht in Abrede gestellt. Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, dass sich an diesem Zusammenhang etwas geändert hat.

- 8. Ist der Landesregierung bewusst, dass die von der Nationalparkverwaltung angenommene Einwirkung der im Watt fahrenden Boote auf die Tierpopulationen proportional abhängt von der Intensität der Einwirkung, d. h. von der Anzahl der Boote im Watt? Hat die Landesregierung die Zahl der im Watt fahrenden Boote erfassen lassen, und, wenn ja, wie viele Boote befinden sich im Watt an einem durchschnittlichen Sommertag, unterteilt nach Fahrzeugen auf Fahrwassern, Fahrzeugen abseits von Fahrwassern und ankernden bzw. trockengefallenen Fahrzeugen (ohne kommerzielle Schifffahrt)?**

Ein diesbezügliches Monitoring des Bundes über den Schiffsverkehr im Watt existiert nach Kenntnis der Landesregierung nicht. Ein Monitoring durch das Land erfolgt nicht.

Zur Bemessung der Störungsintensität erscheint die in der Frage angenommene Proportionalität mit der Anzahl an Booten nicht geeignet. So kann die Nutzbarkeit eines Liegeplatzes von Seehunden bereits durch die Anwesenheit eines einzelnen Bootes stark beeinträchtigt sein.

- 9. Ist der Landesregierung bekannt, dass bei Einführung der Befahrensverordnung 1992/1993 eine vierjährige Erprobungsphase vereinbart wurde, und beabsichtigt sie, falls neue Schutzgebiete angeordnet werden sollten, eine solche Erprobungsphase zu beantragen, um die Wirksamkeit der Maßnahmen erst danach zu verifizieren?**

Eine Erprobungsphase wird seitens der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen für eine Novellierung der NPNordSBefV nicht vorgeschlagen. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass der Bund eine Erprobungsphase vorschlagen wird.

- 10. Ist der Landesregierung bekannt, in welchem Umfang die Zahl der Robben und Seehunde in den letzten Jahren zugenommen hat, und hält sie vor diesem Hintergrund weitere Robbenschutzgebiete für notwendig?**

Der Seehundbestand wird durch das Niedersächsische Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit regelmäßig erfasst. Die Ergebnisse sind der Landesregierung bekannt. Die Erholung der Bestände des Seehundes und der Aufbau einer Kegelrobbenpopulation beurteilt die Landesregierung als erfreulich. Der Neuzuschnitt der Schutzgebiete sowie auch die Löschung von Teilgebieten nehmen diese Entwicklungen mit auf.

11. Wie begründet die Landesregierung ein Durchfahrtsverbot durch Vogelschutzgebiete, wenn ausreichend Wasser den Wattboden bedeckt und die Futter suchenden Vögel weggeflogen sind, weil sie lediglich während der Zeit des Trockenfallens des Watts - also bei Niedrigwasser - dort anzutreffen sind?

Tatsächlich überlagern sich die Motive zur Einrichtung von Schutzgebieten in Teilen. Daher wird vorgeschlagen, zukünftig anstelle ausdrücklicher Robbenschutzgebiete bzw. Vogelschutzgebiete einheitlich den Begriff „Besondere Schutzgebiete“ zu verwenden.

Soweit Schutzgebiete dem Vogelschutz gewidmet sind, gilt dies nicht allein nahrungssuchenden Vögeln, sondern auch dort rastenden und mausernden Enten, Gänsen und Tauchern. Eine Querung im Verlauf von Fahrwassern ist jedoch jederzeit zulässig.

12. Wie begründet die Landesregierung ein Durchfahrtsverbot durch Robbenschutzgebiete, wenn ausreichend Wasser den Wattboden bedeckt und die Seehunde und Robben an anderen Stellen, z. B. in den großen Prielen, nach Nahrung jagen?

Siehe hierzu zunächst Antwort zu Nr. 11.

Nach wissenschaftlichen Untersuchungen befinden sich (freiliegende, ungestörte Liegeflächen vorausgesetzt) während der Haarwechselphase ca. 2/3 der Tiere außerhalb des Wassers und 1/3 auch innerhalb des Wassers. Abgesehen davon, dass generell Flächen vorgehalten werden müssen, die für die Lebensweise der Tiere störungsarm sind, bleibt festzustellen, dass Robben im Regelfall sowohl bei auflaufendem als auch bei ablaufendem Wasser noch bzw. schon im Wasser liegend höher gelegene Standort zum Ruhen nutzen, obwohl die benachbarten Bereiche noch unter Wasser liegen. Dieser Sachverhalt macht ein generelles Durchfahrtsverbot durch zukünftige besondere Schutzgebiete außerhalb der Fahrwasser und der zweckbestimmten Fahrwasser notwendig.

13. Kann die Landesregierung die Gründe nennen, die für eine Zusammenlegung von Robben- und Vogelschutzgebieten sprechen (abgesehen von einer Vereinfachung für die Wattfahrer), und erkennt die Landesregierung, dass dies im Ergebnis zu längeren Sperrzeiten führt?

Siehe hierzu zunächst Antwort zu Nr. 11.

Bereits jetzt handelt es sich bei vielen Schutzgebieten um kombinierte Vogel- und Robbenschutzgebiete, sodass sich eine Zusammenfassung zu besonderen Schutzgebieten auch aus diesem Grunde anbot. Eine zeitliche Verlängerung, die über die Schutzzeiten der Einzelgebiete hinausführt, kann nicht erkannt werden und ist im Übrigen auch nicht beabsichtigt.

14. Kann die Landesregierung diejenigen Vogelarten im Wattenmeer benennen, deren Bestand gefährdet ist, und darlegen, wie sich der Bestand erholen soll, wenn die begrenzte Zahl der Wattfahrer in bestimmten Sperrgebieten nicht mehr fahren darf? Welcher Sachzusammenhang besteht zwischen der Maßnahme und der angestrebten Wirkung?

Die Liste der wertbestimmenden Vogelarten im Nationalpark ergibt sich aus Anlage 5 des NWatt-NPG. Für diese Arten hat das Land die ebenfalls im Gesetz definierten Erhaltungsziele zu beachten und zu gewährleisten. Die meisten Wat- und Wasservogelarten weisen einen stark negativen Bestandstrend auf und bedürfen störungsarmer Rast- und Nahrungsflächen. Die besonderen Schutzgebiete dienen neben dem Freihalten von Nahrungsflächen insbesondere der Beruhigung anliegender Hochwasserrastplätze für Wasser- und Watvögel, die sich regelmäßig im Umfeld der direkten Vorlandkanten befinden. Wasserflächen in den besonderen Schutzgebieten sind zudem Nahrungs-, Rast- und Mauserplätze insbesondere für Eiderenten, Trauerenten, Brandgänse und Stern- und Prachtaucher.

- 15. In einem Schreiben des Umweltministeriums vom 20.5.2016 wird ausgeführt, auch bestehende Robben- und/oder Vogelschutzgebiete auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen. Wird die Landesregierung demzufolge prüfen, ob - angesichts der Zunahme der Starkwindereignisse - der Antrag an den BMVI eine Möglichkeit des Ankerns und Trockenfallens im besonders gut geschützten Bereich nordöstlich von Memmert enthalten wird?**

Der mit dem Wassersport erarbeitete Konsensvorschlag zu neuen besonderen Schutzgebieten sieht den Fortfall eines Teils des (bestehenden) Schutzgebietsbereichs östlich von Memmert vor. Nördlich von Memmert und unterhalb von Juist befindet sich ein bereits 2002 von der damaligen Bezirksregierung Weser Ems zugelassener Anlandeplatz für in Juist und Norderney beheimatete Boote. Dieser Platz soll auch zukünftig bestehen bleiben.

- 16. Welches sind die sachlichen Gründe, das Schutzgebiet 54 aufzugeben, und wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass die Kleinbootfahrer wie früher von Duhnen/Sahlenburg nach Neuwerk fahren können?**

Das besondere Schutzgebiet 54 „Eitzensand“ NE Cuxhaven kann aufgegeben werden, da dieser Sand seit Jahren nachgewiesenermaßen kein Liegeplatz mehr für Seehunde ist.

Neuwerk ist hamburgisches Gebiet. Soweit die Route sich auf niedersächsischem Gebiet befindet, ist sie - außerhalb der Schutzgebiete - keiner Beschränkung unterlegen. Eine freie Zufahrt von Duhnen/Sahlenburg nach Neuwerk, hat es, rechtlich betrachtet, seit Einführung der NPNordSBefV durch den Bund nicht gegeben.

- 17. Nach Angaben der Nationalparkverwaltung hat sich die Situation der Natur im Watt in den letzten zehn Jahren wesentlich verbessert, ohne dass die bereits für 2003 geplanten Schutzmaßnahmen umgesetzt werden konnten. Welche Gründe veranlassen die Landesregierung diese vor 15 Jahren konzipierten Pläne jetzt aufzugreifen?**

Die Befahrensregelungen stellen einen wichtigen, aber eben nur einen Teil der rechtlichen Schutzanstrengungen um das Wattenmeer dar. Dass sich z. B. der Bestand der Seehunde stabilisiert und positiv entwickelt hat, ist erfreulich. Das flankieren die Regelungen der NPNordSBefV auch für die Zukunft. Das Novellierungsbedürfnis zur NPNordSBefV besteht unvermindert, schon um deren Geltungsbereich den aktuellen Nationalparkgrenzen anzupassen und die Veränderungen im dynamischen Naturraum Wattenmeer nachzuziehen.

- 18. Wie groß ist die die Zahl der Umweltverstöße durch Wattfahrer im Jahr, und wie viele davon haben Einwirkungen auf die Tierpopulationen?**

Verlässliche Einschätzungen hierzu liegen der Landesregierung nicht vor. Mit einer Novellierung der NPNordSBefV wird auch deren leichtere Vollzugsfähigkeit verbunden sein.

- 19. Warum setzt die Landesregierung nicht auf freiwillige Vereinbarungen mit den Wattfahrern, die die Natur des Watts ebenfalls erhalten wollen?**

Die NPNordSBefV nutzt die Ermächtigung des § 5 des Bundeswasserstraßengesetzes. Gesetzliche Regelungen (bzw. hier eine Rechtsverordnung des Bundes) sind das gängige und zweckmäßige Instrument zur Durchsetzung des spezifischen Regelungsinteresses. Unterschiedliche Interessen werden im Beteiligungsverfahren des Bundes formuliert werden können. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Wasserfläche des Küstenmeeres insgesamt sowie des Wattenmeeres zwischen den Inseln und dem Festland für jedermann grundsätzlich frei befahrbar ist, d. h. auch für Bootsfahrer von außerhalb des engeren Einzugsbereiches. Genau aus diesem Grunde finden die Regelungen der NPNordSBefV ihre kartenmäßige Entsprechung in der Seekarte des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, die auch für Bootsfahrer von außerhalb und anderen Ländern gilt und lesbar ist. Dies ist mit freiwilligen Vereinbarungen nicht zu erreichen.

20. Wird die Landesregierung angesichts der Beeinträchtigungen für die Wattfahrer über Kompromissmöglichkeiten nachdenken, und welche wären das?

Die vorgeschlagen Anpassungen der NPNordSBefV sind bereits das Ergebnis des Dialogs mit den unterschiedlichen Nutzergruppen. Die Angemessenheit der NPNordSBefV an sich steht für die Landesregierung zur Verwirklichung der Schutzzwecke des Nationalparks nicht in Frage.

21. Wird die Landesregierung die von den geplanten Einschränkungen Betroffenen wie die Wattfahrer (Segler, Motorbootfahrer, Kanuten), Hafengebiete, Werften, Nautikbranche, Touristik offiziell anhören, bevor sie ihren Entwurf zur Änderung der Befahrensverordnung des Bundes an den BMVI sendet?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

Das formale Beteiligungsverfahren für die Änderung der Befahrensverordnung obliegt dem Bund. Niedersachsen hat im Vorfeld seines Änderungsantrages die Betroffenen bereits umfassend einbezogen und informiert, zuletzt am 15.6.2017. Deren Hinweise und Bedürfnisse sind in die konkreten Anpassungsvorschläge mit einbezogen worden.

22. Wird die Landesregierung im Rahmen einer Ressortabstimmung die Stellungnahmen aller betroffenen Fachressorts einholen und berücksichtigen?

Das formale Beteiligungsverfahren obliegt dem Bund. In diesem Stadium wird das Land Niedersachsen - wie zu erwarten ist ressortübergreifend - erneut beteiligt werden.