

Die Sortierung des Wattenmeers

Wird die Wattfahrt der Wassersportler einem falsch verstandenen Naturschutzgedanken geopfert? Wird das Leben gerade von Seglern auf den letzten erlaubten Routen bewusst gefährdet? Vereine und Verbände an der deutschen Nordseeküste laufen jedenfalls Sturm gegen den neuen Referentenentwurf für die Befahrensregeln des Watts aus dem Bundesverkehrsministerium. Dabei könnte die Zeit für heilende Eingriffe an dem Papier knapp werden: Die Verordnung soll noch dieses Jahr kommen. Aber noch laufen Gespräche.



Peter Renken ist der Wattenmeerkenner in Bremen. Er betreibt sogar die eigene Internetseite www.wattschipper.de. Auf der aktualisiert er Seekarten aus dem Wattengebiet mit Daten von anderen stets Tiefen Wassersportlern und an Hand den neuesten Messdaten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter. Das Veränderliche an seinem Revier fasziniert den Bremer: Dass Sandbänke und ganze Inseln auf Drift gehen, dass sich Priele und Seegatten mit jeder Sturmflut verändern. Ihn amüsiert der Gedanke der

Geplante Verordnung über Befahrensregeln des Wattenmeeres sorgt für Ärger bei Wassersportlern. Trockenfallen bald nicht mehr erlaubt?

Verwaltungsmenschen zwischen Hannover und Berlin, solch einem stets in Bewegung befindlichen System einen festen Plan wie bei einem Straßennetz überstülpen zu

wollen. Renken findet den Ansatz aber auch unnötig und gefährlich, an Stellen, wo er als Segler in kniffligen Situationen schnelle Ausweichmöglichkeiten oder den Schutz hinter den Inseln braucht. Davon, dass Wattenmeer abzuschotten, hält er nichts, weil er auch weiterhin möglichst vielen Menschen das Erlebnis Wattsegeln näherbringen. Das nun vielerorts das freie Segeln quer übers Watt und das Trockenfallen verboten werden soll, versteht er nicht: „Das ist ein wunderschönes Gebiet, in dem ich mich seit 1968 beinahe jedes Jahr bewege. Ich finde es jammerschade, dass all das nicht mehr stattfinden soll. Das ist unmöglich.“

Was Wattfahrt und sein „all das“ bedeutet, zeigen seine Erinnerungsfotos von rauschenden Fahrten mit seinem alten Plattbodenschiff quer übers Watt und die Idylle in Einsamkeit und Ruhe trocken gefallen vor Anker auf einer Sandbank mit seiner „Roter Sand“ einem Elf-Meter-Schwertkieler aus England vom Typ „Southerly 110“. Es sind einmalige Bilder der Eintracht von Mensch und Natur. Und genau das regt Renken auch so auf: „Das zeichnet sich alles ja schon seit fünf Jahren ab. Aber niemand konnte mir bisher näherbringen, wie das Schutzziel der neuen Verordnung aussieht. Und schon gar nicht hat irgend jemand den Beweis geführt, dass wir Wattsegler der Natur in irgendeiner Weise schaden.“

Einige Beispiele von Änderungen im Vergleich zum alten Wattfahrregelwerk aus dem Jahr 1995: Vom Neuwerker Bauernhafen aus etwa soll man nach Süden nicht mehr übers Watt segeln dürfen. Die Segler müssten auch bei viel Wind den gefährlicheren Weg außen rum über die Elbe nehmen. Die Strandkatamarane von Cuxhaven-Sahlenburg müssten sich Plot-

ter und Autopiloten anschaffen, um noch regelkonform segeln zu können. Den Juister Seglern hat man direkt vor der Insel ihren „Sportplatz“ auf dem Wasser mal eben so zum Schutzgebiet höchsten Ranges und damit zum Sperrgebiet erklärt. Östlich neben Wangerooges Hafen ist nun alles verboten. Der alte Anleger an der Ostspitze Wangerooges ist nur noch dort als Ankerplatz frei, wo man ungeschützt liegt. Die Liste ließe sich beliebig verlängern.

Der Plan für die neue Verordnung aus dem Bundesverkehrsministerium sortiert ein blaues Meer in Grüntöne: In tiefgrünen sogenannten besonderen Schutzgebieten wird die Wattfahrt quer übers Watt bei Wasser fast unmöglich, ausgenommen über ein paar wenige Traditionsrouten. Abgestuft gibt es weitere Einschränkungen – dazu noch viele Ge- und Verbote für die Sportschiffahrt. Im Niedersächsischen Wattenmeer sind die Flächenerweiterungen der Schutzzonen noch überschaubar und tun den Seglern bis auf das Querseglverbot eher im Detail weh. Im Watt Schleswig-Holsteins sind die Schutzgebiet-Erweiterungen dagegen immens.

Dr. Peter Reichel, der passionierte Trimaran-Segler, konnte als ehemaliger Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen mit den Plan-Erstellern in Berlin und den Landesministerien auf Augenhöhe diskutieren. Er hat die Stellungnahme der Wattseglervereinigung Soltwaters zum Entwurf verfasst: „Wir haben ja viele viele Gespräche seit über fünf Jahren geführt. Und die Erkenntnis daraus ist, dass weder die Nationalparkverwaltungen die nötigen Kenntnisse für die Sicherheit unserer Wattfahrer und ihrer Boote haben, noch der Ordnungsgeber Bund, weil er natürlich weit vom Schuss ist und auf Zurufe angewiesen ist.“ Er bemängelt ganz grundsätzlich, dass die Ausgewogenheit fehle zwischen den Belangen der Verkehrssicherheit auf dem Wasser und den Belangen des Naturschutzes. Und Dr. Reichel stellt klar: „Wir erkennen die Belange des Naturschutzes durchaus an – wenn sie denn begründet sind.“

Für den Deutschen Seglerverband zerplückt dessen Vizepräsident Andreas Löwe den Referentenentwurf geradezu und führt in der Stellungnahme des Verbandes reihenweise nötige Korrekturen an. Der DSV-Verantwortliche für die Bereiche Umwelt und Recht stellt die gelungene Abwägung in Frage zwischen den „gleichrangig nebeneinanderstehenden“ Schutzzwecken nach den Nationalparkgesetzen einerseits und der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf einer Bundeswasserstraße. Und er verweist darauf, wie anspruchsvoll das Revier ist. Deshalb werde es ganz überwiegend von einheimischen, erfahrenen und ortskundigen Wassersportlern befahren. Löwe argumentiert weiter, dass im Wattenmeer auf dem Wasser gar nicht genug los ist, was solche eine Verordnung rechtfertigen könnte.

Die Vorsitzende der Wattseglervereinigung Soltwaters, Iris Bornhold aus Bremen, hat mit Dr. Reichel und anderen den über 250 Seiten starken Entwurf des Bundesverkehrsministeriums nach eigenen Worten zwischen 20 bis 30 mal durcharbeiten müssen, um ihn wirklich zu verstehen. Es werde nicht wie üblich mit Wegführungen und entsprechend nachvollziehbaren Wegpunkten gearbeitet, sondern mit einer unüberschaubaren Fülle von Koordinaten. Was der Plan will, löst sich so erst nach eigener mühsamer Kartenarbeit auf. So kompliziert ist die Verordnung schlicht nicht im Alltag begreifbar und umsetzbar, lautet die Kritik von einigen Verbänden, die Stellungnahmen geschrieben haben. So mahnt etwa die Wattenmeer Schutzgemeinschaft SDN an, den Verordnungstext in seiner Endfassung doch bitte für die Bevölkerung verständlich zu machen.

Die Soltwaters-Vorsitzende Iris Bornhold findet darüber hinaus, dass der deutsche Entwurf geradezu merkwürdig unabgestimmt ist mit den Befahrensregeln der Niederländer und Dänen: „Das Wattenmeer insgesamt ist ja Weltkulturerbe der Unesco und reicht von Den Helder bis nach Esbjerg. Warum muss Deutschland strengere Vorschriften haben als die Nachbarländer – mehr Schutzgebiete?“ Sie fragt, wie man einem Holländer diese Regeln erklären wolle, der mit einer Tjalk komme, einem Plattbodenschiff von acht Metern, dass speziell für das Watt gebaut sei. „Wenn der jetzt statt über Watt zu segeln außen rum über die Seegatten zu den Inseln fahren muss, dann ist der extrem gefährdet, weil sein Boot dafür überhaupt nicht gebaut ist. Aber so wird es kommen.“

Auf seinen Sommertörns hat Wattexperte Peter Renken viele andere Wattsegler unter den Inseln getroffen. Dass eigentlich nur die Sportschiffahrt weiter eingeschränkt werden soll, wurmt sie alle. Peter Renken: „Wenn Sie die Karte angucken, dann sind die ganzen Restrik-



Wattenmeerkenner Peter Renken sieht die geplante Verordnung äußerst kritisch.



Iris Bornhold, die Vorsitzende der Wattseglervereinigung Soltwaters, hofft noch darauf, dass Änderungen in der Verordnung Erleichterungen für Wassersportler bringen.



Dr. Peter Reichel von den Soltwaters findet unter anderem, dass die geplanten Befahrensregeln den Wassersportler größeren Gefahren aussetzen.

tionen nur für die Sportschiffahrt gemacht – nicht für die Fischer, natürlich nicht für die Bundesbehörden, nicht für die Fährschiffe, nicht für die Seenotretter, klar. Die einzigen, die überleben, sind die Sportboote, für die der ganze Zauber veranstaltet wird, sind die Sportboote. Warum? Was soll das?“

Diese Frage kann am besten ein Cuxhavener beantworten: Enak Ferlemann ist Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. 2917 bekam er von den Ländern den Auftrag, die Wattfahrregeln von 1995 anzupassen. Als Küstenmensch ist der CDU-Bundestagsabgeordnete in diesen Jahren zu einer Art Mittler zwischen allen Seiten geworden, die beim Thema Wattenmeer laut schlagen. „Wir haben es dort immerhin mit dem Nationalpark Wattenmeer zu tun, der mittlerweile Weltkulturerbe ist. Der hat hohen Schutzcharakter und Schutzstandard.“ Und dafür werde der Ent-

Wattsegler noch einmal zu reden. Die Soltwaters rund um Dr. Peter Reichel und Iris Bornhold hoffen in die Endfassung noch eine 15-Punkte-Liste hinein bringen zu können – mit zumindest einigen Änderungen, wie weiteren sicheren Durchfahrten, Ankerplätzen und Routen. Dr. Reichel sagt: „Die brauchen wir. Das ist kein Spiel, wenn man eine Route fordert, die im vergangenen Jahr zwei Todesfälle vermieden hätte, wenn wir sie schon gehabt hätten. Das ist Sicherheit, die wir fordern.“ Komme das nicht, schließe man rechtliche Schritte gegen die Verordnung nicht aus – hin bis zur Verbandsklage dagegen.

Peter Renken indes hat nicht mehr die Hoffnung, dass sich an dem geplanten Regelwerk noch allzu viel ändern wird. Er hört jetzt schon von vielen Wattsegler, dass sie lieber in Holland und Dänemark weiter segeln wollen. Dort in den Nationalparks würden die Segler als Teil der Natur im Wattenmeer begrüßt, sagt er. (Volker Kölling)

wurf auch mit dem Bundesumweltministerium abgestimmt. Dazu hätten die Länderministerien ein Auge darauf. Vokabeln wie „Balance“ und „Kompromiss“ und „Abwägung“ benutzt der Politiker aus Cuxhaven häufiger im Interview. Als Küstenbewohner sei er schon der Meinung, dass das Wattenmeer sehr zu schützen sei, macht er seine Haltung klar. Zum Referentenentwurf aus seinem Ministerium sagt er: „Da haben wir, glaube ich, einen guten Ausgleich gefunden zwischen allen Interessen. Dann ist es ausgelegt worden. Es gibt noch ein paar Punkte, die man anpassen muss, die man verändern muss. Dafür ist ja auch so eine öffentliche Beteiligung. Das werden wir tun. Und dann werden wir die erlassen.“ Ferlemann will die Verordnung noch in diesem Jahr durchsetzen. Er verspricht aber, auch mit den