

# Mecklenburg-Vorpommerns Planungen im Küstenmeer

In der vorigen Ausgabe unseres Club-Magazins gingen wir unter dem Titel „Mecklenburg-Vorpommern verplant das Küstenmeer“ darauf ein, wie sich das Bundesland die zukünftige Nutzung der Hoheitsgewässer vor seiner Küste vorstellt. Für die zweite Stufe des öffentlichen Beteiligungsverfahrens kündigten wir eine Stellungnahme unseres Clubs an.

Ende September gab der KYCD dann gegenüber dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung in Schwerin diese Stellungnahme zum „Landesraumentwicklungsprogramm“ (LEP) ab.

Die von Mecklenburg-Vorpommern vorgelegten Planungsunterlagen berücksichtigen nach unserer Auffassung die Belange der Sport- und Freizeitschifffahrt nicht ausreichend. Bei unserer Analyse kamen wir zu dem Ergebnis, dass in Schwerin gar nicht wahrgenommen wird, dass mit Yachten Schifffahrt betrieben wird. Wenn im LEP von Schifffahrt die Rede ist, geht es offensichtlich nur um die Handelsschifffahrt und die von ihr genutzten Häfen und Fahrwasser. Während die Fischerei wenigstens hinsichtlich ihrer Fanggebiete und der Laich- und Aufzuchtgebiete der Fische berücksichtigt wird, findet die Sportschifffahrt allenfalls Erwähnung, wenn es um ihren positiven Einfluss auf die touristische Entwicklung der Küstenorte geht.

Bei der Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für die Schifffahrt

spielen wir keine Rolle. Es wird im LEP vielmehr davon ausgegangen, dass der Verkehr von Yachten die Nutzung der maritimen Vorranggebiete Tourismus nicht beeinträchtigt und in ihnen deshalb möglich sei.

Im LEP wird die Rolle von Vorranggebieten gemäß § 8 Abs. 7 Nr. 1 Raumordnungsgesetz in folgender Weise definiert:

*Vorranggebiete sind Gebiete, die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen, Nutzungen oder Zielen der Raumordnung nicht vereinbar sind. Vorranggebiete haben den Rechtscharakter von Zielen der Raumordnung.*

„Ziele der Raumordnung“ sind verbindliche räumliche oder sachliche Festlegungen in textlicher oder zeichnerischer Form in Raumordnungsplänen.

Die Sport- und Freizeitschifffahrt wäre demnach nur noch in Gebieten, die eigentlich anderen Zwecken dienen, geduldet.

Nun werden durch die Raumordnung eines Landes allerdings keine Schifffahrtswege begründet oder aufgehoben. Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundeswasserstraße Ostsee liegt nämlich nicht in der Zuständigkeit der Länder, sondern



in der des Bundes. Und jedes Schiff hat einen Anspruch auf die Durchfahrt durch das Küstenmeer. Aber wir alle wissen, dass dort, wo die Ausweisung von Seegebieten für andere Zwecke als die Schifffahrt stattfand, Einschränkungen die Folge sind.

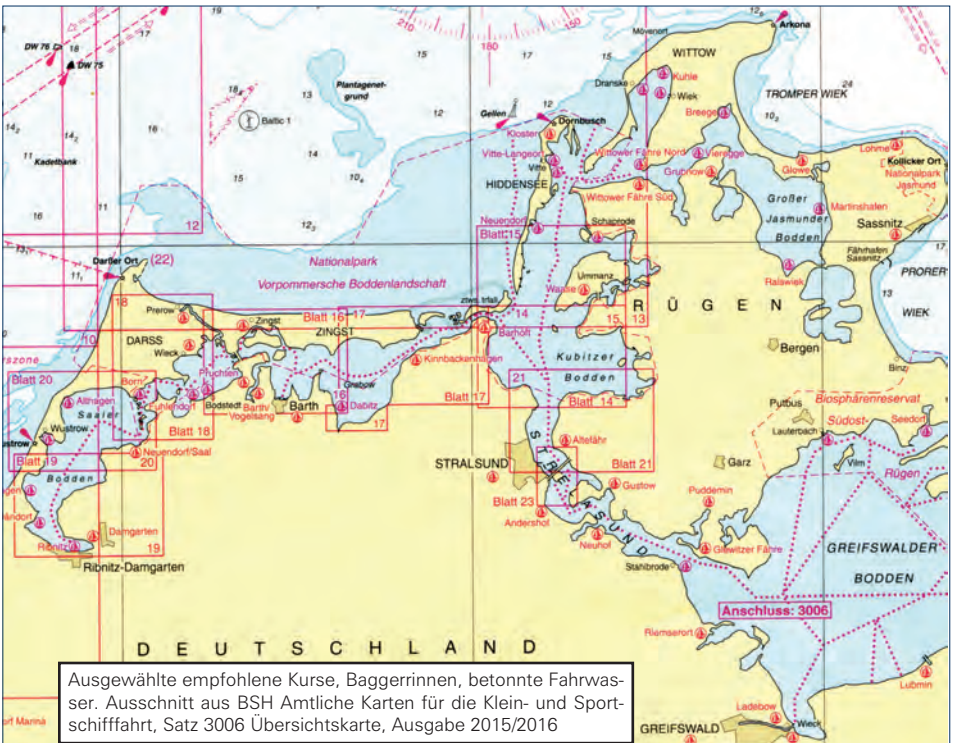
Die heute vorhandenen Beispiele hierfür sind zum einen die restriktiven Befahrensregelungen in den Nationalparks der Nord- und Ostsee und zum anderen die Befahrensregelungen für Offshore Windparks (OWP).

In der Stellungnahme des KYCD liegt deshalb ein Schwergewicht darauf, heraus-

zuarbeiten, dass wir mit unseren Yachten an der Schifffahrt teilnehmen.

Wäre das Ministerium in Schwerin davon ausgegangen, dass die Sport- und Freizeitschifffahrt wie die Kleinschifffahrt überhaupt Bestandteile der Schifffahrt sind und dass Seeverkehr eben nicht allein mit Handelsschiffen stattfindet, dann hätten nach unserer Auffassung viel mehr Fahrwasser als Schifffahrtsgebiete berücksichtigt werden müssen.

In unserer Stellungnahme weisen wir summarisch auf die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in den Kartensätzen 3005 und 3006







## Im Wortlaut:

### **Stellungnahme des Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. (KYCD) zum Entwurf des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern.**

Der bundesweit tätige Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V. vertritt als Fachverband die Interessen von Fahrtenwassersportlern unter Segel und Motor. In den Häfen an der deutschen Ostseeküste sind derzeit rund 2.200 seegehende Yachten von Einzelmitgliedern des KYCD beheimatet.

Wir nehmen im Folgenden vor allem zur Klein- und Sportschifffahrt im Küstenmeer Stellung. In unserer Stellungnahme wird berücksichtigt, dass die Schifffahrt im mecklenburg-vorpommerschen Küstenmeer nicht auf dieses begrenzt betrachtet werden kann. Es ist dieser Bereich vielmehr in seinem Zusammenhang mit der Nutzung der angrenzenden See und der landseitigen Anbindung zu erörtern.

Unsere Stellungnahme basiert auf dem Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V), Entwurf zur zweiten Stufe des Beteiligungsverfahrens und der auf den Internetseiten der Landesregierung angebotenen Planungskarte.

Unsere Stellungnahme beginnt mit einem allgemeinen Teil, in dem die grundsätzliche Position des KYCD zu dem für die Sport- und Freizeitschifffahrt auf der Ostsee relevanten Teil der im Entwurf

dargestellten Regelungen ausgeführt wird. Es folgen im zweiten Teil der Stellungnahme Einlassungen auf einzelne Aspekte und schließlich drittens deren Darstellung in der Planungskarte. Wegen des fehlenden Maßstabs der zur Verfügung gestellten Karte und wegen fehlender Georeferenzierung handelt es sich dabei um grobe Angaben.

## **1 Allgemeines**

### **1.1**

Der KYCD weist zunächst auf den grundlegenden Sachverhalt hin, dass mit Sport- und Freizeitfahrzeugen Schifffahrt betrieben wird.

Schifffahrt ist nicht auf bestimmte Zwecke wie den Waren- und Passagiertransport eingeschränkt. Schifffahrt wird zum Beispiel ebenso zu Zwecken wie Sport, Freizeitgestaltung und Tourismus betrieben. Für die Teilnahme an der Schifffahrt ist auch unerheblich, ob ein Fahrzeug aus Erwerbsgründen eingesetzt wird oder nicht.

Die gesetzliche Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundeswasserstraßen zu gewährleisten, besteht gemäß dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) und dem Seeaufgabengesetz (SeeAufG) nicht nur in Hinblick auf die Handelsschifffahrt, sondern auch in Hinblick auf die Sport- und Freizeitschifffahrt, da die einen wie die anderen Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen befahren.

Dafür, dass mit Sport- und Freizeitfahrzeugen Schifffahrt betrieben wird, spricht auch deren Einbeziehung in zahlreiche maritime Rechtsgebiete. Hier seien nur die folgenden beispielhaft genannt:

- Sie unterliegen dem Seeverkehrsrecht, nämlich den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln – KVR) und der Seeschiffahrtsstrafenordnung (SeeSchStrO).

- Sie unterliegen dem Flaggenrecht. (Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe – FlaggRG)

- Sie unterliegen dem Seehaftungsrecht nach dem Handelsgesetzbuch (HGB) in Verbindung mit Art. 7 des Einführungsgesetzes zum HGB. Voraussetzung hierfür ist, dass ein Fahrzeug die Schiffseigenschaft hat.

In seiner ständigen Rechtsprechung hat der Bundesgerichtshof (BGH) zur Beurteilung der Frage, wann ein Wasserfahrzeug ein Schiff ist, vor allem dessen Größe und das Vorhandensein bestimmter Baumerkmale herangezogen. Die Untergrenze der Länge liegt demnach zwischen sechs und acht Metern. Die geforderten Baueigenschaften entsprechen weitgehend den Kriterien für ein „großes Sportboot“ nach § 2, Nr. 1.2 der Verordnung über die Inbetriebnahme von Sportbooten und Wassermotorrädern sowie deren Vermietung und gewerbsmäßige Nutzung im Küstenbereich (SeeSportboot-

verordnung – SeeSpbootV). „Große Sportboote“ werden dort definiert als „Sportboote mit Kajüte und Übernachtungsmöglichkeiten, die für die Fahrt seewärts der Basislinie (Küstenmeer, küstennahe Seegewässer, Hohe See) geeignet und bestimmt sind, insbesondere Segel- und Motoryachten“. Sportboote mit Schiffseigenschaft sind in ein deutsches Seeschiffsregister eintragungsfähig, sie unterscheiden sich auch hierin nicht von Handelsschiffen.

Nach Auffassung des KYCD ergibt sich aus dem Ausgeführten, dass im LEP die Sport- und Freizeitschifffahrt einzuschließen ist, wenn von Schifffahrt oder Seeverkehr gesprochen wird.

## 1.2

Im Text des LEP-Entwurfes ist tatsächlich auch nur allgemein von „Schifffahrt“ und „Seeverkehr“ die Rede. Ein Ausschluss der Sport- und Freizeitschifffahrt, wie auch der sonstigen Kleinschifffahrt, findet nicht *expressis verbis* statt. Der KYCD ist jedoch der Auffassung, dass deren Belange gleichwohl auf der Ebene der konkreten raumordnerischen Festlegungen keine angemessene Berücksichtigung finden.

Dies findet seinen Niederschlag besonders in der Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Schifffahrt. Sie sind nahezu ausschließlich an den Anforderungen der Großschifffahrt ausgerichtet. Ursache der Unausgewogenheit sind unseres Erachtens die der Ausweisung in Kapitel 8.3 des Entwurfs zu Grunde gelegten sechs Kriterien oder deren Anwendung:



Das Kriterium der Fortsetzung und Ergänzung der im AWZ Plan festgelegten Vorranggebiete Schifffahrt betrifft per se Großschifffahrtswege, die für die Sport- und Freizeitschifffahrt vor allem unter zwei Gesichtspunkten von Interesse sind: dem der sicheren Querung und dem eines allgemein defensiven Umgangs der ungleichen Partner auf See.

- Das Kriterium der Zufahrt zu landesweit bedeutsamen Häfen ist zur Beurteilung der Bedeutung von Häfen für die Klein- und Sportschifffahrt ungeeignet, weil als solche allein Seehäfen definiert werden, die als wirtschaftliche Entwicklungskerne des Landes die Funktionen eines Universalhafens und Logistikstandorts erfüllen sowie eine Bedeutung für die Entwicklung internationaler Verkehre haben. Fahrwasser zu solchen Häfen, die sportschifffahrtsrelevant sind, wurden im Übrigen nicht in jedem Fall einbezogen. (Wismar-Bucht.)

- Das Kriterium Reeden der landesweit bedeutsamen Häfen ist zur Beurteilung der Bedeutung von Sportschifffahrtsreedern ungeeignet, weil es allein auf die landesweit bedeutsamen Häfen abhebt.

- Das Kriterium Verkehrstrennunggebiete dient allein der Abbildung der von der IMO festgelegten VTG in der Landesraumplanung. Eine praktische Bedeutung dieses Kriteriums ist insofern nicht ersichtlich, als der Einrichtung von VTG internationale Vereinbarungen zu Grunde liegen.

- Das Kriterium ausgebaute Fahrrinnen innerhalb der Seeschifffahrtsstraßen ist unklar. Die SeeSchStrO spricht von ausgebauten Fahrwassern; als Fahrrinnen werden gemeinhin besonders tiefe Rinnen innerhalb von Fahrwassern bezeichnet, auf deren Benutzung Schiffe mit großem Tiefgang eventuell angewiesen sind. Wenn hier Fahrwasser gemeint sind, so wurde das Kriterium auf Fahrwasser, die nicht von der Großschifffahrt benutzt werden, wohl aber regelmäßig und häufig von der Klein- und Sportschifffahrt, nur unzureichend angewandt, wie ein Blick in die vom BSH herausgegebenen amtlichen Seekarten des Gebiets sofort bestätigt.

- Das Kriterium wichtige internationale Verbindungen wurde augenscheinlich ebenfalls nur mit Blick auf die Großschifffahrt angewandt, was anhand der Planungskarte ohne weiteres ersichtlich wird. (Peenestrom/Kleines Haff.)

Hinsichtlich der beiden letzten Kriterien, die anders als die anderen, leicht und flächendeckend auf die Sport- und Freizeitschifffahrt angewandt werden können, wäre eine grundsätzliche Orientierung an den vom BSH ausgewählten empfohlenen Kursen, Baggerrinnen und betonnten Fahrwassern angemessen. (Vgl. Amtliche Karten für die Klein- und Sportschifffahrt, Satz 3005 und 3006, Übersichtskarte)

Laut LEP-Entwurf, S. 91, ist die Erfüllung eines Kriteriums ausreichend für eine Zuordnung. Bei einer ausgewogeneren Bewertung der Klein- und Sportschifffahrt als Bestandteil der Schifffahrt wären weitere Vorranggebiete auszuweisen. Beim jetzigen Planungsstand müssen wir deshalb leider davon ausgehen, dass eine die Klein- und Sportschifffahrt diskriminierende Anwendung der Kriterien erfolgte, obwohl im LEP-Entwurf unterschiedslos von Schifffahrt und Seeverkehr gesprochen wird.

### 1.3

An der deutschen Ostseeküste gibt es zwischen der dänischen und der polnischen Grenze circa 16.000 Liegeplätze für Sportboote und andere Kleinfahrzeuge. Von diesen sind nach vorsichtiger Schätzung zwischen 11.000 und 12.000 für seegehende Yachten („große Sportboote“) geeignet. Allein diese Zahlen machen deutlich, dass von der Sport- und Freizeitschifffahrt erhebliche regionalwirtschaftliche Effekte ausgehen. Diese Effekte wurden von vielen Kommunen früh erkannt. Der Ausbau und die Neuanlage von Häfen in den zurückliegenden Jahren tragen dem Rechnung. Die inzwischen landseitig entwickelte Infrastruktur für die Klein- und Sportschifffahrt ist weiter ausbaufähig. Ihr verkehrliches und wirtschaftliches Entwicklungspotential sollte für die Zukunft gesichert und landesplanerisch gebührend berücksichtigt werden.

Sport- und Freizeitfahrzeuge werden auf See nicht nur lokal eingesetzt, sondern es gibt einen ausgeprägten Reiseverkehr entlang der Küste und in die Nachbarstaaten, an dem auch viele ausländische Yachten teilnehmen. Die vorhandenen Häfen sind deshalb nicht jeweils isoliert zu betrachten, sondern müssen ebenso im Zusammenhang als Bestandteile eines spezifischen Verkehrsnetzes bewertet werden. Zu diesem Netz gehören in der südlichen und westlichen Ostsee über Mecklenburg-Vorpommern hinaus auch Häfen in Schleswig-Holstein und den dänischen Inseln Lolland, auf Falster und Møn, ferner in Westpolen.

Die Verbindungen zwischen den zu diesem Netz zählenden Häfen fallen nur zu einem kleinen Teil mit den von der Großschifffahrt genutzten Verbindungswegen zusammen. Die Klein- und Sportschifffahrt ist heute aus nautischen Gründen auf Verkehrsflächen und -wege abseits der Großschifffahrtsstraßen angewiesen. Die Handelsschiffe sind in den vergangenen Jahren größer und schneller geworden, und es hat in der westlichen und südlichen Ostsee eine erhebliche Zunahme des Verkehrs gegeben. Sowohl die Schiffsgrößen als auch die Verdichtung des Verkehrs werden in den engen Schifffahrtswegen vor unseren Küsten weiter steigen und das Risikopotential für alle Beteiligten erhöhen.



Bekanntlich gibt es vor allem in den baltischen Ländern und in Russland einen forcierten Hafenausbau. Ebenfalls wer-

den in Schweden und Finnland Häfen modernisiert. Zu nennen sind:

<b>Polen</b>	<b>Szczecin Swinoujscie Gdansk</b>
<b>Litauen</b>	<b>Klaipeda</b>
<b>Lettland</b>	<b>Liepaja Ventspils Riga</b>
<b>Estland</b>	<b>Tallinn</b>
<b>Russland</b>	<b>Ust Luga St. Petersburg</b>
<b>Finnland</b>	<b>Helsinki</b>
<b>Schweden</b>	<b>Stockholm</b>

In der Folge der Baumaßnahmen werden Containerschiffe mit Schiffslängen zwischen 350 und 400 Metern, die im geschlossenen Randmeer Ostsee bisher unbekannt sind, hier verkehren. Der Ausbau der Häfen bemißt sich an Frachtern der XXL-Klasse (13.000 TEU)<sup>1</sup> und sogar der Triple-E-Klasse (18.000 TEU).

Schon heute ist es der Sport- und Freizeitschiffahrt nicht mehr möglich, sich in die schnellen, dichten Richtungsverkehre der Großschiffahrt zu integrieren. Nicht nur dort, wo es von der International Maritime Organization (IMO) eingerichtete Verkehrstrennungsgebiete (VTG) gibt, ist es mehr und mehr erforderlich, sich von der Großschiffahrt

<sup>1</sup> TEU steht für Twenty-foot-Equivalent Unit, das Maß gibt an, wie viele 20-Fuß-Container geladen werden können.



freizuhalten, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu beeinträchtigen. Zu den seemännischen Sorgfaltspflichten gehört die Vermeidung von Risiken; gute Seemannschaft setzt in diesem Zusammenhang voraus, dass der Klein- und Sportschiffahrt abseits der Verkehrswege der Großschiffahrt ausreichend Wasserflächen zur Verfügung stehen, auf denen der Verkehr nicht durch andere Nutzungen beeinträchtigt wird.

## **2 Kommentare und Vorschläge zu Einzelpunkten**

Der KYCD schlägt, neben der Berücksichtigung der vom BSH ausgewählten empfohlenen Kurse, Baggerrinnen und betonten Fahrwasser (s.o. 1.2), im Folgenden weitere Änderungen und Ergänzungen vor. In unseren Anmerkungen folgen wir dem geographischen Küstenverlauf von West nach Ost. Es schließt eine Anmerkung zur Befeuerung von Windenergieanlagen an.

### **2.1 Wismar-Bucht**

Bei der Ausweisung von Vorranggebieten Schifffahrt in den seeseitigen Zufahrten nach Wismar wird die von der Klein- und Sportschiffahrt hochfrequentierte Westansteuerung nicht berücksichtigt. Der Großteil der kleinen Fahrzeuge, einschließlich der Ausflugschiffahrt, kommt von der Trave und aus den Häfen auf der schleswig-holsteinischen Seite der Lübecker Bucht. Fahrzeuge aus diesem Sektor steuern die Wismar-Bucht jedoch nicht durch die Nordansteuerung an. Sie laufen stattdessen

durch die Westansteuerung, das Offentief, ein. Der KYCD ist deshalb der Auffassung, dass die Einrichtung eines Vorranggebiets Schifffahrt, das durch das Offentief verläuft und das geplante Vorranggebiet in der Wismar-Bucht nach Nordwesten hin an die Lübecker Bucht anbindet, angebracht ist. Die Nutzung des wassertouristischen Potentials der Häfen in und um Wismar und auf der Insel Poel würde hierdurch zudem gestärkt.

Wir weisen darauf hin, dass das Vorranggebiet Schifffahrt in der Wismar-Bucht auf der Planungskarte augenscheinlich nicht mit dem Fahrwasser nach Wismar übereinstimmt. Das Fahrwasser nach Wismar liegt streckenweise westlich außerhalb des Vorranggebiets.

### **2.2 Maritimes Vorranggebiet Windenergieanlagen Kadetbank/Erweiterungsgebiet bei „Baltic 1“**

Der bestehende Windpark „Baltic 1“ behindert auf Grund seiner Lage und geringen Größe von nur 21 Anlagen die Schifffahrt nicht. Das an ihn anschließende Erweiterungsgebiet wird hingegen in jeder Richtung eine massive Riegelwirkung entfalten.

Die Routen zwischen Dänemark und Deutschland werden sich zum Teil verlängern; problematisch ist das maritime Vorranggebiet Windenergieanlagen jedoch besonders für den Verkehr längs der Küste.



Südlich des maritimen Vorranggebiets Windenergieanlagen ist die der mecklenburg-vorpommerschen Küste in diesem Abschnitt vorgelagerte See grosso modo bis zur 10-Meter-Linie als Vorranggebiet Naturschutz ausgewiesen. Diese Konstellation führt dazu, dass zwischen den beiden Vorranggebieten in der Westhälfte des Vorranggebiets Windenergieanlagen nur noch ein schmaler Streifen offenen Wassers bleibt, in dem es weder Schifffahrtshindernisse gibt, noch restriktive Befahrensregelungen nach dem Naturschutzrecht möglich sind.

Der Abstand zwischen den Vorranggebieten ist aus der Planungskarte nicht genau ablesbar, er beträgt näherungsweise zwischen 1,3 und 1,7 Seemeilen.

Nach Auffassung des KYCD ist der Streifen in seiner jetzigen Breite nicht ausreichend, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei allen Wetterverhältnissen zu gewährleisten. Besonders ist ein zufriedenstellender Sicherheitsabstand vom maritimen Vorranggebiet Windkraftanlagen bei Starkwind oder Sturm aus den südlichen Quadranten nicht zu wahren. Ein erhöhtes Risiko besteht namentlich bei einem Maschinenausfall auf Motoryachten. Es ist sehr ungewiss, ob bei der Wassertiefe in diesem Seegebiet unter solchen Umständen eine sichere Notankerung möglich wäre, da die Ankereschirre von Motor- und Segelyachten nach anerkannten Ausrüstungsstandards hierfür nicht ausgelegt sind.

Im westlichen Teil des Vorranggebietes

wäre deshalb eine nördlichere Grenzziehung vorteilhaft. Ein Abstand zwischen den Vorranggebieten von 2,5 Seemeilen scheint uns in diesem, auch durch eine Anzahl von Einsätzen der DGzRS gekennzeichneten, Seegebiet ratsam zu sein.

Nach Auffassung des KYCD ist es ferner wünschenswert, der Bedeutung dieser Wasserfläche für die Schifffahrt raumplanerisch dadurch Rechnung zu tragen, dass sie nicht als Vorranggebiet Tourismus, sondern als Vorranggebiet Schifffahrt ausgewiesen wird. Denn hierdurch wäre sichergestellt, dass raumbedeutsame Planungen, die die Schifffahrt beeinträchtigen, von vornherein mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen sind. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass unabhängig von einer solchen Ausweisung die Schifffahrt grundsätzlich einen Anspruch auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundeswasserstraße Ostsee hat.

### **2.3 Das Fahrwasser westlich von Hiddensee**

Auf der Planungskarte wird ein Vorranggebiet Schifffahrt verzeichnet, das aus dem Strelasund zur Durchfahrt zwischen den Inseln Bock und Hiddensee führt und dort endet. Die Erreichbarkeit der Bodden und des Strelasunds von Westen wird so nicht gesichert. Ohne eine Fortführung des Vorranggebiets Schifffahrt durch den Gellenstrom und dann weiter zur Ansteuerungstonne Gellen (~54°36,3' N 013°03,5' E), bleibt auch das jetzt ausgewiesene Vorranggebiet wenig sinnvoll.

Uns ist bewusst, dass es hier zu einer zwangsläufigen Überlagerung mit geschützten Flächen des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft käme und dass ein beachtliches Konfliktpotential besteht. Dennoch hat eine auch landesplanerische Absicherung der westlichen Zufahrt in die Boddengewässer eine große verkehrliche und wasser-touristische Bedeutung. Ohne westliche Zufahrt käme der Verkehr der Sport- und Freizeitschifffahrt dort weitgehend zum Erliegen, denn die überwiegende Mehrzahl seegehender Yachten läuft die Bodden-gewässer von Westen her an.

#### **2.4 Das maritime Vorranggebiet Windenergieanlagen nordwestlich von Dornbusch**

In der Nähe des Vorranggebiets liegt ein Areal, in dem sich Großschifffahrtswege teilen bzw. vereinigen.

Diese Wege müssen von Sport- und Freizeitfahrzeugen auf dem Weg zum Grönsund, in den Öre Sund und nach Südschweden gequert werden. In der Nähe von Gebieten, in denen Handelsschiffe Kursänderungen vornehmen, ist das stets mit einem erhöhten Risiko verbunden. Eine gesteigerte Aufmerksamkeit ist nötig. Die Kursänderungen können nämlich wegen der geringen Augeshöhe von Bord einer Yacht aus oft nur schwer und spät erkannt werden. Da Yachten auch heute noch weitgehend nach Sicht fahren und nicht wie die Handelsschiffe nach Radar- und AIS-Daten, ist unter solchen Umständen ein unverstelltes Blickfeld, das frühzeitig eine kontinuierliche Beobachtung der

Verkehrsentwicklung zulässt, wichtig.

Der KYCD regt deshalb an, das Gebiet unverbaut zu lassen und das Vorranggebiet Windenergieanlagen Kadetbank/Erweiterungsgebiet bei „Baltic 1“ um eine entsprechende Fläche nach Osten hin zu erweitern. In Anbetracht der dort sowieso schon vorhandenen massiven Riegelwirkung ergäben sich daraus für die Klein- und Sportschifffahrt keine weiteren Nachteile.

#### **2.5 Peenestrom/Kleines Haff**

Die Verbindung vom Greifswalder Bodden bis Wolgast und weiter durch den Peenestrom und das Kleine Haff ins Große Haff und zur Oder ist für die Sport- und Freizeitschifffahrt eine in mehrfacher Hinsicht bedeutende, internationale Verbindung:

- Bei schwerem Wetter wird durch sie eine sichere innere Passage zwischen Hiddensee und dem Stettiner Haff möglich. Es handelt sich um die nahe-liegende Fortsetzung der in den Bodden-gewässern bereits ausgewiesenen Vorranggebiete Schifffahrt.

- Über sie wird das gesamte Usedomer Revier mit positiven Effekten auf die Regionalwirtschaft erschlossen. Zwischen Peenemünde und der deutsch-polnischen Grenze bieten 32 Häfen und Liegestellen eine sowohl verkehrlich als auch touristisch hervorragende Versorgung.

- Die Verbindung hat eine zunehmende Bedeutung für den Wassertourismus in



Mecklenburg-Vorpommern. Über sie und die Oder wird es möglich, dass an Binnenwasserstraßen beheimatete Fahrzeuge, die nicht für die Ostsee geeignet sind, die Boddengewässer bereisen können. Für die wachsende binnenländische Charter-Branche wird der Weg in neue Reviere geöffnet.

## **2.6 Zur Befeuerung von Windenergieanlagen (Kapitel 8.1 – Programmsatz 8)**

Wir weisen darauf hin, dass Windenergieanlagen künstliche Schifffahrtshindernisse sind. Die durch sie entstehenden Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs müssen minimiert werden. Eine den Anforderungen der Schifffahrt genügende Befeuerung, auch bei schlechter Sicht, ist hierzu erforderlich. Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist eine hoheitliche Aufgabe der WSV. Sie hat für die Befeuerung von Windenergieanlagen Normen aufgestellt (zum Beispiel GDWS, Rahmenvorgaben zur Gewährleistung der fachgerechten Umsetzung verkehrstechnischer Auflagen, im Umfeld von Offshore-Anlagen hier: Kennzeichnung, 2014 und GDWS, Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Richtlinie „Offshore-Anlagen“ zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, 2014). Windenergieanlagen sind ebenfalls Luftfahrthindernisse, für die die Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen des BMVI gilt. Es ist deshalb zu fragen, welche Bindungswirkung der Programmsatz 8 entfalten kann.

