



- [...Kanu & Kajak Menü](#)
- [Titel & Autor](#)
- [Außenweser-Einführung](#)
- [Startplätze](#)
- [Stützpunkte](#)
- [Trittsteine](#)
- [Tourenvorschläge](#)
- [12 Leuchttürme](#)
- [Trouble im Turm](#)
- [Änderung des Seekarten-Null \(SKN\)](#)
- [NP-Ndrs.Wattenmeer Zukunft](#)
- [NP-Ndrs.Wattenmeer Zukunft\(2\)](#)

## Verhandlungsstand zur BefahrensVO im Ndrs. NP Wattenmeer (2)

### Befahrensregelung(NPNordSBefV) für den Bereich des Nationalparks "Niedersächsisches Wattenmeer" Besprechung am 11.12.2002 in der Nationalparkverwaltung Ergebnisprotokoll

Teilnehmer: s. Anlage

Beginn der Veranstaltung: 10:45

Ende der Veranstaltung: 15:00

Anlagen: Übersicht zum Verhandlungsstand in Harnburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen

Teilnehmerliste

Anlage 7neu (geändert) zum Protokoll der Besprechung vom 11.11.02

Darstellung des Verhandlungsstandes auf Basis der aktuellen Seekarten

Frau Remmers, Leiterin der Nationalpark-Verwaltung (NLP-V) begrüßte die Teilnehmer und stellte kurz den Sachstand nach der Besprechung vom 11.11.02 dar. Bei der heutigen Besprechung sollen die schon in der ersten Besprechung andiskutierten Punkte zu den allgemeinen Regelungen erneut besprochen und soweit möglich ein Konsens gefunden werden. Zum anderen sollten die "in Diskussion befindlichen Gebietsabgrenzungen der Einzelflächen" noch einmal durchgegangen werden. Ziel sei es, vor dem Hintergrund der Gesamtsicht der bisherigen Diskussion und der bislang gefundenen Kompromisse, für noch strittige Teilgebiete zu einem Konsens zu gelangen.

Kartenset neu mit genauer Topografie
<a href="#">NP-Karte 1</a> (Gebiet 43,44)
<a href="#">NP-Karte 2</a> (Gebiet 46-54)
<a href="#">NP-Karte 3</a> (Gebiet 40-46)
<a href="#">NP-Karte 4</a> (Gebiet 40,46,47)
<a href="#">NP-Karte 5</a> (Gebiet 38,39)
<a href="#">NP-Karte 6</a> (Gebiet 37)
<a href="#">NP-Karte 7</a> (Gebiet 33-36)
<a href="#">NP-Karte 8</a> (Gebiet 27-33)
<a href="#">NP-Karte 9</a> (Gebiet 22-27)
<a href="#">NP-Karte 10</a> (Gebiet 11,12)
<a href="#">NP-Karte 11</a> (Gebiet 17-22)
<a href="#">NP-Karte 12</a> (Gebiet 13-16)
<a href="#">NP-Karte 13</a> (Gebiet 9-11)
<a href="#">NP-Karte 14</a> (Gebiet 9)
<a href="#">NP-Karte 15</a> (Gebiet 7-11)
<a href="#">NP-Karte 16</a> (Gebiet 5,6)
<a href="#">NP-Karte 17</a> (Gebiet 4,5)
<a href="#">NP-Karte 18</a> (Gebiet 3,4)
<a href="#">NP-Karte 19</a> (Gebiet 1,2)

#### ■ **Protokoll der Besprechung vom 6.09.02:**

Das Protokoll der Besprechung vom 6.09.02 wurde ohne Anmerkungen verabschiedet.

#### ■ **Protokoll der Besprechung vom 11.11.02:**

Das Protokoll wurde in der vorliegenden Form verabschiedet. Seitens der SaU und DKV wurde angemerkt, dass aufgrund der mit dem Protokoll versandten Kartenausschnitte und der daraus ersichtlichen, geplanten Grenzverläufe der Schutzgebiete, noch Anmerkungen und Ergänzungen zu einzelnen Teilgebieten erforderlich seien. Das Protokoll wird hierdurch jedoch nicht in Frage gestellt. Es wurde vereinbart, zunächst die allgemeinen Regelungen zu diskutieren. Im Anschluss daran sollten Änderungswünsche bei der erneuten Besprechung der noch strittigen Teilflächen besprochen werden. Nach Abschluss der Veranstaltung wurde von Herrn Hilbers (DKV) darauf hingewiesen, dass in der Anlage 7 der in der Zwischenzone befindliche Teil des Gebiets 43 (Suezpriel) abweichend vom Text des Protokolls als ‚In Diskussion‘ gekennzeichnet worden sei. Die Anlage 7 wurde entsprechend geändert und ist diesem Protokoll beigefügt (Anlage 7neu). Um Austausch wird gebeten.

#### ■ **Diskussion der allgemeinen Regelungen**

Seitens der NLP-Verwaltung wurden zunächst anhand einer Tabelle in einer ersten Übersicht (s. Anlage) die zu besprechenden Themen und ihre Handhabung in Harnburg und Schleswig-Holstein als Ergebnis der dortigen Besprechungen vorgestellt. Es wurde vereinbart, anhand der Tabelle die allgemeinen Themen im Einzelnen zu diskutieren.

#### ■ **Geltungsbereich der Befahrensverordnung**

Ergebnis: Es bestand Einvernehmen, dass der Geltungsbereich der Befahrensverordnung deckungsgleich mit den Grenzen des Nationalparks sein muss.

#### ■ **Wegfall der 3 Stunden Regelung**

Die NLP-V machte deutlich, dass ein Wegfall der 3 Stunden Regelung mitgetragen werden könne, wenn

die aus Naturschutzsicht wertvollen Bereiche bei der Neuabgrenzung der Schutzgebiete berücksichtigt würden. Sowohl innerhalb als auch außerhalb der derzeitigen Sperrzeiten bestünde für viele Bereiche Schutzbedarf. Der Deutsche Segler-Verband (DSV) vertrat die Auffassung, dass der Wegfall der 3 Stunden Regelung zwar begrüßt würde, aber keine großen Vorteile für die Wassersportler bringen würde, da die Bereiche in den 3 Stunden ohnehin kaum befahren werden könnten.

Seitens des Segler-Verbandes Niedersachsen (SVN) und des Deutschen Kanu-Verbandes (DKV) wird der Wegfall der 3 Stunden Regelung für erforderlich gehalten, da sie für Seekajaks, Flachbodenschiffe und wattgängige Segelschiffe sehr wohl zu Einschränkungen führen würde, da diese auch schon im flachen Wasser fahren könnten.

Für die Salzwasser-Union (SAU) ist der Wegfall der 3 Stunden-Regelung ebenfalls erforderlich, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Schutzgebietserweiterungen.

Der World Wide Fund for Nature (WWF) und die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) machten deutlich, dass derzeit von großen Schutzgebietserweiterungen nicht die Rede sein könne. Bisher sei es in mehr oder weniger gleich großem Umfang zu Erweiterungen, aber auch zur Reduzierung von Schutzgebieten gekommen. Die größeren Schutzgebietserweiterungen stünden derzeit noch in Diskussion. Wenn die aus Naturschutzsicht wichtigen Bereiche als VSG bzw. RSG ausgewiesen sind, könne auch aus Sicht des WWF und der SDW die 3 Stunden-Regelung entfallen.

Ergebnis: Sowohl aus Sicht des Wassersportes als auch des Naturschutzes kann die Drei-Stunden-Regelung entfallen, "wenn die Bedingungen stimmen", die im Folgenden noch zu diskutieren sein werden.

#### ■ **Geschwindigkeitsregelung Zwischenzone Zone II**

Nach Ansicht des DSV kann mit Wegfall der 3 Stunden Regelung eine Geschwindigkeitsregelung in der Zwischenzone entfallen, nach Ansicht des Deutschen Motoryacht-Verbandes (DMYV) kann mit der Vergrößerung der VSG/RSG auf eine Differenzierung zwischen Zone I und Zone II ganz verzichtet werden. Nach Ansicht des WWF kann auf eine Differenzierung von Zone I und Zone II nur verzichtet werden, wenn sich die aus Naturschutzsicht wichtigsten Bereiche in den VSG/RSG wiederfinden. Ansonsten müssten entsprechend schützenswerte Gebiete in der Ruhezone weiter mit Geschwindigkeitsbeschränkungen belegt werden.

Ergebnis: Auf eine Unterscheidung der Zone II zur Zone I kann zukünftig verzichtet werden. Für die Naturschutzverbände erfolgt eine solche Zustimmung vorbehaltlich der Frage, inwieweit sich ein solches Zugeständnis an den Wassersport in der Abgrenzung der Schutzgebiete widerspiegelt.

#### ■ **Geschwindigkeitsregelung Ruhezone/Zone I außerhalb VSG/RSG und Korridore durch Außenbereich**

Die NLP-V erläuterte eingangs die Begriffe Innenbereich bzw. Flachwasserbereich als die Bereiche landseits der Basislinie und Außenbereich bzw. Tiefwasserbereich als die Flächen seewärts der Basislinie. Angesichts des Ziels einer einheitlichen Befahrensregelung und der bisherigen Kompromisslösungen in Schleswig Holstein und Hamburg erklärt sich die NLP-V bereit, auch für Niedersachsen für den Innenbereich eine Höchstgeschwindigkeit von 16kn innerhalb der Fahrwasser und 12kn in der Fläche zu akzeptieren und damit eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit in der Ruhezone um 50% hinzunehmen. Dabei soll keine Unterscheidung zwischen Ruhe- oder Zwischenzone getroffen werden. Seitens der Seehundaufzuchtstation wurde in Frage gestellt, ob die vorgeschlagenen Geschwindigkeiten überhaupt erforderlich seien, da der überwiegende Teil der Sportboote deutlich langsamer das Watt befahren würde.

Der DMYV machte deutlich, dass die vorgeschlagenen Geschwindigkeiten durchaus erforderlich seien, schon allein um bei Fahrt gegen den Strom nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten. Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) und der WWF äußerten Bedenken hinsichtlich einer Anhebung der Geschwindigkeit sowohl aus Gründen des Seehund- und Vogel- schutzes, als auch aus Gründen der Verkehrssicherheit. Wie bei den anderen Punkten könne aber auch hier der vorgeschlagenen Regelung bei einer entsprechenden Ausgestaltung der RSG und VSG zugestimmt werden.

Der SVN wies darauf hin, dass gerade im Innenbereich hohe Geschwindigkeiten aufgrund der Gefährlichkeit des Reviers eher die Ausnahme seien und insofern das Thema auch nicht zu stark problematisiert werden solle.

Ergebnis: Entsprechend der Regelung in Schleswig Holstein und Hamburg soll die Geschwindigkeit im Innenbereich, unabhängig ob es sich um die Zone II oder um Zone I handelt, auf 16kn im Fahrwasser und 12 kn in der Fläche festgelegt werden.

Für die Naturschutzverbände erfolgt eine solche Zustimmung vorbehaltlich der Frage, inwieweit sich ein solches Zugeständnis an den Wassersport in der Abgrenzung der Schutzgebiete widerspiegelt.

Für den Außenbereich wird von den NLP-V vorgeschlagen, entsprechend der Zusage des Landes im Rahmen der Gesetzesnovellierung für den nördlichen Teil der Ruhezonenerweiterung am Borkumriff keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorzusehen. Für den restlichen Außenbereich sollte entsprechend der Vereinbarungen von Schleswig Holstein und Hamburg für den Außenbereich 16kn in der Fläche erlaubt

sein. Zur generellen Frage nach Korridoren, in denen entsprechend den Vereinbarungen in Schleswig-Holstein und Hamburg 24kn gefahren werden dürfe, teilte die NLP-V mit, dass derzeit noch keine Forderungen nach Einrichtung eines Korridors in Niedersachsen erhoben worden sind und sie selber auch keinen Vorschlag unterbreiten könne.

Nach Aussage des DMYV sei es entgegen der Darstellung in der Tabelle doch zu einer Einigung bei den Korridoren in SHW gekommen, Uneinigkeit bestünde nur für einen Korridor im Walschutzgebiet.

Nach Ansicht des DSV werden Korridore nicht in der NPNordSBeN festgelegt. Diese sieht lediglich die Möglichkeit der Schaffung von Ausnahmen vor.

Seitens des WWF und des BUND wurden erhebliche Bedenken sowohl gegen die Ausweisung von Korridoren als auch die Möglichkeit, dort 24kn fahren zu dürfen, geäußert und deren Einrichtung abgelehnt. Die Ausweisung von Korridoren würde den Schutzzweck der seewärtigen Erweiterung, den Schutz rastender Trauerenten und Seetaucher, zunichte machen. Darüber hinaus würde die hohe Geschwindigkeit zusätzlich ein hohes Gefahrenpotential für die Sportschiffahrt in sich bergen. Beides gelte sowohl für den Bereich bei Baltrum als auch für den nördlichen und südlichen Teil der Erweiterung bei Borkum.

Seitens des Hamburger Segler Verbandes (HSV) und des SVN wurde auf das Problem hingewiesen, dass durch das Verkehrstrennungsgebiet und die zukünftigen Offshore Windparks, sehr große Bereiche bestehen bzw. entstehen werden, die nicht befahren werden dürfen. Damit würden die Wassersportler immer stärker in die Küstenverkehrszone und insbesondere in die Außenbereiche des NLP gedrängt. Es bestünde durchaus Bedarf seitens der Wassersportler, auch mit hohen Geschwindigkeiten fahren zu können. Im Augenblick sei in den Erweiterungsflächen die Schifffahrt frei, daher sollten auch zukünftig keine Korridore sondern die ganze Fläche zum schnellen Befahren freigegeben sein.

SVN und der Verband Deutscher Reeder (VDR) machten deutlich, dass Korridore ohne Geschwindigkeitsbeschränkung auf jeden Fall erforderlich wären und kommen würden, da auch der internationale Verkehr durch die Küstenverkehrszone ginge und dort schwerlich mit Geschwindigkeitsregelungen eingegriffen werden könne.

*(Hinweis: Die Küstenverkehrszone ist der Bereich südlich des Verkehrstrennungsgebietes. Im Norden wird sie durch das Verkehrstrennungsgebiet begrenzt, im Süden gibt es keine feste Grenze, hier wird sie durch die tatsächliche Befahrbarkeit begrenzt.)*

Für den WWF war unklar, wer die Lage möglicher Korridore vorschlägt.

Die NLP-V erläuterte, dass dieser Kreis Korridore vorschlagen könne. Sollte es hinsichtlich möglicher Korridore zu keiner Einigung kommen, schlug die NLP-V vor, zumindest für den Bereich zwischen Basislinie und alter Außengrenze des Nationalparks für den Außenbereich die bestehende Geschwindigkeitsregelung von 12kn beizubehalten.

Ergebnis: Keine Einigung hinsichtlich der Korridore und der dort geltenden Höchstgeschwindigkeit.

#### ■ **Geschwindigkeitsregelung RSGNSG**

Ergebnis: Dem Vorschlag der NLP-V, dass im VSG und RSG in den Fahrwassern eine Geschwindigkeit von 12kn und außerhalb der Sperrzeiten eine Regelung wie im gesamten Nationalpark gelten soll, wird von allen teilnehmenden Verbänden zugestimmt.

#### ■ **Höchstgeschwindigkeit/ Ausnahmeregelung des §3 (4)**

Die NLP-V schlägt vor, die Ausnahmeregelung des §3 (4), wonach Fahren, die vor dem 15.02.95 Routen im Nationalpark befahren (in Niedersachsen Nordlicht, Baltrum IV) in Fahrwassern durch die Zwischenzone bis zu 24 kn schnell fahren dürfen, durch Aufnahme der Möglichkeit zur Ausweisung von ‚Interessentenfahrwassern‘ in die Befahrensregelung fortzuführen. Hierdurch entfielen auch die Notwendigkeit zur Herausnahme einer speziellen Fläche für die Reederei Hüttenmeister aus dem RSG/NSG ‚Hohe Weg Watt‘.

Ergebnis: Dem Vorschlag der NLP-V, dass die Aufrechterhaltung des Bestandsschutzes nach 3 (4) zukünftig über die Ausweisung von fahrzeugbezogenen Interessentenfahrwassern geregelt werden soll, wird von allen teilnehmenden Verbänden zugestimmt.

#### ■ **Abgrenzung inneres/ äußeres Seegebiet**

Ergebnis: Die Abgrenzung inneres/äußeres Seegebiet soll entlang der in den Seekarten überwiegend dargestellten Basislinie erfolgen. Dem Vorschlag der NLP-V, die Basislinie zwischen Juist und der westlichen NLP Grenze entlang vorhandener Nationalparkgrenzkoordinaten sinngemäß zu verringern, wird von allen teilnehmenden Verbänden zugestimmt (s. Anlage)

#### ■ **Vogel- und Robbenschutzgebiete**

Ergebnis: Dem Vorschlag der NLP-V, den Schutzzeitraum sowohl für die VSGs als auch für RSGs einheitlich auf den 15.04 bis zum 1.10 festzulegen, wird von allen teilnehmenden Verbänden zugestimmt.

#### ■ **Fahrwasser die nicht Fahrwasser nach SeeSchStrO sind**

Seitens des DSV wurde die Problematik deutlich gemacht: Fahrwasser seien derzeit ausschließlich gekennzeichnete Fahrwasser. Aus Kostengründen würde immer häufiger auf die Kennzeichnung kleinerer

Fahrwasser verzichtet, sodass diese im Prinzip nicht mehr befahren werden dürften. In der novellierten Befahrensverordnung müssten daher alternative Formulierungen zum strengen Begriff "gekennzeichnete Fahrwasser" gefunden werden, um den Bestand der derzeitigen Fahrwasser, die RSG und VSG queren, sicherzustellen.

Der Vertreter der WSD machte deutlich, dass das Problem bekannt sei und eine denkbare Lösung die Auflistung "bestimmter Routen" in einer Anlage zur Befahrensverordnung sei.

Seitens des BUND wurden der Erhalt der Fahrwassern durch die VSG und RSG grundsätzlich anerkannt, aber auf Fragen der Sicherheit bei Verlagerungen der Fahrwasser sowie der Kontrollierbarkeit hingewiesen.

Die NLP-V stimmt zu, dass zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Befahrens-Verordnung bestehende gekennzeichnete Fahrwasser durch die VSG und RSG auch zukünftig Bestand haben sollen. In Sonderfällen (z.B. für Kanuten) können Fahrwasser auch durch die Festlegung von Interessentenfahrwassern festgeschrieben werden. Damit könne dann auch die Befreiungsmöglichkeit nach §5 (3) der Befahrensverordnung entfallen.

Ergebnis. Grundsätzlich bestand Einigkeit bei allen anwesenden Verbänden, dass die bestehende Fahrwasser durch die VSG/ RSG erhalten bleiben sollen und hier Regelungsbedarf besteht. Seitens des WSD wurde zugesagt, die rechtlichen Möglichkeiten einer "Routenausweisung" in einer Anlage zur Befahrensverordnung zu prüfen.

#### ■ **Korridore durch Außenbereich**

s. unter Punkt .Geschwindigkeitsregelung Ruhezone/Zone I außerhalb VSG/RSG

#### ■ **Betreiben von Wassersportgeräten im gesamten Nationalpark**

Die NLP-V plädierte dafür, das bestehende Verbot von Wassermotorrädern (Jet-Ski, Jet-Scooter) und Wasserskiern in der Ruhezone auf den gesamten Nationalpark auszudehnen und auch keine Befreiungsmöglichkeiten zuzulassen. Sie erläuterte, dass dieses Verbot faktisch bereits durch die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen und das Verbot des Fahrens in Fahrwassern (s. SeeSchStrO) existiere. Darüber hinaus würde es durch ein solches Verbot auch für den Naturschutz leichter, die Basislinie als Trennungslinie zwischen Innen- und Außenbereich zu akzeptieren, da es sonst bei einer Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit zu Problemen mit diesen Wassersportgeräten vor den Stränden kommen könnte.

Nach intensiver Diskussion über ein Verbot einzelner Wassersportgeräte wie Jet-Scooter, Wasserski, von motorisierten Wasserfahrzeugen gezogenen Wassersportanhängen wie Gleitschirmen (Parasailing), Kite-Boards, Segelsurfboards wurde folgendes Ergebnis vereinbart:

Ergebnis: Verbot des Betriebens von Wassersportgeräten (ausgenommen Segelsurfboards) mit der Möglichkeit, Ausnahmen für speziell ausgewiesene Flächen zu erteilen.

Einigkeit bestand darüber hinaus nach wie vor hinsichtlich eines Totalverbots für Luftkissenboote Seitens des HSV konnte dem Ergebnis nur mit Vorbehalt zugestimmt werden, da der Wort- laut für den Hamburger Bereich anders sei.

#### ■ **Nutzungsbeschränkungen in Zone I**

Die NLP-V schlug vor, bei einem Wegfall der 3 Stunden-Regelung ein Anker - und Trockenfallverbot für die Ruhezone einzuführen, um keine Verschlechterung des Schutzstatus gegenüber der derzeitigen Regelung vorzunehmen. Es wurde darauf verwiesen, dass es zahl- reiche Prielbereiche gebe, in denen aufgrund ihrer Bedeutung für Seehunde ein Trockenfal- len oder Ankern als problematisch zu werten sei. Die Regelungen des NLP-G, mit der MÖg- lichkeit zum Trockenfallen entlang von Fahrwassern, die die Ruhezone queren, dürften hier- durch natürlich nicht beschränkt werden.gelten natürlich weiter.

Nach Ansicht des HSV kann ein Anker- und Trockenfallverbot in Zone I nicht hingenommen werden, dies sei nicht verhandelbar. Im übrigen wären davon auch andere Landes- und Bundesgesetze betroffen, da z.B. in HH eine solche Regelung schon aufgehoben sei. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit konnte der Punkt nicht mehr abschließend behandelt werden.

#### ■ **Freistellung für bestimmte Nutzer (§6 aktuelle NPNordSBefV)**

Die NLP-V schlägt vor, die Freistellungen unverändert zu lassen. Lediglich in §6 (3) sollte eine Ergänzung vorgenommen werden: 'Seenotrettungsfahrzeuge im Einsatz und in Bereitschaft'. Damit wird der Festmacherplatz bei Mellum einbezogen, die Herausnahme der Fläche aus dem RSGNSG wäre damit zukünftig nicht mehr erforderlich.

Punkt konnte nicht mehr behandelt werden.

Bei der nächsten Besprechung soll die Diskussion der allgemeinen Regelungen fortgeführt und zum Abschluß gebracht werden und daran anschließend die strittigen Einzelgebiete noch einmal besprochen werden.

Als Termin für die nächste Besprechung wird der 4. Februar 2003 um 1045 Uhr im Hause der NLP-V festgelegt.

Protokollführer

Bunje & Remmers

Hinweis zur Legende der Karten, die den Verhandlungsstand auf Basis der aktuellen Seekarten darstellen:

Aus technischen Gründen ließ sich die Signatur der Nationalpark-Zonierung nicht deutlicher darstellen. Von oben nach unten stellt die Signatur dar:  
 dichte Punktreihe schwarz.  
 lockere Punktreihe schwarz.  
 dichte Punktreihe grau.  
 geschlossener Strich.  
 unterbrochener Strich

Stand der Diskussion zur Befahrensverordnung im Dezember 2002

Schleswig-Holstein	Hamburg	Niedersachsen
<b>Geltungsbereich der Befahrensverordnung</b>		
= Geltungsbereich Nationalpark-Gesetz	= Geltungsbereich Nationalpark-Gesetz	= Geltungsbereich Nationalpark-Gesetz
<b>3-Stundenregelung</b>		
Wegfall unter Bedingungen	Wegfall unter Bedingungen	Zu diskutieren
<b>Geschwindigkeitsregelung Zwischenzone / Zone II</b>		
Keine Unterscheidung zur Zone 1	Keine Unterscheidung zur Zone 1	Keine Unterscheidung zur Zone 1
<b>Geschwindigkeitsregelung Ruhezone / Zone I außerhalb VSG / RSG</b>		
Keine Unterscheidung zwischen Zone I+II; Höchstgeschwindigkeit "Innenbereich" Fahrwasser 16kn; Fläche 12kn; "Außenbereich" 24/16kn	Keine Unterscheidung zwischen Zone I+II; Höchstgeschwindigkeit "Flachwasserbereich" Fahrwasser 16kn; Fläche 12kn; "Tiefwasserbereich" 24kn in Korridoren, 16kn in der Fläche	Keine Geschwindigkeitsbeschränkung im nördlichen Teil der RZ i/12 Borkum Riff. Weiteres ist zu diskutieren.
<b>Geschwindigkeitsregelung VSG / RSG</b>		
In Fahrwassern 12kn außerhalb 8 kn	In Fahrwassern max 8 kn; kein Befahren außerhalb der FW (Max. Geschwindigkeit außerhalb Sperrzeit: ?)	zu diskutieren
<b>Höchstgeschwindigkeit / Ausnahmeregelung des §3(4)</b>		
Bestandschutz für bislang eingesetzte Schiffe und Routen soll erhalten bleiben. Ggfs jedoch Umsetzung des Bestandschutzes über Interessentenfahrwasser	keine Angaben	Aufrechterhaltung des Bestandschutzes nach §3(4); bei Einführung von Interessentenfahrwassern Umsetzung auf diesem Weg
<b>Abgrenzung inneres / äußeres Seegebiet</b>		
Grundsätzlich Basislinie, vor Amrum umfaßt der Innenbereich auch den Jungnamensand und die Knobsände	Basislinie	Basislinie + x Meter; zwischen Juist und Borkum Festlegung einer Linie per Definition? zu diskutieren
<b>Vogel- &amp; Robbenschutzgebiete</b>		
Festlegung der Abgrenzung in Abstimmung mit allen Interessengruppen. Vereinheitlichung des Schutzzeitraumes für Vögel und Robben vom 15.04. - 01.10	Festlegung der Zeiten und Abgrenzung in Abstimmung mit allen Interessengruppen; keine Angaben zur zeitlichen Ausdehnung	Änderungen von Abgrenzungen durch BMVBW in Abstimmung mit den Betroffenen. schutzzeitraum für VSG/RSG einheitlich vom 15.4. - 01.10.; daneben VSG ganzjährig
<b>Fahrwasser nicht Fahrwasser nach SeeSchStrO</b>		
Einrichtung von "Interessentenfahrwassern" z.B. südlich Hindenburgdamm für Adler-Reederei. Eventuell auch Einrichtung von Interessentenfahrwassern mit höheren Geschwindigkeiten als Ersatz für §3(4)	Ansteuerungs- oder Küstenwanderrouen zu Trittsteinen für Muskelkraftbetriebene Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Interessentenfahrwasser für muskelkraftbetriebene Fahrzeuge; dafür Wegfall von Befreiungsmöglichkeiten [§5(3)]</li> <li>■ Nicht gekennzeichnete "benannte" Fahrwasser im Einvernehmen mit der Nationalparkverwaltung -</li> </ul>

		Genaue Regelung noch zu klären
<b>Korridore durch Außenbereich</b>		
keine Einigung auf Ausweisung von Korridoren	keine Angaben	zu diskutieren
<b>Betreiben von Wassersportgeräten im gesamten Nationalpark</b>		
keine Angaben	Beschränkung des Betriebens von Wassersportgeräten (z.B. Surfboards, Kite-Boards, Jet-Ski, Wasserski, Para-Sailing) auf dafür ausgewiesenen Bereiche	Erweiterung des Verbotes des §3(1) für die Nutzung von Luftkissenfahrzeugen im gesamten Nationalpark auf Wasserski und Jet-Ski(für (beide faktisch bereits bestehend) sowie Para-Sailing
<b>Nutzungsbeschränkungen in Zone I</b>		
keine Angaben	keine Angaben	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aufnahme des bestehenden Anker &amp; Trockenfallverbots in die Befahrensverordnung</li> <li>■ Verbot Kite-Surfing</li> </ul>
<b>Freistellung für bestimmte Nutzer (§6 aktuelle NPNordSBefV)</b>		
Soweit bekannt, keine Änderung bei den Freistellungen beabsichtigt. Zum Problem "Ankern während mehrtägiger Fangfahrten" werden Gespräche geführt	keine Angaben	Grundsätzlich keine Änderung der Freistellung, Jedoch Ergänzung in §6(3) "Seenotrettungsfahrzeuge im Einsatz und in Bereitschaft"

© 2000-2009: [Kanu-Verein Unterweser e.V. Bremerhaven](#) [Impressum](#) [Kontakt](#)

**Inhalte:** Inhalte dieser Seiten wurden sorgfältigst erstellt. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernehmen wir jedoch keine Gewähr. Wir sind als Diensteanbieter gemäß § 7 Abs.1 TMG für eigene Inhalte auf diesen Seiten nach den allgemeinen Gesetzen verantwortlich. Nach §§ 8 bis 10 TMG sind wir jedoch nicht verpflichtet, fremde übermittelte oder gespeicherte Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Verpflichtungen zur Entfernung oder Sperrung der Nutzung von Informationen nach den allgemeinen Gesetzen bleiben hiervon unberührt. Eine diesbezügliche Haftung ist jedoch erst ab dem Zeitpunkt der Kenntnis einer konkreten Rechtsverletzung möglich. Bei Bekanntwerden von entsprechenden Rechtsverletzungen werden wir diese Inhalte umgehend entfernen.

**Haftung für Links:** Diese Präsenz enthält Links zu Webseiten Dritter, deren Inhalte wir nicht beeinflussen können. Deshalb übernehmen wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr. Inhalte verlinkten Seiten verantwortet stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten. Verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar. Die permanente inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Links umgehend entfernen.

**Urheberrecht:** Werke, Inhalte und Abbildungen auf den Seiten des Kanuverein Unterweser unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet. Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Betreiber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Inhalte umgehend entfernen.

**Datenschutz:** Die Nutzung unserer Webseite ist in der Regel ohne Angabe personenbezogener Daten möglich. Soweit auf unseren Seiten personenbezogene Daten (beispielsweise Name, Anschrift oder eMail-Adressen) erhoben werden, erfolgt dies, soweit möglich, stets auf freiwilliger Basis. Diese Daten werden ohne Ihre ausdrückliche Zustimmung nicht an Dritte weitergegeben. Wir weisen darauf hin, dass die Datenübertragung im Internet (z.B. bei der Kommunikation per E-Mail) Sicherheitslücken aufweisen kann. Ein lückenloser Schutz der Daten vor dem Zugriff durch Dritte ist nicht möglich.

**Werbung:** Der Nutzung von im Rahmen der Impressumspflicht veröffentlichten Kontaktdaten durch Dritte zur Übersendung von nicht ausdrücklich angeforderter Werbung und Informationsmaterialien wird hiermit ausdrücklich widersprochen. Die Betreiber der Seiten behalten sich ausdrücklich rechtliche Schritte im Falle der unverlangten Zusendung von Werbeinformationen, etwa durch Spam-Mails, vor.