

PM 26-21, 01.06.2021 EU-Beschwerde des BUND Wismarbucht

Hintergrund:

Das Vertragsverletzungsverfahren VVV 2014/2262 der Europäische Kommission gegen Deutschland

Die Europäische Kommission hat im Februar 2021 beim Europäischen Gerichtshof gegen Deutschland Klage eingereicht. Sie wirft Bund und Ländern vor, die Schutzgebiete unzureichend rechtlich zu sichern und keine ausreichend konkreten Schutzziele zu formulieren. Deutschland setzt laut Einschätzung der Europäischen Kommission die Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Richtlinie nur unzureichend um. Die Klage kommt nicht unerwartet: Bereits im letzten Jahr hat die EU-Kommission einen Warnschuss abgegeben. In der sogenannten begründeten Stellungnahme hatte sie auf die Missstände bei der Umsetzung der FFH-Richtlinien und damit dem Schutz von Natura-2000-Gebieten hingewiesen. Der schwerwiegendste ist, dass Deutschland bisher keine gebietsspezifischen Erhaltungsmaßnahmen festgelegt und umgesetzt hat.

Der BUND zielt mit seiner Beschwerde über die Wismarbucht darauf ab, ein neues Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland zu starten, sowie bereits laufende Vertragsverletzungsverfahren (2014/2262, 2017/0322, 2019/2145) zu unterstützen. Die Landesregierung riskiert durch die Vernachlässigung eines verbindlichen Naturschutzes nicht nur den Vertrauensverlust der Wählerschaft sondern auch Strafzahlungen in Millionenhöhe, – Geld, das Bürgerinnen und Bürgern in anderen Bereichen fehlen wird.

Natura 2000 Gebiet Wismarbucht

Das Europäische Vogelschutzgebiet (DE 1934-401) „Wismarbucht und Salzhaff“ hat eine Größe von 42.483 ha und umfasst eine Fläche zwischen der Gemeinde Kalkhorst und dem Ostseebad Rerik entlang der Ostseeküste. Insgesamt 33 relevante Brutvogelarten und 14 relevante Rastvogelarten kommen hier vor.

25 Brutvogelarten befinden sich aktuell in der schlechtesten Kategorie C, darunter Austernfischer, Brandgans, Gänsesäger, Säbelschnäbler, Sandregenpfeifer, Rotschenkel und Zwergseeschwalbe.

Ebenso sind 11 Rastvogelarten in dieser schlechtesten Kategorie C, darunter Bergente, Blässgans, Blässhuhn, Höcker-, Sing- und Zwergschwan, Pfuhlschnepfe und Reiherente.

Laut „Anlage 13 zum Fachleitfaden „Managementplanung in Natura 2000 Gebieten, des Ministerium f. Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz M-V“ sind über 2/3 aller relevanten Vögel in der Wismarbucht sehr empfindlich gegen Störungen durch menschliche Präsenz, v.a. schnelle Wassersportarten wie Kite- und Windsurfen. Dies belegen unzählige Studien. Störungen durch diesen Wassersport tragen also wesentlich zum Niedergang der Arten in der Wismarbucht bei.

Zusammen mit anderen Faktoren wie z.B. Wasserqualität und Störungen durch Flugverkehr bedingen die Störungen durch schnelle Wassersportarten, dass von sämtlichen 18 Lebensraumtypen kein einziger als günstig bewertet, dagegen 57 % als unzureichend und 43 % als schlecht bewertet werden.

Eigentlich sollte dieser katastrophale Zustand der Schutzgebiete für die Landesregierung Anlass genug sein, neue Naturschutzgebiete auch innerhalb des Natura2000-Gebiets auszuweisen und mit verbindlichen Befahrensregeln zu versehen, so wie es die Gutachter im Managementplan fordern. Auch sollte die Landesregierung sämtliche Flächen der Wismarbucht sorgsam daraufhin prüfen, ob dort bestimmte schnelle Wassersportarten überhaupt umweltverträglich sind.

Stattdessen legt die Landesregierung ohne solche fachlichen Prüfungen fest, welche Areale für Wassersportler freigegeben werden können. Schlimmer noch entschied die Landesregierung M-V und durch das Eingreifen des Umweltministeriums per Erlass, dass Surf- und Kitegebiete ausgeweitet werden sollen, – entgegen den Empfehlungen neutraler Gutachter im Managementplan.

Wer käme auf den Gedanken, bereits vorhandene Störungen durch noch mehr Störungen zu bekämpfen? So sieht kein ernstzunehmendes Handeln zum Schutz der Arten aus. Der BUND

sieht in dieser Handlung eine Klientelpolitik zu Gunsten einer kleinen Gruppe von Freizeitsportlern. Die Landesregierung wird somit vertragsbrüchig und kommt ihren Verpflichtungen zum Naturschutz auch gegenüber der Europäischen Union nicht nach.

Freiwillige Vereinbarung „Naturschutz, Wassersport und Angeln in der Wismarbucht“

Mitte der 90er Jahre plante die Landesregierung M-V, Teile der Wismarbucht als Naturschutzgebiet (NSG) auszuweisen und hatte sowohl Verordnungen als auch Karten fertiggestellt. Nach erheblichem Widerstand aus Wassersportlerkreisen wurden die Pläne verbindlicher Regelwerke fallengelassen. Stattdessen brachte das Umweltministerium M-V eine Freiwillige Vereinbarung mit Wassersport- und Anglervereinen auf den Weg, die 10 Jahre später (2005) unterzeichnet wurde. In dieser Vereinbarung wurden unverbindliche Regeln für die Nutzung der Wismarbucht festgelegt und Flächen für den Wassersport ausgewiesen, ohne dass die Verträglichkeit des Wassersports an diesen Orten geprüft wurde. So kam es, dass etwa Surfen in wichtigen Brut- und Rastgebieten für geschützte Vogelarten zugelassen wurden, die aus Sicht des Naturschutzes die Schutzziele des Europäischen Vogelschutzgebietes erheblich gefährden.

Unverträgliche Ausweitung von Wassersportgebieten. Um 2015 herum versuchte eine kleine Gruppe von Wismarer Kitesurfern eine weitere Ausweitung ihrer Gebiete zu erreichen, indem sie pressewirksam aus der Freiwilligen Vereinbarung austraten. Schützenhilfe bekamen Sie aus dem Umweltministerium, welches 2017 in einem Erlass (inkl. Protokoll zu einem Abstimmungsgespräch) erhebliche zeitliche wie räumliche Erweiterungen für Surfer bei den Unterzeichnern der Freiwilligen Vereinbarung durchsetzen wollte: <http://www.stalu-mv.de/wm/Themen/Naturschutz-und-Landschaftspflege/NATURA-2000/Managementplanung/DE-1934-401-Wismarbucht-und-Salzhaff>

Die Unterzeichner der Freiwilligen Vereinbarung lehnten die Wünsche des Ministers und der Wismarer Kitesurfer 2019 allerdings ab. Sie beriefen sich auf neutrale, vom Ministerium bestellte Fachgutachter im Managementplanverfahren. Die Gutachter hatten die vom Ministerium/Surfern gewünschten Ausweitungen ausdrücklich als „unverträglich“ mit den Schutzziele bezeichnen und das auch fachlich begründet.

Verhinderung neuer NSGs. Die Unterzeichner der Freiwilligen Vereinbarung fordern zudem seit 2011 Neuausweisungen von NSG im inneren Salzhaff, um die Untiefe Lieps, und im Bereich Breitling/Redentiner Bucht (Protokolle der Sitzungen v. 08.09.11, 26.01.12, 18.04.12). In diesen Bereichen gelingt es bis heute nicht, die massiven Störungen der Natur durch Surfer/Kiter einzudämmen. Auch temporäre Versuche, durch Öffnungen anderer Areale diese Gruppe weg von den sensiblen Gebieten zu lenken, waren nicht erfolgreich. Übrigens kamen auch die neutralen, vom Ministerium bestellten Fachgutachter im Managementplanverfahren zum Ergebnis, dass diese neuen NSG dringend notwendig sind.

Die Landesregierung weigert sich bislang, diese NSGs auszuweisen und zusammen mit dem Bundesverkehrsminister verbindliche Befahrensregeln festzulegen. Der mangelnde politische Willen am wirksamen Naturschutz lässt sich auch daran ablesen, dass massiv Stellen im Bereich NSG-Ausweisung im eigenen Ministerium abgebaut wurden.

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es 329 Naturschutzgebiete (NSG). Von den NSG sind 119 nicht vollständig gesichert, 18 ohne Verordnung. Die für Naturschutz zuständige Abteilung 2 im Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt (MLU) hat in den letzten 15 Jahren 30 Stellen verloren. Um die Jahrtausendwende herum gab es noch 3,5 Stellen, die allein mit NSG-Ausweisungen befasst waren. Gegenwärtig ist nur eine Mitarbeiterin mit einer halben Stelle (20h/Woche) für diesen Bereich zuständig. Faktisch erfolgt keine Zustandsüberwachung (z.B. mit behördlichen Fachleuten) in NSG, die meist Kernzonen von Natura2000-Gebieten sind. Auch dringend benötigte neue NSG, wie in der Wismarbucht, können so nicht ausgewiesen werden.

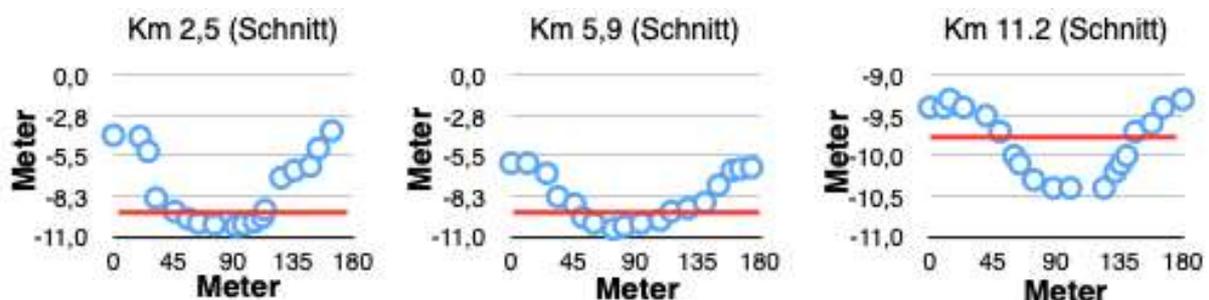
Schlechte Ausstattung und geringe Befugnisse des Buchtrangers. Zur Überwachung der Regeln der Freiwilligen Vereinbarung wurde ein Buchtranger auf Werkvertragbasis eingestellt. Dieser ist jedoch nur mit einem sehr langsamen Boot ausgestattet, das auch nur eingeschränkt im Flachwasser operieren kann. Der Buchtranger hat keinerlei Befugnisse, Verstöße gegen die Regeln der Freiwilligen Vereinbarung zu ahnden. Sein Einsatz wird nicht selten durch Bedrohungen von unverständigen Wassersportlern aus beantwortet.

Freiwilligen Vereinbarungen werden ohne Rechtsbindungswillen abgeschlossen und gelten nach Rechtsauffassung des Bundesamtes für Naturschutz nicht als vertragliche Vereinbarungen nach §8 BNatSchG. Freiwillige Vereinbarungen, zumal solche, die in großen Bereichen wirkungslos sind, entbinden den Staat nicht von seinen Pflichten zum Schutz der Natur, die ihm das Grundgesetz und die Verträge und Richtlinien der EU auferlegen (BVerfGE 46.160.164; 56,54,78).

Illegale Vertiefung der Fahrrinne Wismar

Im Planfeststellungsbeschlusses der WSD Nord für den „Ausbau der Bundeswasserstraße in der Wismarbucht“ vom 30.12.1996 wurde eine mittlere Sohlentiefe von 9,50 m zuzüglich 0.30 m an Vorratstiefe (direkt bei der Baggerung) festgelegt.

Die Fahrrinne weist allerdings über große Strecken eine deutlich größere Sohlentiefe auf. Dies hat die Prüfung der Verkehrssicherungspeilung 2018 durch den BUND ergeben. Eine Analyse des Tiefenprofils der Fahrrinne etwa zwischen km 2.0 und 4.3 (Ausfahrt Hafen bis Höhe Insel Walfisch) weist genau in der Mitte der Fahrrinne einen Mittelwert von 10.05 ± 0.11 m auf. Auch die Maximaltiefen weichen von den nach Planfeststellung zu erwartenden Tiefen ab (z.B. 10.5 m bei km 5.75 - 5.90 und km 11.20-11.40). An keiner Stelle der Fahrrinne wurde die Tiefe von 9.80 m unterschritten, d.h. eine mögliche „Baggertoleranz“ von ± 30 cm wurde als eine Art zusätzliche Vorratstiefe missgedeutet und offenbar nur zu größeren Tiefen hin beauftragt. Die Fahrrinne weist demnach aktuell eine Vorratstiefe von etwa $10.15 \text{ m} \pm$ einer Baggertoleranz von ca. 35 cm auf. Dies bedeutet, dass die Fahrrinne bei Unterhaltungsbaggerungen still und heimlich tiefer als planfestgestellt ausgebaggert wurde. Auch die Sohlbreite von 60 Metern



wird an diversen Stellen überschritten, z.B. bei km 2.5 (>68 m).

Ein „Ausräumen“ der Fahrrinne durch den Schiffsbetrieb kann ausgeschlossen werden. (i) Die Fahrrinne liegt größtenteils in sehr hartem, nicht mobilisierbarem Geschiebemergel. (ii) Es fahren nur sehr wenige Schiffe mit dem nötigen großen Tiefgang durch die Fahrrinne; 2019 waren es ganze 6 > 8 m Tiefgang und keines > 9 m Tiefgang. (iii) Die Fahrrinne wird in Normalfahrt befahren, in der der vom Antrieb erzeugte Wasserstrahl auf die Gewässersohle kaum wirksam ist. Es ist also von einer vorsätzlichen Vertiefung über die Grenzen des Erlaubten hinaus auszugehen. Dies ist als Verstoß gegen die Planfeststellungspflicht laut §§ 12, 14 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) und als schwerer Eingriff in die Umwelt zu werten.

Alle sogenannten Unterhaltungsbaggerungen wurden bisher ohne Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, obwohl die Rechtsprechung (EuGH, C226/08) dies ausdrücklich fordert. Eine vertiefende Prüfung der naturschutzfachlichen Unterlagen zur Unterhaltungsbaggerung im Winter 2018/19 konnte aus Personalmangel nicht vorgenommen werden. Trotzdem wurde das Einvernehmen hergestellt.

Weiterbetrieb des illegalen Flugplatzes Zweedorf

Die Landesregierung M-V hatte 1991 den Flugplatz Zweedorf wenige Hundert Meter von den Europäischen Vogelschutzgebieten Wismarbucht/Salzhaff genehmigt. Die Zahl der Flugbewegungen pro Jahr wurde nicht begrenzt. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde zu keinem Zeitpunkt durchgeführt. Die Hauptausflugrichtung des Flugplatzes ist Westen und führt laut Auskunft des Verkehrsministeriums M-V „notwendig“ zu Tiefflügen über die empfindlichen Brut- und Rastgebiete des Europäischen Vogelschutzgebietes. Eine große Zahl von Studien belegt, dass viele der in der Wismarbucht zu schützenden Vogelarten (s. durch Fluglärm massiv gestört werden. Beobachtungen des BUND belegen dies. Die am Flugplatz Zweedorf überwiegend startenden Ultraleichtflieger, Kleinflugzeuge und Helikopter gehören zu den Fluggeräten, welche die Vogelwelt am stärksten stören.

Als der BUND 2009 nachwies, dass die meisten Flugzeuge am Flugplatz ohne gültige Zulassung flogen, schritt die Landesregierung nicht ein. 2011 veranlassten Bundesbehörden nach vorgelegten Beweisen des BUND schließlich die Stilllegung der Flugzeuge.

Als der BUND 2009 nachwies, dass der gesamte Flugplatz ohne gültige Betriebsgenehmigung betrieben wurde, schritt die Landesregierung wieder nicht ein. Das Verwaltungsgericht Schwerin gab in seinem Urteil 2011 dem BUND schließlich Recht und erklärte den Betrieb des Flugplatzes für „illegal“.

Die Landesregierung beeilte sich, gegen das Urteil in Berufung zu gehen und erlaubte den Weiterbetrieb des illegalen Flugplatzes. Das Berufungsverfahren wird bis heute verschleppt. Das Gesamtverfahren dauert mittlerweile schon 116 Monate. Zum Vergleich: im Bundesdurchschnitt dauern Gerichtsverfahren 45,7 Monate, im Durchschnitt M-V: 71,4 Monate.

Stand 01.06.2021