

# AK – Integriertes Küstenzonenmanagement Nationale Strategie

Erwartungen an IKZM-Strategie

Abfrage vom 26. April 2005

Organisation	Name	Erwartungen
<b>Interessen der Wirtschaft betonend</b>		
BMWA	Horn, Christine	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausgewogenheit in Sinne der Nachhaltigkeit</li> <li>- keine Komplizierung bestehender Verfahren (Rechtsvereinfachung)</li> <li>- Überprüfung der Auswirkungen auf die Wirtschaft (Strategie und Maßnahmen)</li> </ul>
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe	Ordemann, Uta	Die Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen über die seewärtigen Zufahrten darf durch IKZM nicht beeinträchtigt werden. Die seewärtigen Zufahrten müssen so ausgebaut und erhalten werden, dass sie den Anforderungen des internationalen Wettbewerbs gerecht werden. Nur so können die deutschen Seehäfen ihre Wachstumschancen nutzen und ihre wichtige Aufgabe für die außenhandelsintensive deutsche Volkswirtschaft auch weiterhin erfüllen. Die Seehäfen leisten damit zugleich einen wichtigen Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen.
Verband Deutscher Reeder (VDR)	Boysen, Knut	Leichtigkeit der internationalen Seeschifffahrt muss trotz der in Zukunft notwendigen Windparks erhalten bleiben. <u>Sonst =&gt;</u> siehe Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
Oldenburgische Industrie- und Handelskammer	Dr. Ahrens, Michael	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen an der Küste</li> <li>- Sicherung und Ausbau der Industrie- und Hafenstandorte an der Küste</li> <li>- Erdöl- und Erdgasgewinnung in der Nordsee</li> <li>- Tourismusförderung</li> <li>- Deichsicherheit</li> </ul>
Landesbergamt, Clausthal-Zellerfeld	Machetanz, Kurt	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ausgewogene Berücksichtigung <u>aller</u> im „IKZM Küstenraum“ relevanten Felder und Interessen, insbesondere auch u. a. (Erdöl-/ Erdgas/Sandgewinnung) der Wirtschaft</li> <li>2) Berücksichtigung existierender Rechte (z. B. Bergbaukonzessionen).</li> <li>3) IKZM als Prozess verstehen: =&gt; fortlaufende Begleitung der Entwicklungen im „Küstenraum“</li> <li>4) Verträgliche Doppel-/ Mehrfachnutzungen z. B. Erdölgewinnung und Windkraft auf denselben Flächen anstreben.</li> </ol>
GMT / Uni Rostock	Fröhle, Peter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Küsten- und Hochwasserschutz sowie Küstenschutzmanagement als integraler Bestandteil des IKZM konkreter herausstellen</li> <li>- IKZM als Optimierung im Sinne von Vereinfachung von Planungsvorgängen</li> <li>- stärkere Berücksichtigung der Interessen der <u>maritimen Wirtschaft</u></li> </ul>
Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Nordwest	Ubben, Friedhelm	Große Bereiche der Küstenzone sind seit jeher der Schifffahrt gewidmet. Die Widmung wird durch nationale Regelungen und internationale Vereinbarungen gewährleistet und umfassend geregelt. Leistungsfähige und behinderungsfreie Schifffahrtswege sowie die Gewährleistung eines sicheren <u>und</u> effizienten Verkehrsablaufes sind von überragender Bedeutung für den deutschen Außenhandel und für den gesamten Wirtschaftsstandort. Neue Strategien und Steuerungselemente dürfen diese Funktion nicht beeinträchtigen.
Wirtschaftsverband Weser	Heinrich, Ralf	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklung von weiteren effizienteren Abstimmungs- und Konfliktminimierungsverfahren zur nachhaltigen Berücksichtigung der wirtschafts-, sozial- und umweltorientierten raumbedeutsamen Faktoren im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und Zielsetzungen des Bundesraumordnungsgesetzes bzw. den Länderraumordnungsgesetzen</li> <li>- Verringerung des Planungs- und Abstimmungsaufwandes und zeitliche Beschleunigung</li> <li>- Federführung: Bundesraumordnungsministerium zur Verhinderung einseitiger Orientierung</li> </ul>

# AK – Integriertes Küstenzonenmanagement Nationale Strategie

Erwartungen an IKZM-Strategie

Abfrage vom 26. April 2005

<b>Interessen der Wirtschaft – Dreiklang</b>		
BBR, Referat Verkehr und Umwelt	Wagner, Gerhard	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ergebnisoffener Prozess</li> <li>- Ergebnisse der BBR/ BMVBW-Projekte sollen einfließen in die nationale Strategie</li> <li>- auch wirtschaftliche und soziale Aspekte sollen berücksichtigt werden</li> </ul>
BMVBW-AR 23	Siegel, Gina	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Belange der Raumordnung /Raumentwicklung in den IKZM-Prozess mit einzubringen.</li> <li>- Aufbau und Gliederung des Berichtes konstruktiv mitzusteuern.</li> <li>- Ergebnis-Transfer von vorliegenden Prozessen und F-Ergebnissen.</li> </ul>
Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz	Vespermann, Karl-Heinrich	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gleichgewichtsintegration der <u>drei</u> Nachhaltigkeitsfaktoren</li> <li>- Effektive konkrete und verstärkte Koordination</li> <li>- Auf Effizienz abzeichnende, institutionelle Ausgestaltung; d. h. keine neuen Institutionen, sondern Effizienzerhöhung bestehender</li> <li>- Koordinierungsmechanismen und Schaffung neuer effizienter Koordinierungsinstrumente</li> </ul>
StädteTag	Dr. Dücker, Hans-Peter	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Seeseitige Zufahrten zu den deutschen Seehäfen müssen wettbewerbsgerecht unterhalten und entwickelt werden können.</li> <li>2) Eine ausgewogene Betrachtung und Bewertung von Ökonomie und Ökologie muss Grundlage einer IKZM-Strategie sein (Win/Win)</li> <li>3) Länderübergreifende, gesamtheitliche Entwicklungs- und Erhaltungsziele sind unter Beachtung von Ökonomie und Ökologie für die seewärtigen Hafenzufahrten zu entwickeln und gegenüber der EU zu verdeutlichen (FFH, WRRL etc.)</li> <li>4) Kein Verkehrsdirigismus für seewärtige Zufahrten durch Naturschutzfestlegungen o. ä.; Berücksichtigung von ökonomischen und ökologischen <u>Gesamtzusammenhängen</u></li> <li>5) Definitionen sind zu ändern, damit Entwicklungen und Unterhaltungsstrategien von seeseitigen Zufahrten auch dann möglich bleiben, wenn es für Ausgleich und Ersatz großräumiger Betrachtungsweisen bedarf (ganzheitliche Sicht). Wirtschaftsbezug/<u>vorrang</u> muss möglich sein.</li> <li>6) Die nationale Strategie ist in eine europäische Strategie einzuordnen und unter Beachtung der Wettbewerbssituation ggf. anzupassen.</li> <li>7) Zusätzliche Planungsregularien in der AWZ (ggf. erweitert) dürfen nicht wettbewerbs-nachteilig für die Zufahrten wirken.</li> <li>8) Angekündigte Seehafenkonzepte des BMU sind bitte offen zulegen und fachbezogen zu erörtern.</li> </ol>
Uni Kiel, Geographisches Institut	Dr. Daschkeit, Achim	<p>Konkretisierung IKZM                      Integration aller Nutzungsansprüche                      Rahmen für gesellschaftlichen Dialog über IKZM und dessen Umsetzung</p>
Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung – Oberste Landesplanungsbehörde –	Dr. Autsch, J-Fr.	<p>IKZM darf nicht nur den aktuellen Zustand von Umwelt und Wirtschaft betrachten, sondern muss Entwicklungspotenziale aufzeigen und Entwicklungsmöglichkeiten (-spielräume) helfen umzusetzen</p> <p>IKZM soll Möglichkeiten helfen aufzuzeigen, wie Entwicklung erfolgen kann, aber demgegenüber finden sich Bestrebungen der Naturschutzverwaltungen, immer neue Schutzgebiete auszuweisen! Diskrepanz!                      Kein neues Planungsinstrument – vorhandene Strukturen nutzen (z. B. Rordnung, Planungsverbände)</p>

# AK – Integriertes Küstenzonenmanagement Nationale Strategie

Erwartungen an IKZM-Strategie

Abfrage vom 26. April 2005

<b>Ökologie betonend</b>		
Universität Rostock für das BfN	Bosecke, Thomas	Ausrichtung und Beitrag zur Bewahrung der Biodiversität im Küsten- und Meeresbereich durch eine dauerhaft umweltgerechte Entwicklung (nachhaltige Entwicklung in allen Facetten) unter besonderer Berücksichtigung des ökosystemaren Ansatzes als Belastbarkeitsgrenze (Tragfähigkeit). Das IKZM sollte genutzt werden, um aus den Vorteilen der einzelnen Schutz- und Nutzungsansprüche Synergieeffekte zu erzielen und so eine für alle Beteiligten bestmögliche und nachhaltige Entwicklung des Küsten- und Meeresraumes zu ermöglichen.
WWF, Obmann Naturschutzverbände	Johannsen, Uwe	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Nutzungen naturverträglich gestalten</li> <li>* Ökosystemansatz – Vorsorgeprinzip</li> <li>* Erhaltung der biologischen Vielfalt</li> <li>* Umsetzung der Verpflichtungen aus internationalen Meeresschutzabkommen (OSPAR/ HELCOM)</li> <li>* Bündelung und Optimierung der Planungen unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten</li> <li>* Beteiligung der Öffentlichkeit</li> </ul>
DNR, BUND (Obmann der Naturschutzverbände)	Feldt, Walter	<p>Trendwende bei der permanenten, schleichenden ökologischen Verschlechterung des Küstenraumes durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einschränkung weiteren Ressourcen- und Landschaftsverbrauchs</li> <li>- Verschlechterungsverbot und Optimierungsgebotes gemäß FFH-, VS- u. WRRL d. EU</li> <li>- Konsequente Umsetzung des Umweltvorsorgeprinzips über UVP, SUP, RO</li> <li>- Länderübergreifende Raumordnung mit integrierter SUP</li> </ul>
Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR)	Dr. Höfer, Thomas	<p>Aufgaben i. R. IKZM</p> <p>Risiken von Gefahrgütern und Schadstoffen beim Seeverkehr (gesundheitliche Effekte) (BfR berät BMU, BMVBW, BMWEL und HK)</p> <p>Bisher nicht an IKZM-Entwicklung beteiligt.</p>

# AK – Integriertes Küstenzonenmanagement Nationale Strategie

Erwartungen an IKZM-Strategie

Abfrage vom 26. April 2005

<b>Verfahren – IKZM als Dialog</b>		
Geographisches Institut, Uni Kiel	Prof. Dr. Sterr, Horst	<ul style="list-style-type: none"> <li>* gleiche (berechtigte) Gewichtung der drei Säulen der Nachhaltigkeit</li> <li>* Aufgreifen und Berücksichtigung der regionalen/lokalen IKZM-Initiativen: Nutzung des Bottom-up Prozesses (z. B. KERN-Region)</li> <li>* Aufnahme aller zentralen Ergebnisse aus Sicht der Raumordnung</li> <li>* ständige Einrichtung eines Panels mit allen Interessengruppen (im Sinne des heutigen Arbeitskreises, aber eher kleineres Modell: Wadden Sea Forum)</li> <li>* Etablierung eines ständigen Evaluierungsprozesses zum IKZM-Fortschritt</li> <li>* Langfristig zunehmende Gefahren (SLR) berücksichtigen</li> </ul>
BfN	Neukirchen, Bernd	<p>Ökogeordnete Koordination Umwelt; wirtschaftlicher und sozialer Aspekte/ Interessen</p> <p>Frage: Gibt es Beispiele für die Leistungsfähigkeit von IKZM. Z. B. Moderation/ Steuerung von länderübergreifender Planungs-/ Genehmigungsverfahren, gibt es Lösungsansätze?</p>
Innenministerium SH, Abteilung Landesplanung	Dickow, Astrid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gleichberechtigte Berücksichtigung aller drei Dimensionen der Nachhaltigkeit</li> <li>- Regelungen zum Informationsfluss zwischen Ländern – Bund und Bund – EU</li> <li>- klare Definition, was wir unter IKZM verstehen</li> <li>- gute Verständlichkeit der Strategie</li> <li>- Maßnahmen, um IKZM auf allen Ebenen besser zu integrieren</li> </ul>
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrologie	Wasserthal, Ralf	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ergebnisoffener Prozess</li> <li>- gleichwertige Betrachtung von Entwicklungs- und Schutzziele (gleichwertig: soziale, wirtschaftliche und ökologische Aspekte)</li> <li>- keine Doppelarbeit zur Raumordnung in der AWZ; Abstimmung mit Ergänzung zu Raumordnungs-Angelegenheiten</li> </ul>
Wasser- und Schifffahrtsschiffdirektion Nord	Karsten, Dagmar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prozesse der Partizipation müssen transparent sein und <u>legitimiert</u> &lt;-&gt; Gebot der Rechtsstaatlichkeit</li> <li>- Vereinbarkeit mit <u>Seerechtsübereinkommen</u></li> <li>- Die unter 4.2.4 als unzureichend bezeichneten derzeitigen Steuerungsinstrumentarien müssen hinsichtlich ihrer (vermeintlichen/ angeblichen?) Schwächen <u>konkret</u> beschrieben werden</li> </ul>
Wasser- und Schifffahrtsschiffdirektion Nordwest	Rischmüller, Friedrich	<p>Jeweils <u>eine</u> Form für die Nord- und Ostsee, verbunden durch ein Sekretariat wird begrüßt.</p> <p>Diese beiden Foren sollten <u>neu</u> gegründet werden, um ökonomisch, ökologisch und soziale Belange – verbunden durch die Forschung und Nachhaltigkeit – <u>gleichberechtigt</u> zu vertreten.</p> <p>Es muss zum Ausdruck kommen, dass die Schifffahrt der Ökonomie zugeordnet wird und durch das Seerechtsübereinkommen privilegiert wird.</p> <p>IKZM ist eine Methode, es können Empfehlungen ausgesprochen werden. Konkretes staatliches Handeln muss aber von den zuständigen staatlichen Stellen ausgehen.</p>
Forschungs- und Technologiezentrum Westküste	Dr. Kannen, Andreas	<p>Unterstützung <u>transparenter</u> Diskussions- und Entscheidungsprozesse</p> <p>Förderung des <u>Dialogs</u> zwischen <u>lokaler</u>, regionaler und <u>Bundesebene</u></p> <p>Förderung einer auf breitem <u>Konsens</u> beruhenden <u>Vision</u> für die <u>Entwicklung</u> der Küstengebiete</p> <p>Förderung der <u>wirtschaftlichen Entwicklung</u> der Küstenregionen über Tourismus hinaus</p> <p>Betonung von <u>Kommunikation</u>, möglichst wenig Bürokratie und Regulierung bzw. überschaubare Instrumente</p> <p>Freiräume für zukünftige Entwicklung schaffen (inkl. technisch <u>noch</u> nicht machbaren Entwicklungen, die aber in 10–15 Jahren vielleicht technisch realisierbar sind)</p>
Projektträger Jülich GmbH, Außenstelle Rostock	Dr. Irmisch, Andreas	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Definition zukunftsfähiger Schwerpunkte für Forschungen zur Etablierung und Durchführung des IKZM; Abstimmung der Aktivitäten zwischen Bund und Ländern.</li> <li>* Vorschläge zur Nutzung vorliegender F+E-Ergebnisse im Sinne einer Erstellung der nationalen IKZM-Strategie (Erwartung an den Arbeitskreis)</li> </ul>