

Anforderungen und Hinweise an die nationale IKZM-Strategie

Stellungnahme des Deutschen Naturschutzbundes (DNR) e.V.

30.05.2005

- 1. Ziele des IKZM:** Gemäß der *„Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa“* (2002/43/EG) wird insbesondere aufgrund der dort vorangestellten Erwägungsgründe 1 – 7 und 9 deutlich, dass der IKZM-Prozess aufgrund des hohen Drucks vielfältiger Nutzungen in den europäischen Küstenregionen sowie deren Folgen für notwendig erachtet wird:
- *„Im Bewertungsbericht der Europäischen Umweltagentur für 1999 wurde eine fortlaufende Verschlechterung des Zustands in den Küstengebieten Europas, und zwar sowohl der Küsten selbst als auch der Qualität der Küstengewässer, festgestellt“* (4. Erwägungsgrund).
 - *„Die Bedrohung der Küstenzonen der Gemeinschaft wächst infolge der Klimaänderungen, die ein Ansteigen des Meeresspiegels, Veränderungen in der Häufigkeit und Stärke von Stürmen sowie eine verstärkte Küstenerosion und Überschwemmungen auslösen“* (5. Erwägungsgrund).
 - *„Das Bevölkerungswachstum und die zunehmenden Wirtschaftsaktivitäten stellen eine zunehmende Bedrohung des ökologischen und des sozialen Gleichgewichts von Küstengebieten dar“* (6. Erwägungsgrund).

Diese Erkenntnisse des Europäischen Parlamentes und Rates der EU werden von den Umweltverbänden in vollem Umfang geteilt und sind durch eine Vielzahl auch wissenschaftlicher Untersuchungen belegt¹. Hierzu im Widerspruch stehen Äußerungen aus Nutzerkreisen während der ersten Sitzung des Arbeitskreises „Nationale IKZM-Strategie“ am 26.04.2005 im Umweltbundesamt in Berlin, die den festgestellten Negativtrend beim Zustand der Umwelt leugnen².

Als weiteres zentrales Ziel des IKZM wird insbesondere in den Erwägungsgründen 1 und 2 die Erhaltung und zukunftsfähige Entwicklung der wesentlichen Bedeutungsbereiche der Küstenregionen vorangestellt :

- *„Die Küstengebiete sind für Europa aus ökologischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Sicht sowie für Erholungszwecke von großer Bedeutung“* (1. Erwägungsgrund).
- *„Die Küstengebiete weisen im Hinblick auf die Tier und Pflanzenwelt eine einzigartige Artenvielfalt auf“* (2. Erwägungsgrund).

Von einem Primat für bestimmte wirtschaftliche oder sonstige Nutzungen ist somit keineswegs die Rede. Die am 26.04.2004 auf dem Begleitkreis von verschiedenen Interessengruppen, insbesondere aus Wirtschaft und Schifffahrt, vorgetragene Wünsche nach besonderer Betonung der von ihnen vertretenen Belange entbehrt somit jeglicher Grundlage. Ein Primat für wirtschaftliche oder schifffahrtsbezogene Nutzung ist in dem hier für den

¹ So z. B. Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen: Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee, BT-Drs. 15/2626 v. 24.02.2004; Europäische Umweltagentur 2003: Umwelt und Europa, Dritter Lagebericht

² s. Protokollentwurf, BIOCONSULT – SCHUCHARDT & SCHOLLE, 5.05.2005, Seite 2 unter: 2) Grundsätzliche Kritik an der Gewichtung Ökonomie/Ökologie in der nationalen Strategie

IKZM-Prozess der EU maßgeblichen, hier auszugsweise zitierten Papier nirgendwo beschrieben, weder in den vorangestellten Erwägungsgründen, noch in den nachfolgenden Empfehlungen.

Der Weg, wie eine Erhaltung und zukunftsfähige Entwicklung der von der EU ohne Präferenz dargestellten, verschiedenen Bedeutungsbereiche erreicht werden soll, wird im 9.

Erwägungsgrund dargestellt : *„Die Umsetzung eines ökologisch nachhaltigen, wirtschaftlich ausgewogenen, sozial verträglichen und behutsam auf schutzwürdige kulturelle Belange achtenden Küstenzonenmanagements, das die Integrität dieser wichtigen Ressource aufrechterhält und gleichzeitig den traditionellen lokalen Tätigkeiten und Gepflogenheiten, die keine Bedrohung für empfindliche natürliche Lebensräume und den Erhaltungszustand der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten darstellen, Rechnung trägt, ist von entscheidender Bedeutung“*. – Somit wird das Integrierte Küstenzonenmanagement hinsichtlich seiner Aufgabenbereiche, der Behandlung der in den ersten beiden Erwägungsgründen vorangestellten wesentlichen Belange Ökologie, Wirtschaft, Soziales und Kultur unter klarer Betonung der ökologischen Ausrichtung definiert. Versuche nutzungsorientierter Interessenvertreter, das bestehende Primat unserer natürlichen Lebensgrundlagen zugunsten wirtschaftlicher Interessen zu verschieben, stellen somit den IKZM-Prozess der EU in Frage bzw. sind hiermit eindeutig nicht vereinbar³.

Ein weiterer Hinweis, dass es beim IKZM-Prozess in erster Linie um eine ökologisch nachhaltige Entwicklung handelt und erst in zweiter Linie um die hiervon zweifellos abhängigen, nicht minder wichtigen Belange von Wirtschaft, Sozialem und Kulturellem, wird zudem aus dem dritten Erwägungsgrund deutlich: *„Kapitel 17 der Agenda 21, die im Juni 1992 auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro angenommen wurde, sollte berücksichtigt werden“*.

Die übrigen, hier nicht näher dargestellten Erwägungsgründe widmen sich vor allem weiteren Hintergrundinformationen über die bisherige Thematisierung innerhalb der EU und prozeduralen Aspekten. Eine Veränderung der bislang beschriebenen Haupt-Ziele und Gewichtungen erfolgt dabei nicht.

Auch der unter Kapitel I der EU-Empfehlungen dargestellte *„Strategische Ansatz“* folgt den dargestellten, in der Präambel vorgegebenen Zielen und Gewichtungen. Der von Nutzergruppen herausgegriffene Punkt

„d) nachhaltig günstige Bedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigungslage“

ist der einzige, der deren Bedeutung unter acht Punkten darstellt. Aus dem Gesamtzusammenhang herausgegriffen verfälscht dieser Punkt den integrativen Charakter des IKZM, so auch die Tatsache, dass das bereits erläuterte ökologische Primat auch hier wieder durch Betonung der ökologischen Belange in den vorangestellten drei Punkten a) bis c) unmissverständlich erfolgt :

„a) Schutz der Küstenumwelt auf der Grundlage eines Ökosystem-Ansatzes zur Gewährleistung ihrer Integrität und ihres Funktionierens sowie ein nachhaltiges Management der natürlichen Ressourcen sowohl des Meeres- als auch des Landstreifens der Küstengebiete;

³ Das gilt beispielsweise auch für das Ansinnen des Vertreters der Industrie- und Handelskammer Oldenburg, Dr. Michael Ahrens, gemäß Rundmail vom 3.05.2005, aus der Bundesdrucksache 15/5099 vom 15. März 2005 "Meer für Morgen - Impulse für die Maritime Wirtschaft", die 20 Punkte auf den Seiten 5 und 6 mit in die nationale IKZM-Umsetzungsstrategie aufzunehmen. Das ist abzulehnen, weil diese Auflistung einseitiger wirtschaftlicher Vorgaben nicht mit der ökologischen Ausrichtung des IKZM vereinbar ist.

b) *Anerkennung der Gefahren, die den Küstengebieten infolge der Klimaänderungen drohen, sowie der Risiken aufgrund des Anstiegs des Meeresspiegels und der zunehmenden Häufigkeit und Stärke von Stürmen;*

c) *angemessene und aus ökologischer Sicht verantwortungsvolle Küstenschutzmaßnahmen, einschließlich des Schutzes von Küstensiedlungen und ihres Kulturerbes;*“

Die Punkte e) und f) befassen sich mit einem „funktionierenden sozialen und kulturellen System in den lokalen Gemeinwesen“ sowie „ausreichende Flächen für Erholungszwecke der Öffentlichkeit“. Die letzten Punkte g) und h) beinhalten Aussagen zum „Zusammenhalt der Gemeinwesen“ und empfehlen eine „bessere Koordinierung von land- und meerseitigen Aktionen...“.

Mit den im Kapitel II nachfolgenden „Grundsätzen“ weist die EU insbesondere auf einige bereits bewährte Arbeitsmethoden und Vorgehensweisen „bei der Erarbeitung nationaler Maßnahmen und Strategien“ hin. Kapitel III weist darauf hin, dass eine „umfassende Bestandsaufnahme“ erforderlich ist und gibt konkret an, welche Bereiche erhoben werden sollen. Erst auf Basis dieser Bestandsaufnahme sind gemäß Kapitel IV „Nationale Strategien“ zu entwickeln, zur Vorgehensweise werden einige Hinweise gegeben. Kapitel V macht Angaben zur „Zusammenarbeit“ zu den „Nachbarländern, den Gemeinschaftsorganen“ und „anderen Küstenakteuren“. Über den jeweiligen Stand des IKZM-Prozesses in den Mitgliedstaaten erwartet die EU-Kommission gemäß Kapitel VI eine „Berichterstattung“ bis zum 28.02.2006. Die jeweiligen Berichte sollen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und zudem von Parlament und Rat der EU überprüft und bewertet werden. - Dieses Prozedere steht im Widerspruch zu Äußerungen während der ersten Sitzung des Arbeitskreises „Nationale IKZM-Strategie“ am 26.04.2004, wonach eine Beteiligung am IKZM-Prozess freiwillig und nicht unbedingt anzustreben sei⁴.

Eine Veränderung der in den Erwägungsgründen und Kapitel I vorangestellten inhaltlichen Zielsetzung und Gewichtung, des ökologisch zentrierten Ansatzes, erfolgt in den nachfolgenden Kapiteln II bis VI nicht.

Der nationale IKZM-Prozess hat sich demzufolge an diesen ökozentrischen Vorgaben zu orientieren. Bisherige Erfahrungen in Deutschland zeigen allerdings, dass der hiesige IKZM-Prozess in eine viel zu einseitige Nutzungsorientierung unter viel zu starker Betonung wirtschaftlicher Interessen „wegzurutschen“ droht. Beispiel hierfür ist das Ergebnis des „Wadden-Sea-Forums“ in Wilhelmshaven, das alle relevanten Nutzergruppen mit ihren Interessenvertretungen beteiligt hat. Vertreter von Umweltverbänden waren – vereinzelt – zwar ebenfalls beteiligt, konnten sich angesichts der „Übermacht“ der Vertreter anderer Nutzungsinteressen jedoch nicht durchsetzen und im vorliegenden Abschlußbericht nur wenige wichtige „Minderheitenvoten“ unterbringen. Der Abschlussbericht beachtet die eingangs analysierten inhaltlichen Vorgaben der EU derartig unzureichend, so dass hier nur das Fazit „Thema verfehlt“ gezogen werden kann⁵.

Eine Vorbild-Funktion des Wadden-Sea-Forums, wie von den BMU-Gutachtern BIOCONSULT, SCHUCHARD & SCHOLLE im ersten Berichtsentwurf⁶ für den ersten IKZM-Arbeitskreis am 26.04.2005 dargestellt, lässt sich somit kaum nachvollziehen. Eine breite

⁴ s. Protokollentwurf v. BIOCONSULT- SCHUCHARDT & SCHOLLE v. 5.05.2005, Seite 2 unter 1) *Grundsätzliches zur Erstellung der nationalen Strategie*

⁵ WADDEN-SEA-FORUM: Die Wattenmeerregion - Strategien für eine nachhaltige Entwicklung, Wilhelmshaven 2004

⁶ BIOCONSULT – SCHUCHARDT & Scholle 2005, „Auf dem Weg zur nationalen IKZM-Strategie“.

Partizipation allein reicht für ein positives Vorbild nicht aus, wenn eine unausgewogene Interessenaufarbeitung – wie im Falle des Wattenmeer-Forums - zur Abweichung von den inhaltlichen IKZM-Vorgaben der EU führt. Eine nähere Begründung über die grundsätzlich zu begrüßende breite Partizipation hinaus erfolgte von den Gutachtern nicht. - Die Passage ist entsprechend erläuterungs- und korrekturbedürftig.

2. Partizipation

Eine Partizipation der wichtigsten – von IKZM – betroffenen gesellschaftlichen Gruppen ist ein wichtiges Anliegen der EU, sie darf jedoch nicht zu einer Verschiebung des IKZM-Ziels, einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung, führen. Dem soll auch in Deutschland Folge geleistet werden, allerdings ist hier bislang keine klare Linie erkennbar. Anstelle einer erforderlichen Ausgewogenheit der im IKZM zu behandelnden Bereiche Umwelt, Wirtschaft, Soziales und Kultur unterliegt die Partizipation bislang anscheinend eher dem üblichen „Spiel der Kräfte“ und ihrer Lobby-Vertretungen.

So zeigt die Zusammensetzung des Begleitkreises zum BMU-Vorhaben zur Vorbereitung der nationalen IKZM-Strategie am 26.04.2005 deutlich die Dominanz der Vertretungen der verschiedenen Nutzerinteressen, sei es durch jeweils zuständige Behördenvertreter oder Lobbyvertretungen wie etwa aus Industrie- und Handelskammer oder verschiedenen Branchen. Seitens aller deutschen Natur- und Umweltschutzverbände wurde ursprünglich lediglich ein „Obmann der Verbände“ über den Deutschen Naturschutzring (DNR) e.V., der immerhin über 5 Millionen Einzelmitglieder vertritt, für den Begleitkreis mit mehr als 20 anderen Interessenvertretungen eingeladen. Da der DNR als Dachverband längst nicht alle nationalen Umweltschutzorganisationen vertritt und anscheinend weder Greenpeace, noch die Umweltstiftung WWF Deutschland als wichtige, eigenständige Organisationen eingeladen wurden, entschied sich der WWF mit voller Unterstützung des DNR, einen weiteren „Obmann der Umweltverbände“ zu entsenden.

Die dann über 40 Teilnehmer des ersten Treffens des IKZM-Arbeitskreises am 26.04.05 zeigen, dass selbst bei Abzug aller Behördenvertreter, immer noch keine, auch nur halbwegs angemessene Repräsentanz im Hinblick auf die im IKZM-Prozess zu behandelnden Schwerpunkte Umwelt, Wirtschaft, Soziales sowie Kultur erreicht wurde⁷. Neben der krassen Unterrepräsentanz des Themas Umwelt ist als weiterer Mangel festzustellen, dass der soziale und kulturelle Bereich dort überhaupt nicht unabhängig vertreten wurde. Diesbezügliche Nichtregierungs-Organisationen (NGO), etwa aus Kirchen, Gewerkschaften, Sozialverbänden wurden anscheinend erst gar nicht eingeladen. - Entsprechend einseitig ist auch das erste wiedergegebene Meinungsbild vom 26.04.05 ausgefallen⁸: eine starke Betonung wirtschaftlicher, nutzungsorientierter Interessen, nur wenige Ausführungen zum – wie dargestellt - grundsätzlich primär ökologisch auszurichtenden IKZM-Prozess und völlig fehlende Ausführungen zu Kultur und Sozialem⁹.

Um einen, alle wesentlichen Interessen einigermaßen ausgewogenen IKZM-Prozess erreichen zu können, ist bei allen Foren auf eine Ausgewogenheit der unterschiedlichen

⁷ Von einer Bundesbehörde, der Auricher Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, wurden sogar drei verschiedene Mitarbeiter zur ersten Sitzung des Arbeitskreises entsandt, womit eine starke Präsenz der eigenen Belange offensichtlich erreicht werden sollte.

⁸ Vgl. Protokollentwurf von BIOCONSULT, SCHUCHARDT & SCHOLLE v. 5.05.05

⁹ Einzige Ausnahme: Die Betonung der unstrittig wichtigen Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen.

Interessenbereiche zu achten, - hier besteht wesentlicher Änderungs- und Nachbesserungsbedarf.

Um eine ökozentrische Ausrichtung des IKZM-Prozesses in Deutschland zu ermöglichen, hat die Federführung generell im Bundesministerium für Umwelt (BMU) zu liegen. Für ausreichende Kompetenzen des BMU ist kabinettübergreifend zu sorgen.

3. Beispiele für wichtige Inhalte im nationalen IKZM-Prozess:

Aus Sicht des DNR ist im Zuge der von der EU für notwendig erachteten **Bestandsaufnahme** festzustellen, dass ein erhebliches Problem in der Begrenztheit der Ressource „Umwelt“ liegt, die über den zumeist angegriffenen Zustand von Wasser, Boden, Luft, Klima und Biodiversität zum Ausdruck kommt. Dieses ist durch EU-weite und nationale wissenschaftliche Untersuchungen hinlänglich belegt¹⁰, auch wenn an dieser Negativentwicklung immer wieder gezweifelt wird. Vergleicht man beispielsweise im Bereich der deutschen Nordseeküste die Entwicklung der küstenbezogenen Flussunterläufe und Ästuar von Elbe, Weser und Ems in den letzten Jahrzehnten, so ist Naturnähe nur noch in wenigen inselartigen Schutzgebieten, also auf einem kleinen Teil der Fläche festzustellen. Dieses ist auch Ergebnis der offiziellen, behördlichen Bestandsaufnahme im Zuge der nationalen Verpflichtungen zur Umsetzung der Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL) der EU. Auch der unmittelbare Nordseeküstenbereich hat sich in relativ kurzer Zeit, d. h. in nur wenigen Generationen durch zahlreiche Eindeichungen, Aufspülungen, Hafen- und Industriezonen, touristische und verkehrsbezogene Infrastrukturen derartig stark anthropogen verändert, dass auch hier in weiten Bereichen nicht mehr von Naturnähe gesprochen werden kann. Das Fatale ist, dass der Landschaftsverbrauch nahezu ungebremst, zum Teil sogar noch verschärft weitergeht und wir in wenigen Generationen das Naturerbe der Menschheit in unverantwortlichem Tempo schrittweise „aufzehren“.

Gerade hier soll und muß der von der EU vorgegebene IKZM-Prozess ansetzen, indem die Kriterien einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung im Sinne der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro¹¹ erarbeitet und umgesetzt werden. Was das konkret bedeutet, wird nachfolgend an einigen Beispielen verdeutlicht. Was passiert, wenn es nicht gelingt, wirtschaftliche und soziale Belange in Einklang mit den umweltbezogenen Lebensgrundlagen zu bringen, hat die EU in großräumiger Hinsicht etwa im vierten und fünften Erwägungsgrund der Empfehlung 2002/413/EG (s. o.) anhand einiger Beispiele dargestellt: Ansteigen des Meeresspiegels, die zur Zunahme von Überschwemmungen führen, Zunahme von Erosion, Stürmen und Naturkatastrophen und Vieles mehr.

Auch im nationalen Bereich zeigen Zustand und Anwachsen „roter Listen“, der im Bestand bedrohten Tier- und Pflanzenarten ebenso wie lange Zeit zum Verzehr nicht geeignete Fische an der Unterelbe in welcher „Schieflage“ der Zustand unserer Umwelt ist. Der weltweit einzigartige Naturraum Wattenmeer soll zwar nach Willen von Bundes- und Landesregierungen „Weltnaturerbe“ der Unesco werden, verschont von hochgradiger Belastung mit Schwermetallen, Chemikalien oder überdüngenden Substanzen, temporären Sauerstoffdefiziten, die zur sog. „Schwarzfleckenkrankheit“ im Watt oder Vogelsterben infolge Botulismus führen, ist dieser bereits heute großenteils als Nationalpark „geschützte“ Naturraum dennoch nicht. Warnsignale für eine hochgradige Belastung unseres Küstenraumes gibt es genug. Dennoch geht der Lebensraumschwund aufgrund vielfältiger, zum Teil noch zunehmender Nutzungsansprüche ungebremst weiter.

¹⁰ Siehe z.B. die unter Fußnote 1 genannten Quellen.

¹¹ S. Dokumente der Konferenzergebnisse der Agenda 21, insbesondere Kapitel 17

4. Die Notwendigkeit eines nationalen Seehafenkonzeptes unter Einbeziehung der seewärtigen und landseitigen Verkehrswege - ein Beispiel

a) Analyse bisheriger Defizite

Auf einige wesentliche Folgen von wirtschaftlichen Entwicklungen, die nicht im Einklang mit unseren natürlichen Lebensgrundlagen stehen, wurde bereits hingewiesen; sie werden deshalb an dieser Stelle nicht wiederholt.

Deutschland lebt von der Exportwirtschaft und ist zu Recht stolz auf seine führende Rolle, die sich u. a. in regelmäßigen Handelsbilanzüberschüssen widerspiegelt. Einzigartig ist aber auch die Dichte an Seehäfen im Bereich eines in Luftlinie nur gut 100 Kilometer langen Küstenabschnitts der Nordseeküste, wo zwischen Ems und Elbe gleich 10 Seehäfen um den stetig anwachsenden Warenumsatz konkurrieren. - Es ist im Rahmen des IKZM zu hinterfragen, ob das wirtschaftlich weiter notwendig ist und hinsichtlich der hohen Inanspruchnahme von Umweltressourcen vertretbar erscheint ?

Geradezu grotesk und aus Gründen von Umweltverträglichkeit und gesamtstaatlicher Wirtschaftlichkeit äußerst fragwürdig ist die Tatsache, dass die Seehäfen als Hauptdrehzscheibe und Schnittstelle von rd. 90 % unseres globalen Gütertransportes nach wie vor aus dem Bundesverkehrswegeplan ausgeklammert sind. Und das nur, weil die Zuständigkeit für die Seehäfen bei den jeweiligen Bundesländern liegt und regionale Interessen häufig wichtiger sind als gesamtstaatliche¹². Neben dem nach wie vor bestehenden (Bundes-)Länderwettbewerb dominierte bei der Seehafenentwicklung lange Zeit ein „Bürgermeisterwettbewerb“, wonach auch alle inländischen Standorte miteinander konkurrieren und möglichst viel vom begehrten Hafenumsatz abbekommen möchte. Der Wettbewerb ist entsprechend ruinös, die hiervon profitierenden Reeder und Umschlagsbetriebe können sich darüber freuen, weil Ihnen der Steuerzahler neben den gewünschten seewärtigen Zufahrten und zahlreicher Hinterlandverbindungen auch noch Hafeninfrastrukturanlagen baut und finanziert, was in dieser Form weltweit unüblich ist. Über Lotsenstatistiken wurde nachgewiesen, dass vor der letzten Vertiefung von Unter- und Außenelbe nur eine Handvoll Schiffe im Jahr tidebedingte Wartezeiten durch Tiefgangsrestriktionen hinnehmen mussten. Hapag Loyd hatte mit Abwandern nach Rotterdam gedroht, um damit Politik und Verwaltung auf den gewünschten Kurs einer vorsorglichen Vertiefung von Unter- und Außenelbe¹³ zu bringen, offensichtlich mit Erfolg. So können Reedereien wie Hapag Loyd und Maersk immer größere Schiffe vorwiegend in Süd-Korea bauen lassen und von entsprechenden Kostenvorteilen der größeren Schiffe profitieren.

b) Konsequenzen für den IKZM-Prozess

Entgegen der heute noch weitgehend vorherrschenden, unzureichenden Praxis benötigen wir im Zuge des IKZM-Prozesses

- eine bundesländerübergreifende Raum- und Verkehrsplanung unter Einbeziehung der Seehäfen mit integrierter Strategischer Umweltprüfung (SUP).

¹² Die Streitigkeiten im Bundesrat belegen diese These immer wieder eindrucksvoll.

¹³ Vom Steuerzahler mit einem dreistelligen Millionenbetrag finanziert

- Anstelle einer länderbezogenen Wunschliste aller Hafenstandorte¹⁴ sind Prioritäten der zwingend notwendigen Maßnahmen durch eine Bedarfsprüfung unter strikter Betrachtung und Einhaltung der Kriterien von Umweltverträglichkeit und gesamtstaatlicher Wirtschaftlichkeit nachzuweisen.
- Auf eine vom Vorhabenträger unabhängige Begutachtung ist zu achten.
- Da bei Projektrealisierungen oft viel versprochen, aber (zu) wenig gehalten wird, sind geeignete Monitoringmaßnahmen hinsichtlich der prognostizierten Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Soziales durch unabhängige Gutachter in die jeweilige Genehmigung aufzunehmen und dem Verursacher kostenmäßig anzulasten.
- Isolierte Projektbetrachtungen bei der Ermittlung und Bewertung von Umweltauswirkungen sind zugunsten kumulativer Betrachtung aller raumbezogenen Projekte im Sinne einer Gesamtschau (Bilanzierung) zu erweitern.
- Bewertungen haben strikt gemäß Vorsorgeprinzip zu erfolgen und müssen alle Vorbelastungen sowie kumulative Wirkungen anderer Projekte mit berücksichtigen.
- Der Vermeidungs- bzw. Minimierungsgrundsatz von Umweltbelastungen ist strikt anzuwenden; diesbezüglich bessere Alternativen dürfen nicht an Mehrkosten scheitern (Beispiel: Freileitung oder Erdkabel beim Ausbau des Stromnetzes)
- Die entstehenden Kosten bei Infrastrukturmaßnahmen sind den Verursachern mit dem Ziel einer Kostendeckung (Kostendeckungsprinzip) anzulasten (Verursacherprinzip);
- Ergebnisoffene Planungs- und Genehmigungsverfahren unter strikter Einhaltung des umweltbezogenen Vorsorgeprinzips und der Notwendigkeit zur weitestgehenden Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen.
- Für eine konsequente Anwendung einer system- und projektübergreifenden Alternativenprüfung ist zu sorgen.
- Die frühzeitige und umfassende Partizipation aller Beteiligten, also auch der Öffentlichkeit, ist i. S. der Aarhus-Konvention sicherzustellen.
- Der Rechtsweg für beteiligte Umweltverbände und betroffene Bürger ist im Sinne der Aarhus-Konvention und der diesbezüglichen EU-Umsetzungsvorgaben zu öffnen¹⁵.
- Das bestehende umweltrechtliche Instrumentarium ist entsprechend auszuschöpfen und durch notwendige Anpassung (z.B. naturschutzrechtliche Eingriffsregelung auch in der AWZ) zu ergänzen.

Der Steuerzahler in Deutschland kommt nach wie vor für die immer raschere Abfolge der Fahrwasservertiefungen sowie Hafenneubauten¹⁶ oder -Erweiterungen auf¹⁷. Notwendige Nutzen-Kosten-Analysen werden immer wieder von den gleichen Consultern im Sinne der Hafenwirtschaft „schön gerechnet“, beispielsweise indem regionalwirtschaftliche Betrachtungen anstelle gesamtwirtschaftlicher gewählt werden oder indem unrealistische, nicht nachvollziehbare Annahmen getroffen werden. So werden beispielsweise dem geringen Prozentsatz der für die Vertiefung verantwortlichen Megacarrier im Containerverkehr gleich sämtliche in Hamburg angeblich vom Hafen abhängigen Arbeitsplätze gegenübergestellt.

¹⁴ Die 15 im Anhang der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ 1999 aufgelisteten hafenbezogenen Infrastrukturvorhaben sind ohne Abstriche nicht mit den Zielen der IKZM vereinbar, da viel zu viel Umweltressourcen verbraucht würden.

¹⁵ Diesem Ziel läuft der aktuelle Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein *Infrastrukturbeschleunigungsgesetz* zuwider, weil er das Gegenteil bewirkt.

¹⁶ aktuelle Beispiele: bereits gebaute Hafeninfrastruktur für Containerhafen Hamburg Altenwerder, Container-Terminal IV in Bremerhaven oder den gepl. JadeWeserPort in Wilhelmshaven mit Kosten von jeweils 500 bis 800 Millionen Euro an Steuergeldern.

¹⁷ Die aktuell geplante Vertiefung von Unter- und Außenelbe ist mit 320 Millionen Euro projektiert.

Kein Umweltverband wird die Wichtigkeit des Arbeitsplatzes Hafen in Frage stellen, allerdings auf dem tatsächlichen Niveau. Es ist wenig seriös, wenn angeblich mindestens 150.000 Arbeitsplätze am Hamburger Hafen hängen sollen, jedoch bis heute keinerlei nachvollziehbare Belege für diese, wohl eher „zweckdienliche politische Schätzung“ von den dafür Verantwortlichen vorgelegt werden.

Ungeschönte nachträgliche Wirtschaftlichkeitsberechnungen sind teilweise aus Niedersachsen bekannt. So führte dort bislang jede investierte DM bzw. jeder investierte Euro nur zu einem Nutzen von etwas über 30% des ursprünglich investierten Kapitals. – Obwohl das einer Bankrotterklärung gleichkommt, ändert sich bis heute nichts. Wie die aktuellen Planungen um den JadeWeserPort in Wilhelmshaven zeigen, sind Wirtschaftlichkeitsberechnungen in Niedersachsen als Mittel zum Projektentscheid offensichtlich unüblich. Sie könnten (zu) ernüchternd ausfallen.

Einige weitere Konsequenzen für den deutschen IKZM-Prozess:

- Der anhaltende Nutzungsdruck im Küstenbereich lässt sich nur dann auf das wirtschaftlich und sozialpolitisch wie auch umweltbezogen vertretbare Maß begrenzen, wenn die in Anspruch genommenen Umweltressourcen dem immer knapper werdenden Gut angemessen drastisch verteuert und auf die gesamtwirtschaftlich zwingend notwendigen Projekte auf Basis einer Gesamtplanung mit integrierter SUP reduziert werden.
- Die umweltbezogenen Ressourcen Boden und Landschaft dürfen nur so sparsam wie möglich beansprucht werden.
- Bei unvermeidbarer Beanspruchung natürlicher Ressourcen sind angemessen hohe Kompensationen notwendig, planungsrechtlich durchzusetzen und durch geeignete Monitoringmaßnahmen anschließend auch zu überprüfen.
- Das Beispiel Bremerhaven mit seinem boomenden Containerhafen zeigt, dass dieses kein Garant für wirtschaftliche Prosperität und niedrige Arbeitslosenquoten ist; Bremerhaven ist hier kaum besser gestellt als andere strukturschwache Regionen, etwa in den neuen Bundesländern.
- Ein im Zuge des geplanten Baus eines Tiefwasserhafens in der Deutschen Bucht neu geschaffener oder erhaltener Arbeitsplatz in Cuxhaven ist nicht weniger wert als in Wilhelmshaven (Beispiel JadeWeserPort). So ist es aus IKZM-Sicht unakzeptabel, dabei weiterhin auf den JadeWeserPort in Wilhelmshaven zu setzen, wenn nachgewiesenermaßen nahezu die gleichen Ziele eines bedarfsgerechten Tiefwasser-Containerterminals wesentlich billiger mit viel geringeren Umweltauswirkungen in Cuxhaven erreichbar sind.
- Die wesentlichen Planungs- und projektbezogenen Entscheidungsstrukturen müssen angemessen auf neue bzw. detailliertere Erkenntnisse reagieren, das heißt sie müssen mehr Flexibilität ermöglichen.
- Ein neu geschaffener Arbeitsplatz in Rostock ist strukturpolitisch sogar wichtiger als im Raum Hamburg (Beispiel DASA-Erweiterung).

Fazit: Die genannten Maßnahmen werden aus Sicht des DNR voraussichtlich notwendig sein, um einen ausgewogene, dem Allgemeinwohl verpflichteten IKZM-Prozess zu ermöglichen. Im Zuge europäischer Entwicklung und fortschreitender Globalisierung müssen vergleichbare Rahmenbedingungen zumindest bei unseren europäischen Mitbewerbern innerhalb der EU rechtzeitig initiiert und möglichst auch erreicht werden. Auf diese Weise kann eine unzumutbare Wettbewerbsverzerrung der hiesigen Wirtschaft vermieden werden. Dieses gilt für das gewählte Beispiel, der Notwendigkeit einer europäischen Seehafenpolitik, aber auch für den IKZM-Prozess insgesamt, wie auch die INTERREG-Aktivitäten zeigen. Beide

Prozesse sollten besser miteinander verknüpft werden, um Doppelarbeit zu vermeiden und die Effektivität zu erhöhen..

Walter Feldt
Obmann der Umweltverbände im IKZM-Arbeitskreis des BMU „Nationale
Umsetzungsstrategie“ für den
Deutschen Naturschutzring (DNR) e.V.
Am Michaelshof 8-10
53177 Bonn
Tel.: 0228/359005
Fax: 0228/359096
e-Mail: Sekretariat@DNR.de