



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Hamburg Port Authority, Dalmannstraße 1, D-20457 Hamburg

Hamburg Port Authority

An das Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
z.Hd. von Herrn Dr. Stefan Lütkes

Amtsleitung
Hafenbaudirektor Dr. Hans P. Dücker

Postfach 12 06 29
53048 Bonn

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Eing.: 31. Mai 2005

Abt./Ref.: MS

Az.:

Telefon 040 / 42847 2201 (Durchwahl)
Telefax 040 / 42847 2203
E-Mail Hans.Duecker@hpa.hamburg.de

Datum 27.05.05

Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) – Nationale Umsetzungsstrategie
Stellungnahme der Hamburg Port Authority zum 1. Entwurf der Firma BioConsult, Schuchardt &
Scholle GbR, Stand 10.4.2005

Sehr geehrter Herr Dr. Lütkes,

N: ... v.

Ch: 31/5

hier unsere Anmerkungen zum 1. Entwurf der Firma BioConsult, Schuchardt & Scholle
GbR, Stand 10.4.2005 mit der Bitte um Berücksichtigung.

*H. Ell, zwU
651/6*

Grundsätzliche Anmerkungen:

Die von der EU gegebene Empfehlung für die Erarbeitung einer nationalen Strategie betont die Bedeutung der Entwicklung einer gemeinsamen Zielvorstellung für die Küstengebiete, die die **ökologischen wie auch ökonomischen Belange** gleichermaßen einbezieht. Das derzeit vorliegende Papier betont durchgehend relativ stark die ökologischen Gesichtspunkte. Die ausgewogene und länderübergreifende Betrachtung und Bewertung von Ökologie und Ökonomie muss aber die Grundlage einer IKZM- Strategie sein und sollte in den nächsten Entwürfen eine stärkere Berücksichtigung finden. Der Herleitung von ökologischen und ökonomischen Gesamtzusammenhängen (z.B. ökologische Bewertung von Schiffstransporten contra

Transportverlagerung auf Straße und Schiene) ist eine große Bedeutung beizumessen.

Vor dem Hintergrund der **Wettbewerbssituation** zwischen den europäischen Häfen ist es unumgänglich, die nationale Strategie mit einer europäischen Strategie abzugleichen und ggf. anzupassen um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Seeseitige Zufahrten zu den deutschen Seehäfen müssen wettbewerbsgerecht unterhalten und entwickelt werden können.

Hier sind entsprechende nationale Positionen zu erarbeiten und der EU gegenüber deutlich zu machen. U.a. dürfen zusätzliche Planungsregularien in der AWZ nicht zu nationalen Nachteilen für die Schifffahrt führen.

Neben der Gewährleistung günstiger Bedingungen für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigungslage ist dem **Küstenschutz zur Sicherung von Menschenleben und Eigentum** immer ein uneingeschränkter Vorrang einzuräumen. Dem sollte bei der Entwicklung der Nationalen Strategie Rechnung getragen werden.

Deutlich herausgestellt werden sollten die Gemeinsamkeiten oder auch Unterschiede zwischen der Umsetzung des Integrierten Küstenzonenmanagements in Europa und dem von der EU-Kommission am 2. März 2005 beschlossenen **Grünbuch zur europäischen Meerespolitik**.

Weitere Hinweise:

Das **Kapitel 3.2.5 „Baggergutumlagerung“** sollte in Strombau- und Sedimentmanagement umbenannt werden und sich mit dem gesamten Themenkomplex der Sedimentbewirtschaftung befassen, d.h. Sedimente als natürlichen Bestandteil insbesondere von Ästuaren mit einer nur sehr begrenzt steuerbaren Dynamik in einem hoch komplexen System erfassen und die Notwendigkeit regelmäßiger Unterhaltungsbaggerungen und -umlagerungen in den Häfen und den seewärtigen Zufahrten ebenso darstellen, wie auch die in Hamburg z.B. im Rahmen des Baggergutkonzeptes unternommenen erheblichen Anstrengungen zur Entnahme und Landablage höher belasteter Sedimente. Das von der EU geförderte europaweite Netzwerk SedNet hat nach dreijähriger Arbeit einen Bericht zum Umgang mit belasteten Sedimenten vorgelegt (www.SedNet.org).

Im **Kapitel 4.2.2 Definitionen, 2. Absatz** sollte zur Verdeutlichung in dem Satz „...der systematischen Koordination aller Entwicklungen im Küstenbereich...“ vor dem Wort „Entwicklungen“ eingefügt werden: „natürlichen und anthropogenen“.

Im 2. Absatz wird nicht klar, wie die landseitige Begrenzung auf 50 Km hergeleitet worden ist.

Aus unserer Sicht ist ein nachhaltiges integriertes Küstenzonenmanagement z.B. nur möglich bei Betrachtung der Schadstoffeinträge aus dem gesamten Flusseinzugsgebiet. Nur durch Umsetzung der Ziele der WRRL kann eine nachhaltige Reduzierung der Schadstofffrachten in das Küstengebiet erfolgen.

Würde aber die Grenze der Betrachtung eines IKZM an der Grenze des Übergangsgewässers gezogen oder z.B. im Hamburger Hafen, würden die entscheidenden Ursachen nicht erkannt und der integrierte Ansatz verfehlt.

Kapitel 4.2.4 Ziel 3: Nachhaltige Entwicklung ist stark ökologisch orientiert und berücksichtigt nicht die ökonomischen Aspekte einer integrierten Betrachtung (s.a. „Grundsätzliche Anmerkungen“).

Mit freundlichen Grüßen!



Dr. Dücker