



Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	
Eing.:	27. Juni 2005
Abt./Ref.:	NIS
Az.:	

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
z. Hd. Herrn Dr. Stefan Lütkes
Postfach 12 06 29

53048 Bonn

Esplanade 6 · 20354 Hamburg
Postf. 30 55 80 · 20317 Hamburg
Tel.: +49 (40) 3 50 97-0
Fax: +49 (40) 3 50 97-211
Email: vdr@reederverband.de
www.reederverband.de

Hamburg, den 23. Juni 2005
Mk/Schr AZ:
Telefon: 040 / 350 97 - 256
Email: meenke@reederverband.de

U. Ell, z. Vg.

Integriertes Küstenzonenmanagement - Nationale Umsetzungsstrategie

Sehr geehrter Herr Dr. Lütkes,

anlässlich der Sitzung am 26. April 2005 hatten wir uns bereits kritisch mit dieser Thematik auseinandergesetzt und uns seinerzeit im wesentlichen den Ausführungen des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V. angeschlossen. Mit der nachfolgenden Stellungnahme wollen wir unsere Position noch einmal verdeutlichen :

1. Die EU-Empfehlung zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa aus dem Jahre 2002 lässt den Mitgliedstaaten erheblichen Gestaltungsspielraum. Die Mitgliedstaaten sind keinesfalls verpflichtet, eine nationale IKZM-Strategie zu erarbeiten, sondern „können gegebenenfalls eine nationale Strategie entwickeln“.

Wir halten die Entwicklung einer nationalen Strategie im Alleingang weder für sinnvoll noch für empfehlenswert. Zum einen gehen die Küstenzonen der EU-Staaten nahtlos ineinander über, so dass Einzelmaßnahmen im Zweifel wirkungslos bleiben und zum anderen ist zu befürchten, dass es dadurch zu Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Wirtschaft an der Küste kommt. Falls die Erarbeitung einer nationalen Strategie weiterverfolgt werden sollte, halten wir es deshalb für zwingend erforderlich, dass die Bundesregierung dies in enger Abstimmung mit anderen EU-Mitgliedstaaten, insbesondere den benachbarten Küstenstaaten durchführt. Die Bundesregierung hat die wirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Standort Deutschland erkannt. 1999 hat der Bundeskanzler die nationalen maritimen Konferenzen initiiert, um die maritime Wirtschaft am Standort Deutschland zu stärken. Wir erwarten, dass dieser Zielsetzung im Rahmen des IKZM Rechnung getragen wird. So dürfen zum Beispiel dringend erforderliche Ausbaumaßnahmen der seewärtigen Zufahrten für die Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven durch ein IKZM weder verzögert noch beeinträchtigt werden.

2. Anlässlich der Sitzung am 26. April 2005 hatte sich bereits gezeigt, dass es offensichtlich Überschneidungen zwischen der IKZM-Strategie und dem parallel

- 2 -

laufenden Verfahren der Raumplanung in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) gibt. Für das Verfahren zur Aufstellung der Ziel- und Grundsätze der Raumordnung in der AWZ ist das BMVBW zuständig, während die Erarbeitung einer nationalen IKZM-Strategie offensichtlich beim BMU angesiedelt werden soll. Dies ist für uns nicht nachvollziehbar, da beide Themenbereiche untrennbar miteinander verbunden sind. Wir halten es deshalb für geboten, dass auch die Erarbeitung einer nationalen IKZM-Strategie - wenn überhaupt - federführend durch das BMVBW erfolgt.

3. Letztere Forderung ist insbesondere deshalb für uns von Bedeutung, weil - wie bereits am 26. April 2005 von vielen Teilnehmern moniert - die ökonomischen Aspekte in dem vorgelegten Diskussionspapier deutlich zu kurz gekommen sind. So wird unter der Rubrik „nachhaltige Entwicklung“ ausschließlich auf ökologische Aspekte eingegangen, während die „ökonomische Nachhaltigkeit“ an keiner Stelle erwähnt wird.

Diese einseitige Schwerpunktsetzung steht im Widerspruch zu der EU-Empfehlung. Dort wird zum Beispiel in Kapitel 1d ausdrücklich erwähnt, dass das Kriterium der „nachhaltig günstigen Bedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigungslage“ im Rahmen des IKZM zu berücksichtigen ist. Insofern halten wir es für unerlässlich, den ökonomischen Aspekten im Rahmen der weiteren Diskussionen erheblich stärkeres Gewicht einzuräumen.

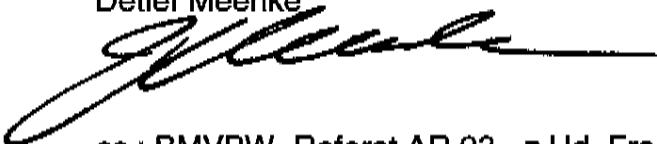
4. Insofern darf eine IKZM-Strategie auch keinesfalls missbräuchlich dazu genutzt werden - wie beim Lesen einiger Passagen des Diskussionspapiers vermutet werden könnte -, um ein sog. „nationales Hafenkonzept“, wie es auf politischer Ebene schon einmal vorgeschlagen wurde, durchzusetzen. Eine Lenkung des Marktgeschehens durch eine verordnete Arbeitsteilung zwischen den norddeutschen Häfen im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzeptes lehnen wir ab, da lediglich der freie Wettbewerb zwischen verschiedenen Hafenstandorten sicherstellt, dass den Hafenkunden ein qualitativ hochwertiger und kostengünstiger Zugang zum internationalen Seeverkehr ermöglicht wird.

Wir bitten Sie, die obigen Überlegungen im Rahmen der weiteren IKZM-Diskussion zu berücksichtigen. Dem BMVBW haben wir eine Kopie dieser Stellungnahme zukommen lassen. Selbstverständlich stehen wir Ihnen jederzeit für weitere Gespräche oder zur Beantwortung ergänzender Fragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DEUTSCHER REEDER

Detlef Meenke



cc : BMVBW, Referat AR 23 - z.Hd. Frau Gina Siegel
BMVBW, Referat LS 21 - z.Hd. Herrn Achim Wehrmann
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel, z.Hd. Herrn Carsten