

24/05 2005 DI 10:33 FAX WED Word 8431/3394-6399

WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord

S-331.2/89 I

(Das Geschäftszeichen bitte in der Antwort stets angeben)

Kiel, 23.05.2005
Hindenburgufer 247
☎(0431) 3394-8102

Vorab per Fax (01888) 305 - 2697
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Postfach 12 06 29

53048 Bonn

WA 15 -> N 25 LS 25/15
Zuständigkeitswechsel
i.v. Nr. 24/05
H. EM, zwV
LS 25/15

Arbeitskreis „Nationale IKZM-Strategie“
- Stellungnahme zum Entwurfspapier der Fa. BIOCONSULT

Bei der Überarbeitung des Entwurfspapiers der Fa. BIOCONSULT sollten hiesigerseits folgende Punkte Berücksichtigung finden:

Seerechtsübereinkommen

In dem Entwurfspapier ist erkennbar, dass der Schutzgedanke für das Küstenzonengebiet dominiert und der Meeresschutz allenfalls im europäischen Zusammenhang gesehen wird.

Unberücksichtigt bleibt dagegen, dass sich eine solche Zielsetzung auf europäischer und nationaler Ebene im Rahmen bestehender internationaler Vereinbarungen bewegen muss, denn internationale Aktivitäten, zu denen gerade die Schifffahrt gehört, haben internationale Regelungen, die dazu führen, dass Schifffahrt überall auf der Welt zu einheitlichen Bedingungen stattfinden kann. Neben dem Seerechtsübereinkommen und den darin von der Staatengemeinschaft vereinbarten Grundsätzen (z. B. der freien Durchfahrt) dürfen Maßnahmen des IKZM internationale Festlegungen nicht beschränken oder verändern, z.B. dergestalt, dass Schifffahrtswege verengt würden oder Barrierewirkungen entstehen. Das Seerechtsübereinkommen ist eine für eine nationale IKZM-Strategie zu berücksichtigende Größe, denn es ist der in der Staatengemeinschaft langjährig ausgehandelte Kompromiss einer Raumordnung auf See, die den Küstenstaaten gleichmäßig bestimmte Befugnisse einräumt, aber auch verlangt, dass freier Handel durch freie Schifffahrt zu gewährleisten ist.

Fernschreibstalle BMU		24. Mai 2005	
			Lic. Nr.
WA 16			963

Die Bedeutung des Seerechtsübereinkommens führt folglich dazu, dass die Schifffahrt sich nicht in eine Reihe gleichrangiger Nutzer einreihen lässt. Insgesamt ist folglich ein Punkt „Völkerrechtliche Rahmenbedingungen“ als eigener Gliederungspunkt aufzunehmen.

Verfahren/Partizipation

In dem Papier wird Wert gelegt auf Partizipationsmöglichkeiten aller Akteure. Auf die Betroffenheit der Akteure käme es danach nicht an. Die Verbandsklage auch Verbänden zuzugestehen, die nicht betroffen sind, was scheinbar befürwortet wird, steht der Grundsatz entgegen, dass für das Geltendmachen von Rechten die Beeinträchtigung subjektiver Rechte vorhanden sein muss. Ferner würden Planungsvorhaben durch die Klagebefugnis Nichtbetroffener unnötig bürokratisiert, verlängert und verzögert.

Die vom IKZM gewünschten partizipatorischen Prozesse fehlen im Entwurfspapier in ihrer konkreten Darstellung. Es wird der Eindruck erweckt, der gesamte Managementprozess unterläge einer umfassenden Partizipation unklarer Legitimation. Dies würde zwangsläufig dazu führen, dass die unter Beteiligung Aller erstellten Ziele im Nachgang durch Partizipation im Managementprozess wieder verändert werden könnten. Unterschieden wird auch nicht danach, ob die Partizipation nur bei der Zielfindung stattfinden soll oder im gesamten Verfahrensprozess.

Partizipation darf ferner nicht zu einer Entscheidungsunfähigkeit und Planungsunfähigkeit der Planungsträger führen, sondern muss sich in legitimierten Verfahren bewegen. Die in Planungsverfahren derzeit eingeführten Beteiligungsrechte sind umfassend und absolut hinreichend ausgestaltet.

Transparenz

Vermeintliche Defizite bei dem Zugänglichmachen von Untersuchungen zu einzelnen Infrastrukturmaßnahmen sind unzulässig verallgemeinert. Wenn welche vorhanden wären, müsste man sie im Sinne einer sachlichen Darstellung konkret darstellen.

Derzeitiges Steuerungsinstrumentarium

Im Entwurfspapier werden die Stärken und Schwächen des derzeitigen Steuerungsinstrumentariums erwähnt. Sehr inkonkret, pauschal und unbelegt wird dort gerügt, das jetzige Steuerungsinstrumentarium sei vermeintlich unzureichend. Auch wird pauschal behauptet, eine schwache Entwicklung des Instruments der Bedarfsprüfung bei der Projektentwicklung sei vorhanden und es bestünde eine eingeschränkte Ergebnisoffenheit von Genehmigungsverfahren.

Langfristige Auswirkungen von Planungen sind derzeit Gegenstand umfangreicher Umweltverträglichkeitsprüfungen. Eine Ausdehnung auf weitere Umweltbereiche (wie als „Klimaverträglichkeitsprüfung“ im Arbeitskreis gefordert) mag auf den ersten Blick wichtig erscheinen, jedoch sind nach hiesiger Kenntnis Mechanismen von Ursache und Wirkung in diesem Bereich noch so unbekannt, dass für ein einzelnes Planungsvorhaben kaum eine Aussage getroffen werden kann. Das Realisieren eines Planungsvorhabens kann immer komplexe Auswirkungen auf

Umwelt, Gesellschaft, Wirtschaft etc. bis hin zur Kultur haben. Nicht für jeden Bereich ist eine Verträglichkeitsprüfung relevant, weil die Auswirkungen selbst nicht relevant sind. Vor der Forderung nach einer weiteren Ausdehnung von Verträglichkeitsprüfungen muss der substantiierte Vortrag zu ihrer Relevanz auf Planungsvorhaben stehen, also zur Frage, ob es ihrer überhaupt bedarf. Ein weiteres Ausdehnen jetzt schon vorhandener Alternativprüfung auf weitere Kriterien muss sich derselben Fragestellung unterwerfen. Ein identifizierter von allen erkannter Bedarf hierfür ist nicht erkennbar.

Das derzeitige Steuerungsinstrumentarium besteht aus im Rechtsstaat gewachsenen, umfassenden Verfahren mit fein ziselierten und vor allem legitimierten Abwägungsmechanismen. Eine IKZM-Strategie muss mit diesen Verfahren vereinbar bleiben. Die nationale IKZM-Konferenz in Berlin im Februar 2005 kam ebenfalls zu diesem Ergebnis.

Planungsräume

Beim Definieren von Planungsräumen muss bedacht werden, dass es immer überlappende Planungsräume gibt. Ein IKZM-Raum Nordsee und ein IKZM-Raum Ostsee zerschneiden z.B. den Nord-Ostsee-Kanal. International einstimmige Vorgehensweisen in diesen vorgeschlagenen Foren könnten überdies nationalen Bestrebungen der Bundesregierung entgegenstehen.

Eine Etablierung je eines neuen IKZM-Forums - wie vorgeschlagen - schafft Schnittstellen zu bewährten Gremien der internationalen Zusammenarbeit im Nordsee- und Ostseeraum, z. B. zu Helcom, und ist folglich nicht erforderlich. Zusammenarbeit im Sinne von Abstimmung sollte vielmehr in diese Gremien integriert werden¹. Da IKZM ein methodischer Prozess ist und kein Fachthema, bindet eine Institutionalisierung der IKZM-Methode durch Foren und Sekretariat lediglich Kapazitäten, die besser themenbezogen in den bisherigen Gremien eingesetzt werden sollten, um den eigentlichen Themen zu dienen.

Gliederung

Die Gliederung ist überarbeitungsbedürftig. „Baggergutumlagerung“ stellt z.B. keine eigenständige Nutzung des Küstenbereiches dar, sondern ist als Fahrwasserunterhaltung Teil des Punktes „Schifffahrt/Häfen“.

Wegen der eingangs hervorgehobenen Bedeutung des Seerechtsübereinkommens kann der Punkt „Schifffahrt/Häfen“ nicht als ein Nutzer unter anderen abgehandelt werden.

Da IKZM eine Methode ist und keine inhaltlichen Entscheidungen trifft, können allenfalls Empfehlungen ausgesprochen werden. Konkretes staatliches Handeln - auch das Bewerten dieser Empfehlungen - muss von den dafür verantwortlich legitimierten Stellen ausgehen. Insofern ist auch das Entwurfspapier in den Abschnitten, in denen es keine strategischen Aussagen enthält, sondern bereits konkrete Einzelvorschläge enthält, zu überarbeiten. Hinzukommt, dass IKZM selbst Ergebnisoffenheit einfordert und insofern vor umfassender und anerkannter Analyse des Bestandes

¹ Hingewiesen wird in diesem Zusammenhang auf die Gemeinsame Ministerkonferenz 25.6.03 HEL.COM Empfehlung 24/10, die sich auch mit IKZM befasst.

keine konkreten Maßnahmen vorschlagen sollte. IKZM sollte sich hier an seinen eigenen Ansprüchen messen.

Unter 4.2.1 angeführten „Ziele des IKZM“ gehören methodisch zu Ziff 2.1 „Motivation und Ziele auf der EU-Ebene“. Dem Teil 4 muss zudem eine umfassende und richtige Bestandsaufnahme vorangehen, bevor „Stärken und Schwächen“ untersucht werden. Ferner fehlt eine an die Bestandsaufnahme anschließende „Vision“, wohin sich die derzeitige Lage in Deutschland entwickeln soll.

Fazit

Im Interesse einer Entbürokratisierung sollte sich IKZM eher durch freiwillige, sanktionslose Selbstverpflichtung verbreiten. Bei Eignung des IKZM als Methode wird ein dann eintretender Erfolg zu weiterer Anwendung durch Selbstverpflichtung der Planungsträger führen. Eines weiter ausgedehnten, bürokratisierten Steuerungsinstrumentariums bedarf es demgegenüber nicht.

Im Auftrag

Karsten