

„Auf dem Weg zur nationalen IKZM-Strategie“

Nationales IKZM

Entwurf eines BMU-Papiers „Bericht zur Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.05.02 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa (2002/413/EG)“

Allgemeines:

Der vorliegende Entwurf des nationalen IKZM-Berichtes an die EU ist sehr stark angelehnt an das BMVBW/BBR-Forschungsprojekt „Integriertes Küstenzonenmanagement: Raumordnungsstrategien im Küstenbereich und auf dem Meer“, das im Januar 2005 abgeschlossen wurde. Es finden sich so gut wie fast alle inhaltlichen Punkte darin wieder. Das ist sehr zu begrüßen. Auch finden sich diesmal die ökonomischen Aspekte weitgehend berücksichtigt. Es sollte insbesondere darauf geachtet werden, dass die weitere Ausgestaltung des strategischen Teils (aus raumordnerischer Sicht) ausgewogen erfolgt.

Wie die Bestandsaufnahme, die kontroversen Diskussionen während der Veranstaltungen des BMU zur nationalen IKZM Strategie im April und August sowie der Veranstaltungen des BMVBW im Oktober 2003 (anlässlich der Vorstellung der Bestandsaufnahme aus Sicht der Raumordnung) und vom Februar/März 2005 zeigen, sind die Küsten- und Meeresräume Deutschlands nicht nur einem erheblichen Nutzungsdruck und einer erheblichen Veränderungsdynamik der küsten- und meeresbezogenen Raumnutzungen ausgesetzt, sondern auch den damit verbundenen Interessenkonflikten. Diese schließen Konflikte zwischen den Vertretern unterschiedlicher Raumnutzungen, Wirtschaftssektoren und Naturschutzinteressen ebenso ein wie Konflikte zwischen verschiedenen Handlungs- und Entscheidungsebenen (die ebenfalls durch unterschiedliche Interessen geleitet sind).

Grundsätzlich ist es daher zu begrüßen, dass das BMU weiterhin anstrebt, zu dem von der EU geforderten Termin im Februar 2006 eine nationale Berichterstattung vorzulegen. Dies würde vermutlich den Einfluss Deutschlands auf nachfolgende Prozesse der EU erhöhtes Gewicht verleihen und kann verhindern, dass Beschlüsse auf EU Ebene gegen die Interessen Deutschlands erfolgen.

In der weiteren Entwicklung dieses Prozesses sowohl in Deutschland wie auf der europäischen Ebene sollte jedoch eine Abstimmung zwischen den Bestrebungen hinsichtlich IKZM, der Meeresschutzstrategie, welche derzeit auf nationaler wie EU Ebene erarbeitet wird sowie dem EU Grünbuch zur Meerespolitik erfolgen. Insbesondere sollten Zielkonflikte, die sich aus unterschiedlichen strategischen Vorgaben ergeben können, vermieden bzw. transparent gemacht werden. Dies schließt transparente Information und frühzeitige öffentliche Diskussion über diese Strategien ein.

Gliederung / Seite 3

In Kapitel 3.5 und 3.6 sollte die Gliederung überarbeitet werden. Der neue Unterpunkt 3.6 nennt nebeneinander Nutzungen, Fachthemen und Institutionen und trennt diese von den ausgewählten Nutzungen des Unterpunktes 3.5 ab. So finden sich in Kapitel 3.5 unter den wirtschaftlichen Akteuren auch Landverkehr und Leitungstrassen, die im hier beschriebenen Kontext ähnlich wie der Küstenschutz und Notfallvorsorge eher als Infrastrukturfunktion zu sehen sind. Somit sollten die Kapitel 3.5.4 (Seite 24), 3.5.7 (Seite 27), 3.6.1 (Seite 32) und 3.6.2 (Seite 33) in einem Kapitel „Raumnutzungen mit Infrastrukturfunktion“ zusammengefasst werden.

Entsprechend würde es sich anbieten, die Kapitel 3.6.4 (Seite 34), 3.6.5 (Seite 35) und 3.6.7 (Seite 38) in einem Kapitel „Sonstige Raumnutzungen“ zusammenzuführen.

Die „Baggergutumlagerung“ (Kapitel 3.6.3) stellt keine eigenständige Nutzung des Küstenbereichs dar, sondern ist als Fahrwasser- bzw. Hafenumterhaltung Teil der Nutzungen „Schifffahrt bzw. Hafenwirtschaft“ und sollte daher unmittelbar hinter diesen Nutzungen als neuer Abschnitt 3.5.3 aufgeführt werden.

Ein weiteres Kapitel könnten die Unterkapitel 3.6.6 (Seite 36), 3.6.8 (Seite 39) und 3.6.9 (Seite 40) darstellen („Raum- und Regionalentwicklung“). Evtl. ließen sich hier auch die Kapitel 3.6.10 (Seite 42), 3.6.11 (Seite 43) und 3.6.12 (Seite 44) integrieren.

2.: IKZM auf der EU-Ebene / Seite 7 ff

Im ersten Absatz in Kapitel 2.1 (S.7) sollte stärker darauf hingewiesen werden, dass der Absatz die EU Sicht wiedergibt (evtl. durch Zitieren). Das gesamte Kapitel 2.1 dokumentiert die Argumentation der EU.

Das Papier sollte um klare rechtliche Aussagen ergänzt werden, ob und in welchem Umfang es aus der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.05.02 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete (2002/413/EG) oder sonstigen Rechtsquellen einen rechtlich verbindlichen Umsetzungsbedarf für die Mitgliedstaaten gibt oder ob es sich um einen politisch motivierten Prozess handelt.

Je nach Inhalt dieser rechtlichen Aussagen ist die Formulierung „in dem von der EU gesteckten Rahmen“ (Seite 53, Absatz 1) anzupassen.

Unabhängig von der unter 1. erbetenen Aussage sollten Begriffe wie „IKZM-Strategie“, „IKZM-Grundsätze“, IKZM-Prozess“, „Implementation von IKZM“, „Etablierungsprozess von IKZM“, „Leitbild IKZM“ (z.B. Seiten 5 (1); 53 (2); 56 (unten); 60 (3)) nur eingeschränkt verwendet oder ganz vermieden werden. Sie erwecken den Eindruck eines eigenständigen politischen Zielspektrums, während es tatsächlich um nachhaltige Entwicklung im Küstenraum geht.

3.: Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee / ab Seite 13

Das Kapitel 3 beschreibt die Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee. Insbesondere bei unterschiedlich interpretierbaren Zahlen wären weitere Quellenangaben hilfreich, um die Aussagen nachvollziehen zu können.

In einigen Kapiteln ist auf sensible Formulierungen zu achten, die Fehlinterpretationen ermöglichen können. Dies wurde am 25.8 insbesondere für die Kapitel zur Hafenwirtschaft in Kapitel 3 und 4 diskutiert.

3.2: Internationales Recht (Seerechtsübereinkommen) / Seite 14

Den ersten Satz auf Seite 15 bitte ich wie folgt zu ergänzen:

„Ein Vorrang für bestimmte Nutzungsarten gegenüber anderen Nutzungen wird dabei – mit wenigen Ausnahmen - nicht eingeräumt.“

Der dritte Absatz auf Seite 15 ist wie folgt zu ändern:

„Festzuhalten ist somit, dass das Seerechtsübereinkommen dem Meeresumweltschutz neben den verschiedenen Meeresnutzungen eine wichtige Rolle zuweist, weitgehende Gleichrangigkeit aller Nutzungsarten im marinen Bereich vorsieht, und nur bestimmten Nutzungen (z.B. der Schifffahrt) eine gehobene Stellung einräumt. Auch wenn die Restriktionsmöglichkeiten der Küstenstaaten hinsichtlich der letztgenannten privilegierten Nutzungen sehr einge-

schränkt ist – z.B. können Einschränkungen der Schifffahrt nur auf völkerrechtlicher Ebene durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) beschlossen werden -, so müssen sich doch auch diese Meeresnutzungsarten gewissen Regeln unterwerfen (vgl. z.B. Art. 58 Abs. 3).“

3.3: Internationale Seeschifffahrtsorganisation / Seite 17

Der Abschnitt über die IMO ist wie folgt zu fassen:

„Die IMO ist eine UN-Organisation, zu deren Aufgaben die internationale Gesetzgebung im Bereich der Schiffssicherheit und des Meeresumweltschutzes gehört. Die IMO-Mitgliedstaaten haben bislang 40 Internationale Übereinkommen und Protokolle in Kraft gesetzt sowie über 800 Verhaltenscodes und Empfehlungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Seeverkehrs und zum Schutz der Meere vor Verschmutzung beschlossen. Eine wichtige Konvention aus dem Bereich des Meeresumweltschutzes ist das MARPOL-Übereinkommen, das weltweit dem Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzungen durch Schiffe dient.“

3.4.1: Staatsorganisation / Seite 18 ff

Der Bereich „Wasserstraßen“ ist jeweils zu ergänzen – sowohl bei der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes als auch bei der bundeseigenen Verwaltung (bei letzterem „Hafenwirtschaft“ streichen).

Absatz 2, Satz 4

- es muss Straßenbau und nicht „Straßenverkehr“ heißen

Auf Seite 19 ist im ersten Satz des zweiten Absatzes „in der Regel“ durch „meistens“ zu ersetzen. Es gibt im Bereich Schifffahrt und Wasserstraßen eine Vielzahl von Verwaltungsaufgaben, die ausschließlich vom Bund wahrgenommen werden.

3.5.1: Schifffahrt / Seite 20

Die Begriffe „interzonaler“/„intra-zonaler“ Seeverkehr sind nicht erklärt. Die prozentualen Angaben im Absatz „Status quo“, sollten unter dem Gesichtspunkt der Aktualität überprüft werden (z.B. Wachstumsraten im Containerverkehr).

Auf Seite 21 ist im Abschnitt „Rechtlicher Rahmen“ der vorletzte Satz wie folgt zu fassen:
„Das Seeschiffahrtsanpassungsgesetz hat durch Änderung des Seeaufgabengesetzes und durch eine Neufassung des Schiffssicherheitsgesetzes die technischen und steuerlichen Bedingungen der Seeschiffahrt an den internationalen Standard angepasst.“

Außerdem sollten wesentliche Umweltschutzgesetze ergänzt werden.

Die ökonomische Bedeutung der Schifffahrt und der Häfen kommt zu kurz (dafür werden aktuelle und zukünftige Öltransport auf der Ostsee zu stark betont). In der Unterlage fehlt der Hinweis auf das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung from Road to Sea/Waterway.

3.5.1: Schifffahrt / Seite 20

Letzter Satz unter „Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz“:

Statt: „die **Folgen** der Anpassung der seewärtigen Zufahrten ... (sind) **bedeutend**“

besser: „die **Auswirkungen** der Anpassung der seewärtigen Zufahrten (sind) **zu betrachtende Bereiche**“.

3.5.1: Schifffahrt – rechtlicher Rahmen / Seite 21

- Satz 2: TEN-V betrifft Verkehrsinfrastruktur nicht Verkehr!

3.5.2: Hafenwirtschaft – rechtlicher Rahmen / Seite 22

In diesem Absatz wäre TEN-V wohl eher relevant, da es um Infrastrukturaus- und Neubau geht.

3.5.2: Hafenwirtschaft / Seite 22

Merkwürdig ist die Aufzählungsreihenfolge der wichtigsten deutschen Seehäfen: beginnend mit Stralsund und endend mit Hamburg. Geändert werden sollte die Zahl im Güterumschlag: Das UBA bezieht sich auf das Jahr 2001! Für 2004 liegt der Gesamtgüterumschlag in den deutschen Seehäfen bei rund 272 Mio t.

Was bedeutet der letzte Satz unter Perspektiven/Strategien und woher stammt er: "Die Entwicklung der Hafenwirtschaft ist zentraler Bestandteil der deutschen Strategie "Meer für Morgen -Impulse für die maritime Verbundwirtschaft"?"

In dem dritten Satz unter "Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz" ist das Wort „ökologischer“ zu streichen. Vertiefungen der Hafenzufahrten und –becken sind auch von

ökonomischer und sozialer Relevanz (Hafenumschlag, Arbeitsplätze). Der vorletzte Satz ist zu pauschal: Die Aussage, dass "die Erweiterung der Containerhäfen zu Beeinträchtigungen von wertvollen Flächen im Küstenbereich führen", kann ggf. erst im Rahmen der konkreten Planung / Planfeststellung getroffen werden.

3.5.4: Landverkehre / Seite 24

Die Überschrift lässt Aussagen zu verkehrlichen Belangen vermuten, im Text geht es aber fast ausschließlich um Infrastruktur.

Absatz Status quo

Bitte Dänemark-Kiel-Lübeck-Hamburg-Bremen in Dänemark-Kiel/Lübeck-Hamburg-Bremen ändern.

Absatz Perspektiven / Strategien

Bitte ergänzen:

Im Rahmen der TEN-Projekte werden bilaterale Gespräche zwischen Deutschland und Dänemark in Hinblick auf die feste Fehmarnbeltquerung geführt.

Absatz Rechtlicher Rahmen

Was ist denn nun gemeint? Verkehr? dann sind Art. 70-80 EGV einschlägig. Infrastruktur? Dann sind die anderen genannten Rechtsgrundlagen einschlägig. FStrG usw. regeln aber keineswegs verkehrliche Belange.

3.5.5: Erdöl- und Ergasförderung / Seite 25

Absatz Rechtlicher Rahmen, Satz 2

Wieso steht das hier und nicht unter Leitungen? 154-156 beschäftigen sich nun mal nicht mit der Förderung sondern mit den Transportinfrastrukturen und dafür gibt es den Punkt 3.5.7.

3.5.6: Erneuerbare Energien / Seite 25

Tatsächlich ist aber nur von Windkraft die Rede. Andere Technologien wie der Wellenenergie oder der küstennahen Meeresströmung sollten zumindest erwähnt werden, auch wenn diese noch am Anfang stehen. Die Ergebnisse der Pilotanlagen der letzten Jahre lassen aber eine schnelle Kommerzialisierung erwarten. Ein Marktanreiz wird durch die Aufnahme dieser Energieformen in die Novelle des Erneuerbaren Energiengesetzes geschaffen. Es sieht vor, dass Strom aus Wasserkraft einschließlich der Wellen-, Gezeiten- und Strömungsenergie vorrangig an die Stromnetze anzuschließen und mit festgelegten Beträgen zu vergüten ist.

3.5.6: Erneuerbare Energien / Seite 26

Der letzte Satz des zweiten Absatzes („Rechtlicher Rahmen“) ist wie folgt zu fassen:

„Von erheblicher Bedeutung für die Entwicklung der Offshore-Windenergie in der AWZ ist die Seeanlagenverordnung (SeeAnlV), die die Ausweisung von besonderen Eignungsgebieten für Windkraftanlagen ermöglicht, sowie das Raumordnungsgesetz (ROG), das die Festlegung von Vorrang-, Vorbehalts- und Eignungsgebieten für bestimmte Nutzungen und Funktionen des Raums, z. B. für die Gewinnung erneuerbarer Energien wie der Windenergie ermöglicht.“

Begründung:

Hinsichtlich der erneuerbaren Energien schafft das Bundesnaturschutzgesetz keinen gesetzlichen Rahmen; die entsprechende Passage ist daher zu streichen. Hingegen ist das Raumordnungsgesetz von erheblicher Bedeutung; es ist daher in den Satz aufzunehmen. Zur Vermeidung von Missverständnissen ist hinsichtlich der Seeanlagenverordnung stets von „besonderen“ Eignungsgebieten für Windkraftanlagen zu sprechen; eine Kategorie von „Eignungsgebieten“ gibt es nach der Seeanlagenverordnung nicht. Hingegen gibt es sie nach dem Raumordnungsgesetz, jedoch hat das raumordnerische Eignungsgebiet andere Rechtsfolgen.

3.5.7: Leitungstrassen / Seite 27

Absatz Rechtlicher Rahmen, Satz 2

Hier fehlen TEN-Energie und ggf. sogar eTEN.

In Satz 2 des Absatzes „Konflikte“ sind die Wörter „in nationalen und internationalen Leitungstrassen“ zu streichen.

Begründung:

Es gibt keine unterschiedlichen, rechtlich relevanten Kategorien „nationale und internationale Leitungstrassen“.

3.5.9: Fischerei und Marikultur / Seite 28 ff

Es sollte unter Perspektiven auf die Bestrebungen zur Nutzung von Kreislaufanlagen (bereits existierend: Kreislaufanlage der Fa. EcoMares in Büsum und nahe Kiel) hingewiesen werden. Ebenso wird das Thema Algenaquakulturen Außen vor gelassen. Diese Formen der Aquakultur sind zwar überwiegend landgestützt, bilden jedoch eine wesentliche Säule der marinen

Zukunftstechnologien und damit auch der wirtschaftlichen Entwicklungspotentiale und werden u. a. durch das Land Schleswig-Holstein propagiert.

3.5.11 Tourismus / Seite 31 ff

Im letzten Absatz auf Seite 31 wird aus dem Nutzungsdruck und potentieller Landschaftsbildveränderungen die Forderung nach offenen Seeschiften als Schutzinstrument abgeleitet. Dies sollte an dieser Stelle neutral formuliert werden. Die Forderung nach offenen Seeschiften gehört weniger in die Bestandsaufnahme als in den Bereich der Umsetzungsinstrumente (unter Förderung der Nachhaltigkeit).

3.6.2: Notfallvorsorge und Havariekommando / Seite 33

Dieses Kapitel bedarf einer **kompletten Überarbeitung**. Zum einen fehlen wesentliche Aspekte des Themenkomplexes „Gewährleistung eines sicheren und gleichzeitig effizienten Schiffsverkehrs“, welche dem von BMVBW mit der WSV des Bundes entwickelten „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ zuzuordnen sind. Eine Komponente dieses Konzeptes ist zum Beispiel die Maritime Verkehrssicherung durch die Verkehrszentralen des Bundes. Zum anderen sind die Darstellungen zur Küstenwache und deren Zusammenhang zum „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ einschl. des Havariekommandos als Teil dieses Konzeptes teilweise falsch und zudem unvollständig. Konkrete Überarbeitungsvorschläge für dieses Kapitel einschl. einer neuen Überschrift werden von den AK-IKZM-Mitgliedern der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest erwartet, die ich zu berücksichtigen bitte.

3.6.3: Baggergutumlagerung / Seite 34

Neben der bereits oben erwähnten Zuordnung dieses Abschnittes zu den Nutzungen „Schifffahrt“ und „Hafenwirtschaft“ ist der Inhalt dieses Abschnittes im Detail wie folgt zu ändern:

- Status quo: Summe rd. **41 Mio. m³/a (Küstenbereich)**, Einzelzahlen mit Zusatz „**Mio.**“ Nachsatz hinter „...gering.“: „Die **Umlagerung** von Baggergut findet in der Nordsee im wesentlichen im Bereich der äußeren Ästuar von Ems, **Jade**, Weser und Elbe statt.“ (Satz kommt aus der Überschrift „Ökonomische ... Relevanz“, gehört aber zum Status Quo.)
- Perspektiven/Strategien: ...**“wird die zukünftige Menge unter anderem auch von Art und Umfang weiterer Ausbauten von SeeSchStr an der Küste bestimmt“ (letzten Halbsatz streichen).**

- Rechtlicher Rahmen: Nachsatz hinter „erarbeitet.“: „Ein BLABAK-Konzept zum Umgang mit TBT-haltigem Baggergut wurde bereits verabschiedet.“
- Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: **Komplett neuer Wortlaut:**
„Die Aufrechterhaltung der planfestgestellten Fahrwassertiefen ist ökonomisch von großer Bedeutung. Das dazu notwendige Baggergutmanagement erfolgt durch die Anwendung von HABAK, HABAB und den BLABAK-Empfehlungen in ökonomisch, sozial und ökologisch verträglicher Weise.“

3.6.6: Siedlungs- und Regionalentwicklung / Seite 36

Enthält nur einen Satz zu den Metropolregionen Hamburg und Bremen. Ihre ausstrahlenden Wachstumsfunktionen für die Küstenregionen und das Hinterland werden dabei nicht hinreichend gewürdigt.

Als Metropolregionen nehmen Sie bedeutende Funktionen für die räumliche und ökonomische Entwicklung nicht nur im jeweiligen Kern wahr. Als Motoren für Innovation, Wettbewerb und Wachstum nehmen sie eine zentrale Bedeutung auch für das Umland und die jeweilige Peripherie ein und tragen somit eine nicht unbeachtliche Mitverantwortung für die Entwicklung der Küstenregionen und des Hinterlandes.

Von zunehmender Bedeutung für Sicherung und Ausbau dieser Funktionen, ist die Bildung und Weiterentwicklung von Kooperationsgemeinschaften zwischen Zentren, Umland und Peripherie sowie Netzwerken zwischen den metropolitanen Kernen und weiteren Stadtregionen. Einen positiven Ansatz hierzu bietet z.B. die mit dem Regionalen Entwicklungskonzept (REK) 2000 beschlossene engere Zusammenarbeit zwischen der Metropolregion Hamburg und den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

3.6.7: Schutzgebiete / Seite 38 ff

Satz 3 des Absatzes „Konflikte“ ist wie folgt zu fassen: „Die Raumordnung ist gefordert, raumplanerische Festlegungen für bestehende wie neue Nutzungsansprüche zu treffen, die sowohl dem Schutz der Ökosysteme als auch den innovativen Nutzungen gerecht werden.“

Begründung:

Die Raumplanung in der AWZ erfolgt ausschließlich über raumplanerische Festlegungen (Ziele und Grundsätze der Raumordnung). Gleiches gilt bislang für die Küstenmeere; weitere raumplanerische Instrumente sind im Küstenmeer zurzeit nicht absehbar. Leitvorstellung der

Raumordnungspolitik ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die sowohl die sozialen als auch wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit dessen ökologischen Funktionen in Einklang bringt. Nachhaltige Raumentwicklung bedeutet vor allem die Sicherung der vielfältigen Raumfunktionen durch aktives Management räumlicher Ressourcen und Raumnutzungen im Spannungsfeld zunehmender Nutzungskonflikte in vielen Regionen, auch vor dem Hintergrund der Notwendigkeit eines sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden. Dabei stehen sich prinzipiell ökonomische, ökologische und soziale Interessen gleichberechtigt gegenüber.

3.6.9: Ebenen und Instrumente der Raumordnung / Seite 40

Absatz „Die Aufgaben der Raumplanung“

Die Sätze 8 bis 10 (die drei letzten Sätze) sind wie folgt zu fassen:

„Die Raumplanung im Küstenmeer und in der AWZ war dagegen bislang defizitär. Durch die zurzeit erfolgende Aufstellung von Raumordnungsplänen in diesen Gebieten werden die bestehenden Defizite jedoch weitgehend beseitigt. Die Raumplanung in der AWZ ist ausschließlich der Bundesebene zugewiesen, so dass es sich hier nicht um ein gestaffeltes System handelt.“

Begründung:

Nicht im Küstenbereich, sondern nur auf dem Meer existierte bis vor kurzem keine Raumplanung. Die Raumplanung in der AWZ erfolgt ausschließlich in der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der vorletzte Satz ist anzupassen, sofern ein Raumordnungsplan schon vor Abschluss des Forschungsvorhabens in Kraft tritt.

Absatz „Raumordnung und IKZM“

Satz 4 ist ersatzlos zu streichen.

Satz 5 ist wie folgt zu fassen:

„Die Kompatibilität der raumplanerischen Festlegungen in der AWZ, im Küstenmeer und auf dem angrenzenden Land ist mittels Abstimmung bei der Aufstellung der Raumordnungspläne sicherzustellen.“

Begründung:

Die Aussage des Satzes 4 ist mehrfach falsch: Zum einen wurde der Geltungsbereich des Raumordnungsgesetzes nicht auf den Küstenbereich, sondern lediglich auf die AWZ ausge-

dehnt, und zum anderen ändert diese Ausdehnung nichts an den unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bund und Ländern. Der Satz ist, da zudem überflüssig, ersatzlos zu streichen. Die Raumordnung wirkt in erster Linie mittels raumplanerischer Festlegungen (Ziele und Grundsätze der Raumordnung) in Raumordnungsplänen; nicht aber mittels sonstiger Instrumente und Methoden, für welche es in der AWZ im Übrigen auch gar keine Rechtsgrundlage gibt. Entscheidend im Kontext mit den vorangehenden Sätzen dürfte die Feststellung sein, dass diese raumplanerischen Festlegungen in den verschiedenen Raumordnungsplänen in der AWZ und im Küstenmeer aufeinander abgestimmt sein müssen, um die von den Autoren des Berichts befürchtete „Schwächung“ zu verhindern.

3.8: Klimawandel / Seite 50

Letzter Satz unter „Auswirkungen“: **Streichen.** Fahrrinnenanpassungen werden unter Nachweis ihrer Hochwasser- bzw. Sturmflutneutralität durchgeführt.

4. Nationale Strategie / ab Seite 53

4.3.2 IKZM-Grundsätze / Seite 54

In Kapitel 4.3.2 ist auf Seite 56 unten, Punkt (4.3), Forschungen im Küstenbereich zu ergänzen. In diesem Punkt ist eine stärkere Betonung sozialwissenschaftlicher Forschung über die angesprochenen Möglichkeiten multipler Nutzungen hinaus erforderlich. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Möglichkeiten, eine bessere Einbindung aller Akteure (Stakeholder) zu erreichen (inkl. der Kommunikationsverfahren für einen verbesserten Dialog zwischen Wissenschaft, Experten und Öffentlichkeit) sowie hinsichtlich der Entwicklung integrativer Bewertungsverfahren/-instrumente als Kerninstrument eines strategisch orientierten Küstenmanagements.

4.5: Wie ist die IKZM-Strategie entstanden? / Seite 57

Die „10 Thesen zu Funktion und Grenzen von IKZM und zur Rolle der Raumordnung im IKZM-Prozess“ sind nicht von Vertretern der Küstenländer beschlossen worden, sondern sind von einem Forschungsnehmer entwickelt und zustimmend mit Vertretern des Bundes und der Küstenländer diskutiert worden. Sie sind ein wesentliches Ergebnis des Forschungsprojektes „Raumordnung auf dem Meer. Pilotprojekt zur Koordination konkurrierender Raumnutzungsansprüche Ostsee“.

4.6: Welche Stärken und Schwächen weist das derzeitige Instrumentarium auf? / Seite 58

Ogleich wesentliche Mängel dieses Abschnittes beseitigt wurden, bleibt als grundsätzliche Kritik, dass die Wertung der Gutachter im diesem Bereich ohne Hinweis auf Belege jeweils in Theseform pauschal formuliert wird.

Grundsatz 1: Nachhaltige Entwicklung

Im vierten Punkt des Absatzes „Stärken“ ist die Passage „eine Ausweisung von Schutzgebieten und“ zu streichen.

Der sechste Punkt des Absatzes „Stärken“ ist wie folgt zu fassen:

„die (z. T. geplante) Ausdehnung der Raumordnungspläne der Küstenländer auf die 12 sm-Zone und die zurzeit erfolgende Raumplanung in der AWZ“

Begründung:

In der AWZ ist eine Ausweisung von naturschutzrechtlichen Schutzgebieten, welche nicht FFH- oder Vogelschutzgebiete sind, nach geltendem Recht unzulässig.

Die Raumordnungspläne der Länder, die die Küstenmeere erfassen, sind keine Regionalpläne; hinsichtlich der AWZ ist nicht die Erweiterung des Geltungsbereichs des Raumordnungsgesetzes entscheidend, sondern die daraufhin zurzeit erfolgende Aufstellung eines Raumordnungsplans.

Grundsatz 2: Gute Integration

Einfügung eines zweiten Punktes im Absatz „Stärken“:

„zurzeit in Aufstellung befindliche Raumplanung in der AWZ mit umfassender integrierender Wirkung“

Begründung:

Die Raumplanung in der AWZ mit ihrer umfassenden integrierenden Wirkung wurde vollständig vergessen.

Bei den „Schwächen“ des Grundsatzes 1 (Seite 59): Nachhaltige Entwicklung fehlt der ökonomische Aspekt, das z.B. für eine nachhaltige Hafenwirtschaft eine verbesserte Hinterlandanbindung erforderlich ist. Sonst sind ökologische Aspekte zu dominant.

Grundsatz 3: Gute Partizipation

Einfügung eines ersten Punktes im Absatz „Stärken“:

„die seit der Novellierung des Raumordnungsgesetzes im Jahr 2004 gesetzlich verankerte Pflicht zur Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung von Raumordnungsplänen“

Begründung:

Die in § 7 Abs. 6 ROG vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vollständig vergessen.

4.7 Welche Aktivitäten und Maßnahmen wurden bereits durchgeführt? / ab Seite 62

4.7.1: Aktivitäten des Bundes / Seite 62

Unterkapitel „Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz und Umweltrechtsbehelfsgesetz“/Seite 64 Abs. 2

Der Absatz ist mit der Überschrift „Umsetzung der Richtlinie 2003/35/EG“ wie folgt zu formulieren: „Die bundesrechtliche Umsetzung der Richtlinie über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten wird von der Bundesregierung derzeit vorbereitet.“

Unterkapitel „Ausdehnung Raumordnungsgesetz auf die AWZ“

Am Ende des Satzes 1 des ersten Absatzes ist das Wort „Raumordnungsstrategien“ durch die Wörter „eine konkrete Raumplanung in der AWZ“ zu ersetzen.

Einfügung eines dritten Absatzes: „Seit Januar 2005 befindet sich der Raumordnungsplan für die AWZ in Aufstellung; das Inkrafttreten ist für das Jahr 2006 geplant.“

Begründung:

Die Ausdehnung des Geltungsbereichs des Raumordnungsgesetzes hat nicht die Entwicklung von Strategien zum Ziel, sondern die Aufstellung eines konkreten Raumordnungsplans. Die entscheidende Aussage des Unterkapitels dürfte sein, dass sich dieser Raumordnungsplan zurzeit schon in Aufstellung befindet.

Unterkapitel „Novellierung der Seeanlagenverordnung“

In Satz 2 ist vor dem Wort „Eignungsgebieten“ das Wort „besonderen“ einzufügen.

Begründung:

Zur Vermeidung von Missverständnissen ist bei der Seeanlagenverordnung stets von „besonderen“ Eignungsgebieten für Windkraftanlagen zu sprechen; eine Kategorie von „Eignungsgebieten“ gibt es nach der Seeanlagenverordnung nicht. Hingegen gibt es sie nach dem Raumordnungsgesetz, jedoch hat das raumordnerische Eignungsgebiet andere Rechtsfolgen.

Unterkapitel „Hafenkonzeption der deutschen Seehäfen“

Zu streichen wären die Sätze 4-7 (ab "Eine strategische Ausrichtung der deutschen Häfen....bis zum Schluss des Absatzes). Grund: Die Aussage ist missverständlich bis falsch. Sie gibt nicht die Meinung der Bundesregierung wieder, sondern die des BMU.

Alternativvorschlag (mit BMU aufgrund des Kabinettsbeschlusses vom 15.09.04 abgestimmt):

"Zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen wird der Bund seine Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärken sowie seine Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Seehafenplattform“ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).

Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören deshalb zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik.“

Dementsprechend ist auf Seite 77 (Abschn. 4.8.5) der zweite Satz zu streichen.

Bei einigen Punkten in Kapitel 4.7 (z.B. Strategische Umweltprüfung) sollte erwähnt werden, welche marinen und küstenbezogenen Themen bzw. Nutzungsvorhaben (analog zur Bestandsaufnahme) davon betroffen werden.

4.8 Welche weiteren Schritte sieht die IKZM-Strategie vor? / ab Seite 71

In Satz 3 des ersten Absatzes sind die Wörter „den zugrunde liegenden rechtlichen Rahmen“ zu ersetzen durch die Wörter „die auf der Grundlage des rechtlichen RAhmens durchgeführten Abwägungs- und Entscheidungsprozesse“.

Begründung:

„Rechtlicher Rahmen“ im Sinne des zu ändernden Satzes ist unter anderem das Raumordnungsrecht. Diesbezüglich muss eindeutig erkennbar sein, dass das IKZM nicht Bestandteil des Raumordnungsrechts werden bzw. dieses nicht durchdringen kann. Vielmehr muss es das Ziel sein, die Ideen, welche sowohl dem IKZM als auch der Raumordnung innewohnen, in den gesetzlich festgelegten raumordnerischen Abwägungsprozess einfließen zu lassen, um damit die konkrete Raumentwicklung und Projektverwirklichung beeinflussen zu können.

Unterkapitel „Förderung einer nachhaltigen Entwicklung“ /Seite 72

Hier wird auf die Umsetzung der nationalen Meeres(schutz)strategie eingegangen. Diese sollte jedoch – ebenso wie die eher auf wirtschaftliche Nutzung ausgelegte nationale Meeresspolitik mit der IKZM-Strategie in Einklang gebracht werden. Es ist nicht sinnvoll, drei Strategien für den gleichen Raum mehr oder weniger nebeneinander her zu entwickeln. Beide „Meeres“-strategien sollten Bezug auf die IKZM-Strategie und die Prozessebene des IKZM nehmen, während auf der anderen Seite inhaltliche Ziele aller drei Strategien aufeinander abgestimmt werden sollten. Ohne Kenntnis der fachlichen Ziele und Inhalte erscheint die Forderung nach Inkraftsetzen der nationalen Meeresschutzstrategie im Rahmen der IKZM-Strategie nicht sinnvoll und v.a. auch nicht konsensfähig, da die Auswirkungen nicht beurteilt werden können!

Im Punkt Forschung (S. 72) wird nur auf eine rein naturwissenschaftliche Forschung abgehoben. Dies muss erweitert werden um Forschung zur ökonomisch und sozialen (gesellschaftlichen) Nachhaltigkeit, d.h. planungsrelevante Analysen gesellschaftlicher und ökonomischer Prozesse und Perspektiven im Küstenraum sowie Forschung zur Entwicklung nachhaltiger Raumnutzungsmuster.

Unterkapitel „Weitere Verbesserung der Partizipation und des Erfahrungstransfers“ / Seite 73/74

Der Begriff Erfahrungstransfer sollte durch den Begriff Raumbewertung/Monitoring ersetzt werden.

4.8.2: IKZM-Sekretariat und –Forum / Seite 71

Die Etablierung eines nationalen IKZM-Sekretariats und –Forums unter Federführung des BMU wird nochmals hinterfragt. Dadurch besteht die Gefahr, dass einseitig Umweltaspekte in den Vordergrund der IKZM-Arbeit treten. Die Koordinierung sollte durch eine Stelle mit fachübergreifendem Ansatz erfolgen, wie z.B. die Raumordnungsreferate des BMVBW.

4.8.3 IKZM – Indikatoren /Seite 75

Das Thema Indikatoren ist im Zusammenhang mit IKZM ebenso wichtig wie schwierig. Dies gilt insbesondere für die Abbildung von Ursache-Wirkungsketten, die wesentlich für die Ableitung von Maßnahmen im Rahmen eines IKZM sind. Eine weitere Schwierigkeit bildet die Konsistenz der Aussagen von Indikatoren über die verschiedenen Handlungsebenen. Hierfür sollten die Aussagen zu Raumb Beobachtung und Indikatoren aus dem Workshop des BBR vom 15.-17. August in Leck beachtet werden (Inhalte des Protokollworkshops geht dem BMU gesondert zu).

Insbesondere sind EU weit vorliegende Indikatoren nicht unbedingt mit regionalen Zielen verknüpft und führen sehr leicht zu falschen Interpretationen, die nicht einmal eine echte Vergleichbarkeit zwischen Regionen in der EU zulassen. Um handlungsorientierte Aussagen auf allen planerischen und politischen Ebenen zu ermöglichen, müssten Indikatoren konsequent von der lokalen/regionalen Ebene her entwickelt und von unten nach oben interpretiert werden. Hierfür wären jedoch z. T. neue Ansätze notwendig, so dass die nationale Strategie hier keine Festlegungen auf bestimmte Ansätze (z.B. der EU Expert Group) treffen sollte, ohne vorher einen breiten Dialog und eine Prüfung der Aussagen von Indikatoren auf den politischen Handlungsebenen (lokal bis national) unternommen zu haben.

Die Fortschrittsindikatoren sind u.a. dahingehend zu hinterfragen, welche Aussage von ihnen erwartet wird. Z.B. sind für lokale und regionale Akteure normalerweise Indikatoren, die sich auf inhaltliche Ziele orientieren notwendig (Ist das Ziel XYZ erreicht worden?) und weniger Indikatoren, die ausführen, ob der zum Erreichen der Ziele durchgeführte Prozess bestimmten (und von wem festgelegten?) Kriterien entspricht.

4.8.5 Aktuelle Handlungsfelder /Seite 76

Neben der Nutzung der Offshore Windenergie sollten jedoch auch andere erneuerbare Energieformen aus dem Meer sowie die Potentiale zur Entwicklung der marinen Aquakultur (inkl. Algen) hinsichtlich ihrer Nutzungspotentiale und ihrer wirtschaftlichen wie ökologischen Konsequenzen als Handlungsfelder aufgenommen werden. Ebenso sollte der Tourismus vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Veränderungen und sich verändernden Freizeitverhaltens als Handlungsfeld nicht vergessen werden.

4.8.6 Forschungsbedarf / Seite 77

Dieser Abschnitt sollte ergänzt werden. Von vorrangiger Bedeutung wären Forschungen, welche die Grundlagen für langfristig angelegte Visionen zur nachhaltigen Entwicklung der Küstenzone bereitstellen. Hierzu gehören insbesondere Forschungsarbeiten, die ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Zusammenhänge mit ihren langfristigen Effekten betrachten.

4.9 Wer setzt IKZM bzw. die IKZM-Strategie um? / Seite 77

Der vorliegende Text ist sehr allgemein und wenig aussagekräftig.

Das Verhältnis zwischen den gesellschaftlichen Gruppen, wirtschaftlichen Akteuren, der Zivilgesellschaft und Behördenexperten sowie zwischen den verschiedenen Handlungsebenen sollte konkreter dargestellt werden.

Im zweiten Absatz sind in Satz 1 die Wörter „der Raumordnung und“ zu streichen.

Begründung:

Das Raumordnungsgesetz beinhaltet keine Regelungen zur Umsetzung des IKZM, erst recht gibt es keine Regelungen im Raumordnungsgesetz, die eine solche Umsetzung bestimmten Akteuren zuweisen würde. Dies ist auch für die Zukunft auszuschließen, da die Raumordnung kein Instrument des IKZM ist.

6.: Bewertung der Umsetzung und Anwendung der Rechtsvorschriften und Politiken der Gemeinschaft, die Auswirkungen auf den Küstenbereich haben/ Seite 80

Absatz 1, letzter Satz TEN ist eben nicht nur die 1692/96 sondern auch TEN-Energie und eTEN. Was ist mit der VO 2236/95? Wenn schon Zitate, dann bitte auch vollständig mit einschlägigen Änderungen usw.

Unterkapitel SUP-Richtlinie / Seite 81

Vierter Absatz Satz 1 muss lauten: „Die SUP-Richtlinie enthält auch Regelungen, um den verfahrensmäßigen Aufwand einer SUP sinnvoll zu begrenzen“. Die bisherige Formulierung erweckt – irreführend – den Eindruck, als wirke die SUP-Richtlinie verfahrensbeschleunigend. Tatsächlich verlängert sie jedoch die Verfahren zur Aufstellung von Plänen und Programmen, nimmt dies jedoch im Interesse besserer Planungsergebnisse in Kauf und bemüht sich, die Verfahrensverlängerung durch Regelungen zur Verfahrensvereinfachung in Grenzen zu halten.

Satz 1 muss lauten: „Die SUP-Richtlinie enthält auch Regelungen, um den verfahrensmäßigen Aufwand einer SUP sinnvoll zu begrenzen“.

Unterkapitel „Verkehrsinfrastrukturpolitik“ (TEN) / Seite 85

Alles streichen, dieser Text entbehrt jeglicher Grundlage.

Für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur haben die EG basierend auf den Art. 154 – 156 EGV gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes geschaffen. Ziel ist es, einen Beitrag zur Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes und zur Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes der Gemeinschaft zu leisten.

Da die EG keine Kompetenz auf dem Gebiet der Netzplanung und Entwicklung haben, beruht die Konzeption der Netze der einzelnen Verkehrsträger auf den nationalen Planungen, die im Rahmen der Erstellung der Leitlinien eine Abstimmung erfahren haben, soweit hierfür überhaupt ein Erfordernis bestand. Auch eine Ausweisung als vordringliches Vorhaben ist gegen den Willen des betroffenen Staates/der betroffenen Staaten nicht durchsetzbar.

Die in den Leitschemata (Anhang I der Leitlinien) und der Liste der Vordringlichen Vorhaben (Anhang III der Leitlinien) dargestellten bzw. aufgeführten Projekte in Deutschland entsprechen den deutschen Prioritätensetzungen zum Zeitpunkt der Aufstellung bzw. jeweiligen Änderung der Leitlinien. Da die zeitlichen Abfolgen der jeweiligen Fortschreibungen auf EG-Ebene und nationaler Ebene aber nicht übereinstimmen, kann es in gewissem Umfang zu Diskontinuitäten zwischen den in den Leitlinien indikativ niedergelegten Prioritäten und den sich aus der deutschen Bedarfsplanung und Bedarfsplangesetzgebung ergebenden Rangreihung kommen. Dies ist aber unschädlich, da aus den Leitlinien kein zwingender Planungs- und schon gar kein zwingender Realisierungsauftrag abgeleitet werden kann.