

Arbeitskreis nationale IKZM-Strategie des BMU

Stellungnahme des Deutschen Naturschutzinges (DNR) über Ziele, Möglichkeiten und Grenzen einer nationalen IKZM- Strategie¹

29. September 2005

1. Partizipation der verschiedenen Akteure und Interessengruppen:

Gemäß Vorgabe der Europäischen Union (EU)² sollen die relevanten gesellschaftlichen Gruppen beim Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) beteiligt werden. Demzufolge hat das zur Entwicklung einer nationalen IKZM-Strategie federführend zuständige Bundesumweltministerium zu zwei Diskussionsrunden eingeladen: Die beiden Treffen des nationalen IKZM-Begleitkreises am 24. Mai und 26. August 2005 haben gezeigt, welche unterschiedlichen Auffassungen die Vertreter der beteiligten Interessengruppen³ hinsichtlich IKZM haben. Während die Vertreter der Wirtschaft durch IKZM vor allem das Ziel einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung fördern wollen, wiesen die vergleichsweise stark unterrepräsentierten Vertreter von Umweltschutzorganisationen darauf hin, dass sich die wirtschaftliche Entwicklung an den Grenzen der Belastbarkeit von Umwelt und natürlichen Ressourcen zu orientieren habe. Da sich IKZM am Prinzip einer nachhaltigen Entwicklung⁴ orientieren soll, haben sich demnach alle Nutzer des Küstenraumes zu einem möglichst hohen Maß an Umweltverträglichkeit ihrer jeweiligen Aktivitäten zu verpflichten und dieses auch sicherzustellen. Nur so können auch nachfolgende Generationen die heute noch großenteils ökologisch wertvollen Küstenregionen genießen und auch zukünftig weiter nachhaltig wirtschaftlich nutzen.

Eine solche umweltgerechte, nachhaltige Entwicklung ist zum Nutzen aller dort lebenden Menschen und wirtschaftlich Handelnden ein wichtiges Anliegen von IKZM und den von der EU hier vorgegebenen Zielsetzungen. Die Diskussionen und Stellungnahmen des nationalen IKZM-Arbeitskreises haben bisher gezeigt, dass die Konturen von IKZM Vielen bislang noch zu „diffus“⁵ sind. Anstelle eines klar erkennbaren Nutzens wurden von Wirtschaftsvertretern eher Befürchtungen hinsichtlich verschlechterter ökonomischer Rahmenbedingungen durch wettbewerbsverzerrende Vorgaben oder zusätzliche bürokratische Hemmnisse laut. Folglich wird IKZM nur in einem offenen und fairen Prozess Fortschritte erzielen können, wenn Ängste dieser Art ernst genommen und sich als unbegründet erweisen. Hierzu sind entsprechende Konfliktlösungen unter Hinzuziehung der Fakten gefragt.

¹ In Ergänzung der ersten Stellungnahme des Deutschen Naturschutzinges (DNR) vom 30.05.2005, Anforderungen und Hinweise an eine nationale IKZM-Strategie (siehe unter www.ikzm-strategie.de, dort unter Aktuelles, 1. Sitzung des IKZM-Arbeitskreises)

² siehe „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)

³ In dem ca. 40 Personen umfassenden Arbeitskreis dominierten mit über 50% Vertreter wirtschaftlich orientierter Nutzergruppen, sei es durch jeweils zuständige Behördenvertreter oder anwesende Lobbyvertretungen; Vertreter von Umweltbelangen waren – abgesehen von den Gutachtern des federführenden Bundesumweltministeriums (BMU) und deren Auftraggeber dagegen eine kleine Minderheit; unmittelbare Vertreter sozialer Belange waren überhaupt nicht vertreten (siehe www.ikzm-strategie.de).

⁴ siehe EU-Vorgabe, z.B. gemäß Fußnote 2, ausführlich in DNR-Stellungnahme v. 30.05.2005, siehe Fußnote 1.

⁵ so wörtlich von Teilnehmern des zweiten IKZM-Arbeitskreistreffens am 26.08.2005 in Berlin

2. Was ist IKZM und was ist es nicht ?

Auch wenn der Name IKZM vielleicht Anderes suggeriert, IKZM ist kein eigenständiges neues Planungsinstrument und kann erst recht keine rechtlichen Verpflichtungen begründen. Somit kommen auch keine neuen zusätzlichen Anforderungen, etwa als Genehmigungstatbestände über IKZM auf die Wirtschaft zu. Auch sonstige Befürchtungen⁶ hinsichtlich etwaiger verbindlicher Vorgaben durch IKZM sind unbegründet weil IKZM hierauf weder angelegt, noch hierzu befugt ist.

IKZM will gemeinsam mit den beteiligten Betroffenen eine Vision für eine nachhaltige, den wirtschaftlichen, sozialen und umweltbezogenen Belangen möglichst gleichermaßen Rechnung tragende Entwicklung schaffen. Hierbei ist der Begrenztheit der natürlichen Ressourcen als maßgebliche (Lebens-)Grundlage wirtschaftlicher und sozialer Aktivitäten in angemessener Weise Rechnung zu tragen. Politik und Planung können hierdurch qualitativ verbessert werden, indem sie den komplexen und oft schwer miteinander zu vereinbarenden Belangen einer nachhaltigen Entwicklung besser gerecht werden. IKZM kann helfen, dass mehr interessenübergreifende Dialogprozesse geführt und Lösungen notfalls auf Kompromisswege⁷ gefunden werden können. Der Vorteil von IKZM ist dabei, außerhalb der bestehenden und oft zu „eingefahrenen“ Strukturen unter Beteiligung der Betroffenen in einem Delegationsprinzip nach übergreifenden und möglichst gemeinsamen (integrativen) Lösungen suchen zu können.

Vorteilhaft, wenn nicht gar notwendig ist bei diesem für alle Akteure freiwilligen Prozess eine gemeinsame Zielvorstellung (Vision). Aufgabe von IKZM ist, diese gemeinsam zu finden, deren Nutzen möglichst allgemeinverständlich „rüber zu bringen“ und dann auch entsprechend zu verfolgen und möglichst in die Tat umzusetzen. – Die notwendigen Managementprozesse für derartig komplexe und integrative Prozesse im Küstenbereich begründen den Ausdruck IKZM.

3. Was könnte IKZM konkret leisten ?

Die Entwicklung von interessenübergreifenden, gemeinsamen Visionen in entsprechenden Foren ist eine Sache, entscheidend jedoch ist deren oft schwierige Umsetzung. Glücklicherweise existiert in Deutschland bereits ein umfangreiches Umsetzungsinstrumentarium, etwa im Umwelt- und Planungsrecht. Deshalb muß kein neues mehr geschaffen werden⁸. Aufgrund des komplexen, themen- und interessenübergreifenden IKZM-Ansatzes geht es allenfalls um Optimierungen bestehender Umsetzungsinstrumente um sie „IKZM-tauglicher“ zu machen. Da es nicht um eine Schaffung zusätzlicher Regelungen, sondern „nur“ um deren Optimierung geht, können hiervon alle Beteiligten profitieren. So gibt es beispielsweise in gestuften Planungs- und Genehmigungsverfahren häufig Optimierungspotential durch eine bessere Abschichtung der Planungsprozesse⁹ und (oft zu wenig genutzte) Möglichkeiten integrativer Betrachtungs- und Bearbeitungsweisen zur Vermeidung überflüssiger Doppelbegutachtung.

⁶ So hat allein die Erwähnung der per Kabinettsbeschluß der Bundesregierung vom 10. September 2004 beschlossenen Aktivitäten zur Erstellung eines nationalen Hafenkongzeptes im Entwurf des Abschlußberichtes zur nationalen IKZM-Strategie große Befürchtungen insbesondere beim Zentralverband der deutschen Seehafenverkehrswirtschaft (ZDS) hinsichtlich dirigistischer Maßnahmen erzeugt

⁷ Bei scheinbar unüberwindlichen Interessengegensätzen können manchmal neutrale Mediatoren bei der Suche nach einem für alle Seiten tragbaren Kompromiß helfen.

⁸ In Zeiten von Deregulierung/Bürokratieabbau wären ohnehin keine neuen Regelwerke mehr durchsetzbar.

⁹ Etwa zwischen Raumordnungsverfahren (ROV) und nachfolgenden Planfeststellungsverfahren

Ein Beispiel: Für umweltrelevante Bauprojekte einer bestimmten Größenordnung ist bei uns aufgrund europarechtlicher Vorgaben auch nationalrechtlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zur Ermittlung aller wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt erforderlich. Sofern Gebiete des europäischen Schutzgebietssystems „Natura 2000“ betroffen sein können, ist zusätzlich – wieder aufgrund europarechtlicher Vorgaben – eine (FFH-) Verträglichkeitsprüfung erforderlich. Zudem ist seit Bestehen des Bundesnaturschutzgesetzes im Jahre 1976 die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung abzuarbeiten, die prognostizierte projektbedingte Schäden an der Natur ermittelt und bewertet und zwecks Kompensation geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen festlegt.

Vertreter der Wirtschaft stöhnen über den Aufwand derartiger Umweltvorschriften, dabei lassen sich beispielsweise die drei genannten Vorschriften ohne Doppelarbeit integrativ im Rahmen der UVP, quasi „in einem Guß“ abarbeiten. Die einzige Bedingung hierfür ist, dass erkennbar sein muß, dass die jeweilige Vorschrift korrekt abgearbeitet wurde. Das ist in etwa so wie bei einem Bauantrag, zu dem eine Statik gehört, die dann als solche auch erkennbar sein muß.

Unser Umweltrecht ist kompliziert, jedoch nicht überflüssig. Die bisherigen Bemühungen, alle Vorschriften in einem Umweltgesetzbuch zusammenzufassen sind leider vorerst gescheitert. Vieles jedoch läßt sich gemäß vorangestelltem Beispiel von versierten Planern inhaltlich und zeitlich effektivieren, in etwa so als ob es ein umfassendes Umweltgesetzbuch gäbe. Leider tummeln sich unter den Umweltgutachtern manche, deren Fähigkeiten hier (zu) begrenzt sind oder die sich gern die lukrativen Doppelarbeiten bezahlen lassen. Leidtragende sind dann natürlich Träger des Vorhabens, die zu recht den (zu) hohen Aufwand und womöglich (zu) lange Genehmigungsverfahren beklagen¹⁰. Ein von Vertretern der Wirtschaft folglich häufig geforderte Reduzierung von Umweltstandards (Deregulierung) kann hier jedoch keine sinnvolle Lösung sein, schon allein weil sie der Vision einer nachhaltigen und damit auch umweltgerechten Entwicklung (und damit auch dem IKZM) widerspricht. Jüngste Äußerungen des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHT) hinsichtlich einer Reduzierung deutscher Umweltvorschriften sowie der Forderung, europäische Umweltdirektiven zukünftig nur noch „eins zu eins“ umzusetzen, zeugen nur von Inkompetenz in einem offensichtlich wenig vertrauten Themengebiet: Schon jetzt schafft es Deutschland kaum, den europäischen Umweltdirektiven ausreichend nachzukommen. Das zeigen auch die zunehmend vielen, in Deutschland verursachten EU-Beschwerde- und Vertragsverletzungsverfahren. Empfindliche Zwangsgeldandrohungen gegen Deutschland wie bei der (zu) schleppenden Umsetzung zur Meldung und Einrichtung des europäischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ zeigen, wohin das führen kann. Eine „eins zu eins“-Umsetzung würde häufig eher umweltrechtlicher Fortschritt als Rückschritt bedeuten. Derartige politische Forderungen sind häufig von Kurzsichtigkeit und Unkenntnis geprägt, Unkenntnis die zunehmend auch im parlamentarischen oder föderalen Umsetzungsprozess zum Tragen kommt und uns von einer Zielgeraden einer umweltgerechten, nachhaltigen Entwicklung nur weiter entfernt. – Das soll Fortschritt sein ?

Lösungen schnellerer und effektiverer Planungsprozesse liegen viel mehr im Qualitäts- und Projektmanagement. Mittlerweile gibt es eine Fülle von Beispielen, auch bei

¹⁰ Studien belegen, dass ausufernde, zu lange Genehmigungsverfahren eher die Ausnahme sind und zumeist strittige oder sehr komplexe (Groß-)Projekte betreffen. Hinzu kommen häufig Fehler des Vorhabensträgers bei der Verfahrensvorbereitung, Personalengpässe oder Ungeschicklichkeiten bei der das Verfahren führenden Behörde.

umstrittenen Großprojekten¹¹, wo Projekt- und Qualitätsmanagement schneller zum Erfolg führen. Dabei ist allerdings selten der „billigste“ und „angepasste“ Gutachter der Beste. Fachliches Know how und Geradlinigkeit gerade bei Umweltgutachtern führt zumindest in konfliktgeladenen Verfahren eher, schneller und häufig effektiver zum Erfolg, hat aber auch seinen Preis.

Seinen Preis hat auch eine effektive und gut ausgebildete Verwaltung, die für die Genehmigungen zuständig ist. Ein Ergebnis der immer wieder gern gehörten Wahlversprechen nach Bürokratieabbau ist ein massiver Stellenabbau im öffentlichen Dienst, der häufig auch zu Lasten der Stellen ging und weiter geht, die für zügige und reibungslose Genehmigungsverfahren verantwortlich sind. Die Arbeitsverdichtung hat oft so sehr zugenommen, dass Fortbildung zum Luxus wird. - Wie soll man bei den (häufig) zunehmend demotivierenden Arbeitsverhältnisse noch besonderes Engagement der Mitarbeiter erwarten? Der viel beklagte „Dienst nach Vorschrift“ in Behörden oder gar die „innere Emigration“ bei Mitarbeitern sind ebenso wie vermehrte Frühpensionierungen¹² die Folge. Der Beamtenstatus ist bei dieser Entwicklung oft hinderlich...

Lösungen liegen in einer Reform des öffentlichen Dienstes wie das jüngst von Bundesinnenminister Schily gemeinsam mit den Tarifpartnern in Angriff genommen wurde. Auch eine Reform des Beamtenrechts ist überfällig. - Weiterer Arbeitsplatzabbau in den Genehmigungs- und heranzuziehenden Fachbehörden führt mehr zur Behinderung von Investitionen als dass diese gefördert werden.

Soweit zu einigen (wenigen) Rahmenbedingungen, die eine Umsetzung von IKZM wesentlich mit beeinflussen und Optimierungspotentiale zeigen..

4. Optimierung IKZM-tauglicher Instrumente

Auf Seite 58 f. des von BIOCONSULT am 11.08.2005 vorgelegten Entwurfes für einen Abschlußbericht „Auf dem Weg zur nationalen IKZM-Strategie“ werden in Kapitel 4.6 zur Analyse des derzeitigen Instrumentariums unter „*Grundsatz 1*“ Aktivitäten der Bundesregierung zur „*Nachhaltigen Entwicklung*“ beschrieben. Auch wenn der Stärken- und Schwächenanalyse der Gutachter SCHUCHARDT & SCHOLLE weitgehend zugestimmt werden kann, so dürfte der Grundsatz einer Nachhaltigen Entwicklung doch wohl weniger ein Instrument¹³, sondern vielmehr ein Qualitätsziel sein und damit Leitlinienfunktion haben. Über IKZM sollte dieses Qualitätsziel über hierfür geeignete Instrumente – effektiver und konsequenter als bisher - umgesetzt werden. Besondere Bedeutung haben hier beispielsweise verschiedene Planungsinstrumente.

¹¹ Z.B. der Bau der umstrittenen Mercedes-Teststrecke im niedersächsischen Papenburg konnte aufgrund eines professionellen Projektmanagements durch den Vorhabensträger, aber auch die Genehmigungsbehörde relativ zügig realisiert werden, und das seinerzeit „trotz“ rot-grüner Landesregierung.

¹² Nahezu bei jedem Regierungswechsel nutzen Beamte weit vor der Pensionsaltersgrenze die Möglichkeit eines vorzeitigen Ausscheidens über den sog. „goldenen Handschlag“; ergänzt wird dieses über Altersteilzeitprogramme zum Arbeitsplatzabbau. Nicht immer gehen die vielleicht „überflüssigen“ Beamten zuerst, sondern die ausscheidungswilligen, also nicht selten besonders fähige Leistungsträger.

¹³ Ein Instrument zeichnet sich in der Regel durch Eigenständigkeit und Anwendbarkeit aus.

4.1 Planungsinstrumente

In einem dicht besiedelten Land wie Deutschland und seinen vielfältigen Nutzungsansprüchen ist kaum eine umweltrelevante Bau- oder Investitionsvorhaben ohne vorherige Planung denkbar. Das fängt schon beim Bau eines Hauses an, dem eine grundlegende Bauleitplanung über Flächennutzungs (F)- und Bebauungs (B)-Pläne in der Regel vorangestellt ist. – Daß dieses von den Betroffenen manchmal als überflüssiges Ärgernis angesehen wird, erscheint nachvollziehbar, allerdings wohl auch die Notwendigkeit solcher Regelungen, oder?

Viele Länder beneiden uns um diese übergreifenden Planungsinstrumente, die mit Raumordnung und Landesplanung beginnen; einige haben hier sogar mindestens unseren Standard zu bieten (z.B. die Niederlande, Dänemark). Hinsichtlich der deutschen Küstenregionen fällt jedoch auf, dass es keine übergreifende, gesamtäumliche Planung gibt, nur eine Reihe kaum miteinander abgestimmte Landesraumordnungspläne und – Programme. Der Grund hierfür liegt in der föderalen Struktur Deutschlands. So werden an **einer** Nordseeküste vier eigene länderspezifische Zielvorgaben verfolgt, an der Ostseeküste immerhin „nur“ zwei. . Hinzu kommt neuerdings eine auf Bundesebene über das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) betriebene Raumplanung in der AWZ.

Eine dringend notwendige übergreifende gesamtäumliche Koordination auf Bundesebene findet nur fachspezifisch und damit (unzureichend) sektoral statt. Als Beispiel soll hier der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angeführt werden, der mühsam versucht, die Vielzahl regionaler und landesbezogener Wünsche an Infrastrukturvorhaben hinsichtlich ihres jeweiligen Bedarfs und in vergleichender Priorität zu bewerten. Wer das politische „Gerangel“ vom Minister bis hin zum Lokalpolitiker kennt, weiß dass die Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan viel mit Politik und nur zum Teil etwas mit objektiven Sachentscheidungen zu tun haben. Als Folge der Vielzahl politisch geförderter Anmeldungen ist der BVWP extrem „überbucht“, das heißt er überfordert die verfügbaren öffentlichen Haushaltsmittel bei weitem.

Beispiel Bundeswasserstraßen : Anmeldungen in Höhe von bundesweit insgesamt 5,1 Milliarden Euro im BVWP, allein für den „vordringlichen Bedarf“ stehen lediglich 900 Millionen vorhandener Haushaltsmittel gegenüber¹⁴. In diesen Anmeldungen sind noch nicht einmal die für die geplanten Vertiefungen von Unter-/Außenelbe sowie Außenweser erforderlichen Mittel enthalten, die allein bis zur Hälfte der vorhandenen Mittel beanspruchen würden. Da zusätzliche Haushaltsmittel in der benötigten Größenordnung illusorisch sein dürften, kommt wohl nur eine sehr viel stringenter Prioritätensetzung oder Kostenbeteiligung der Nutzer in Frage, was derzeit bei den Betroffenen gerade auch an der Küste für Unsicherheit und Aufruhr sorgt. Interessenverbände wie der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) müssen sich bei der Vielzahl ihrer Forderungen fragen lassen, wie denn die notwendige Prioritätensetzung erfolgen soll ? Über das „Recht des Stärkeren“ mit der besten Lobby oder aufgrund einer möglichst objektiven, sachgemäßen Entscheidungsgrundlage ? Wer Letzteres bevorzugt, kann sich den derzeitigen Arbeiten seitens der Bundesregierung zu einem nationalen Seehafenkonzept nicht verwehren. Dabei ist allerdings auch klar, dass die derzeitigen Aktivitäten des BMU lediglich ein unverbindlicher Baustein sein können, der in ein Gesamtkonzept der Bundesregierung über den BMVBW als federführendes

¹⁴ BMU, Eckpunkte Hafenkonzert, 30.08.2004, Seite 4

Ressort zu integrieren ist. Dabei besteht bei der Zusammenarbeit beider Bundesministerien offensichtlich einiger Optimierungsbedarf. Das BMVBW sollte insbesondere aufgrund einer gleichzeitig aus Wettbewerbsgründen notwendigerweise internationalen Ausrichtung endlich auch unabhängig von den hier bislang dominierenden Lobbyvertretungen eigenständige Positionen entwickeln¹⁵. Neben den verständlichen Interessen der Seehafenwirtschaft sollte sich der BMVBW insbesondere am Gemeinwohl orientieren, d. h. neben der Förderung der verkehrlichen Entwicklung dürfen die bestehenden großen finanziellen Engpässe öffentlicher Haushalte ebenso nicht mehr länger ausgeklammert werden wie die zunehmenden ökologische Restriktionen.

Als großes Manko für den Küstenbereich ist zudem festzustellen, dass ausgerechnet unsere Seehäfen als Schnittstelle und wichtige Drehscheibe des globalen Güterverkehrs nicht Gegenstand des BVWP sind. Grund: Hafenplanung fällt in die Zuständigkeit der Bundesländer und jeweiligen Kommunen. So verwundert es nicht, dass es keine koordinierte Hafenplanung, geschweige denn ein nationales Hafenkonzept gibt. Als Folge bemüht sich jeder Hafen, möglichst viel Ladung abzubekommen und hier als Universalhafen zu fungieren. Das ist gesamtwirtschaftlich gesehen nicht immer effektiv, öffentliche Haushaltsgelder hierfür sind oft nicht optimal eingesetzt.

Um sachgemäße Lösungen zu finden, sind gemäß und über IKZM übergreifende Ziele unter Partizipation aller betroffenen Interessengruppen zu entwickeln, wobei eine internationale Ausrichtung eines Nationalen Seehafenkonzeptes zumindest unter Einbeziehung der wichtigsten Wettbewerber der „Nordrange“ notwendig erscheint. Als „Guideline“ sollten auch hier die Maßstäbe einer nachhaltigen Entwicklung, also die Belange von Wirtschaft, Umwelt und Sozialem gleichrangig Berücksichtigung finden.

4.2 Instrumente bei der Zulassung von Vorhaben

Ein dem Allgemeinwohl verpflichteter, zukunftsorientierter Staat sollte um ständigen Interessenausgleich zwischen starken und schwachen Belangen der Gesellschaft bemüht sein. Hierzu gehören auch die Merkmale der für IKZM so wichtigen Nachhaltigen Entwicklung, die Belange von Wirtschaft, Umwelt und Sozialem.

Da keines dieser Belange seine maximalen Zielvorstellungen ohne negative Auswirkung auf die hiervon betroffenen anderen hat, ist ein möglichst ausgewogener Weg einer Nachhaltigen Entwicklung so wichtig. Die in der Regel gegenüber wirtschaftlichen (zunächst) schwächeren Belange von Umwelt und Sozialem bedürfen hierbei eines besonderen Schutzes durch entsprechend funktionierende Rechtsvorgaben, Administration und notfalls auch gerichtliche Kontrolle. Unter den Umsetzungsinstrumenten ist deshalb eine ausreichende und funktionierende Umwelt¹⁶- und Sozialgesetzgebung - auch für das IKZM - immens wichtig. Wer die Umwelt- und Sozialvorschriften zu sehr einschränkt, riskiert die ökologische bzw. gesellschaftliche Balance aus dem Gleichgewicht zu bringen. Schon jetzt sind Klimawandel und abnehmende Biodiversität globale Anzeichen und Warnungen für eine Verschiebung bisheriger Gleichgewichte. Auswirkungen hierauf gehören deshalb in jede großräumige übergreifende Betrachtung, somit auch zum IKZM.

¹⁵ Solche zielführenden unabhängigen und eigenständigen Positionen des BMVBW sind bis heute nicht erkennbar.

¹⁶ Vgl. hier die in Kapitel 3 beispielhaft angeführten Umweltvorschriften, die eine wichtige Rolle beim IKZM spielen (sollten).

Die EU hat den Mitgliedstaaten die Aufstellung nationaler IKZM-Strategien empfohlen weil sie aufgrund bisheriger, oft einseitiger wirtschaftlicher Entwicklungen Gefahren für einige überlastete Küstenregionen sieht. IKZM kann helfen, dass die notwendige Balance im Küstenbereich auch längerfristig gewahrt oder wieder hergestellt wird.

5. Nationales IKZM-Forum ?

Die bisherigen Beispiele zeigen, dass ein Nationales IKZM-Forum angesichts von Themenvielfalt und –Komplexität überfordert wäre. Der übergreifende Ansatz von IKZM sollte stattdessen – von allen Beteiligten Akteuren akzeptiert – Eingang in alle übergreifenden Planungsprozesse wie Raumordnung, Bundesverkehrswegeplanung sowie nachfolgenden umweltrelevanten Entscheidungsprozesse wie Raumordnungsverfahren oder nachfolgenden Zulassungsverfahren finden. Dabei haben die drei Nachhaltigkeitskriterien Umwelt, Wirtschaft und Soziales als gleichberechtigte Leitbilder zu fungieren. Damit dieses tatsächlich bestmöglich erreicht werden kann, sind Repräsentanten von Wirtschaft, Umwelt und Sozialem gleichwertig und gleichgewichtig zu beteiligen damit der IKZM-Prozess nicht zum Etikettenschwindel zu verkommen droht. Wichtig erscheint ferner eine interessenunabhängige Leitung/Führung des jeweiligen IKZM-Prozesses, notfalls durch einen unabhängigen Mediator, der von den beteiligten Interessengruppen entsprechend anerkannt wird.

Auch hier wird zum Teil erheblicher Optimierungsbedarf deutlich, wenn man beispielsweise die jeweiligen Aktivitäten seitens BMU, BMVBW und ihre jeweils nachgeordneten Behörden betrachtet. Sie zeigen manche unnötige Doppelarbeit und könnten harmonischer und effizienter gestaltet werden. Die weitere IKZM-Arbeiten sollten möglichst interessenübergreifend konkretisiert werden. Die Einrichtung eines IKZM-Sekretariats kann von daher nur auf Akzeptanz stoßen, wenn es Bedarf und Nutzen deutlich machen kann und zudem interessenunabhängig große Anerkennung erreicht.

6. Weiterer Handlungsbedarf

Die Ausdehnung wirtschaftlicher Aktivitäten in die AWZ¹⁷ macht deutlich, dass unser bewährtes Planungs- und Gesetzesinstrumentarium hier nicht länger außen vor bleiben darf. Beginnend mit der Raumordnung müssen bei nachfolgenden Entscheidungen über die Zulassung von Projekten auch die an Land geltenden Bestimmungen zur Anwendung kommen. Hierzu gehören beispielsweise UVP, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung sowie Bestimmungen des Arten- und Gebietsschutzes. Hier müssen vom Bundesgesetzgeber noch einige Klarstellungen bzw. Gesetzesanpassungen vorgenommen werden.

Eine **umfassende Meeresschutzstrategie** wäre sicherlich zu begrüßen, bedarf jedoch einer vorherigen Abstimmung mit den anderen Nutzungsansprüchen und sollte sich zudem auf ein wirksames Instrumentarium von Schutzvorgaben , etwa im Rahmen des europäischen Schutzgebietssystems „Natura 2000“ stützen können. Die im Bereich der deutschen Küstenregion noch fehlenden FFH-Gebietsmeldungen wie z. B. im Bereich der Ästuare von Weser und Ems, sind unverzüglich nachzuholen, die erforderlichen Schutzmaßnahmen sicherzustellen.

¹⁷ Z.B. Offshore Windparks, Öl- oder Erdgasexploration, Sandabbau

Neben einer konsequenten Anwendung der **Wasserrahmenrichtlinie** sollte diese auch auf die AWZ ausgedehnt werden, da nur so eine gesamträumliche Wirkung erzielt werden kann.

Gleiches gilt für das Instrument der „**Strategischen Umweltprüfung (SUP)**“ für alle Pläne und Programme in Küstenbereich und AWZ. Auf diese Weise können Umweltbelange wirksam beispielsweise in übergreifende Raumordnungs- oder sektorale Verkehrspläne integriert werden. Die beim IKZM vorgesehene Partizipation der Betroffenen ist bei diesen Planungsinstrumenten bereits vorgesehen. Allerdings besteht bei uns auch hier noch Ergänzungs¹⁸- bzw. Optimierungsbedarf im Sinne der Vorgaben der **Arhus-Konvention**..

Walter Feldt

Deutscher Naturschutzring (DNR)
Am Michaelshof 8-12
53177 Bonn
Tel.: 0228/359005
Fax: 0228/359096
info@DNR.de
www.DNR.de

Privat:
Brehmstraße 56
30173 Hannover
Fax: 0511-8506388
walfel@gmx.de

¹⁸ z.B. beim verbesserten Zugang zu Gerichten