

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

53048 Bonn

geschäftsführende IHK:
Handelskammer Hamburg
Adolphsplatz 1
20457 Hamburg

Ihre Zeichen/Nachricht vom
GII/3/Bei/Ogi

Ihr/Ihre Ansprechpartner/in
Christine Beine

Tel.: 040 36 138-314

Fax: 040 36 138-313

eMail: Christine.Beine@hk24.de

Hamburg, 26. September 2005

2. Stellungnahme der IHK Nord zum Entwurf einer nationalen Umsetzungsstrategie eines Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM)

Sehr geehrter Herr Dr. Lütkes,

wie auf der zweiten Sitzung des Arbeitskreises am 25. August 2005 vereinbart, übersenden wir Ihnen hiermit unsere Stellungnahme zu dem Entwurf einer nationalen Umsetzungsstrategie eines Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM). Grundlage bildet der von Bioconsult Schuchardt & Scholle GbR vorliegende Entwurf vom 11. August 2005 „Auf dem Weg zur nationalen IKZM-Strategie“.

Unsere nachfolgenden Anmerkungen entsprechen der Position der Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern *IHK Nord*. In der IHK Nord arbeiten 13 Industrie- und Handelskammern aus den Ländern Bremen, Niedersachsen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein zusammen. Sie vertritt damit mehr als 500.000 Unternehmen.

Grundsätzliche Bemerkungen:

Nachdem in jüngster Zeit in Deutschland insbesondere der ökologische Aspekt von Nachhaltigkeit gestärkt wurde, stellen wir fest, dass wir im zweiten Entwurf der nationalen Strategie ansatzweise, neben der ökologischen, auch die ökonomische Komponente des IKZM erahnen können. Leider lässt sich an der einseitigen Schwerpunktsetzung des Papiers immer noch erkennen, dass die Erarbeitung der nationalen Strategie vom BMU durchgeführt wird. Teilweise werden Anforderungen an das IKZM gestellt und Grundsätze des IKZM formuliert, die für die wirtschaftliche Entwicklung der Region nicht praktikabel sind. Deshalb sind wir

weiterhin der Ansicht, dass die Erarbeitung einer nationalen Strategie zum Integrierten Küstenzonenmanagement in den Zuständigkeitsbereich des BMVBW fallen sollte.

In dem vorliegenden Bericht wird angemerkt, dass „...*das derzeitige Planungsinstrumentarium bereits eine gute Basis für die Implementierung von IKZM in Deutschland darstellt...*“, da „...*dieses komplexe Planungsinstrumentarium so entwickelt...*“ worden sei, „...*dass eine Reihe der in der EU-Empfehlung formulierten IKZM-Prinzipien bereits erfüllt war.*“ Dadurch, dass das derzeitige Instrumentarium eine Fülle von Stärken und nur geringfügige Schwächen aufweist, fragen wir uns, welche weiteren Schritte das Planungsinstrumentarium noch weiter optimieren sollen. Was wir nicht benötigen, sind neue hoheitliche Instrumente, denn die Partizipation hat schon heute z.B. in der Raumplanung (Raumordnung und Bauleitplanung) einen Grad erreicht, der das Aufwand-Nutzen-Verhältnis mancher Projekte in Frage stellt. IKZM muss daher bedeuten, vorhandene Instrumente der Partizipation unter dem besonderen Blickwinkel aller Interessenlagen an der Küste zu betrachten. Insofern entsprechen die Formulierungen der Fa. BioConsult „*IKZM ist ein Prozess, der als Leitbild alle Planungs- und Entscheidungsbereiche durchdringen soll. [...]* „*IKZM ist kein eigenständiges formales Planungs- und Entscheidungsinstrument und kein Instrument zur Durchsetzung von Fach- und Einzelinteressen.*“ (S. 5 des Papiers) durchaus unserem Verständnis von IKZM.

Die Definition des Geltungsbereichs des IKZM ist gegenüber der alten Fassung deutlich sinnvoller und damit zu begrüßen.

Grundsätzlich halten wir eine Überprüfung des verwendeten Zahlenmaterials für erforderlich. Es ist wünschenswert, die verwendeten Zahlen mit Quellenangaben zu versehen. Dies trifft aus unserer Sicht insbesondere S. 20 Seeschifffahrt und Außenhandel, S. 21 Rückgang des Fährverkehrs, S. 22 Hafenumschlag (Zahlen sind aus 2001) und Beschäftigungszahlen sowie S. 31 Touristenzahlen.

Anmerkungen zu einzelnen Punkten:

2.1 Motivation und Ziele

S. 7: ...Dabei wurde erkennbar, dass die Siedlungsaktivitäten, der Ausbau der küstennahen und unmittelbar in Küstengebieten gelegenen Infrastruktur und die verstärkten Wirtschaftsaktivitäten eine zunehmende Bedrohung des ökologischen und sozialen Gleichgewichts von Küstengebieten darstellen und der Druck auf die Ressourcen der Küstengebiete weiter anwächst.

Auch wenn diese Formulierung tatsächlich eine Rekapitulation des Textes der EU-Empfehlung (Präambel Ziff. 6 der Empfehlung 2002/413/EG) ist, sollte es Deutschland als Mitgliedstaat unbenommen sein, hier eine andere, zutreffendere Sichtweise zu haben. Zumindest eine „Bedrohung des sozialen Gleichgewichts“ muss man anzweifeln: Im Gegenteil wirken die kritisierten verstärkten Wirtschaftsaktivitäten einer Schiefelage des sozialen Gleichgewichts doch entgegen! Dies erkennen auch die Gutachter selbst, wie den korrekten Ausführungen zur Strukturschwäche der Küstenräume auf S. 13 f. oder auf S. 37 zu entnehmen ist. Mit anderen Worten, das Papier widerspricht sich an diesen Stellen selbst. Von einer „zunehmenden“ Bedrohung des ökologischen Gleichgewichts kann man ebenfalls nicht sprechen, da bereits zahlreiche Regelwerke und Umweltrichtlinien bestehen, durch welche möglicherweise auftretenden oder bestehenden Beeinträchtigungen entgegengewirkt wird. Wir schlagen vor, diesen o. g. Satz zu streichen.

S. 7: ...Zudem ist davon auszugehen, dass die Bedrohung der Küstenzonen der Gemeinschaft infolge der Klimaveränderungen wächst.

Wir sind grundsätzlich dagegen, ökologische Spekulationen in den Entwurf mit aufzunehmen. Diese Aussage sollte konkretisiert oder belegt werden. Unseres Wissens gibt es, nach Aussage des NLWKN in Norden, beispielsweise keinen beschleunigten Anstieg des Meeresspiegels. Vielmehr liegt das Mittelmaß des Meeresspiegelanstiegs bei 25 cm pro Jahrhundert und zeigt keine signifikanten Veränderungen in den letzten Jahrzehnten. Der o. g. Satz ist zu streichen.

S. 7/8: ...bei dem Management ihrer Küstengebiete einen strategischen Ansatz verfolgen, der eine Vorsorge im Hinblick auf die den Küstengebieten infolge der Klimaveränderungen drohenden Gefahren gewährleistet.

Wir würden es begrüßen, wenn diese Klimaveränderungen und Gefahren konkretisiert und belegt werden könnten. Damit klargestellt wird, wofür Vorsorge zu betreiben ist.

2.3 Weitere für IKZM relevante EU-Politiken - Meeresumweltstrategie

S. 11 Meeresumweltstrategie: ...Zudem sind die Wasserrahmenrichtlinie, die FFH- und Vogelschutzrichtlinie im Bereich der Meeresumwelt vollständig umzusetzen und anzuwenden. Ebenso sind Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen durch diverse Nutzungen durchzuführen und Mechanismen zur vereinfachten Koordinierung bestehender Regelungen und Organisationen zu entwickeln und die Kenntnisse über die Meeresumweltqualität zu verbessern.

Wir sind der Ansicht, dass die o. g. Richtlinien und Maßnahmen in einem abgewogenen Verhältnis umzusetzen und anzuwenden sind. Nicht nur der ökologische Gesichtspunkt sollte hier in den Vordergrund gestellt werden, sondern auch weitere politische Zielsetzungen der Bundesregierung, nämlich die Maritime Wirtschaft am Standort Deutschland zu stärken, müssen Berücksichtigung finden. Deshalb dürfen dringend erforderliche Ausbau- und Infrastrukturmaßnahmen durch das IKZM nicht behindert werden. Wenn nicht eine stärkere Berücksichtigung der ökonomischen Aspekte erfolgt, steht dies im Widerspruch zu dem zweiten Grundsatz von IKZM, ein Leitbild für politisches und gesellschaftliches Handeln **auf allen Ebenen im Küstenbereich** darzustellen und eine umfassende Betrachtungsweise und **Integration aller Belange** zu verwirklichen.

Dieses Ziel verfolgt auch ein Urteil des Verfassungsgerichtshofes Rheinland-Pfalz VGH N27/04, welches neben der Verantwortung für den Schutz von Natur und Umwelt, den Gemeinden gerechtfertigte Spielräume für gemeindliche Planungsinteressen einräumt. So kann eine auf ein Schutzgebiet bezogene Verträglichkeitsprüfung, einschließlich aller Maßnahmen zur Begrenzung schädlicher Auswirkungen, ergeben, dass eine Planung nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgebiete führt mit der Folge der Zulässigkeit der Planung. Sollten im umgekehrten Fall durch die Verträglichkeitsprüfung erhebliche Beeinträchtigungen auf die Umwelt festgestellt werden, aber keine Alternative vorhanden sein und zwingende Gründe für ein überwiegend öffentliches Interesse bestehen, so ist eine Planung ebenfalls realisierbar.

Unterstützt wird diese Begründung durch Formulierungen im Entwurf zum IKZM auf der S. 12 „...das Meer einen wesentlichen Beitrag zu unseren ökonomischen und biologischen Lebensgrundlagen liefert und ein ebenso **beträchtliches Potenzial für das Wirtschaftswachstum bietet**“ oder auf der S. 14 „...Die dominierenden Themen...sind derzeit die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigungslage...“.

Auch auf S. 15 finden wir Unterstützung innerhalb des IKZM für unseren Einsatz im Bereich des Seeverkehrs und der Hafenwirtschaft: „...das Seerechtsübereinkommen dem Meeresumweltschutz eine zentrale Rolle zuweist, grundsätzlich eine **Gleichrangigkeit aller Nutzungsarten im marinen Bereich vorsieht** und nur bestimmte Nutzungen (z. B. der Schifffahrt) eine gehobene Stellung einräumt...“.

3.1 Charakterisierung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Situation der Küstenbereiche

S. 13/14: Die Darstellung der Beschäftigungslage in den Küstengebieten ist stark negativ geprägt. Als positiven Effekt könnte man die Häfen als Job-Motor erwähnen. Der Hafen Brake hat beispielsweise in jüngster Vergangenheit rund 100 neue Arbeitsplätze geschaffen. Der JadeWeserPort wird ebenfalls ein beträchtliches Beschäftigungswachstum von mehr als tausend Arbeitsplätzen für die Region mit sich bringen.

3.5.1 Schifffahrt

S. 20 Status quo: ...und die Seeschifffahrt, über die ca. 20% des deutschen Außenhandels abgewickelt werden, ist von erheblicher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Wir bitten darum, den Anteil von 20% nochmals zu überprüfen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes entsprach bereits 1997 der Gesamtumschlag in den deutschen Seehäfen 23,5 % des gesamten deutschen Außenhandels.

S. 21 Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: ...In Hinblick auf ökologische Belange sind insbesondere vom Schiffsverkehr ausgehende Emissionen in Luft und Wasser einschließlich illegaler Tankreinigungen, die Verbreitung gebietsfremder Arten durch Ballastwasser, die Folgen der Anpassung der seewärtigen Zufahrten an wachsende Schiffsgrößen sowie Gefährdungen durch Schiffsunglücke - vor allem durch Öltanker - bedeutend.

Wer die ökologischen Gefahren der Schifffahrt aufführt, darf nicht vergessen, dass das Schiff heute das umweltfreundlichste Massentransportmittel ist. An dieser Stelle sollte hinzugefügt werden: ***„Zur Verringerung der Auswirkungen und Gefahren durch die Schifffahrt gilt ein umfassender Katalog an Schutzmaßnahmen der IMO auf internationaler Ebene, so dass das Schiff heute das umweltfreundlichste Massentransportmittel ist.“***

3.5.2 Hafenwirtschaft

Zu Punkt 3.5.2 Hafenwirtschaft wurde die Frage aufgeworfen, ob man nicht die logistische Bedeutung der Seehäfen weiter hervorheben und den Küstenbereich als Logistikstandort mehr in den Vordergrund stellen sollte.

S. 22 Status quo: ...Die meisten deutschen Häfen sind auf den Umschlag bestimmter Arten von Gütern spezialisiert. Hamburg und Bremerhaven sind in erster Linie Containerhäfen, Rostock und Lübeck Fähr- und Güterhäfen und Puttgarden und Kiel Fährhäfen.

Wir bitten darum, unter diesem Punkt auch die Niedersächsischen Seehäfen zu erwähnen. Es ist zu bemerken, dass der Begriff Spezialisierung nicht ganz zutreffend ist, sondern dass die Häfen in ihren Umschlagsaktivitäten Schwerpunkte setzen. Brake bspw. ist von besonderer Bedeutung für den Getreide- und Futtermittelumschlag, Nordenham für den Kohleimport und Wilhelmshaven für den Ölumschlag in Deutschland.

S. 22 Status quo: ...Für die zentralen Umschlagsplätze Hamburg und Bremerhaven sind Erweiterungen der Umschlagkapazitäten für den Containerverkehr erfolgt bzw. in Vorbereitung.

An dieser Stelle muss unbedingt als zentraler Umschlagsplatz in Niedersachsen das Projekt Tiefwasserhafen Wilhelmshaven als Erweiterung der Umschlagkapazitäten für den Contai-

nerverkehr genannt werden. Wegen des ungebremsen Wachstums im Containerverkehr sind Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe und der Außenweser ebenfalls dringend erforderlich. Zudem wird neben den Fähr- und RoRo-Verkehren auch der Kreuzfahrermarkt ansteigen.

S. 22 Ökonomische Relevanz: Häfen und Hafenbauten haben auch positive Auswirkungen auf den Tourismus. Wer an die Küste fährt, will erfahrungsgemäß maritimes Flair erleben und sucht dieses in Häfen. Dabei ist u. a. festzustellen, dass Angebote wie Hafenrundfahrten und Besichtigungen zunehmend von Touristen genutzt werden. Dies bitten wir zusätzlich zu berücksichtigen.

S. 22 Ökologische Relevanz: ...Von ökologischer Relevanz sind insbesondere die Auswirkungen der Vertiefungen bestehender Hafenbecken und Flussläufe für immer größere Containerschiffe sowie die wachsenden Mengen umzulagernden Baggergutes. Auch die Erweiterungen der Containerhäfen führen zu Beeinträchtigungen von wertvollen Flächen im Küstenbereich...

Die Aussage, die sich hier herauslesen lässt, ist, dass durch die Vertiefungen und durch umzulagerndes Baggergut Auswirkungen auf die Ökologie entstehen könnten. Das ist so nicht richtig. Die möglichen Auswirkungen auf die Ökologie werden innerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Zuge der Umweltprüfung genau untersucht und bewertet. Sollten erheblichen Auswirkungen auf die Ökologie durch Infrastrukturvorhaben entstehen, werden diese ausgeglichen oder kompensiert. Wir möchten an dieser Stelle noch einmal betonen, dass erforderliche Ausbaumaßnahmen, wie z. B. die von Hafenbecken und Fahrrinnenanpassungen, durch IKZM nicht behindert werden dürfen. Außerdem ist anzumerken, dass die Flächen im Küstenbereich ebenso wertvoll für ökonomische Projekte sind, wie für ökologische Zwecke. Es könnte ebenso heißen: "Die Erweiterungen der Containerhäfen dienen der effizienten Nutzung von wertvollen Flächen im Küstenbereich."

Die für den JadeWeserPort in Wilhelmshaven und der 4. Bauabschnitt des Bremerhavener Containerterminals vorgesehenen Flächen wurden deshalb extra nicht mit in das Gebiet des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer mit aufgenommen.

3.5.3. Industrie

S. 23 Status quo: ...Bedeutsame industrielle Kerne bestehen vor allem in den Hafentädten Emden, Wilhelmshaven, Kiel und Rostock, insbesondere im Bereich Schiffbau und Fahrzeugbau. In den Bundesländern Hamburg und Bremen dagegen hat der industrielle Sektor (Stahl, Schiffbau, Fahrzeugbau, Luftfahrt) nicht nur regional einen erheblichen Anteil an der Wirtschaftskraft, sondern...auch von nationaler und internationaler Bedeutung.

Unter diesem Punkt sind nicht nur die Bundesländer Hamburg und Bremen zu erwähnen, sondern auch Niedersachsens Luftfahrtindustrie, mit seinen Standorten Nordenham, Varel und Stade. Deshalb schlagen wir folgende Formulierung vor: „In den Bundesländern Hamburg, Bremen **und Niedersachsen** dagegen hat der industrielle Sektor (Stahl, Schiffbau, Fahrzeugbau, Luftfahrt) nicht nur regional einen erheblichen Anteil an der Wirtschaftskraft, sondern...auch von nationaler und internationaler Bedeutung.“

S. 23 Ökonomische Relevanz: Der Schiffbau hat nicht nur Bedeutung für die regionale Wirtschaft, sondern über die Zulieferindustrie auch für die Nicht-Küstenländer. Ein nicht unbedeutender Anteil der Schiffbauzulieferunternehmen, nämlich gut 40% (Quelle: Potenzialanalyse für die maritime Wirtschaft in Schleswig-Holstein und in Deutschland, S. 41) stammen nicht aus den Küstenländern. Wir sollten dies immer betonen, denn es macht die wirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft für ganz Deutschland deutlich! Wir schlagen außerdem folgende Formulierung vor: „...Bedeutung für die regionale Wirtschaft...und leisten einen wichtigen Beitrag zur Beschäftigungssicherung **und zum Beschäftigungswachstum.**“

3.5.4 Landverkehre

S. 24 Perspektiven: ... Bedeutsame Projekte sind der Bau der A20, der Ausbau der A1 in Bremen und der A7 in Schleswig-Holstein.

Dieser Satz muss geändert werden und sollte folgendermaßen lauten: „Bedeutsame Projekte sind der Bau der A20 **und der A22 mit der Elbquerung sowie** der Ausbau der A1 **zwischen Hamburg und Münster** und der A7 in Schleswig-Holstein. Im übrigen sind die fünfzehn prioritären Verkehrsprojekte in der Dokumentation zur Vierten Nationalen Maritimen Konferenz (S. 52 ff.) zusammengefasst.

3.5.5 Eröl- und Erdgasförderung

S. 25 Konflikte: In Schleswig-Holstein besteht ein Interessenkonflikt mit dem Nationalpark zur prinzipiellen Frage der Ölförderung im Nationalpark.

Wenn dieser Satz erwähnt wird, muss an dieser Stelle hinzugefügt werden, dass der Bau der Pipeline unter hohen Umweltschutzanforderungen erfolgte. Gerade durch diese Pipeline wurde das Umweltrisiko verringert, da nun vor allem die Versorgung der vorherigen Bohrinself durch Schiffe entfällt. Diese Pipeline ist wieder ein positives Beispiel für das Umweltbewusstsein der Wirtschaft. Dies bitten wir zusätzlich zu berücksichtigen.

3.5.7 Leitungstrassen

S. 27 Ökologische Relevanz: ...Forschungsbedarf besteht hinsichtlich möglicher Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf aquatische Organismen;...

Hier ist ein sehr deutliches einseitiges Interesse an der Durchführung von weiteren aufwendigen Studien und Forschungen zu erkennen. Alle bisher veröffentlichten Studien zu elektromagnetischen Feldern haben keine Auswirkungen auf Organismen erkennen lassen. Wir bitten um Streichung dieses Satzes.

3.5.10 Landwirtschaft

S. 30 Soziale Relevanz: ...besitzt die Landwirtschaft auch eine erhebliche soziale Relevanz für die Erhaltung traditioneller Kulturlandschaften und der Dorfstrukturen als wichtigen ländlichen Sozialräumen.

Dieser Satz ist hinter **Kulturlandschaften**, um das Wort „Baukulturen“ zu ergänzen.

3.5.11 Tourismus

S. 31 Status quo: ..., die durch Umnutzung alter Werft- und Industrieanlagen attraktive städtische Erholungs- und Handelsräume direkt am Wasser schaffen.

Unser Vorschlag wäre, an dieser Stelle das Wort „Hafenrevitalisierung“ als Schlagwort zu verwenden.

S. 31 letzter Satz - Dieser Satz (Meer als „zu schützende Landschaft“) ist - unabhängig vom anzweifelbaren Richtigkeitsgrad und der ebenso fraglichen grammatikalischen Korrektheit - zu streichen, da er als reine Wertung nichts in der Bestandsaufnahme zu suchen hat.

3.6. Weitere Akteure, Aktivitäten und Instrumente im Küstenbereich

S. 32: Es sollte überdacht werden, ob der Punkt 3.6 mit seinen Unterkapiteln besser direkt dem Punkt 3.5. Akteuren zugeordnet werden könnte.

3.6.1. Küstenschutz

S. 32 Status quo: ...an der Ems sind die bestehenden Anlagen durch den umstrittenen Bau eines Sturmflutsperrwerks ergänzt worden.

Hier ist die Wertung „umstrittenen“ zu streichen. Heutzutage ist jede größere Baumaßnahme umstritten. Insofern ist das Emssperrwerk nichts besonderes.

S. 31 Perspektiven: Das Stichwort Deichrückverlagerung an der Ostsee ist nicht ohne Brisanz. Volkswirtschaftlich (deutliche Reduzierung der öffentlichen Aufwendungen für den Küstenschutz) macht es vermutlich sogar Sinn, etwaige Maßnahmen müssten aber immer unter dem Vorbehalt eines Bestandsschutzes für bestehende wirtschaftliche Nutzung im betreffenden Deichhinterland stehen.

S. 33 Konflikte: Allerdings war der Bau des Emssperrwerkes einer der zentralen Konflikte zwischen Natur- und Küstenschutz in der jüngeren Vergangenheit.

Dieser Satz ist zu streichen, da er als eine Art Wertung in der Bestandsaufnahme nichts zu suchen hat.

3.6.3 Baggergutumlagerung

S. 34 Überschrift 3.6.3 Baggergutumlagerung

An dieser Stelle wurde vorgeschlagen, die Überschrift „Sediment-Management“ zu verwenden.

S. 34 Status Quo: Betroffen sind nicht nur die Seehäfen, sondern auch eine Vielzahl von Sportboothäfen, die entweder im Hafenbereich oder der -zufahrt baggern müssen.

S. 34 Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: ...Die Verklappung von Baggergut findet in der Nordsee...statt und ist mit ökologischen Beeinträchtigungen verbunden.

Unseres Wissens sind mit der Verklappung von allgemeinem Baggergut keine langfristigen ökologischen Auswirkungen verbunden, denn die Auswirkungen der Verklappung von Baggergut wurden bereits auf ein Mindestmaß reduziert oder können ausgeglichen bzw. kompensiert werden. An dieser Stelle kann auch das aktuelle Kooperationsprojekt der Häfen Bremerhaven und Brake, als Beispiel für verantwortungsvolles Umweltbewusstsein der Wirtschaft und Kooperation zwischen den Häfen, genannt werden. In diesem Fall wird das Baggergut aus der Weser als Füllmaterial für den neuen Hafen Brake-Nord verwendet.

3.6.7 Schutzgebiete

S. 39: Die Raumordnung ist gefordert, Regelungsmechanismen..., aber auch innovative Nutzungen nicht grundsätzlich ausschließen.

Wir bitten Sie, diesen Satz wie folgt zu ergänzen: „..., aber auch **wirtschaftliche Entwicklung und innovative Nutzungen nicht grundsätzlich ausschließen.**“

3.6.9 Ebenen und Instrumente der Raumordnung

S. 42: Der letzte Absatz dieses Kapitels - Raumordnung und IKZM - muss als zentrale Aussage für eine nationale Strategie gesehen werden. Treffender kann man die Überschneidungen von Raumordnung und seinem Instrumentarium mit IKZM kaum formulieren. Damit wird aus dem BioConsult-Papier selbst deutlich, dass neue Verwaltungsstrukturen und -instrumente nicht vonnöten sind!

3.6.11 Bildung und Wissenschaft im Küstenbereich

S. 43: ...eine Vielzahl von wissenschaftlichen Einrichtungen...Dies sind u. a. das Alfred-Wegener-Institut...

Unter diesem Punkt sollte auch das Forschungszentrum Terramare in Wilhelmshaven genannt werden.

3.8 Klimawandel

S. 51 Auswirkungen: ...Durch die ausgebauten Flussmündungen erreichen die Wirkungen ungebremst, Sturmfluten sogar verstärkt, die Hafenstädte, insbesondere Hamburg und Bremen.

Wir bitten Sie, diese Aussage zu belegen, bevor Sie in den Entwurf mit aufgenommen wird. Zu dieser Behauptung gibt es in Fachkreisen unterschiedliche Auffassungen. Wie auch in unserer ersten Stellungnahme, möchten wir an dieser Stelle betonen, dass die Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen über die seewärtigen Zufahrten weiterhin sichergestellt sein muss.

4.6 Welche Stärken und Schwächen weist das derzeitige Instrumentarium auf?

S. 58 Nachhaltige Entwicklung: Die DIHK-Haltung zur Subventionierung alternativer Energien ist bekannt. Das EEG als Stärke zu qualifizieren ist daher aus unserer Sicht nicht akzeptabel. Ebenso ist die Ausweisung von Schutzgebieten in der AWZ vor dem Hintergrund potentieller Interessenkollisionen mit z. B. Fischerei, Schifffahrt oder sonstiger wirtschaftlicher Nutzung) nicht *per se* als Stärke zu sehen, da Nachhaltigkeit auch die ökonomische Dimension umfasst.

S. 60 Gute Integration: ...die häufige Zergliederung von territorial übergreifenden Planungsvorhaben in verschiedene Teilvorhaben aufgrund unterschiedlicher Rechtsgrundlagen und Zuständigkeiten in AWZ, Küstenmeer und Land;...

Wie schon in unserer ersten Stellungnahme möchten wir bemerken, dass ein vereinheitlichtes Verfahren für alle Projekte und Bauvorhaben zu komplex wird. Durch die neuerdings eingeführten Scoping-Termine, die einem Raumordnungsverfahren vorgelagert sind, trifft dieser Punkt als Schwäche nicht mehr zu. Diese Schwäche ist somit zu streichen.

S. 61 Erfahrungstransfer: Ein Monitoring mittels „IKZM-Indikatoren“ ist abzulehnen. Die Gutachter selbst bezeichnen als Stärke „umfangreiche kontinuierliche Monitoringprogramme zur Raumentwicklung und zur Umweltqualität“. Wozu sollen dann noch zusätzliche Monitoringprogramme mit IKZM-Indikatoren erforderlich sein? Siehe auch untern Anmerkungen zu Kap. 4.8.3.

4.7.1 Aktivitäten des Bundes

S. 62: ...in den vergangenen Jahren wichtige Verbesserungen für die horizontale und vertikale Integration, die Beteiligung der Öffentlichkeit und die Verfügbarkeit von Informationen erreicht worden, die...als ein entscheidender Beitrag zur Umsetzung von IKZM in Deutschland zu werten sind.

Wir sind der Ansicht, dass diese Erkenntnis zum Anlass genommen werden sollte, auf weitere Ausweitungen der Beteiligung der Öffentlichkeit, Verfügbarkeit von Informationen, Scoping-Terminen, Monitoring etc. zu verzichten, damit ein ausgewogenes Verhältnis bestehen bleibt und der Zeit- und Kostenaufwand der Unternehmen für Planungsverfahren von Projekten nicht weiter ins Unermessliche erhöht wird.

S. 66 Hafenkonzepktion: Ein staatlich verordnetes Hafenkonzepktion ist nicht zu akzeptieren und auch von den Häfen nicht gewollt. Die IHK Nord hat im September 2004 eindeutig Stellung zugunsten des Wettbewerbs zwischen den Seehäfen genommen. Jegliche Referenz auf ein Hafenkonzepktion und eine erzwungene Arbeitsteilung (S. 77) ist für uns nicht akzeptabel.

4.7.2 Aktivitäten der Länder

S. 67 Wasserrahmenrichtlinie: Richtigstellung: Die Schlei ist ein Fjord, kein Fluss. Ansonsten siehe zu Kap. 6.

4.8 Welche weiteren Schritte sieht die IKZM-Strategie vor?

S. 71: ...die weitere Optimierung des vorhandenen Instrumentariums entsprechend den IKZM Grundsätzen.

Wir sind davon überzeugt, dass das vorhandene Instrumentarium vollkommen ausreichend ist und nicht ausgeweitet werden muss. Eine weitere Optimierung nach ökologischen IKZM Grundsätzen ist nicht gewünscht. Planungsverfahren würden verzögert und kostspieliger für die Unternehmen, so dass Projekte und Investitionen noch schwerer und langsamer durchzusetzen wären. Wir können deshalb diesen Schritt nicht mittragen.

S. 71: ...die Etablierung eines nationalen IKZM-Sekretariats und eines nationalen IKZM-Forums

Wir sprechen uns gegen eine Einrichtung eines nationalen IKZM-Sekretariats aus. Diese Aufgabe könnte unseres Erachtens vom BMVBW übernommen werden, so dass keine weiteren neuen Gremien auf Kosten der Steuerzahler entstehen müssten. Die Sekretariatsaufgaben könnten dann, durch einen regelmäßigen informellen Austausch zwischen Bund und Ländern, sichergestellt werden. Anstelle der Einrichtung eines neuen IKZM-Forums, könnte für die Nordsee das bereits bestehende Trilaterale Wattenmeerforum als Plattform dienen.

4.8.1. Weitere Optimierung des vorhandenen Instrumentariums

S. 72 Förderung einer nachhaltigen Entwicklung: ...Von verschiedenen Akteuren werden derzeit sektorale Nachhaltigkeits-Strategien formuliert. ..., so dass sowohl die Formulierung als auch die Umsetzung einer Abstimmung bedarf.

Es kann nicht sein, dass jede Interessengruppe ihre eigene Nachhaltigkeits-Strategie formuliert. Wir sehen aufgrund der Interessenkonflikte keine Möglichkeit, die verschiedenen Strategien auf diese Weise in Einklang zu bringen oder miteinander abzustimmen. Außerdem wird für die Erarbeitung dieser Strategie ein erheblicher Personal- und Zeitaufwand vorausgesetzt und ist von wirtschaftlicher Seite nicht umsetzbar. Diese Forderung ist deshalb zu streichen.

S. 72: ...Als Instrument zur Reduzierung vorhandener Umweltbelastungen soll die nationale Meeresstrategie zügig formuliert werden und in Kraft gesetzt werden.

Bevor diese nationale Meeresstrategie als eigenständiger Punkt in das IKZM mit aufgenommen wird, sollte sichergestellt sein, wie diese aussehen soll. Sie darf auf keinen Fall die wirtschaftlichen Aktivitäten der Region, insbesondere die der Seeschifffahrt und Häfen, beeinträchtigen.

S. 72: ...Die Möglichkeiten und Implikationen einer seewärtigen Erweiterung der WRRL sollen geprüft werden.

Zu der möglichen Erweiterung der WRRL haben wir uns bereits in unserer ersten Stellungnahme ausführlich geäußert. Eine seewärtige Erweiterung der WRRL wäre katastrophal für die seeverkehrsliche Entwicklung und die maritime Wirtschaft, wenn die Erreichbarkeit und Entwicklung der deutschen Seehäfen sowie die Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen erheblich erschwert, wenn nicht sogar unmöglich gemacht würden.

S. 72: ...Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. der Strategischen Umweltprüfung sollten in Zukunft auch die möglichen Konsequenzen des Klimawandels abgeschätzt werden.

Uns interessiert, wer diese Konsequenzen definitiv einschätzen kann. In keiner Weise wurden bisher hinsichtlich des UVPG die Auswirkungen auf den Klimawandel diskutiert oder ihre Überprüfung für erforderlich gehalten. Es kann nicht Aufgabe der Unternehmen sein, welche diese Umweltprüfungen mittlerweile in Auftrag geben müssen, die Konsequenzen des Klimawandels zu erforschen. Der Klimawandel wird hier als Tatsache postuliert, obwohl die wissenschaftlichen Aussagen hierzu nicht eindeutig sind. Vorhaben auch auf ihre Auswirkungen auf den Klimawandel hin zu überprüfen, wäre unverhältnismäßig und würde den Zeitaufwand und die Kosten für die Planungen auf die Spitze treiben. Zudem halten wir die Idee für unsinnig und zeitraubend, weil noch keine Informationen darüber bestehen, inwieweit die Klimaveränderungen überhaupt stattfinden und dann möglicherweise durch ein IKZM aufgehalten werden können.

S. 72: Es soll geprüft werden, ob - wie in der BioDiv-Strategie vorgesehen - eine Geltungserstreckung der Eingriffsregelung auf die AWZ sinnvoll und möglich ist. Dann sollten besondere Modelle und Verfahren für die Anwendung der Eingriffsregelung im Meeresbereich entwickelt werden.

Wir lehnen eine Geltungserstreckung der Eingriffsregelung auf die AWZ ab. Dadurch würde ein weiteres Hindernis geschaffen und eine erschwerte Durchführbarkeit von Planungsverfahren in der AWZ für wirtschaftliche Aktivitäten absehbar sein. Insbesondere sollten Modelle und Verfahren nicht nur unter ökologischen Aspekten bearbeitet werden.

S. 72: Die vorhandenen im Küstenbereich anzuwendenden Gesetze, Richtlinien und Regelwerke der verschiedenen Ebenen sollten zum einen stärker dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet werden und zum anderen im Rahmen einer Deregulierung auf Redundanz überprüft werden.

Eine Deregulierung der Gesetze, Richtlinien und Regelwerke und die Forderung ihrer Überprüfung auf Redundanz begrüßen wir. Allerdings halten wir eine **stärkere Verpflichtung gegenüber dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung** für nicht notwendig.

Wir bitten um Streichung dieses Satzes. Die bestehenden Regelungen sind bereits auf das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung - insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes - ausgerichtet, und auch die Planungsverfahren in Deutschland haben den Erhalt der Umwelt und der Lebensgrundlagen zum Ziel.

S. 73 oben: Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundes und der Küstenländer sollte prüfen, ob und wie die Rechtsgrundlagen für die Bereiche Ausschließliche Wirt-

schaftszone, Küstenmeer und Land weiter aufeinander abgestimmt und die Behandlung übergreifender Verfahren geregelt werden könnte.

Im Prinzip halten wir diesen Punkt für einen richtigen Ansatz. Wir möchten aber erneut darauf hinweisen, dass für verschiedene Vorhaben auch verschiedene Planungsverfahren nötig sind. Ein vereinheitlichtes Verfahren für alle Projekte und Bauvorhaben könnte zu komplex und unüberschaubar werden. Kleinere Projekte müssten dann zu hohen Anforderungen gerecht werden. Das halten wir für unverhältnismäßig.

Unseres Erachtens wird sich die Abstimmung der Rechtsgrundlagen als sehr langwierig erweisen und dabei trotzdem nicht praktikabel sein.

S. 73 mittig: Der Bund sollte Förderinstrumente...noch stärker auf eine frühzeitige Integration der verschiedenen Belange und die Zielstellung „Förderung einer nachhaltigen Entwicklung“ ausrichten.

Die Ausrichtung der Förderinstrumente des Bundes auf „eine noch nachhaltigere Entwicklung“ wird die Förderung wirtschaftlicher Vorhaben erschweren und ist daher abzulehnen.

S. 73 unten: Im Rahmen von komplexen projektbezogenen Genehmigungsverfahren sollte die Möglichkeit geschaffen werden, einen informellen, nicht-majoritärer Prozess dem eigentlichen Verfahren vorzuschalten...Ziel ist es , die auch im nachfolgenden Genehmigungsverfahren beteiligten Akteure bereits im Vorfeld des Verfahrens zu einer Berücksichtigung anderer gesellschaftlicher Interessen...anzuhalten...

Wir halten einen erweiterten Prozess vor dem eigentlichen Verfahren für vollkommen überflüssig, weil aus genau den o. g. Gründen die s. g. Scoping-Termine eingerichtet wurden. Den Interessenvertretern stehen bereits alle Möglichkeiten, sich zu Planungen und Projekten zu äußern, zur Verfügung. Auch die bei allen neueren Verfahren eingerichteten Internet-Plattformen dienen zur Veröffentlichung sämtlicher Gutachten und Beweggründe der Projekte. Wir halten diesen Vorschlag deshalb für abwegig, weil es zu einem zusätzlichen Konfliktpotenzial zwischen den Interessenvertretern führen wird. Bauvorhaben und Projekte wären schon zu Beginn ihrer Planungen durch Projektgegner gefährdet. Ziel in Deutschland muss es sein, die Planungsverfahren zu beschleunigen und diese vor allem nicht weiter zu erschweren, damit die deutsche Wirtschaft weiterhin im internationalen Wettbewerb bestehen kann.

4.8.2 Etablierung eines nationalen IKZM-Sekretariats und -Forums

Die Einrichtung eines nationalen IKZM-Sekretariats und -Forums halten wir nicht für notwendig. Sofern erforderlich, sollte diese Koordination unter der Federführung des BBR oder des BMVBW, jedenfalls nicht unter der des BMU, stehen. Außerdem könnte das bereits bestehende Trilaterale Wattenmeerforum als Plattform für die Nordsee dienen. Wir denken auch, dass ein offener Dialog zwischen allen relevanten Akteuren nicht zustande kommen wird, weil die Interessen zu weit auseinander liegen. Eine Einigung untereinander wird nicht möglich sein.

4.8.3 IKZM-Indikatoren

Die Etablierung eines Indikatorensystems halten wir für überflüssig, weil das in Erfahrung gebracht wird, was in anderen Planungsschritten schon öffentlich bekannt gemacht wurde. Auch den Ersatz der Fortschrittsindikatoren durch eine einfache Checkliste halten wir für überflüssig, denn hier wird nur ein untaugliches Instrument durch ein anderes ersetzt. Wir wenden uns deshalb gegen eine Erweiterung der Monitoring- und Reflexionspflicht. Unseres Erachtens würde dies eine unnötige Verschwendung von Steuergeldern mit sich bringen. Ein Pflicht-Monitoring mittels IKZM-Indikatoren ist deshalb abzulehnen, weil neben der existierenden Raumbesichtigung redundante Prozesse aufgebaut würden (siehe oben Anm. zu Kap. 4.6.). Der Wirtschaft ist es außerdem zeitlich nicht möglich sich an diesem aufwendigen Prozess zu beteiligen. Es kann daher keine neutrale Bewertung des Umsetzungsprozesses erfolgen.

4.8.5 Aktuelle Handlungsfelder

S. 77: Um die Effizienz zu erhöhen und die Auswirkungen auf die Umwelt zu begrenzen sollten Möglichkeiten einer verbesserten Arbeitsteilung entwickelt werden.

Die aktuellen Handlungsfelder sind in unserem Sinne keine Handlungsfelder. Hinter dem o. g. genannten Satz verbirgt sich wahrscheinlich das Hafenkonzept 2010. Die in diesem Hafenkonzept vorgeschlagene Arbeitsteilung und Kooperation zwischen den Hafenstandorten würde den Wettbewerb zwischen den Seehäfen gefährden und auch nicht den Wünschen der Hafenkunden entsprechen. Deshalb wird es in Fragen der Raumordnung und Projektentwicklung zu keiner einheitlichen Zustimmung der Zuständigkeiten kommen, weil sie verschiedene Interessen vertreten.

6. Bewertung der Umsetzung...

S. 80 Natura 2000: Die Bewertung erfolgt nur aus ökologischer Sicht. Die wirtschaftliche Ausgewogenheit (Folgenabschätzung) muss sichergestellt sein.

S. 80 WRRL: Die Ausweitung wird abgelehnt. (s.o.).

S. 84 Regional- und Strukturpolitik: Die Themen Ziel 1 und Ziel 2 sollten vor dem Hintergrund der sich ab 2007 verändernden EU-Strukturpolitik überarbeitet werden.

Ziel 2 - Gebiete werden z.B. nicht mehr einzelne Regionen innerhalb eines Bundeslandes sein, sondern es werden Themenschwerpunkte gefördert. Die Aussage, dass IKZM nicht ausreichend in die Regional- und Strukturpolitik eingebunden ist, ist nicht differenziert genug. IKZM ist z.B. Schwerpunkt in den INTERREG III B Programmen für Ost- und Nordsee, ebenso in INTERREG III C.

Übrigens: Unabhängig von obigen Kritikpunkten ist erschreckend zu beobachten, wie sich ein dreieinhalbseitiges Papier zur „Orientierung“ der Mitgliedstaaten (Präambel Ziff. 17 der Empfehlung 2002/413/EG) national aufbläht zu einem Papier von mittlerweile knapp 90 Seiten, dadurch mehrere Diskussionsrunden von 50 und mehr Experten beschäftigt und

schlimmstenfalls neue Gremien (IKZM-Forum) und Verwaltungsstrukturen (IKZM-Sekretariat) und Bürokratie (Monitoring und IKZM-Indikatoren) schafft.

Abschließend stellen wir fest, dass wir die Erarbeitung einer nationalen Umsetzungsstrategie nur befürworten können, wenn sich alle Mitgliedstaaten am IKZM beteiligen. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Bedingungen für die Wirtschaft erhalten bleiben und es nicht zu möglichen Wettbewerbsverzerrungen kommt. Wir teilen auch die in dem Bericht vertretene Ansicht, dass erst, wenn sich in Zukunft die ersten IKZM-Schritte als für alle Akteure nützlich erwiesen haben, es sinnvoll möglich sein wird, den Prozess weiter zu intensivieren.

Mit freundlichen Grüßen
HANDELSKAMMER HAMBURG
Geschäftsbereich Infrastruktur
Verkehrswege, Hafen, Schifffahrt



Christine Beine
stellv. Geschäftsführerin