



vorab per e-mail !

Bundesminister für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit
Referat N I 5
Robert-Schumann-Platz 3
53175 Bonn

Bearbeitet von
Petra Sewig
E-Mail
Petra.Sewig@ML.Niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
303.2 – 060/0-5-1

Durchwahl (05 11) 1 20-
4719

Hannover
22.09.2005

Nationale IKZM-Strategie

hier: Stellungnahme zum Entwurf vom 11.08.2005

Am 25.08.2005 wurde in Berlin der Entwurf der nationalen IKZM-Strategie (Stand: 11.08.2005) vorgestellt und diskutiert.

Im Nachgang zu dieser Sitzung habe ich das Niedersächsische Umweltministerium, das Niedersächsische Wirtschaftsministerium sowie die Regierungsvertretungen Lüneburg und Oldenburg um ihre Stellungnahmen zu dem Entwurf gebeten.

Mit dem Entwurf wurde eine insgesamt gut verständliche, umfassende Bestandsaufnahme vorgelegt. Dennoch sind darin aus niedersächsischer Sicht weitere Änderungen und Ergänzungen notwendig. Dazu habe ich im Einzelnen folgende Vorschläge und Anmerkungen:

Zu Kap. **2.2**, S. 9, 6. Spiegelstrich: Mit "Parteien" sind wohl "Beteiligte" und/oder "Betroffene" gemeint (nicht Parteien im engeren Sinne).

Zu Kap. **3.5**: Das Kapitel umfasst eine Bestandsaufnahme wichtiger Wirtschaftsakteure in der Küstenregion, in der aus niedersächsischer Sicht Abschnitte über Logistik, Schienenverkehre und kombinierte Verkehre fehlen. Diese Aspekte sind aber insbesondere für die Hafenanbindung von Bedeutung. Es wird empfohlen, diese zusätzlich aufzunehmen (z.B. im Kapitel 3.5.4 „Landverkehre“).

Zu Kap. **3.5.2**, S. 22: Bei den unter „Staus quo“ genannten wichtigsten deutschen Seehäfen ist der Hafen Stade-Bützfleth (als Industriehafen für DOW-Chemical) aufzunehmen. Des weiteren wird im Abschnitt „Perspektiven/Strategien“ zum JadeWeserPort ausgeführt: „..., der 2009 fertig gestellt sein soll“. Ich bitte die Formulierung wie folgt anzupassen: „..., dessen Inbetriebnahme für 2009/2010 vorgesehen ist“.

Zu Kap. **3.5.4**, S. 24: Unter „Perspektiven“ ist die Küstenautobahn A 22 aufzunehmen. Als Fortsetzung der A 20 übernimmt sie zugleich die Funktion als Hinterlandanbindung der niedersächsischen Häfen. Insofern sollte es genauer heißen: "... Der Bau der A 20/A 22, ...". Des weiteren muss es unter "rechtlicher Rahmen"

"Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz" heißen.

Und unter "ökonomischer usw. Relevanz", letzter Satz sollte es statt „...beeinträchtigt.“ besser heißen: "... beeinträchtigen kann."

Zu Kap. **3.6.1**, S. 32: Dort wird entgegen den ansonsten allgemeinen Darstellungen an zwei Stellen der Einzelfall "Emssperrwerk" sehr tendenziös hervorgehoben. Diese Darstellung

entspricht in der vorliegenden Form nicht den Tatsachen. Daher sollte bei „Status quo“ im 2. Satz der Satzteil nach dem Semikolon und bei „Konflikte“ der letzte Satz vorrangig gestrichen oder evtl. umformuliert werden.

Zu Kap. **3.6.2**, S. 33: Zum Thema Notfallvorsorge geht es beim „status quo“ ziemlich durcheinander, so hat z.B. der Koordinierungsverbund Küstenwache nichts mit der Koordination des maritimen Umweltschutzes zu tun (1. Satz). Es wird vorgeschlagen, dass BMVBW diesen Absatz komplett überarbeitet und dabei auch die neue Verwaltungsvereinbarung vom 6.9.2005 über das maritime Sicherheitszentrum berücksichtigt wird.

Zu Kap. **3.6.3**, S. 34: Zur Baggergutumlagerung heißt es in Absatz 3 "rechtlicher Rahmen", dass es auf Länderebene kein einheitliches Rechtsinstrumentarium gäbe. Das ist nach hiesiger Auffassung unzutreffend. Der Satz sollte gestrichen werden. Im nächsten Absatz "ökonomische, ökologische und soziale Relevanz" heißt es, dass die Verklappung von Baggergut immer mit ökologischen Beeinträchtigungen verbunden ist. Die Worte "und ist mit ökologischen Beeinträchtigungen verbunden" sollten ebenfalls gestrichen werden.

Zu **3.6.6**, S. 36: Zu den unter „Status quo“ genannten zentralen Orten im Küstenraum Niedersachsens zählt auch Bremerhaven, das Oberzentrum für den Unterweserraum ist. Ich bitte dies zu ergänzen. Im Abschnitt „Perspektiven/ Strategien“ werden Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern getroffen. Hier sollte auch explizit für Niedersachsen ein kurzes Statement ergänzt werden.

Zu Kap. **3.8**: Einige der hier gemachten Ausführungen werden als missverständlich und einseitig angesehen. Sie sollten daher relativiert oder herausgenommen werden:

zu S. 50 „Prognosen und aktuelle Trends“:

Der prognostizierte Anstieg von 8 bis 88 cm beruht auf Szenarien, die sehr weit auseinander klaffen und somit unsicher sind. An der niedersächsischen Küste (unbeeinflusster Pegel Norderney) zeigt sich, dass der bisherige Ansatz von insgesamt 25 cm Anstieg in 100 Jahren relativ stabil ist. Eine starke Zunahme des Tidehubs ist an der Küste nicht zu verzeichnen. Bedingt durch Ausbaumaßnahmen tritt er begrenzt in den betroffenen Flussmündungen auf. Daher sollte der bisherige Text nur bis zum Komma des 2. Satzes belassen werden und eine Fortführung ggf. mit den vorgenannten Ausführungen erfolgen.

zu S. 51 „Auswirkungen“:

Im als Beispiel aufgeführten Forschungsvorhaben "KRIM" wurden zwar Annahmen getroffen, aber keine vertieften Untersuchungen zur morphologischen Entwicklung des Küstenraumes durchgeführt. Nach Fachmeinung sollten daher auch die Ergebnisse der Berichte der Trilateralen Expertengruppe "Coastal Protection and Sea Level Rise" (CPSL, 2002 und 2005) genannt werden, die den aktuellen Kenntnisstand darstellen und Empfehlungen aussprechen.

zu S. 51 „Anpassung“:

Das Anzweifeln, dass ein Meeresspiegelanstieg von Küstenschutzseite nicht mehr mit den bisher technischen Mitteln bewältigt werden kann, ist nicht stichhaltig. Vielmehr ist insbesondere die Frage der wirtschaftlichen Machbarkeit und des weiteren Konfliktpotentials zu diskutieren. Vorschläge für eine Dynamisierung und Verlagerungen von Siedlungen bei den Ostfriesischen Inseln sind als Einzelmeinung und nicht als Konsens aufzufassen. Die Ausführungen dazu sollten gestrichen werden.

Zu **4.3.1**, S. 54: Die Definition von IKZM als informeller Prozess ist problematisch; denn sie widerspricht (tendenziell) den folgenden Ausführungen zur "guten Integration" von Richtlinien, Bestimmungen, Planungen usw. "Gut" kann etwas letztlich nur dann sein, wenn es verbindlich ist bzw. gemacht wird.

Zu Kap. **4.7.1**, S. 66: In diesem Abschnitt zur Hafenkonzepktion reklamiert der Bund „die Verantwortung für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen“. Eine strategische

Ausrichtung der deutschen Häfen ... (werde) ... durch die Formulierung eines deutschen Hafenkonzepts verlangt. Die Bundesregierung ... (entwickle) ... derzeit ihre nationale Hafenkonzeption für die deutschen Nordseehäfen, die zunächst auf den Zeitraum 2010 – 2020 ausgerichtet ... (sei). Grundlegendes Ziel ... (sei) ..., die Stärkung der einzelnen Häfen in einer sinnvollen Arbeitsteilung und Zusammenarbeit zur Geltung zu bringen.“

Dazu ist zu sagen, dass die Formulierung einer Hafenpolitik nicht – wie es in dem Berichtsentwurf heißt – primär Länderpolitik, sondern ausschließlich Angelegenheit der Länder ist. So sieht es die grundgesetzliche Zuständigkeitsverteilung in diesem Bereich vor. Der Abschnitt sollte daher - nicht zuletzt aber auch wegen der in der Sitzung am 25.08. geäußerten heftigen Kritik - vorrangig gestrichen mindestens jedoch umformuliert werden.

Zu Kap. **4.8**, S. 71ff.: Die Ausführungen zur Fortführung des IKZM fallen gegenüber der Bestandsaufnahme und der Problemstellung stark ab. Weitere Sekretariate und Foren und informelle Prozesse sind eher problematisch zu beurteilen (s. auch die Anmerkungen zu Kap 4.8.2); denn üblicherweise laufen jedem formellen Verfahren informelle Abstimmungen verschiedenster Art voraus (und begleiten es). Die formelle Einführung informeller Verfahren lässt dann vermutlich neue - noch "informellere" - Abstimmungen entstehen. Die zuständigen Stellen - das sind im Küstenraum die Länder und der Bund - sollten auf der Grundlage der vorhandenen Kompetenzen die IKZM-Problematik regeln. Darüber hinaus bedarf es verbindlicher Regeln bei Konflikten zwischen Küstenländern untereinander und mit dem Bund.

Zu Kap. **4.8.1**, S. 72, 3. Anstrich, wird empfohlen, dass der Geltungsbereich der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) auf den kompletten Hoheitsbereich ausgedehnt werden sollte. Dies wäre dann mehr als eine 1:1-Umsetzung, die von der Umweltministerkonferenz vorgegeben ist, und würde in Niedersachsen hohe Mehrkosten verursachen. Eine Einbeziehung der 12-Seemeilen-Zone könnte nur dann erfolgen, wenn EU-Vorschriften dies verbindlich verlangen. Der Vorschlag ist also zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zielführend.

Unter dem 6. Anstrich wird empfohlen, dass Forschungen zur Ermittlung der Grenzen der natürlichen Dynamik und Belastbarkeit gefördert werden. Soweit damit die "naturwissenschaftliche Grundlagenforschung für ein IKZM" gemeint ist, mit der MWK das Forschungszentrum Terramare in Wilhelmshaven im Rahmen ihrer Neuausrichtung befasst sehen möchte, kann man dem folgen.

Unter dem 7. Anstrich (Überprüfung und Deregulierung) wird eine Konkretisierung vermisst.

Zu Kap. **4.8.2**, IKZM-Sekretariat und IKZM-Forum: Prinzipiell wird die Notwendigkeit einer organisatorischen Struktur gesehen, in der unter breiter öffentlicher Beteiligung und in einem offenen Dialog langfristige Visionen der nachhaltigen Entwicklung des Küstenbereiches erarbeitet werden. Gleichzeitig sollte aber ein „Wildwuchs“ immer neuer Nachhaltigkeitsforen und -institutionen vermieden werden. Folglich muss bei der weiteren Erarbeitung der IKZM-Strategie insbesondere darauf geachtet werden, dass keine unnötige Bürokratie geschaffen wird und der Aufbau von zusätzlichen aufwändigen Strukturen unterbleibt. Doppelarbeit sollte vermieden werden.

Vor diesem Hintergrund könnte man prüfen, ob statt Einrichtung eines gänzlich neuen Forums nicht an die bestehenden Strukturen und Instrumentarien des Trilateralen Wattenmeer Forums (WSF) angeknüpft werden könnte. Das WSF hat sich – bezogen auf den Nordseeraum – bereits intensiv und länderübergreifend mit Fragen der nachhaltigen Entwicklung an der Küste befasst und auch wertvolle Arbeit bei der Einbeziehung der relevanten Akteure geleistet (siehe dazu auch 4.7.3, Absatz 8). Dies würde allerdings voraussetzen, dass das WSF den Fokus nicht wie bisher in erster Linie auf das Wattenmeer und die damit verbundenen Erfordernisse richtet, sondern, dass die verschiedenen, in der Küstenzone vorhandenen Interessen zunächst objektiv nebeneinander stehend betrachtet werden können, und daraus für alle tragbare Lösungen entwickelt werden können.

Zu Kap. 4.8.3, S. 75: IKZM-Indikatoren sollen helfen, die nachhaltige Entwicklung der Küstenzone zu überprüfen. Der EU-Vorschlag für Indikatoren im IKZM-Prozess (EU Working Group ICZM Indicators, Januar 2005) sieht zwei Typen von Indikatoren vor:

- 27 Indikatoren für die nachhaltige Entwicklung von Küstenregionen, kurz Nachhaltigkeitsindikatoren
- Einen Indikator zur Messung des Fortschritts bei der Umsetzung des IKZM. Dieser Indikator entsteht durch Abprüfung einer Checkliste zur Existenz von 26 Aktionen (ja/nein).

Im Entwurf der nationalen Strategie wird auf das von der EU vorgeschlagene System Bezug genommen, das Kapitel 4.8.3 weist jedoch noch einige Missverständnisse und Unklarheiten auf.

Klare Begrifflichkeiten:

Der Entwurf spricht bei den o.g. Nachhaltigkeitsindikatoren teilweise auch von „Zustandsindikatoren“, „Zustands-(Nachhaltigkeits-)Indikatoren“ oder „IKZM-Indikatoren“. Diese begriffliche Vielfalt ist nicht nur unübersichtlich, sondern auch irreführend. Der Begriff „Zustandsindikator“ ist eindeutig definiert als Oberbegriff für Indikatoren, die tatsächlich den Umweltzustand beschreiben (wie z.B. Gewässergüte). Er sollte deshalb keinesfalls synonym für die Nachhaltigkeitsindikatoren verwendet werden, die nach der PSR-Typisierung von Indikatoren (Pressure-State-Response) sowohl Antriebs-, als auch Zustands- und Maßnahmenindikatoren beinhalten.

Der Entwurf spricht außerdem wahlweise von „Fortschrittsindikatoren“ oder „Prozessindikatoren“. Auch hier sollte besser der von der EU vorgeschlagene Begriff „Indikator zur Messung des Fortschritts bei der Umsetzung des IKZM“ benutzt werden. Es handelt sich nach dem EU-Papier um einen Indikator, der anhand der Checkliste zu IKZM-relevanten Aktionen gebildet wird.

Anschlussfähigkeit der Nachhaltigkeitsindikatoren:

Die Forderung, dass mit dem IKZM-Indikatorensystem an vorhandene Datenbestände und Indikatoren angeschlossen werden kann, wird unterstützt. In erster Linie ist hier auf das System von 24 umweltbezogenen Nachhaltigkeitsindikatoren hinzuweisen, das im Jahr 2004 von der Umweltministerkonferenz (UMK) für die Länderebene beschlossen worden ist. Diese Indikatoren sind z.T. bereits berechnet, z.T. sind sie in Entwicklung. Eine weitergehende regionale Differenzierung ist in vielen Fällen sicher möglich.

Folgende 14 Indikatoren aus der UMK-Liste sind für eine nachhaltige Entwicklung von Küstenregionen relevant und außerdem nach hiesiger Einschätzung der Datenverfügbarkeit relativ einfach zu regionalisieren - somit als Nachhaltigkeitsindikatoren für Küstenregionen geeignet (vgl. http://www.blak-ne.de/dateien/dat_nr76_1.pdf).

- Flächenverbrauch (Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen; Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen)
- Stickstoff-Flächenbilanz
- Schwermetalleintrag
- Säure- und Stickstoffeintrag
- Landschaftszerschneidung
- Abfall und Verwertung (Abfallaufkommen; Verwertungsrate)
- Umweltmanagement
- Ökologische Landwirtschaft
- Lärmbelastung
- Belastung der Muttermilch
- Nitratgehalt des Grundwassers
- Gewässergüte
- Repräsentative Arten
- Waldzustand

Darüber hinaus wurden für Niedersachsen bereits als Umweltindikatoren des Landes berechnet:

- Stickstoffeintrag in die Nordsee
- Fischbestände in der Nordsee

(vgl. <http://www.umwelt.niedersachsen.de>)

Der von der EU vorgeschlagene Indikatorensetz enthält einige Indikatoren, die noch sehr vage oder schwierig zu berechnen sind. Die Forderung nach einer Vereinfachung des von der EU vorgeschlagenen Indikatorensetzes wird unterstützt. Bei der konkreten Weiterentwicklung des IKZM-Indikatorensetzes sollten die Länder einbezogen werden, beispielsweise über die Länderinitiative Kernindikatoren (LIKI).

Zur Bildung von Nachhaltigkeitsindikatoren sind spezifische formulierte Nachhaltigkeitsziele für die deutschen Küstenregionen nicht zwingend erforderlich. Es reichen zunächst Vorstellungen, welche Indikatoren Aussagen über relevante Entwicklungen für eine nachhaltige Entwicklung des Küstenraumes gestatten. Diese sollten sich aus allgemeinen Anforderungen an das IKZM entwickeln lassen.

Fortschrittsindikator:

Die Einschätzung im Berichtsentwurf, dass die Checkliste des EU-Vorschlags vom Januar 2005 kaum zu operationalisieren sei, kann nicht nachvollzogen werden. Die Beantwortung der Checkliste müsste durch eine objektive Stelle erfolgen oder überprüft werden.

Zu Kap. **4.8.5**, S76: Hier werden als Schwerpunktthemen, auf welche die IKZM-Aktivitäten in den nächsten Jahren fokussiert werden sollten, die Offshore-Windenergie, die Mehrfachnutzung von Flächen, die Entwicklung der Hafenwirtschaft und der Küstenschutz genannt. Es ist nicht nachvollziehbar wie sich diese Schwerpunktsetzung aus der Bestandsaufnahme ableiten lässt. Schutz und Entwicklung der Wattenmeernationalparke, die Existenz des Schutzgebietssystems NATURA 2000 und deren Einbeziehung in eine nationale IKZM-Strategie stellen aus hiesiger Sicht auch ein zentrales Handlungsfeld dar. Das Kapitel sollte daher um einen entsprechenden Passus ergänzt werden.

Zu Kap. **4.8.5**, S. 77: Der Absatz Hafenwirtschaft verweist als Zielrichtung einer „verbesserten Arbeitsteilung“ zwischen den Häfen auch auf die Begrenzung der Auswirkungen (welcher?) auf die Umwelt. Dies ist so nicht akzeptabel. Die Stellungnahme der Verbände wird dazu unterstützt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Kapitel 4.7.1 (Hafenkonzeption) verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage

P. Sewig

(Hinweis: Dieses Dokument ist nicht unterschrieben, da es elektronisch erstellt und versandt wurde!)