

Protokoll zur zweiten Sitzung des Arbeitskreises „Nationale IKZM-Strategie“ am 25.08.05 im Umweltbundesamt/ Berlin

Beginn: 11h

Pause: 13.35 - 14.20 h

Ende: ca. 16.30 h

Protokoll: David Wille und Dr. Winfried Osthorst (BioConsult / Universität Bremen)

Anwesende: s. Anwesenheitsliste

I. Einführungsvorträge:

- In seinen Einführungsworten gibt Herr MD Flasbarth (BMU) einen Überblick über den Verlauf, die bisherigen Ergebnisse und die zentralen Inhalte des IKZM Prozesses. Besonders hebt er die Bedeutung integrierter Ansätze zur Verwirklichung von Nachhaltigkeit heraus und weist auf den hohen Stellenwert der verschiedenen Elemente der Meerespolitik hin.
- Herr Eil (BMU) gibt einen Überblick über den gegenwärtigen Stand der Entwicklung von IKZM in den anderen Küstenländern der EU. Danach entwickeln 7 Länder eine Strategie, 7 weitere verwenden IKZM-orientierte Einzelelemente bzw. planen IKZM-unterstützende Maßnahmen, 1 Land ist unentschieden, von 5 Ländern lagen keine Angaben vor; z.T. sind jedoch Strategieentwicklungen aus diesen Ländern bekannt. Obwohl die Empfehlung keine Sanktionen bei Nichtbefolgung vorsehe und auf Freiwilligkeit ziele, dürfe dies nicht mit Unverbindlichkeit verwechselt werden. Gerade in Hinblick auf die bevorstehende deutsche Ratspräsidentschaft 2007 und in dieser Zeit zu bearbeitende Fragen von Meerespolitik sei eine Mitwirkung Deutschlands an den Initiativen der Kommission von großer Bedeutung, um den nationalen Einfluss in der Gestaltung dieser Fragen zu wahren.
- Als Vorbereitung für die Diskussion stellt Herr Dr. Schuchardt (BioConsult) in zwei getrennten Vorträgen (Bestandsaufnahme sowie Strategie) den überarbeiteten und erweiterten Bericht „Auf dem Weg zur nationalen IKZM-Strategie“ in der aktuellen Fassung vor.

II. Diskussion:

In den anschließenden Diskussionen unter der Leitung und Moderation von Herrn Dr. Schirmer werden folgende Aspekte angesprochen:

1) Zeitschiene und Verfahrensablauf:

- Die Ungewissheit über die Zusammensetzung der neuen Bundesregierung macht eine sichere Planung problematisch - allerdings erfordere das Ziel einer Abgabe der Strategie bei der EU im Februar 2006 die Fortführung der Planungen: Einholung von Stellungnahmen bis Ende September, Fortschreiben des Entwurfs bis Ende Oktober, Ressortabstimmung, wobei die Abstimmung mit den Regionen Ländersache sei (entsprechende Frage von Herrn Liebrecht) Die geplante öffentliche Präsentation ist jetzt für Januar vorgesehen (Lütke).

2) Aufbau / Gliederung der Bestandsaufnahme:

- Die sektoralen Ziele nicht bei den einzelnen Themen auführen, sondern mit in das Kapitel Staat (Sterr)
- Strategie sollte IKZM als Methode der Raumplanung verstehen und deshalb Instrumente und Indikatoren identifizieren, keine Aussagen zu Inhalten treffen. Inhalte seien politischen Papieren (Grünbüchern o.ä.) vorbehalten (Karsten) - Entgegnung: IKZM ist Planungsphilosophie und RO ein Instrument der Umsetzung, - aber auch Inhalte werden von EU abgefragt (Bosecke, Schuchardt)
- Umgang mit Raumordnung in Bestandsaufnahme: nicht Aufgaben für RO bestimmen, sondern für IKZM, die dann durch RO als Instrument umgesetzt werden könnten (Nolte)
- Belange / Sektoren / Akteure anders sortieren - z.B. nach Bereichen wie Infrastrukturen (Vollmer)
- Konflikte als Basis für Lösungsstrategien ausführlicher darstellen (Vollmer)

3) Inhalt der Bestandsaufnahme:

- Darstellung der Küstenregion zu negativ - Potentiale betonen (Rethmeier, Vollmer); Fokus auf Infrastrukturprobleme ländlicher Räume einseitig - gilt auch für Stadtregionen (Rethmeier)
- Stand der und Verhältnis zur nationalen Meeresumweltstrategie unklar - muss berücksichtigt werden (Liebrecht, Siegel, Heinrich)
- Einbeziehung des wichtigen Aspekts Küstenentwicklung an Land wird begrüßt (Hülsmann)
- Hafenwirtschaft: Außenhandel Zahlen prüfen. Bewertung der Hafenstrategien problematisch: die einzelnen Häfen spezialisieren sich nicht, sondern wollen alle

Universalhäfen bleiben. Wilhelmshaven wird zu prominent dargestellt. Bedeutung der Logistikketten müßte ergänzt werden (Dücker). Arbeitsplätze Seewirtschaft - Zahl / Quelle unklar (Feldt)

- Hafenkonzentration als IKZM Aktivität dargestellt - problematisch, weil die geltende Methodik bzw. das Instrument „Bundesverkehrswegeplan 2003,, und die damit verbundene nationale Entscheidungskompetenz verletzt würde (Karsten, Zierul, Ordemann) -> sensiblerer Umgang erforderlich, um auf Befürchtungen der Hafengewirtschaft Rücksicht zu nehmen (Konsens)
- Baggergut: Verständnis als Sedimentmanagement angebracht (Dücker), sehr gelungen (Wasserthal)
- Wertende Ausrichtung z.B. durch Dramatisierung ökologischer Entwicklungen (Eingleitung) (Ahrens), durch Betonung von Konflikten (z.B. Ems-Sperrwerk) (Rethmeier, Ahrens), durch Forderungen nach vollständiger EU-Rechtsumsetzung (Ahrens) - andererseits: Darstellung ökologischer Situation O-Ton EU, bestätigt durch SRU; Umsetzung von EU-Recht selbstverständlich, Darstellung von Konflikten zentrale Voraussetzung von IKZM (Feldt, Schuchardt, Bosecke); Darstellung Konflikt Ems-Sperrwerk sogar geschönt (Feldt).
- Umsetzung Natura 2000: vollständige Meldung zwischen D und EU strittig (Feldt)
- Rohstoffgewinnung: neuere Ölplattformen fehlen (Wasserthal)
- Landverkehre: A22 (Heinrich), Eisenbahn und kombinierter Verkehr (Rethmeier, Hülsmann) ergänzen
- Abfallwirtschaft: Marpol-Wirkung fehlerhaft dargestellt (bezgl. Fischereiabfälle und Seeverbrennung) (Wasserthal)
- Leitungstrassen: missverständliche Formulierung hinsichtlich der Sinnhaftigkeit der angewandten Verfahren / Empfehlung (Machetanz)

Weitere Detailanmerkungen / Daten / Richtigstellungen wurden für die Stellungnahmen angekündigt.

4) Strategie: Ausrichtung insgesamt:

- Gefährdet Wettbewerbsfähigkeit der Hafengewirtschaft durch zusätzliche Regulierung - Verzerrung gegenüber geringeren Regulierungsniveaus in B, NL, F (Ordemann, Dücker, Heinrich)
- Ökologische Ausrichtung wirkt wettbewerbsverzerrend (Ordemann)

- Ansatz insgesamt falsch - Strategie überflüssig (Heinrich)
- Definition wg. Bezug auf Ökosystemgrenzen einseitig (Zierul)
- Dagegen: Andere Länder wie NL regulieren auch (z.B. im Rahmen der Raumordnung) (Vollmer, Buchholz, Bosecke)
- als informeller Ansatz reguliert IKZM nicht (Schuchardt) - soll aber Konflikte ansprechen -> dies geht tatsächlich nur international, um Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen (Feldt)
- Bezug auf Hafenkonzept ist nicht akzeptabel; über IKZM darf keine Hafeninfrastrukturpolitik betrieben werden; stattdessen sollte auf den Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 zur Fortentwicklung der Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen Bezug genommen werden (Stichwort: Seehafenkonzeption) (Ordemann) - dagegen: Inhalt des Hafenkonzeptes ist völlig offen, wird überbewertet - das Nds. Hafenkonzept von 1993 z.B. geht viel weiter, wird aber gar nicht angesprochen (Feldt)

5) Strategie: Prozeduralität vs. materielle Festlegungen:

- Es werden Unklarheiten gesehen, ob materielle Festlegungen getroffen werden oder nicht (Heinrich) - Entgegnung: Strategie soll Rahmen bieten, um Visionen / Ziele zu entwickeln - sie hat Prozesscharakter, formuliert aber selbst keine inhaltlichen Ziele (z.B.: Grenzwerte, Qualitätsmerkmale, die erreicht werden sollen) (Schuchardt, Lütkes)
- Verständnisproblem ergibt sich aus abstraktem Charakter, die die Strategie auf nationaler Ebene bekommt - mit Gegenstandsbezug auf regionaler Ebene löst sich das schnell auf (Kannen, Sterr)

6) Strategie: Verhältnis zur Raumordnung:

- Planungsinstrumentarium (z.B. Bundesverkehrswegeplan 2003, Planfeststellungsrecht) reicht aus – kein weiterer Bedarf (Ahrens, Zierul)
- Prozessbeschreibung unsystematisch (Zierul)
- Verhältnis des IKZM zur Raumordnung unklar - Mehrwert von IKZM muss deutlich sein - auch RO zielt ja auf Nachhaltigkeit z.B. in AWZ (Nolte)
- Als Problembearbeitungsmechanismen kann auf Rechtsinstrumente verwiesen werden - Stärke von IKZM liegt auf sektorübergreifender Erarbeitung von Visionen (Vollmer, Buchholz)

- Große Genehmigungsverfahren gewährleisten aufgrund ihrer Komplexität bereits Grundsätze von IKZM, kleinere Verfahren allerdings nicht immer; hier liegt ein Bedarf und möglicher Mehrwert von IKZM- zudem: Auflösung von Mittelbehörden hat Leerstelle bei Integration entstehen lassen - könnte durch IKZM kompensiert werden (Sewig)
- Themennennung im Entwurfspapier setzt zuständige Institutionen unter Zugzwang. Dies ist rechtswidrig, denn dafür besteht keine Legitimation (Karsten, Ahrens) - dagegen: nicht Zuständigkeiten werden verändert, sondern Arbeitsweise durch stärker integrierte Zusammenarbeit (Schuchardt)
- Mehrwert könnte in der integrierenden Gesamtschau liegen -> daraus themenbezogene AGs bilden z.B. zur Verfahrensoptimierung - würde beschleunigend und entlastend wirken (Feldt)

7) Strategie: Strukturen und Instrumente:

- Foren: Beteiligung sehr aufwändig - überfordert selbst ressourcenstarke Akteure - Verweis auf WSF-Erfahrung (Ahrens, Dücker) - nur tragbar, wenn Mehrwert erkennbar z.B. durch Ergebnisse von gemeinsamen Nutzen (Verfahrensbeschleunigung - s.o.) (Feldt)
- Forum / Sekretariate können flexibel dezentral organisiert werden - nicht zentral (Heinrich, Liebrez)
- Sekretariat unbedingt erforderlich - muss unabhängig sein (Vollmer)
- Eine Institution muss Leadership zeigen (Dücker)
- Indikatoren werden auf EU-Ebene entwickelt (EII) - würden IKZM gegenwärtig überlasten – Formulierung deshalb als Aufgabe des Prozesses selbst (Schuchardt)

8) Strategie: Sonstiges:

- Anforderungen an EU müssen definiert werden (Liebrez) - Schuchardt: zu früh
- Randbedingung für Strategie: Vergleich mit Nachbarländern wg. Wettbewerbsbedingungen (Dücker)
- Forschungsbedarf formulieren - Ergebnisse der Plattformprojekte reichen nicht (Irmisch)

III. Fazit

Eine Strategie wird gewünscht bzw. akzeptiert, sie soll aber ausgewogen sein. Ihre Bedeutung für D. wird insbesondere auch vor dem Hintergrund der aktuellen meerespolitischen Fragen auf der europäischen Ebene gesehen. Hinsichtlich der angesprochenen Inhalte sollen keine materiellen Festlegungen getroffen werden, vielmehr ist eine prozessorientierte Ausrichtung angestrebt; insbesondere in bezug auf das Hafenkonzepkt ist ein besonders sensibler Umgang erforderlich. Die Strategie muss in den internationalen Kontext eingebunden werden - möglich ist z.B. ein Workshop, der auf den Vergleich mit den Nachbarländern zielt. Ergänzend zur Raumordnung muss IKZM einen darstellbaren Mehrwert erbringen. Die Küste ist im Entwurf positiver darzustellen. Hinsichtlich der Strukturen sind die Einrichtung bzw. Durchführung von Foren und Sekretariat aufgrund der erforderlichen Kapazitäten zu prüfen. Insgesamt sollte IKZM im Sinne eines Managementinstruments als Chance und nicht als Bedrohung wahrgenommen werden (Lütkes).

IV. Abschließender Hinweis:

- Wie bereits nach der ersten Sitzung werden die Mitglieder des Arbeitskreises um schriftliche Stellungnahmen gebeten, die wiederum auf der Seite www.ikzm-strategie.de veröffentlicht werden sollen. Gleichzeitig soll auf der website auch nicht am AK Beteiligten die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben werden.
- Als Termin für die Abgabe der Stellungnahmen wird der 25.09.05 festgelegt.