

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr · Ansgaritorstraße 2 · 28195 Bremen

Bundesministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Reaktorsicherheit  
Herr Dr. Stefan Lütkes  
Postfach 12 06 29  
53048 Bonn

Auskunft erteilt  
Herr Rethmeier  
Dienstgebäude:  
Contrescarpe 72  
Siemens-Hochhaus  
Zimmer 8.13  
T (04 21) 361 59362  
F (04 21) 496 59362  
E-Mail  
matthias.rethmeier  
@bau.bremen.de  
Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
60-5

Bremen, 04. Oktober 2005

**Auf dem Weg zur nationalen IKZM-Strategie  
Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Dr. Lütkes,

das Land Bremen nimmt zum Bericht „Auf dem Weg zur nationalen IKZM-Strategie wie folgt Stellung:

Seite 14ff.:

Insgesamt sollten bei der Verwendung von Daten zur besseren Nachvollziehbarkeit Quellen und falls notwendig Bezugsjahr mit aufgeführt werden.  
Abkürzungen bitte ausschreiben (TA-Luft, Roro, P-Konzentrationen etc.)

Seite 17:

In der Darstellung der internationalen Organisationen sollte einheitlich vorgegangen werden. Bitte bei der IMO die Vertreter aufführen.

Seite 19:

Durch die sehr starke Kürzung der Aufgabendarstellung einer ausschließlichen und konkurrierenden Gesetzgebung, entspricht die derzeitige Darstellung nicht den Tatsachen. So unterliegt der Eisenbahnverkehr nur insoweit der ausschließlichen Gesetzgebung, soweit es sich um Eisenbahnen des Bundes handelt. Die Hafenvirtschaft unterliegt keinesfalls der konkurrierenden Gesetzgebung. Das Recht der Wirtschaft (Nr. 11 des Art. 74 GG) bezieht sich allein auf die Aufgaben, die in Klammern stehen. Die Hafenvirtschaft wird dort nicht aufgeführt. Auch gehört zur konkurrierenden Gesetzgebung nicht die Abfallwirtschaft sondern nur Regelungen der Abfallbeseitigung (Nr. 24 des Art. 74

GG), um nur einige Beispiele zu nennen. Für die Häfen sind ausschließlich die Länder zuständig, soweit nicht Aufgaben der Küstenschifffahrt betroffen sind (Art. 74 Nr. 21 GG).

Seite 20, 3.5.1:

Bitte folgenden Neuformulierung aufnehmen: In der Nordsee ist der Schiffsverkehr zwischen einigen der bedeutendsten europäischen Häfen (unter anderem Hamburg und Bremen/Bremerhaven) maßgeblich. Hinweis: Im Bremerhavener Hafen gibt es auch der Stadtgemeinde Bremen zugehörige Flächen.

Seite 21

Bitte überprüfen Sie die Aussagen zum Schiffssicherheitsgesetz.

Denn das erste Seeschifffahrtsanpassungsgesetz ist zum 01. Okt. 1998 in Kraft getreten und enthält in Art. 1 das Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) mit den international geltenden Schiffssicherheitsregeln, die in der Anlage zum Gesetz aufgeführt sind. Das Seeschifffahrtsanpassungsgesetz wurde durch das Zweite Seeschifffahrtsanpassungsgesetz vom 16.06.2002 geändert, das darüber hinaus auch das neue Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz und Änderungen zum Seelotsgesetz sowie weitere Änderungen seefahrtbezogener Vorschriften enthält.

Allgemein kann man sagen, dass das jeweilige Seeschifffahrtsanpassungsgesetz ein Artikelgesetz ist, durch das jeweils eine Vielzahl von gesetzlichen Vorschriften und Verordnungen in der Seeschifffahrt geändert werden. Je nach Änderungsbedarf kann es deshalb Änderungen zum Seeaufgabengesetz und/oder zum Schiffssicherheitsgesetz vorsehen und auch Änderungen zum Steuerrecht enthalten. Ob ein drittes Seeschifffahrtsanpassungsgesetz in Arbeit ist und welche Vorschriften geändert werden sollen und ob dadurch ein „neues Schiffssicherheitsgesetz“ erlassen werden soll, ist hier nicht bekannt.

Seite 22, 3.5.2

Bitte folgende Neuformulierungen aufnehmen:

Für die zentralen Umschlagplätze Hamburg und Bremen/Bremerhaven sind Erweiterungen der Umschlagkapazitäten für den Containerverkehr erfolgt bzw. in Vorbereitung.

Eine erhebliche Verbesserung der Wettbewerbssituation der deutschen Häfen soll der geplante Bau des neuen Tiefwasserhafens für sehr große Schiffe in Wilhelmshaven (JadeWeserPort) erbringen, der 2009 in Betrieb gehen soll.

Seite 34:

Bitte folgende Neuformulierungen aufnehmen:

Die Umlagerung von Baggergut findet in der Nordsee im Wesentlichen im Bereich der äußeren Ästuare von Ems, Weser und Elbe statt und kann mit ökologischen Beeinträchtigungen verbunden sein.

Kap. 3.6.4

Es fehlt insgesamt der Hinweis auf die Regelungen der EU-Richtlinie zu Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände sowie die Umsetzung in den einzelnen Landesgesetzgebungen. Dagegen wird auf die EG-Abfallrichtlinie Bezug genommen, die in diesem Bereich gar nicht einschlägig ist.

Seite 35, Ende Kapitel 3.6.4

Bitte Neuformulierung aufnehmen:

Konflikte bei der Entsorgung von Müll bestehen in erster Linie mit dem Natur- und Umweltschutz und der Fischerei.

Seite 38, Konflikte

Insgesamt bitte inhaltlich überarbeiten! Die Konflikte liegen woanders und sind komplexer. Die Disparitäten zwischen den Metropolregionen sind nicht das Problem für den Küstenraum. Das BMVBW hat durch seinen Metropolregionen-Beschluss noch mal deutlich herausgestellt, dass es im norddeutschen Bereich zwei Wachstumsregionen mit einer übergeordneten Bedeutung gibt: Metropolre-

gion Bremen-Oldenburg und Metropolregion Hamburg. Unbestritten ist, dass die beiden Regionen bezogen auf Deutschland und vor allem auf Europa eine unterschiedliche Wertigkeit besitzen. Das beinhaltet jedoch nicht per se Konflikte. Die Herausforderung für den Küstenbereich ist eher darin zu sehen, dass es Zentral- und Zwischenräume gibt, die im wesentlichen die Metropolregionen wieder spiegeln und andererseits sogenannte Periphereräume die nicht automatisch mit „ländlichen Räumen“ gleich zusetzen sind (siehe insgesamt zu diesem Thema Raumordnungsbericht 2005).

Seite 40, Kap. 3.6.8, Perspektiven/Strategien

Bitte Formulierung aufnehmen:

Merkmale der regionalen Traditionen, die an bestehende Erwerbsstrukturen wie die Fischerei, Hafenwirtschaft, Seefahrt/Schiffbau und...

3.6.11

Bitte die Gesellschaft für angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr (GAUSS) aufnehmen.

Seite 50, 3.8

Bitte Hinweis aufnehmen, dass derzeit die Küstenschutzanlagen für einen säkularen Meeresspiegelanstieg von 25-30 cm/100 Jahre bemessen werden.

Seite 63, Umweltinformationsgesetz

Bitte Formulierung aufnehmen:

Nachdem mit der Änderung des Umweltinformationsgesetzes (UIG) im Frühjahr 2005 die Umweltsicherungsrichtlinie in deutsches Recht umgesetzt wurde, werden durch das Informationsfreiheitsgesetz des Bundes, das im Bundesgesetzblatt vom 13. September 2005 veröffentlicht wurde und am 1. Januar 2006 in Kraft treten wird, auf Bundesebene die für IKZM bedeutsamen Informationsrechte noch stärker erweitert.

Seite 66, Hafenkonzeption

Aus Bremer Sicht sollte der Absatz über das Hafenkonzept gestrichen werden, da die Forderungen bereits durch die „Nationalen Maritimen Konferenzen“ erfüllt werden. Zumal die in Bremen bekannte Version des Hafenkonzepts vom BMU nicht akzeptiert bzw. zurückgezogen wurde.

Seite 77, 4.8.5

Bitte Neuformulierung aufnehmen:

Die weitere dynamische Entwicklung der Hafenwirtschaft ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Küste aber auch national von zentraler Bedeutung. Um die Effizienz zu erhöhen und die Auswirkungen auf die Umwelt zu begrenzen sollten Möglichkeiten einer verbesserten Kooperation entwickelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Matthias Rethmeier