

WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG DES BUNDES
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord

S - 331.2/89 I

(Das Geschäftszeichen bitte in der Antwort stets angeben)

24106 Kiel, 23. September 2005
Hindenburgufer 247
☎(0431) 3394 -
oder 3394 - 0

Vorab per Fax (01888) 305 - 2697
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Postfach 12 06 29
53048 Bonn

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Eing.: 23. Sep. 2005
Abt./Rei.: WAIT
Az.: *WAIT*

WAIT -> NET

Arbeitskreis „Nationale IKZM-Strategie“

- Stellungnahme zum Entwurfspapier der Fa. BIOCONSULT, Stand: 11.08.2005

M. d. B. u. Übernahmeverantwortlichkeit

Bei der Überarbeitung des Entwurfspapiers (Stand: 11.08.2005) der Fa. BIOCONSULT sollten folgende Aspekte Berücksichtigung finden, die wie folgt gegliedert sind

v. Neff

- I. Methodische Aspekte
- II. Inhaltliche Aspekte
- III. Zum Gutachten insgesamt

Frau Hofmann, 8. Uq.

I. Methodische Aspekte

Der Name „Auf dem Weg zur nationalen IKZM-Strategie“ drückt aus, dass die in dem Dokument enthaltenen Ansätze dazu geeignet seien sollen, ein funktionierendes (nationales) Managementsystem zu betreiben. Um die Vollständigkeit und inhaltliche Konsistenz zu gewährleisten ist zu empfehlen eine anerkannte Methodik für ein Qualitätsmanagement als Referenz anzulegen.

*LS 20/19
W 5/15
Fr. Schnell
b. Ue
Dok. an
UBA, Bonn
Wulf
+ Bioconsult
faxen
27 WW*

In einem QM-System sind in einem QM-Handbuch in einer Liste die grundlegenden und die für den Betrieb des QM-System relevanten „mitgeltenden Dokumente“ zu benennen. Ein Beispiel hierfür ist der auf Seite 55 erwähnte „Ökosystemansatz – separates BfN-Vorhaben (z. Z. in Entwicklung)“. Eine eher „beliebige“ bzw. „informative“ Erwähnung von Dokumenten ist für ein funktionierendes und allgemein akzeptiertes IKZM (QM-System) nicht zielführend.

Die EU-Empfehlung 2002/413/EG sieht vor, dass die Mitgliedsstaaten jeweils eine nationale IKZM-Strategie entwickeln. Daher ist die direkte oder auch nur indirekte bzw. „redaktionelle“ Verankerung von Dokumenten, die Regelungsmechanismen oder materielle Aussagen zu europäischen und internationalen Themen enthalten, methodisch nicht logisch bzw. nicht zulässig, denn sie gehen über den nationalen Rahmen hinaus. Dies trifft insbesondere für das sogen. Eckpunkte Hafenkonzept 2010 (Stand 30.08.2004) (vgl. S. 66) zu.

Der wesentliche Ausgangspunkt für ein Managementsystem (QM-System) sind die Ziele / Aspekte in Verbindung mit entsprechenden Messgrößen, die durch das Managementsys-

Direktgebäude
Hindenburgufer 247
24106 Kiel

Telefon
(0431) 3394-0
Telefax
(0431) 3394-6399

Kasse
Bundeskaass Kiel
Adolfstraße 14-28, 24105 Kiel
Postfach 11 42, 24096 Kiel
Telefon
(0431) 593-1

Konto
Deutsche Bundesbank Filiale Kiel
BLZ: 210 000 00 Konto-Nr. 210 010 30
Str. Auslandszahlungen:
IBAN: DE42 2100 0000 0521 0010 30
BIC: MARK2133 1210

E-Mail-Adresse:
kontakt@wvnd.nord.de

tem anzusteuern / zu berücksichtigen sind. Dies muss auch in der Definition des IKZM entsprechend abgebildet werden. Die hier genannten Ziele (vgl. S. 7, 8) sind den Aspekten Ökologie, Ökonomie und Soziologie/ Kultur zuzuordnen. Die auf Seite 54 formulierte Definition „*Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) ist der dynamische, kontinuierliche, ausgewogene und vom Nachhaltigkeitsprinzip geleitete informelle Prozess der systematischen Koordination aller Entwicklungen im Küstenbereich in den durch die natürliche Dynamik und Belastbarkeit gesetzten Grenzen*“ setzt zwar im ersten Teil der Formulierung allgemein, und somit passend zu allen Zielen, an, schließt aber mit einer einseitigen – der Ökologie zu zurechnenden Messgröße bzw. Grenze - begrenzenden Formulierung ab. Diese Rangfolge der Ziele untereinander ist aus den nationalen gesetzlichen Randbedingungen nicht abzuleiten. Mit diesem formulierten Vorrang der Ökologie wird die Konsistenz des nationalen IKZM-Systems in Bezug auf die Zielsetzungen und Definition verletzt.

Es müssen Prozesse (einschl. Verantwortlichkeiten) und Werkzeuge in einem QM-System enthalten und beschrieben sein, die dazu geeignet sind, die genannte Definition mit Leben zu erfüllen und die aufgezählten Ziele entsprechend anzusteuern. Im Kapitel 4.3.2 *IKZM-Grundsätze* (Seite 54 ff) werden wesentliche Ziele und Prozesse erwähnt. Unter verschiedenen Aspekten (Seite 55 : (1.8), Seite 56 : (4.1)) wird auf notwendige Planungs- und Genehmigungsverfahren hingewiesen, um ökonomische, ökologische und soziale Komponenten in transparenter, angemessener und umfassender Weise aufzubereiten, kommunizieren und in der Abwägung berücksichtigen zu können.

Es wird durch die gewählte Formulierung der Eindruck erweckt, dass solche Planungs- und Genehmigungsverfahren im nationalen Bereich generell fehlen oder unzureichend sind. Gerade in der Bundesrepublik Deutschland ist dies nicht der Fall. Insbesondere die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik *Bundesverkehrswegeplan 2003* mit den Komponenten Nutzen-/Kostenanalyse, Umweltrisikoeinschätzung (URE), FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) und Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) stellt auf nationaler Ebene für alle wesentlichen Verkehrsträger sicher, dass im Sinne eines Managementsystems, unter Berücksichtigung von ökonomischen, ökologischen und sozialen Zielsetzungen, Infrastruktur bedarfsgerecht fortentwickelt wird. Der rechtliche Rahmen wird durch umfangreiche Genehmigungsverfahren mit hinreichend Beteiligungsrechten Betroffener im nationalen Recht abgebildet.

II. Inhaltliche Aspekte

Seerechtsübereinkommen (3.2):

Der 1. Satz auf S. 15 ist zu ändern:

„Ein Vorrang für bestimmte Nutzungsarten gegenüber anderen Nutzungen wird dabei - mit wenigen Ausnahmen - nicht eingeräumt.“

Ferner ist der 3. Absatz auf S. 15 wie folgt zu ändern:

„Festzuhalten ist somit, dass das Seerechtsübereinkommen dem Meeresumweltschutz neben den verschiedenen Meeresnutzungen eine wichtige Rolle zuweist, weitgehende Gleichrangigkeit aller Nutzungsarten im marinen Bereich vorsieht und nur bestimmten Nutzungen (der Schifffahrt) eine gehobene Stellung einräumt. Auch wenn die Restriktionsmöglichkeiten der Küstenstaaten hinsichtlich der letztgenannten privilegierten Nutzungen sehr eingeschränkt ist - z. B. können Einschränkungen der Schifffahrt nur auf völkerrechtlicher Ebene durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) beschlossen werden -, so müssen sich doch auch diese Meeresnutzungsarten gewissen Regeln unterwerfen (vgl. z. B. Art. 58 Abs. 3 UNCLOS¹).

Internationale Seeschifffahrtsorganisation der Vereinten Nationen (IMO) (3.3):
Der Abschnitt über die IMO ist wie folgt zu fassen:

„Die IMO ist eine UN-Organisation, zu deren Aufgaben die internationale Gesetzgebung im Bereich der Seeschifffahrt und des Meeresumweltschutzes gehört. Die IMO-Mitgliedsstaaten haben bislang 40 Internationale Übereinkommen und Protokolle in Kraft gesetzt sowie über 800 Verhaltenscodes und Empfehlungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Seeverkehrs und zum Schutz der Meere vor Verschmutzung beschlossen. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang das wichtige MARPOL-Übereinkommen, das weltweit dem Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzungen durch Schiffe dient“.

Staatsorganisation (Abschnitt 3.4.1)

Da der Bund die Schifffahrt und die Wasserstraßen durch bundeseigene Behörden mit eigenem Verwaltungsaufbau verwaltet, ist auf S. 19 im ersten Satz des zweiten Absatzes die Formulierung so zu ändern, dass deutlich wird, dass eine Vielzahl von Verwaltungsaufgaben im Bereich Schifffahrt und Wasserstraßen ausschließlich vom Bund wahrgenommen werden.

Überhaupt wäre der Begriff der „Wasserstraßen“ sowohl bei der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes als auch bei der bundeseigenen Verwaltung zu ergänzen. Der Begriff der „Hafenwirtschaft“ ist jedoch als Bundesaufgabe zu streichen.

Schifffahrt (Pkt. 3.5.1)

Die Begriffe „Interzonaler“/„Intrazonaler Seeverkehr“ sind unüblich und nicht erklärt. Seeverkehr ist zielbezogen und nicht „interzonal“. Auf das Befahren einer Zone kommt es den Verkehrsteilnehmern nicht an. Maßgeblich ist immer das zu erreichende Ziel. Eine Unterscheidung in Transitverkehre und zufahrende bzw. abgehende Verkehre wäre hilfreicher.

Die unter Status quo genannten Zahlenangaben in Prozent sind nicht belegt. Eine Zitatangabe sollte eingefügt werden.

Auf S. 21 ist im Abschnitt „Rechtlicher Rahmen“ der vorletzte Satz wie folgt zu fassen:

¹ United Nations Convention of Laws of the Sea (Seerechtsübereinkommen)

„Das Seeschiffahrtsanpassungsgesetz hat durch Änderung des Seeaufgabengesetzes und durch eine Neufassung des Schiffssicherheitsgesetzes die technischen und steuerlichen Bedingungen der Seeschifffahrt an den Internationalen Standard angepasst.“

Der zweitletzte Satz im Abschnitt „Rechtlicher Rahmen“ erwähnt das Bundeswasserstraßengesetz und die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung als die Regelungen, die die Durchfahrt durch das Küstenmeer regeln. Die Formulierung, das Bundeswasserstraßengesetz regelt die Verkehrsfunktion der Wasserstraßen, ist missverständlich. Deutlicher ist vielmehr zu formulieren, dass das Bundeswasserstraßengesetz Regelungen enthält, die sich auf die Wasserstraßen als Verkehrsweg beziehen. Das Wasserverkehrsrecht (Schiffahrtsrecht) hingegen ist im Seeaufgabengesetz geregelt. Eine auf dem Seeaufgabengesetz beruhende Verordnung ist die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, die in einem bestimmten Bereich des Küstenmeeres Verkehrsregelungen trifft. Weitere Verkehrsregeln sind international durch die Kollisionsverhütungsregeln (COLREG) geregelt.

Der letzte Satz unter „Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz“, der die „Folgen der die Folgen der Anpassung der seewärtigen Zufahrten als bedeutend“ beschreibt, sollte geändert werden in die „Auswirkungen der Anpassungen, die zu betrachten seien“.

Ferner ist hier zu berücksichtigen, dass die Schifffahrt als Nutzer die Meeres(-verkehrs-)fläche jeweils nur „flüchtig“ nutzt. Die Beeinträchtigungen der Meere durch die Nutzung „Schiffsverkehr“ sind daher weniger eingreifend - weil nicht dauerhaft - als andere Nutzungen. Dies muss an einer geeigneten Stelle hervorgehoben werden.

Ferner fehlt das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung vom „Road to Sea / Waterway“, das der großen ökonomischen Bedeutung der Schifffahrt und der Häfen bei dabei vergleichsweise umweltverträglichen Transport von Gütern Rechnung trägt.

Hafenwirtschaft (Pkt. 3.5.2)

Unter „status quo“ ist die Aufzählung der wichtigsten deutschen Seehäfen ihrer Bedeutung nach aufzuführen. Hamburg als bedeutendster deutscher Hafen muss zuerst genannt werden. Die genannte Zahl für den Güterumschlag ist nicht mit einem Zitat hinterlegt und scheint sich auf eine Zahl zu beziehen aus dem Jahr 2001. Für 2004 liegt der Gesamtgüterumschlag der deutschen Seehäfen bei rd. 272 Mio t.

Der unter „Perspektiven/Strategien“ genannte letzte Satz einer deutschen Strategie „Meer für morgen - Impulse für die maritime Verbundwirtschaft“ ist nicht Bestandteil einer Strategie des zuständigen BMVBW und ist daher zu hinterfragen.

In dem Abschnitt „Ökonomische, Ökologische und soziale Relevanz“ ist im dritten Satz das Wort „ökologischer“ zu streichen. Anpassungen der Fahrinnen an die Schifffahrt sind gerade von ökonomischer und sozialer Relevanz (Hafenumschlag, Arbeitsplätze).

Die Aussage, dass „die Erweiterung der Containerhäfen zur Beeinträchtigung von wertvollen Flächen im Küstenbereich führen“, kann ggf. erst im Rahmen einer konkreten Planung bzw. des dazugehörigen Planfeststellungsverfahrens getroffen werden. Die Planfeststellungsverfahren sind gerade im ökologischen Interesse umfangreich und treffen eine solche Aussage erst nach umfangreichster Prüfung und Auseinandersetzung mit den relevanten Argumenten. Im Übrigen fehlt in dieser Aussage die Abwägung zwischen ökologischen Aspekten des Flächenverbrauchs und den sich aus Hafenerweiterungen regelmäßig ergebenden gesamt- und regionalwirtschaftlich positiven Effekten.

Notfallvorsorge und Havariekommando (Pkt. 3.6.2)

Dieses Kapitel bedarf einer kompletten Überarbeitung. Notfallvorsorge und Havariekommando stehen nicht für sich. Sie sind Bestandteil eines vom BMVBW und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes entwickelten Gesamtkonzeptes. Das modular aufgebaute Konzept enthält Maßnahmen, die der Prävention oder der Vorsorge zuzuordnen sind. Präventive Maßnahmen dienen der Verhinderung von Unfällen, unterstützen die Schifffahrt z. B. durch Verkehrsinformation, -unterstützung, Warnungen und Hinweise durch Schifffahrtszeichen, durch das Lotswesen, Verkehrsregelungen und Wegeführungen (z.B. Verkehrstrennungsgebiete).

Daneben werden Maßnahmen getroffen, die geeignet sind, um mit der Bewältigung eines eingetretenen Schadensereignisses im Einzelfall umzugehen. Dies sind die Maßnahmen, die zum Aufbau einer gemeinsamen Bund-Länder-Einrichtung (Havariekommando) geführt haben, mit dem Schadensereignisse komplexer Art auf See bewältigt werden können.

Über den Koordinierungsverbund Küstenwache entsteht ein Verbund der Bundesvollzugskräfte, um Regelungen zu vollziehen und die Einhaltung von Vorschriften zu überwachen. Durch entsprechende Vereinbarungen mit den Küstenländern besteht eine seit über 50 Jahren praktizierte Vollzugsvereinbarung auf Landesebene.

Insgesamt sollte der gesamte Pkt. 3.6.2 unter dem Nutzer „Schifffahrt“ zugeordnet werden, denn die Maßnahmen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung orientieren sich am Nutzer „Schifffahrt“ und dienen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Unter „Perspektiven und Strategien“ (bezogen auf „Schifffahrt“), ist folglich Ausblick auf die gesamten Maßnahmen zu geben, die das BMVBW zur Erhöhung der Sicherheit des Schiffsverkehrs initiiert. Diese betreffen Vorschriften für den sicheren Transport von Bunkeröl und Qualitätssicherung bei Doppelhüllentankern, die verbindliche Einführung von Notschleppfunktionalität auf allen Seeschiffen, eine weitere Reduktion des Schadstoffausstoßes aus Schiffsmotoren, die Entwicklung von geeigneten Verfahren für das Ballastwassermanagement, ein stärkeres Augenmerk auf die Qualität der Flaggenstaaten durch Auditierung, die Erhöhung der Sicherheit der Navigation durch Einführung neuer Verkehrstrennungsgebiete und Einführung des automatischen Identifizierungssystems in die Verkehrszentralen an Land und die damit verbundene räumliche Ausdehnung der Maritimen Verkehrsicherung, die Verbesserungen und Qualifikationen und Arbeitsbedingungen von Seeleuten, das Regeln für umweltverträgliches Schiffsabwracken usw. usw.. Damit ist allein eine Auswahl an zukünftigen Maßnahmen genannt, die der nationalen Meer-

resschutzstrategie dienen und dem BMU im Rahmen der Erarbeitung dieser nationalen Meeresschutzstrategie übermittelt worden sind.

An dieser Stelle wird daher sehr deutlich, was bereits in der 2. Arbeitskreissitzung hervorgehoben worden ist. Von einem nationalen Bericht zur nationalen IKZM-Strategie wird nicht eine strategische Ausrichtung auf inhaltliche Fachthemen erwartet. Diese Ausrichtung kommt vielmehr „Grünbüchern“ oder „nationalen Meeres- oder Meeresschutzstrategien“ zu. Von dem Bericht zur nationalen IKZM-Strategie werden instrumentelle oder methodische Aussagen zur Anwendung des IKZM erwartet, z.B. wird eine Aussage dazu erwartet, welche Rolle und Leistungsfähigkeit „Foren“ allgemein bei der Gestaltung von transparenten Prozessen haben können. Teilweise wurde im Rahmen der 2. Sitzung erwähnt, dass eher ein „Handbuch zur Anwendung des IKZM“ erwartet würde.

Baggergutumlagerung (derzeit Pkt. 3.6.3)

Sedimentumlagerung ist grundsätzlich ein natürlicher Prozess, der durch Unterhaltungs-baggerungen des Bundes und der Länder lediglich gesteuert wird. Ergänzend zur Umlagerung von Baggergut gibt es eine Reihe von weiteren Möglichkeiten eine Wassertiefe zu sichern und damit vorzuhalten. Hier spielt der Strombau eine zentrale Rolle. Letztendlich kann die Überschrift für den Abschnitt „Baggergutumlagerung“ in „Flussmanagement“ umbenannt werden.

Darüber hinaus findet Baggergutumlagerung nicht zum Selbstzweck statt, sondern wird im Interesse der Schifffahrt und der Erreichbarkeit von Häfen durchgeführt. Die Möglichkeit, Waren mit großen Schiffen im Hafen umzuschlagen und damit Wirtschaftsaktivität zu fördern und Arbeitsplätze zu sichern, ist letztlich Auslöser für das Zurverfügungstellen einer zugänglichen Hafenzufahrt. Auch dieses Thema ist daher allenfalls den unter 3.5 genannten Nutzungen (Schifffahrt oder Hafenwirtschaft) zuzuordnen.

Zum Status quo des Pkt. „Baggergutumlagerung“ ist anzumerken, dass die Baggermenge in morphologisch aktiven und dynamischen Flussmündungen variiert, daher sind Umlagerungen bis zu 41 Mio. m³/Jahr im Küstenbereich möglich. Die Umlagerung von Baggergut findet in der Nordsee im wesentlichen im Bereich der äußeren Ästuarie von Ems, Jade, Weser und Elbe statt. Diese Aussage findet sich später unter „Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz“, gehört jedoch zu „Status quo“.

Unter „Perspektiven und Strategien“ wird der Schluss gezogen, dass die zukünftige Menge des umzulagernden Baggergutes durch Art und Umfang weiterer Ausbauten von Seeschiffahrtsstraßen an der Küste bestimmt werde. Richtiger wird diese Aussage, wenn man formuliert, dass die Menge des umzulagernden Baggergutes durch verschiedene Faktoren beeinflusst wird, z. B. Oberwasserabfluss, Küstenschutzmaßnahmen, Strombaumaßnahmen. Eine Fahrinnenanpassung kann die Menge des umzulagernden Baggergutes optimieren, u. U. auch minimieren. Auf den letzten Halbsatz kann verzichtet werden.

Unter „Rechtlicher Rahmen“ ist einzufügen, dass ein Konzept zum Umgang mit TBT-haltigem Baggergut vom Bund-Länder-Arbeitskreis (BLABAK) bereits verabschiedet worden ist.

Unter „Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz“ ist ein komplett neuer Wortlaut einzufügen:

„Die Aufrechterhaltung der planfestgestellten Wassertiefe ist ökonomisch von großer Bedeutung. Das dazu notwendige Baggergutmanagement erfolgt durch die Anwendung von Empfehlungen wie der HABAK² und HABAB in ökonomisch, sozial und ökologisch verträglicher Weise.

Schwächen des derzeitigen Instrumentariums (4.6)

Dieser Abschnitt führt Schwächen des derzeitigen Instrumentariums immer noch ohne Hinweise auf Belege als reine Thesen auf.

Aktivitäten des Bundes (4.7.1)

Zu Hafenkonzption der deutschen Seehäfen:

Dieser Absatz ist ab „Eine strategische Ausrichtung der deutschen Häfen...“ bis „...analysiert werden (einschl. Hinweis auf den link zum BMU-Hafenkonzept)“ zu streichen. Diese Aussage ist missverständlich bis falsch und gibt nicht die Meinung der Bundesregierung wieder, sondern die eines einzelnen Ressorts. Als Alternative bietet sich der Formulierungsvertrag an, wie er aufgrund des Kabinettsbeschlusses vom 15.09.2004 mit dem BMU abgestimmt worden ist:

„Zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen wird der Bund seine Bemühungen um leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärken sowie seine Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Seehafenplattform“ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).

Der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Seehäfen sowie deren Verbindung mit den Wirtschaftszentren Deutschlands gehören deshalb zu den zentralen Feldern der deutschen Seehafenpolitik.“

IKZM-Sekretariat und -forum (4.8)

Die Etablierung eines nationalen IKZM-Sekretariats und eines IKZM-Forums ist nicht erforderlich. Die bisherigen Gremien der Zusammenarbeit sind selbst in der Lage, IKZM-Grundsätze anzuwenden, wenn diese für das jeweilige Thema geeignet sind. Ein IKZM-Sekretariat und -forum kann nicht alle Themen inhaltlich abdecken und wäre somit fachlich nicht in der Lage, IKZM-Prozesse zu einem inhaltlich substantiierten Ergebnis zu führen. Sollte gleichwohl die Forderung weiterhin aufrecht erhalten werden, so würde es sich anbieten, ein solches Forum unter Federführung der Raumordnung des BMVBW anzusetzen, da dort der Umgang mit fachübergreifendem Ansatz erfolgen kann.

IKZM-Indikatoren (4.8.3)

Zu begrüßen ist sicherlich, dass ein einfaches Indikatorensystem angestrebt werden soll und dass auch jeweils die Relevanz eines Indikators für einen IKZM-Prozess begründet

² Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Küstenbereich (HABAK); Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Binnenland (HABAB)

werden soll. Aus diesem Grunde ist ein standardisiertes „EU-Indikatoren-Set“ nicht geeignet, um alle inhaltlichen IKZM-Themen abzudecken.

III. Zum Gutachten insgesamt:

Die Aussage auf S. 15, das Seerechtsübereinkommen messe der Schifffahrt eine gehobene Stellung zu, muss sich in der IKZM-Strategie widerspiegeln. Der allein gewählte Ökosystemansatz (S. 7) wird dem nicht gerecht. Den Autoren des Berichtes muss bewusst sein, dass Schifffahrt nicht zum Selbstzweck geschieht, sondern Ausdruck freien Handels ist. Güter, die über See transportiert werden, werden aufgrund bestimmter Nachfrage im Inland transportiert. Würde die Schifffahrt durch eine IKZM-Strategie modifiziert, eingeschränkt oder behindert, so würde der Warentransportgleichwohl seinen Weg ins Inland mit anderen Verkehrsmitteln finden. Diese sich zwangsläufig ergebende Verlagerung der Güterströme kann und darf auch aus Sicht eines Ökosystemansatzes nicht verfolgt werden. Die Schifffahrt und der Gütertransport auf dem Wasserweg gelten nach wie vor als das umweltfreundlichste Transportsystem. Seine ökonomische Bedeutung für die außenhandelsorientierte Bundesrepublik ist unbestritten. Die prosperierende Entwicklung der deutschen Seehäfen und die damit verbundene Sicherung von Tausenden von Arbeitsplätzen nicht nur an der Küste sondern auch in der Im- und Exportindustrie des Binnenlandes belegt dies eindrucksvoll. Es ist daher aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Relevanz nicht verantwortbar, die Leistungsfähigkeit der Schifffahrt und des Seetransportes ohne Not zu beschränken.

Wie in der 2. Arbeitskreissitzung schon angesprochen, wäre die Gliederung zu bearbeiten. Während der Pkt. 3.5 „Nutzungen“ beschreibt, sind in 3.6 „Weitere Akteure, Aktivitäten und Instrumente im Küstenbereich“ aufgeführt und es folgen Themen wie „Küstenschutz“ im Zusammenhang „Notfallvorsorge und Havariekommando“ sowie als nächsten Punkt „Baggergutumlagerung“, „Abfallwirtschaft“ vor „Verteidigung“ usw. Bei einer Gliederung müsste berücksichtigt werden, dass z. B. die Baggergutumlagerung nicht zum Selbstzweck geschehe, sondern im Interesse der zugänglichen Hafenzufahrt. Daher ist dieses Thema allenfalls den unter 3.5 genannten Nutzungen zuzuordnen. Ungünstig ist es auch, Institutionen neben Nutzungen und Fachthemen zu nennen. Vielmehr ist es so, dass menschliches Handeln von (Nutzungs-)Interesse bestimmt wird und sich somit letztlich die aufgeführten Punkte auf die unter 3.6 genannten Nutzungen zurückführen lässt.

Unter Hinweis darauf, dass IKZM ausdrücklich nicht in politische, rechtliche und administrative Vorgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten eingreifen will (S. 57 Pkt. 4.4), dürfen Fachthemen nicht in dem Bericht an die EU angesprochen werden. Ansonsten würde den eigentlich Zuständigen und Verantwortlichen die Anwendung des IKZM auf diese Themen vorgegeben, zumindest bestünde ein „Zugzwang zur Anwendung“. Ein IKZM-Prozess für diese Themen würde also allein durch das Auflisten in den EU-Bericht initiiert. Der Bericht zur IKZM-Strategie soll vielmehr auf abstrakter Ebene beschreiben, wer IKZM-Prozesse initiieren kann. Aussage zu inhaltlichen Themen sind hingegen Gegenstand anderer politischer Papiere (Grünbuch etc.) bzw. Aufträge legitimer gewählter Regierungen. Diesem Punkt ist Aufmerksamkeit zu schenken, denn die Legitimation eines IKZM-Prozesses ist in einem Rechtsstaat von entscheidender Bedeutung für den Bestand der mittels IKZM getroffenen Entscheidungen. Sofern IKZM zu einem Ausgleich von Nut-

zungsinteressen führt, wird es in diesem Prozess auch diejenigen geben, die ihre Nutzungsinteressen letztlich hinstellen müssen bzw. ggf. auch mit ihren Interessen und Ansprüchen gänzlich unterliegen. Diese Nutzer haben einen Anspruch auf eine rechtsstaatlich legitimierte Entscheidung.

Im Auftrag


Karsten