

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

53048 Bonn

Am Sandtorkai 2  
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04  
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: [info@zds-seehaefen.de](mailto:info@zds-seehaefen.de)  
Internet: [www.zds-seehaefen.de](http://www.zds-seehaefen.de)

23. September 2005  
Or/Al/II-324

## **Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) – Nationale Umsetzungsstrategie**

Sehr geehrter Herr Dr. Lütkes,

im Nachgang zu der zweiten Sitzung des IKZM-Arbeitskreises am 25.8.2005 in Berlin nehmen wir wie folgt zu dem Entwurf der Nationalen IKZM-Strategie Stellung:

### **1. Hafenkonzepion der deutschen Seehäfen**

Wir hatten auf den Sitzungen und auch in unserer ersten Stellungnahme vom 30. Mai 2005 bereits deutlich gemacht, dass wir das vom BMU angedachte Hafenkonzepion 2010-2020, das eine verordnete Arbeitsteilung zwischen den Häfen zum Ziel hat, strikt ablehnen. Wir halten es daher zwingend für erforderlich, dass zwei Passagen in dem vorgelegten Entwurf der Nationalen IKZM-Strategie geändert bzw. gestrichen werden. Auf Seite 66 wird zur „Hafenkonzepion der deutschen Seehäfen“ u.a. Folgendes ausgeführt:

*„... Hafenpolitik ist zwar primär Länderpolitik, dennoch obliegt auch dem Bund die Verantwortung für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen. Eine strategische Ausrichtung der deutschen Häfen im europäischen Wettbewerb unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Aspekte und unter Einbeziehung der betroffenen Akteure wird durch die Formulierung eines deutschen Hafenkonzepion verlangt. Die Bundesregierung entwickelt derzeit ihre nationale Hafenkonzepion für die deutschen Nordseehäfen, die zunächst auf den Zeitraum 2010-2020 ausgerichtet ist. Grundlegendes Ziel ist, die Stärken der einzelnen Häfen in einer sinnvollen Arbeitsteilung und Zusammenarbeit zur*

*Geltung zu bringen. Zur Vorbereitung eines Hafenkonzeptes hat das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im Auftrag des BMU ein Kurzgutachten erstellt, in dem mögliche Kooperationsformen der deutschen Seehäfen analysiert werden. ([www.bmu.de/verkehr/hafenkonzept\\_2010.doc](http://www.bmu.de/verkehr/hafenkonzept_2010.doc)).“*

Auf Seite 77 wird unter den aktuellen Handlungsfeldern unter dem 3. Spiegelstrich dann Folgendes ausgeführt:

*„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 Arbeitsteilung entwickelt werden.“*

Diese Passagen sind aus Sicht der deutschen Hafenwirtschaft nicht akzeptabel. Auf Seite 66 des Berichtsentwurfs wird fälschlicherweise ausgeführt, dass die **Bundesregierung** derzeit ihre nationale Hafenkonzeption für die deutschen Nordseehäfen entwickelt, die auf den Zeitraum 2010-2020 ausgerichtet ist und zum Ziel hat, die Stärken der einzelnen Häfen in einer sinnvollen Arbeitsteilung zur Geltung zu bringen. In diesem Zusammenhang wird auf das Eckpunktepapier des BMU zum Hafenkonzept 2010-2020, das auf der Homepage des BMU eingestellt ist, verwiesen.

Wir hatten auf der Sitzung darauf hingewiesen, dass es nicht richtig ist, dass die Bundesregierung das Hafenkonzept 2010-2020, das auf eine Arbeitsteilung ausgerichtet ist, entwickelt. Es handelt sich bei dem Hafenkonzept 2010-2020 vielmehr um ein Eckpunktepapier des BMU, über das innerhalb der Bundesregierung keineswegs Einigkeit besteht und das vom BMVBW auch nicht mitgetragen wird.

Auf der Sitzung am 25.8.2005 wurde deutlich, dass hier möglicherweise sprachliche Ungenauigkeiten vorliegen und es in dem vorgelegten Entwurf nicht um das Hafenkonzept des BMU für die Jahre 2010-2020 gehen soll, auf das auf Seite 66 verwiesen wird. Vielmehr sollte offensichtlich zum Ausdruck gebracht werden, dass der Bund auf der Basis des Kabinettsbeschlusses vom 15. September 2004 die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ mit den Ländern abstimmen wird (Seehafenkonzeption).

Vor diesem Hintergrund halten wir es zwingend für erforderlich, den Text auf Seite 66 wie folgt zu ändern:

**„... Hafenpolitik ist zwar primär Länderpolitik, dennoch obliegt auch dem Bund die Verantwortung für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen. Zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen wird der Bund seine Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärken.“**

**Dazu wird die Bundesregierung die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).“**

Des Weiteren halten wir es für erforderlich, auf Seite 77 den folgenden Satz zu streichen:

„Um die Effizienz zu erhöhen und die Auswirkungen auf die Umwelt zu begrenzen, sollten Möglichkeiten einer verbesserten Arbeitsteilung entwickelt werden.“

Dieser Satz steht offensichtlich im Zusammenhang mit den Ausführungen auf Seite 66 des Entwurfs zu dem Hafenkonzept des BMU und muss daher gestrichen werden.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass es aus unserer Sicht nicht akzeptabel ist, über den nationalen IKZM-Prozess Hafeninfrastrukturpolitik zu betreiben. Ein solches Vorgehen würde weit über die Ziele und Aufgaben von IKZM hinausgehen. Auf der Sitzung am 25. August 2005 wurde sowohl vom BMU als auch der Firma Bioconsult mehrfach betont, dass im Rahmen von IKZM keine materiellen Vorgaben gemacht werden sollen und dies auch nicht Ziel der Nationalen IKZM-Strategie sei. Auch unter diesem Aspekt halten wir eine Streichung des oben genannten Satzes auf Seite 77 zwingend für erforderlich.

## **2. Ökonomische Relevanz der deutschen Hafenwirtschaft**

Auf Seite 22 des Entwurfs wird ausgeführt, dass die deutschen Seehäfen sowohl für ihre jeweilige Region als auch für den deutschen Außenhandel insgesamt eine zentrale Bedeutung haben (Anteil: 20,6% in 2000). Hierzu ist anzumerken, dass sich der seewärtige Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2004 auf rund 452 Mio. t belief. Davon wurden rund 225 Mio. t über deutsche Seehäfen ein- und ausgeführt. Dies entspricht einem Anteil von ca. 50% am seewärtigen deutschen Außenhandel. Bezogen auf den gesamten deutschen Außenhandel sind dies rund 24,6%. Diese Zahlen unterstreichen die große regionale und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der deutschen Seehäfen für die stark außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft.

## **3. Koordinierung des nationalen IKZM-Prozesses mit anderen EU-Mitgliedstaaten**


Auf der Sitzung am 25.8.2005 hat das BMU darauf hingewiesen, dass andere EU-Mitgliedstaaten, wie z. B. Belgien und die Niederlande, keine nationale IKZM-Strategie auf der Basis der EU-Empfehlung erarbeiten würden. Diese Staaten beabsichtigten, zu den bestehenden Instrumentarien zusätzliche Maß-

nahmen zu ergreifen. Allerdings liegen bislang keine Informationen aus den Niederlanden dazu vor, wie diese zusätzlichen Maßnahmen aussehen sollen.

Auf Seite 53 des IKZM-Entwurfs wird ausgeführt, dass die Nationale IKZM-Strategie einen flexiblen Rahmen für die Implementation von IKZM als Leitbild für das Handeln im Küstenbereich darstellen und dazu die Einbindung in den europäischen Kontext sicherstellen will. Dies ist bislang offensichtlich nicht hinreichend geschehen. Wir halten es weiterhin zwingend für erforderlich, dass die Erarbeitung der Nationalen IKZM-Strategie in enger Abstimmung mit den unmittelbaren EU-Nachbarstaaten erfolgt, um Wettbewerbsnachteile zu Lasten der deutschen Hafenwirtschaft zu vermeiden.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Dr. Lütkes, die oben genannten Änderungen bzw. Anmerkungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Uta Ordemann  
Geschäftsführerin